

Nr. 477 Marts 2016 · 60. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 477 Marts 2016

Forside:

Jens Heldgaards MG TF fra 1954. Mere om den side 20.

Foto: Jens Heldgaard.

Indhold:

Skaft Rasmussen i Fredericia	3
Aktivitetskalender	4-5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-8
Leverandørliste - den nye hjemmeside	9
Hvad sker der i Nordjylland?	9
Forkromeren på besøg /Uldum	10
Bag(h)jul /Klippinge	11
Postkort fra Fredericia 1908	11
Indendørs-marked /Nærum	12
Retromobile 2016	14
Sommer – Standard 8	18
Gør din drøm til virkelighed! – restaurering af en MG TF	20
Elementær Autoteknik – jævnstrømsdynamo	29
Da Super-Service var topmoderne	30
Fra arkivet	44
BeringsBilBilleder 24	47
Invitationer	48
Køb & Salg	58
Velkommen til nye medlemmer	58
Bagklappen – MG Magnette 1958	60

VT 478 udkommer omkring 15. april.

Deadline til dette blad: 20. marts.

Husk at invitationer og annoncer *ikke* skal sendes til redaktionen, men til DVKs kontor på: kontor@veteranbilklub.dk

Sommer's Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

Entré: fra og med 1. november 2015: Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere.**

Grupper bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.

E-mail: lillian.bech@e-sommer.dk

Hjemmeside: sommersautomobilemuseum.dk

Se filmen på Fredericia-messen

Der vil vanen tro være kaffe og småkager på DVK standen i Fredericia d. 2. og 3. april. Det faste team fra Fredericia-mødestedet sætter en flot stand op. De har fået lovning på at vise Hans Sørensens Opel P6 cabriolet årgang 1933, og den store stab af kaffebyggere og kontaktpersoner står også klar til at hygge og få en god snak med gæsterne. Som man kan se nedenfor har vi i år, som noget nyt, lejet auditoriet der ligger i forbindelse med messehallerne, således at vi kan vise Skaft-film, for dem der ikke fik set den ved præmieren, eller som vil se den igen.

På gensyn på standen, vi glæder os til at se jer.

Dorte Stadil

"DER GROSSE RASMUSSEN"

En film om bilpioneren og industrimagnaten
Jørgen Skaft Rasmussen



Den fantastiske fortælling om en ægte Lykke-Per, der drog fra det fattige Lolland til hjertet af den tyske bilindustri og som blev en af verdens første og førende motorcykel- og bilproducenter. Den dag i dag huskes han i Tyskland som 'Der grosse Rasmussen' og manden bag bilfirmaet Audis fire sammenslyngede ringe.



Dansk Veteranbil Klub

viser filmen i auditoriet kl. 14.00

lørdag d. 2. og søndag d. 3. april 2016

Billetter kan købes på DVKs stand:

Hal **D** stand nr. **900**

Billetpris **50,-** kr.



Møder

Marts

- Onsdag 16. Engelholm. Klubaften med film
Onsdag 16. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00. Bemærk ny dag.
Tirsdag 22. Klippinge. Virksomhedsbesøg hos SCANIAS.
Onsdag 23. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00. Bemærk ny dag.
Torsdag 24. Lillebælt. Påskeløb-DVK-Lillebælt – se hjemmesiden.
Mandag 28. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Tirsdag 29. Fyn. MGA's historie på Le Mans 1955.
Onsdag 30. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00. Bemærk ny dag.
Torsdag 31. Morris-møde hos Lennart Poggenborg.

April

- Mandag 4. Midtjylland. Besøg på Bilernes Hus.
Tirsdag 5. Ristrup. Besøg af John Skov fra Skov Teknik.
Onsdag 6. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
Tirsdag 12. Uldum. Klubmøde på Søndermarkens Auto, Vejle.
Torsdag 14. Aabenraa. En aften med de gamle DKW-fabrikker.
Tirsdag 19. Fyn. Museumsbesøg på Egeskov.
Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg af firma kl. 19.
Onsdag 20. Engelholm. Klubaften med biler.
Onsdag 20. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Tirsdag 26. Klippinge. Besøg af Ole Poulsen, "Teoriprøve".
Onsdag 27. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Gunner Sørensen.

Maj

- Mandag 2. Midtjylland. Besøg på Danmarks Flymuseum.
Torsdag 5. Fyn. Forårstræf i Nr. Broby. Fra 11-?
Tirsdag 10. Fyn. Værkstedsbesøg.
Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde
Torsdag 12. Aabenraa. Jørgen B. Hansens Ford T fylder 90 år.
Tirsdag 17. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub kl. 19.
Søndag 29. Fyn. Klubmøde.
Mandag 30. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.

Juni

- Søndag 5. Kværkeby. Klassisk Køredag.
Mandag 6. Midtjylland. Besøg på Bunke Museum.
Tirsdag 14. Uldum. Køretur til den genfundne Bro.
Tirsdag 21. Kværkeby. Aften køreturen kl. 19.
Mandag 27. Midtjylland. Besøg på Ådum Autoservice.
Mandag 27. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Tirsdag 28. Fyn. Grillaften kl. 18.00.

Juli

- Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00
Tirsdag 26. Fyn. Køretur ud i det blå.

Løb og arrangementer

Marts

- Lørdag 19.** Veteranknallert klubben Aktivs 2-hjul stumpemarked.
Søndag 20. Veteranbil- og specialbilauktion - Dronninglund. Info: Hans Pedersen, tlf. 2984 8282. Link: www.hp-bilnostalgi.dk
Torsdag 24. Påskeløbet - DVK Lillebælt. John Andersen, tlf. 2978 2909 eller e-mail: ja-ryesgaard@c.dk - Info VT 477.

April

- Lørdag 2. - søndag 3.** Bilmesse og Brugtmarked i Messe C, Fredericia. Fredericia bilmesse.
Lørdag 2. Fælles bustur til Bilmessen i Fredericia. Tilmelding e-mail: natteravn66@hotmail.com eller tlf.: 2072 5437, bedst aften.
Lørdag 2. - søndag 3. Filmen "Der Grosse Rasmussen" på Fredericia-Messen. Se filmen kl. 14.00. Billetter købes på DVKs stand, hal D stand nr. 900. Billetpriis kr. 50,-
Lørdag 9. Stumpemarked - MCH Messecenter Herning. Kræmmermarked - Ting & Sager.
Lørdag 16. Saturday Night Viking Cruise, Roskilde. Roskilde Amerikaner Bil Club åbner sæsonen 2016.
Lørdag 16. Stumpemarked, 7250 Hejnsvig. Kl. 10 til 15.00 hos Ove Iversen, Refhøjvang 49. For evt. stand henvendelse Ove Iversen, tlf. 23950721. Gratis kaffe til alle.
Tirsdag 19. Åbning af sæson 2016 på Egeskov Slot. Info VT 476.
Lørdag 23. Odsherredsløbet 2016. Info Conny Larsen, tlf. 59302571 - se VT 475.
Søndag 24. Stumpemarked - SwapMeet, Damptromleklubben.
Lørdag 30. Esbjerg veteranløb 2016 - i sydvestjyske. Seneste tilmelding 19/4-2016 pr. e-mail: kasserer@vmklub.dk eller online www.vmkklub.dk. Info: Jørgen Lind, tlf. 7516 4114. Se længere fremme i bladet.
Lørdag 30. Veteranbilparade til Bakken. *OVERTEGNET.*

Maj

- Søndag 1.** Forårsparade - Aabenraa, Sønderjylland. "Optakt til en ny sæson". Info her i bladet.
Søndag 1. Kastellet.
Torsdag 5. Forårstræf i Nr. Broby, Fyn. Ingen tilmelding - bare mød op!
Lørdag 7. Aars Stumpemarked.
Lørdag 7. Stumpemarked i Korinth. Se side 58. Lykkevang 18, 5600 Faaborg. Kl. 10-16. Info Poul Arne, tlf. 40272930 - e-mail: poularne@email.dk
Onsdag 18. Aftentur, Fyn.
Lørdag 21. Køretøjstræf - Elmebjergsvej 39, Sorø. Kl. 9-17. Veterankøretøjssamling samt et bredt udvalg af andre samleres guld.
Søndag 22. Herregårdstur, Fyn. Tilmelding fra 10. april på tlf. 6263 2051 eller 2281 1954.
Søndag 22. Veteranbilstævne med stumpemarked - Køng Museum.
Mandag 23. -lørdag 28. Forårstur til Læsø. Info: Bodil Amorsen og Preben Pedersen, mobil 2864 6336. *FULDTEGNET.*
Lørdag 28. Oldtimerløbet - Gråsten/Flensborg - tur/retur. Tilmelding: www.oldtimerlobet.dk.
Søndag 29. Hørstrup & Madsens Veteranløb, Nr. Snede. Kl. 09.00. Info: VT 476. Tilmelding: h-mveteran@gefiber.dk.
Søndag 29. Charlottenlund Motor Classic.

Juni

- Fredag 3. - søndag 5.** Ærø amerikaner- og veterantræf.



Løb og arrangementer

www.aeroehotel.dk/da/ophold/amerikaner-og-veterantraef2016.

Lørdag 4. Nivåløbet 2016 - *der er lukket for tilmelding!* Alle som har tilmeldt sig før den 8. februar 2016 er med. På gensyn i Nivå Center, Lørdag den 4. Juni klokken 09.00.
Info: Willibald@mail.dk

Lørdag 4. Stumpemarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Info telf: 8687 5050.

Søndag 5. Wedelslund Gods. Træf- og køretøjsdag, 8464 Galten. Info her i bladet.

Fredag 10. - lørdag 11. Engländertræf, Løgumkloster. Tilmelding senest 8/5-2016 til Anton Schulz, tlf. 2999 3789 eller info@englaendertraef.dk.

Lørdag 11. Østerskovgaard-løbet - Midtjylland. Løbskontakt: Jens Udsen, tlf. 86957010 eller ju@post.tele.dk.

Søndag 12. Gavnø Autojumble og Concours de Charme. Tilmelding: www.gavnoe.dk/autojumble.

Fredag 17. - søndag 19. Vadehavstræf, Rømø. Info: kontakt Bent Jessen, tlf: 5189 2758, mail: englaender@outlook.dk. Tag turen til Rømø, over den 9 km lange dæmning, og kom til bil- og mc træf den 17., 18. og 19. juni 2016. Træffet er for alle bil- og mc mærker fra før 1981. Se VT 476.

Lørdag 18. Nakskov havn. 3. Classic Cars & Bikes Meeting.

Lørdag 25. Sydhavsrally Historic 2016 start fra Maribo kl. 12.00 og slut hos Golf og Fun Marielyst til kæmpe bilmesse, samt helstegt pattegris med hele svineriet til kr. 100 pr. deltager. Tilmelding tlf. 2214 8814 Ole Poulsen.

Søndag 26. Københavnerier. Invitation følger.

Juli

Fredag 1. - søndag 3. Tour de Hvidebæk 2016 - Vestsjælland. Alle køretøjer fra før 1940. Bindende tilmelding og betaling til Uno Andersen, tlf. 5959 5741 eller tilmelding uno@ka-net.dk (senest 27/5-2016). Info VT 476.

Lørdag 2. - søndag 3. Bornholm Rundt 2016.

Torsdag 28. - lørdag 30. Ringkøbingløbet. Tilmelding/info v/ Niels Jørgen Kannevorff. njk@interlink-marine.com.

Lørdag 30. - søndag 31. Copenhagen Historic Grand Prix - Bellahøj, København.

Lørdag 30. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Biler der fulgtes med sporvognene. Info VT 475. Tilmelding nødvendig: Søren Palsbo, tlf. 6083 6234 - Tilmelding: presse360@gmail.com.

Lørdag 30. Stevnsløbet 2016. Info: Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 - 5657 8093 (aften).

August

Torsdag 4. - søndag 7. Viking run 2016 - Amerikanerbiltræf for hele familien i Roskilde. <http://www.vikingrun.dk>

Lørdag 6. Munkebjergløbet 2016, Vejle. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

Løb og arrangementer

Lørdag 6. Old Timer-turen i Odder i forbindelse med Odder byfest. Info VT 478. Tilmelding perfogh@mail.dk.

Søndag 7. Munkebjerg Hill-climb 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

Søndag 14. Veteranbilparade til Bakken. invitation følger.

Lørdag 20. - søndag 21. Egeskov Classic Days. VT 477.

Lørdag 27. Hestekræfter i Horsens 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

September

Lørdag 3. Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Info telf. 8687 5050. Jysk Automobilmuseum, Gjern.

Søndag 4. Jens Høstrup's Efterårsløb - Horsens. Info VT 481.

Lørdag 10. Krudtværksfestival. Frederiksværk indbydelse følger.

Lørdag 24. Aars Stumpemarked.

Udlandet

Juni

Tirsdag 7. - søndag 12. Fiva World Rally, Slovakiet.

Fredag 10. - søndag 12. Norgesløbet. Afholdes i Grimstad. Grimstad motorveteraner.

Søndag 19. Ljuva 50-tal - Brösarp, Sverige. VT 477. Link: www.skanskajarnvagare.se

Juli

Fredag 1. - søndag 3. Svenskt Sportvagnsmeeting - Ring Knutstorp, Sverige. VT 477. Link www.sportvagnsmeeting.se

Fredag 1. - lørdag 2. Østrig - Höllental Classic. Das Team der Höllental Classic heisst Sie herzlich willkommen!

Søndag 3. Sofiero Classic - Sverige. www.sofieroclassic.se.

Lørdag 23. Thulin-träffen, Landskrona, Sverige. VT 477. Link: www.thulintraffen.nu.

August

Torsdag 4. - søndag 7. Styrkeprøven, Norge. For køretøjer før 1926.

Lørdag 27. - søndag 28. Skåne rundt - Sverige. VT 477. Link: www.mchksyd.com

September

Torsdag 8. - mandag 12. Goodwood Revival - England. Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 - Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021.

Mandag 19. - fredag 23. Historisk studietur i DKWs hjulspor - Chemnitz, Tyskland. Skafte Rasmussens tyske fodspor. Info Arno H. Werner, tlf. 23663019 - VT 478.

Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2016

Hver ugedag

Hølken Strand - Odder	Onsdage	Kl. 16.30	Første gang 20/4.
Fiskerihavnen i Faaborg	Onsdage	Kl. 19.00 - Første gang 6/4.	Info: Henning Sørensen, 6175 7472
Aftentur i det Fynske	3. onsdag	Kl. 17.30	Første gang 18/5.

Hver måned

Storstrøms aftenture	2. tirsdag	Kl. 18.00	Første gang 10/5.
Havnetræf i Kerteminde - Fyn	Sidste onsdag	Kl. 18.30	Første gang 27/4.
Lundeborgtræf - Fyn	2. onsdag	Kl. 18.00	Første gang 11/5.

Klubaktiviteter



Amager

Amagergruppens mail er stadig åben for tilmelding, send mail til: amagerdvk.jbl@gmail.com. for modtagelse af info og nyhedsbrev.

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvk.jbl@gmail.com

Østsjælland Klippinge

4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Nygade 3, 4672 Klippinge

Marts d. 22. Klubaften "udemøde". Vi skal besøge Henrik Hansen, som jo er værkfører hos SCANIAs service værksted, Centervej 4, transportcentret i Køge, kl. 19.15, men bemærk, der er særlige parkeringsregler!

April d. 26. Ole Poulsen kommer for at fortælle om trafikken generelt, og så er der mulighed for at deltage i en "uofficiel" teoriprøve, som den er i dag. (Sidst vi prøvede, gik det jo ikke så godt!)

Kai Wredstrøm, tlf. 5657 8205.
angliakai@dukamail.dk



Midtsjælland Kværkeby

3. tirsdag i måneden kl. 19.00. Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Marts d. 15. Klubmøde kl. 19. Virksomhedsbesøg hos Elektro Center Ringsted. Vi kører direkte til Odinsvej 26, 4100 Ringsted.

April d. 19. Klubmøde kl. 19. Denne aften får vi besøg af "Leatherique Danmark". Det er et firma, som vil demonstrere, hvordan deres bud på læderpleje foregår. Der vil være

mulighed for at prøve de forskellige produkter og man kan måske også købe til lidt fordelagtige priser på selve aftenen.

Maj, den 17. Besøg af mærkeklub.

Juni, den 5. Klassisk Køredag.
Nærmere oplysninger kommer senere.

Juni, den 21. Aftenkøretur kl. 19.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Sekretær Erik Madsen,
tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk
www.veteranbil.dk

Mødestedsleder Jan Lemming,
tlf. 2288 3829.
jan.lemming@email.dk



Vestsjælland Løve

Alle tirsdage holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden. Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, et garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve. Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford T til Lotus.

Alle er velkomne til at kigge ind, og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940
dirchglad@gmail.com
www.dvk-loeve.dk



København · Nordsjælland Nærum

1. torsdag i måneden, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30. 3. torsdag cafeaften kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

April d. 7. Programtema: De ukendte bilers ABC v/Niels Jonassen. Austins førkrigs- og efterkrigsmodeller. Gennemgang v/Niels Madsen og Jørgen Bakka.

Husk tilmelding til spisning til email: h.froberg@live.dk

Kim Polte, tlf. 2613 4229.
kimpolte@hotmail.com

Nordsjælland Mårum

2. onsdag i måneden kl. 19.30. Bemærk: ny ugedag. Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår. Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland Engelholm

3. onsdag i måneden fra kl. 19.10. Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubbøde kl. 19.00. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Marts d. 29. Spændende foredrag af Bjarne Rother om MGA's historie på Le Mans 1955. I samarbejde med MG Klubben.

April d. 19. Bemærk datoen. Klubmødet afholdes med museumsbesøg på Egeskov. Egeskov museum slår atter dørene op for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer inden den officielle sæsonåbning. Benyt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra øst og vest. Museet er åbent fra kl. 18.30. Igen i år kan der bestilles "Biksemad" på Kværndrup Kro til 140,- kr. inkl. en øl/vand eller et glas vin, men da der er begrænset antal pladser, vil tilmelding være efter først til mølle princippet.

Kør selv tilmelding og betaling senest d. 15. april, til Anne Lise 6263 2051/2281 1954 annelise@dlgmail.dk. Eller til mødeaftenerne. Ved overførsel til konto 0828 0002830884 (husk navn).

Maj d. 10. Værkstedstur til Verringe Biler. Mogens F. Nielsen har gennem mange år restaureret klassiske gamle biler fra A-Z. Vi mødes ved klubhuset kl. 19.00 og kører samlet til Verringe, for at se hvad han har gang i på værkstedet. Mogens er vært med en vand eller øl. Tag selv kaffen med, jeg kommer med kagen.

Maj d. 31. Klubmøde vi sparker dæk og hygger.

Juni d. 28. kl. 18. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat, brød, øl/vand, vin og kaffe. I er også velkomne til at medbringe

det I ønsker at grille, drikkevarer købes på mødestedet.

Juli d. 28. Køretur ud i det blå. Medbring selv kaffe, bord og stol. Kagen sørger jeg for.

Anne Lise Gustafsson,
tlf. 6263 2051/2281 1954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk



Syddjylland
DVK - Lillebælt

2. torsdag i hver måned kl. 19.00. Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2016.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.dk



Østjylland
Århus

1. tirsdag i måneden kl. 19.30. Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til info@dvk-ristrup.dk. Det giver

os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Morten Kræmmer, tlf. 4027 5813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 8692 3943
www.dvk-ristrup.dk



Nordjylland
Stenum

3. tirsdag i måneden kl. 19.00. Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Marts d. 15. Virksomhedsbesøg ved flyselskabet North Flying A/S, Aalborg Lufthavn. Lufthavnsvej 100, 9400 Nørresundby. Vi starter kl. 19.00 med en orientering om selskabet. Historie etc. Derefter rundvisning i hangaren med besigtigelse af flyflåden. Afsluttende vil selskabet være vært ved en kop kaffe mm.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 3033 7370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk



Vestjylland Spjald

**3. torsdag i måneden kl. 19.30.
Højgård, Holstebrovej 17.**

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 9738 1264
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 9716 6252
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk



Østjylland Uldum

**2. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Skolegade 25, 7171 Uldum.
Til alle møder på Møllen kan købes
kaffe, boller, øl og vand.**

April d. 12. Vi besøger Søndermarkens Auto, Koldingvej 122, Vejle (ikke Vinding). Vi koncentrerer os om karburatorer og justering. Måske med fokus på den lidt komplicerede dobbelte SU. Erik Hougaard har arrangeret, og der er tre garvede mekanikere til stede, og når vi har justeret, er der kaffe i frokoststuen. Se også invitationen her i bladet.

Maj d. 10. Klubmøde. Besøg hos sandblæser?

Juni d. 14. Klubmøde. Køretur til den Genfundne Bro v. Gammelstrup, Vestbirk?

Med venlig hilsen

Erik Hougaard, 4034 0049,
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 3056 2299,
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 7178 8095,
p.e.jakobsen53@gmail.com

Sydvestjylland Vesterhede

**Sidste mandag i måneden kl.
19.00, dog ikke i december måned.
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Følg med på: www.dvk-sydvest.dk – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Ove H. Iversen tlf. 2395 0721,
ove@bbsyd.dk

Sydvestjylland Skjoldbjerg

**Sidste torsdag i måneden kl.
19.00.**

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg.

Marts d. 31. Almindeligt klubmøde.

Maj d. 21. Lørdag. Kræmmer- og bagerumsmarked med Skjoldbjerg medborgerhus.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 2280 8112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 2099 0026
kold@profibermail.dk



Sønderjylland Aabenraa

**2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

April d. 14. Steen H. Eriksen fra Haderslev vil fortælle og vise billeder fra DKW-fabrikken.

Maj d. 12. Vi fejrer Jørgen Boel Hansens Ford T's 90 års fødselsdag. Jørgen vil fremvise og holde et mindre foredrag omkring bilen i klubbens værksted. Dette efterfølges af en kort film på ca. 25 min., hvor der vises klip med Henry Ford.

På hjemmesiden dvk-aabenraa.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 2023 4491
holm-nielsen@bbsyd.dk



Midtjylland Herning

**1. mandag i måneden kl. 19.00.
AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,
7400 Herning.**

**Medlemsmøde (AUTO GALLERIET)
hver tirsdag kl. 18.00.**

Alle tilmeldinger vedrørende virksomhedsbesøg til: Villy Vejnhøje e-mail: Villy@vejnhoe.dk eller tlf. 2991 0179.

April d. 4. Besøg på BILERNES HUS, Bredhøjvej 5, 8600 Silkeborg, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 1. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.15.

Maj d. 2. Kl. 18.00. Besøg på DANMARKS FLYMUSEUM, Lufthavnsvej 1, Stauning, 6900 Skjern, pris kr. 100,- incl. entre og kaffe. Tilmelding senest d. 30. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 16.30.

Juni d. 6. Besøg på BUNKE MUSEUM, Gjessøvej 40D, 8600 Silkeborg, pris kr. 75,-. Tilmelding senest d. 4. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.30.

Juni d. 27. Besøg på ÅDUM AUTO-SERVICE v/Martin Andersen, Strømesbølvej 14, Ådum, 6880 Tarm. Kaffe medbringes. Tilmelding senest d. 25. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.15.

Juli - sommereferie - intet møde.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk

Information om ny DVK-hjemmeside

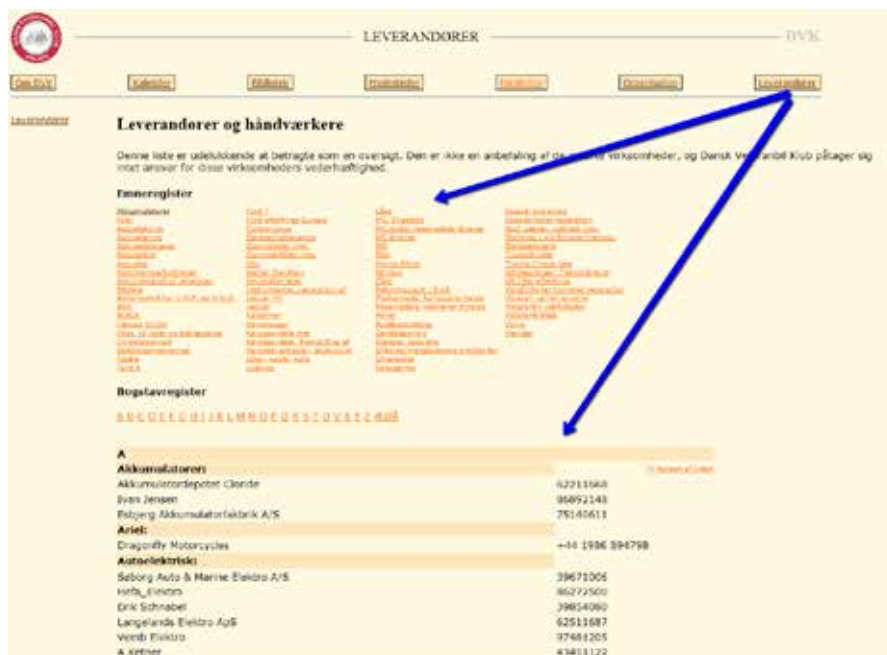
Vi arbejder på at få opdateret og moderniseret DVK hjemmesiden, idet vedligehold af de nuværende sider er meget vanskelig på grund af forældet teknik.

I forbindelse med dette arbejde, skal vi have opdateret den liste med **leverandører**, som findes ved klik på knappen længst til højre på forsiden.

Den nuværende liste er inddateret af mange omgange, og for nogle punkters vedkommende er oplysningerne ikke længere korrekte.

Vi vil gerne bevare denne kontaktmulighed mellem leverandørerne og medlemmerne, men det skal være opdaterede og rigtige oplysninger.

Vi vil derfor bede alle medlemmer og læsere af Veteran Tidende, som står på listen, eller ønsker at komme med på listen, om at indsende de korrekte oplysninger på mail, enten til DVKs kontor på: kontor@veteranbilklub.dk eller til



Jens Heldgaard – på:
heldgaard8700@gmail.com.

Oplysningerne skal indeholde så mange af nedenstående data som muligt:

- Navn/Firma
- telefonnummer
- email-adresse
- hjemmesideadresse

– og i hvilken kategori man ønsker placering.

I det nye system vil det koste kr. 200,- pr. år at stå på listen. Fristen for at få rettet jeres oplysninger har vi sat til udgangen af maj 2016.

De personer eller firmaer vi ikke hører fra, kommer ikke med på den nye liste. Vi håber rigtig mange vil bruge et par minutter på at tjekke oplysninger, og opdatere som nævnt.

Venlig hilsen –

Dorte Stadil – Jens Heldgaard

Hvad sker der i Nordjylland?

Et lille opråb fra mødestedslederen ved det mødested vi kalder Nordjylland Stenum.

Hvorfor nu Stenum. Jo det er så smænd fordi vores mødested finder sted på en gård lidt uden for landsbyen Stenum. Beliggende mellem Brønderslev og Løkken.

Gården tilhører os selv, og vi holder primært vores møder i det vi kalder "Fodermesterhuset". Det er faktisk det hus hvor fodermesteren, ofte en familie, boede i gamle dage.

Vores møder holdes den tredje tirsdag i hver måned. Mødetid er klokken 19.00.

Der er det lidt specielle ved gården, at der tilhører en fly-landingsbane.

En 575m lang græsbane nord for bygningerne som har retningen, øst/vest.

Det betyder så også, at når vi i forbindelse med mødeaftener skal ud i laden for at se på veteranbiler, så er der også en hangar med flyvemaskiner at se på.

Vores møder er uforpligtende med en god snak hen over bordet. Dels har vi aftener hvor vi udelukkende er os selv, og dels har vi aftener med én eller anden foredragsholder.

Nogle tirsdage arrangeres der besøg hos en virksomhed og når vejret tillader det, så kører vi en tur i vores veteranbiler.

Mødestedet har en hjemmeside,

hvor det fremtidige program altid er opdateret. Se andet sted i bladet for adresser og kontaktoplysninger.

Der er god plads til flere deltagere på vores medlemsmøder, så kom frit frem. Kom og se om det ikke lige var noget for dig.

Vi er omkring 200 DVK-medlemmer i det nordjyske, så det vil selvfølgelig være en udfordring hvis I kommer alle sammen på en gang. Men den udfordring tager jeg gerne.

Hold øje med hjemmesiden, og planlæg en tirsdag aften sammen med din veteranbilklub.

Med venlig hilsen og på gensyn!

Mødestedsleder Kræn Hjortlund



Uldum



Lars Thuesen drøfter en Volvo-detalle med Stiven



Henrik viser nogle detaljer fra produktionen.

Henrik Olsson med en udfordring: En kølerkappe fra en Plymouth 1930.

Forkromeren på besøg

9/2-2016

Tekst og foto: Jens Heldgaard

De fleste af os har på et tidspunkt stået med en vanskelig karosseridel til vores veterankøretøj, og tænkt på hvordan man kommer fra en rusten, bulet og hullet overflade, til en flot forkromet finish.

Fremmødet med ca. 30 deltagere denne mørke tirsdag aften, viste da også, at det annoncerede besøg af *Forkromeren*, havde stor interesse – og vi kunne glæde os over hyggeligt besøg fra flere andre mødesteder.

Stiven Schmidt og Henrik Olsson gav os et godt indblik i, hvordan de har tilrettelagt processen med at renovere disse ofte vanskelige emner.

De har samlet en række specialister rundt omkring i Danmark og Europa, som hver især er specialiserede i de processer, der kræves for et ordentligt resultat.

De indleverede dele bliver samlet i Vejle, Holstebro eller Ringkøbing, og der bliver aftalt en pris baseret på emnernes overflader og eventuelle behov for reparation eller opretning. Det tager typisk ca. 8 uger for et parti at blive forsendt og behandlet – og opstår der behov for ændringer i forhold til aftalen, vil kunden blive kontaktet med fotos og evt. accept af en ny aftale – alle dele er forsikrede under processens forløb.

De vanskelige dele, med f.eks. dybe grater i støbte emner, vil blive opfyldt med egnede materialer og poleret, inden der bliver pålagt kobber under den endelige forkromning (eller fornikling, hvis det er ønsket på de helt gamle dele).

Rustskader kan også udbedres og efterfølgende poleres, så der kan opnås en god overflade til den videre behandling.

Det store netværk af specialister gør, at stort set alle emner kan behandles, og de medbragte eksempler gav et rigtigt godt indtryk af den høje kvalitet, som virksomheden leverer.

Flere af gæsterne denne aften havde medbragt dele fra deres køretøjer, som de fik Stiven og Henrik til at vurdere og efterfølgende komme med forslag til behandling – og hvad det ville koste.

Et eksempel var Knud Erik Sørensens kølerkappe fra hans Plymouth 1930, som var repareret med svejsning, men behøvede en efterfølgende opretning og polering.

Den kunne *Forkromeren* klargøre, behandle med kobber og forkrome for en pris på kr. 3.500-4.000,- hvilket vel forekommer rimeligt.

Der var også forespørgsler på be-

Klippinge



Stiven Schmidt.



Detaljer drøftes.



Forsamlingen lytter interesseret.



Bag(h)jul

Mødested Klippinges "baghjulekom-sammen", blev også i år afholdt på Hotel Stevns i St. Heddinge, med 45 deltagere, som nød den gode mad, og som sædvanlig aftenens højdepunkt, bancospillet om de i år meget flotte sponsorgaver, som I skal have en STOR tak for.

– Hilsen Kai Wredstrøm



handling af fælge, håndtag, lister og kofangerdele mv. – og der var en livlig snak om de forskellige erfaringer, som deltagerne selv havde med alle disse dele, som jo er den sidste finish på et køretøj, som man har brugt mange timer og penge på.

Jeg vil ikke i dette referat bruge plads på de tekniske detaljer – men på firmaets hjemmeside er der en seriøs gennemgang af de forskellige emner og processer – så læs videre der.

Forkromeren kan kontaktes på hjemmesiden: www.forkromeren.dk
Mail: info@forkromeren.dk

eller telefon: 25 72 71 17

– Stor tak til Stiven og Henrik for en lærerig og interessant aften.



Postkort fra Fredericia

Fra Arne Pedersen i Nim ved Horsens har vi modtaget dette fine gamle postkort - en hilsen fra Fredericia, poststempelt den 15. maj 1908. En fin gadescene, måske en begivenhed? Eller måske er begivenheden, at der er besøg af et automobil! Alle kigger jo på bilen! Pr. 1/9-1909 var der kun 151 biler registreret i Jylland. Denne ser ud til at være en Oldsmobile "Curved Dash" - registreringsnummeret er Z227...

-jmn.



Indendørs marked

Tekst og billeder: Jens MN.

Der var godt fyldt op af både mennesker og ting, i DVKs store mødelokale, da vi her i februar holdt "indendørs bagagerumsmarked", arrangeret af Bjarne Mortensen.

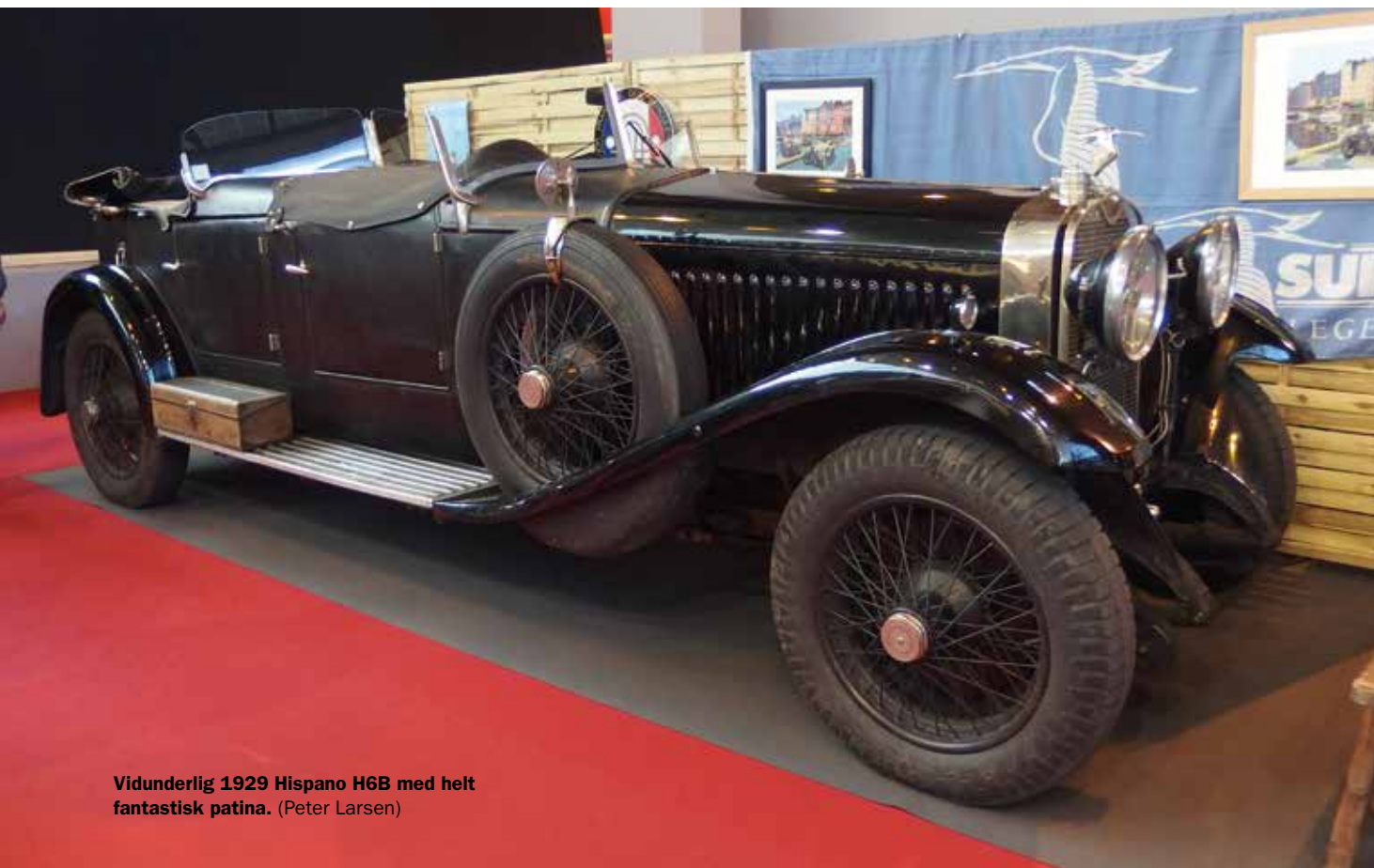
Udbuddet af diverse automobilia var imponerende og selvom sælgerne ikke så ud til at være blevet mange varer fattigere, meldes der om en tilfredstillende omsætning – det var nok de færreste, der ikke købte noget. Måske en bog fra DVK-biblioteket, der også fik solgt lidt dubletter. Men ellers var det også fint, bare at gå rundt og se (og pille ved) de mange sjove ting, og få sig en kop kaffe.

Arrangementet var således en succes, og en gentagelse til efteråret er allerede under planlægning.

Bjarne efterlyser i øvrigt en grøn A4-mappe af pap, med papirer vedrørende arrangementet. Den blev formentlig glemt/forlagt på dagen. Finder du den, kan Bjarne kontaktes på telefon 4063 1465 – eller den kan afleveres på DVK-kontoret.

Nærum





Vidunderlig 1929 Hispano H6B med helt fantastisk patina. (Peter Larsen)

Rétromobile 2016 – Knald eller fald?

Verdens dyreste bil blev solgt, men generelt var priserne nede.

SALON
RETRO
MOBILE

Tekst og billeder: Peter Larsen

Sæsonstart: 3-7. februar slog Rétromobile dørene op for 41. gang. Igen var der lagt i ovnen til en lille uge i Porte de Versailles med tre store auktioner og en Salon med nogle af verdens smukkeste biler, sjældne stumper, historiske dokumenter og modeller. Som sædvanlig havde Rétromobile haft lidt vokseværk, idet udstillingen af bilerne der var indgivet til Artcurial auktionen, var i en hal for sig, mens selve auktionen foregik i en helt tredje hal. Artcurial havde over 200 biler i alt, fordelt på en hovedauktion, samt en auktion kun med klassiske Citroën – så ambitionsniveauet var rimeligt højt, selv om resultaterne til en vis grad udeblev.

Der var sort af mennesker på åbningdagen, men henover ugen var

det måske lidt færre der gik gennem tælleapparaterne. Rygter ville vide at hotelbookinger i Paris generelt er nede med 20-30% i forhold til sidste år på grund af terrorhandlingerne i november. Den fortsatte undtagelsestilstand viser sig da også i form af tremandsgrupper i gaderne af maskinpistolbevæbnede soldater, så man kan spørge sig selv om ikke Paris er mere sikker i øjeblikket end så mange andre steder.

Prominente classic car dealers fra det meste af Europa var til stede med meget kostbare biler, hvor priserne absolut ikke reflekterede de fald som er set internationalt indenfor de seneste måneder. Et par af bilerne fra Frederiksen auktionen var åbenbart blevet købt til videre salg, så de dukkede op igen: den

6-cylindrede 1938 Lagonda Rapide roadster stod på Eberhard Thiesens stand, og den opsigtsvækkende 1914 Mercedes 28/95 med trækarrosseri tiltrak sig megen opmærksomhed hos Axel Schütte. Generelt var kvaliteten på de udbudte biler meget høj, men der var meget få Vendu, eller "Solgt" skilte at se på forruderne efterhånden som dagene gik.

Derimod havde de forskellige handlende med gamle fotografier, brochurer, stumper og modeller krone-de dage. Det er svært at sige nej når man står med den ting i hånden som man har ledt efter i årevis – selv om sælgeren hverken er til at tale til fornuft eller lade sig prutte ned på et fornuftigt prisleje. De alenlange køer ved boderne med



Ikke-restaureret Voisin Lumineuse. Josephine Baker havde en magen til. (Peter Larsen)

sandwich var også som de plejer at være, og madpriserne havde fået et ordentligt hak opad. 36 euro for to halvtørre baguette sandwich og 2 lidt slatne fadøl i et plastic krus forekommer mere end betalt.

Men når sandwichen er fortæret og øllen drukket, er fortrædelighederne hurtigt glemt blandt alle de smukke sjældenheder som er allevegne. Mærkeklubberne var godt repræsenterede. På de respektive klubstande for Delahaye, Delage, Hispano-Suiza, Bugatti, Talbot-Lago og Salmson stod underfundige eksemplarer af de respektive mærker som aldrig er set før. Det er altid en sjælden fornøjelse at dykke ned i fransk karrosserikunst når det er bedst. En del af klubbilerne var ikke restaurerede og besad en vidunderlig patina som franskmændene forstår at lade være i fred. Der er intet som en 1929 Hispano-Suiza H6B med læderbetrukket phaeton karrosseri – helt dans son jus, som man siger i Frankrig.



En anden smuk Voisin. Denne gang fuldt restaureret. (Foto: Jens MN)



Her er den så: verdens dyreste bil. Pris 32.100.000 euro eller 239.565.000 kroner. (Peter Larsen)

Auktionerne var et kapitel for sig. Udvalget hos især Bonhams og til dels RM Auctions lod en del tilbage at ønske. Bilerne bar præg af at der er alt for mange auktioner på den internationale kalender, og at de store huse har svært ved at skaffe interessant jern. Ofte var tilstanden ikke noget at skrive hjem om, og slet ikke når prisen blev taget i betragtning. Ikke mindre end 5 ens knaldrøde Ferrari Testarossa fra 80'erne i den samme Bonhams auktion i Grand Palais tæt på Champs Élysées forekommer ikke specielt velovervejede. Det tyder på at auktionshusene tager stor set alt ind som de får tilbudt, og auktionsresultaterne var derefter. Bonhams solgte ikke meget mere end halvdelen af bilerne, og gennemsnitspriserne var som et blødkogt æg der havde fået for lidt. Det gik ikke ret meget bedre for RM Auctions, som ellers havde opstillet et kostbart opvarmet telt med ovenlysvinduer tæt ved Les Invalides.

Det store nummer var Artcurial auktionen. Selv om alle vidste at det ville være umuligt at gentage den elektriske happening fra sidste års salg af Baillon samlingen, var forventningerne høje – ikke mindst på grund af den berømte 1957 Ferrari 335 med Scaglietti karrosseri fra Pierre Bardinon samlingen. Bilen har enestående proveniens, originalitet og racerhistorie, og det var forventet at den ville sælge til en helt ustyrlig pris. Det gjorde den også. 32.100.000 euro var hammerslaget inkl. gebyrer. I perspektiveringens interesse, svarer det til 239.565.000 kroner. Eftersom bilen vejer 880 kilo, vil det sige at køberen har betalt 272.232 kroner kiloet. Rent bortset fra at tallene nærmest er et telefonnummer til Jupiter, er det på alle måder en absolut verdensrekord, og Ferrarien er dermed officielt verdens dyreste bil. Det tog auktionarius meget lang tid at nå til slutresultatet, og det blev hvasket i krogene, at det tårnhøje beløb var millimeter fra mindste-

prisen. Så hvor utroligt det end lyder, kunne salget let have slået fejl. Pengene skal åbenbart gå til at finansiere en arveafgift som Bardinons efterladte skal hoste op med til den franske stat.

På den "billige" langside solgte den første Facel prototype med navnet "Vega" for 500.600 euro eller 3.736.000 kroner. Det er naturligvis en temmelig stor stak penge, men bilen havde et unikt coupé karrosseri, var den berømte bil som blev vist på Salon de l'Auto i Paris i 1954 og stod i helt original ikke-restaureret stand. Vognen havde i en årrække tilhørt Jean Daninos, grundlæggeren af Facel, og var blevet faceliftet af fabrikken med en HK 500 næse på hans bestilling. En enestående bil der osede af originalitet og historie – til en lavere pris end mange forlangte for de ikke altid velrestaurerede italienske stangvarer.

Bortset fra Ferrari supernovaen, var det generelle Artcurial resultat ac-



Det tunge skyts. 1928 Mercedes 630K Saoutchik med indtræk bestående af skind fra 630 firben. (Peter Larsen)



Selv den krasse farve kan ikke ødelægge en Delahaye 135 Competition Court med karrosseri af Figoni et Falaschi. (Peter Larsen)



Uniq Salmson, også med Saoutchik karrosseri. (Peter Larsen)

ceptabelt, men så heller ikke mere. Cirka 70% af bilerne solgte, og listen af de usolgte numre viste meget tydeligt at det var netop de modeller som er steget med raket fart i de senere år som nu er nødlidende. 95% af bilerne som stod tilbage var Ferrari, Maserati, Lamborghini og en hel masse Porsche, krydret med en Alfa eller en Lancia hist og pist. Det står klart at forventningerne til mindstepriserne var alt for høje, og det ser ud til at en justering er uundgåelig. Det er gode nyheder for os ægte entusiaster og samlere, men knap så godt for dem der købte italiensk eller tysk for et års tid siden med håbet om hurtige penge.

Så alt i alt var det en forrygende, men også lærerig uge. Det bliver spændende at se hvad vej vindene blæser i 2016.



Den smukke og unikke Facel prototype. (Peter Larsen)



Hvor ser man ellers en B.N.C. barquette? Konkurrent i 20'erne til Amilcar og de små Bugattier. (Peter Larsen)

SALON
**RETRO
MOBILE**



Sommer Standard 8

Tekst og billeder: Christina Agnete Blum

Jeg er vokset op med en far med stor interesse i biler, og som ihærdigt har samlet og handlet med brugte biler så længe jeg kan huske. Da jeg blev 18 år gav han mig et kørekort og sendte mig afsted i Standarden, så jeg kunne bruge kortet. Jeg husker tydeligt formaningen om at være go ved den, og passe på 3. gearet, som skulle have en støttende hånd, for ikke at falde ud. Jeg var

meget benovet over at han overlod mig den fine gamle bil, som de næste 12 år blev en fast og tro tur-ven.

Jeg har siden kørt utallige ture! Hovedsagligt i weekenderne og på sommerferier. Stort set alle somre har jeg fyldt det sparsomme bagagerum med telt og soveposer, og sæderne med venner og kæreste og kørt os på ferie i det danske. Vi har kørt både til Limfjorden og til Skagen! Sidstnævnte ikke uden problemer med laderelæet, som pludselig stod af i Hals. Heldigvis tæt ved hvor min fars gode ven Allan bor, og han kom og fik lavet det, så vi kunne fortsætte turen. Vi har desuden en sommer kørt efter Anne Linnets tourplan; hvor Anne Linnets var, var Standarden også!

Da min hustru og jeg var på bryllupsrejse i Australien i 2009, og kørte landevejene tynde i en wicked Wa-

gon autocamper, stødte vi tilfældigt ind i et veteranløb lidt udenfor Adelaide. Her kom vi i snak med en ældre herre, som udmærket kendte til min bil på den anden side af jorden! Han kunne tydeligt huske da Standarden kom frem og han gengav begejstret reklamespottet fra dengang: *You will look great - in your new standard 8 (eight) !*

Jeg finder altid Standarden, på hvilken som helst parkeringsplads – jeg kigger bare efter de mennesker som er stoppet op for at beundre den! Og det er dejligt med de smil og hilsner der følger med fra folk, når jeg kører i den.

Min far købte Standarden midt i 90'erne på Horbelev Autoværksted. Det samme sted som den tilbage i 50'erne var blevet solgt fra som ny. Egentlig var han mest interesseret i en Sportprinz, men faldt under for-





1. Agnete & Britt til veteranløb. Det har været en fast tradition at køre Ferritslev-løbet på Fyn hvert år, og jeg har deltaget de fleste ud af de 10 år det løb har kørt. De fleste gange i Standarden.
2. Her ved siden af min fars Buick.
3. En af mange teltture, her i 2008.
4. Her gør vi Standarden ren og klar.
5. Standarden set fra oven – fra Gåsetårnet i Vordingborg.



handlingerne af denne for Standarden, som netop var blevet færdigrestaureret, og det endte med at han købte begge biler.

Min Standard er den første bil som er punkteret på Storebæltsbroen, hvilket den gjorde da min far, lillebror, farmor og onkel var med i veteranløbet over broen, da den åbnede.

Efter at have overvinteret i sin container-garage vågnede Standarden op med en kobling som ikke virkede længere. Det var i 2011, samme forår som jeg fik mit første barn, og det passede derfor fint med at det var tid til at sætte den på værksted. Baby og Standard kører ikke så godt sammen, pga. de manglende seler! Og nu den var skilt ad, kunne den lige så godt blive kigget grundigt efter i sømmene, hvilket min far har hygget sig med siden, når ikke han har lavet så meget andet.

Min far har en Standard 8 stående til reservedele og en fabriksny motor på loftet, så der skulle være udsigt til mange kommende ture, og om et par år, når børnene er blevet større og kan køre med, glæder jeg mig så meget til at komme ud at køre med Standarden igen!





Gør din drøm til virkelighed!

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Jeg håber at denne beskrivelse af et MG-renoveringsprojekt, kan være til nytte og inspiration for læserne, og særlig de der eventuelt selv har lyst til at gå i gang med restaurering af en veteranbil.

Baggrund

Min egen interesse for de gamle køretøjer startede midt i 60'erne, hvor jeg som snedkerlærling i Vestjylland købte en Morris 8 Roadster fra 1936, som jeg skruede en del i, men senere udskiftede til Morris Mascot m.fl.

Efter mange år med uddannelse, job, børn mv., blev det igen tid til veteran-interessen, og fra starten af 1990'erne blev det bl.a. til totalrenovering af 3 stk. VW type 1 - (en 1303/1972, en Cabriolet/1968 og en "Brille" type 11C/1950 – alle stadig kørende og i brug hele sommeren).

Men jeg havde på et tidspunkt læst en artikel af Carl Buus i Jyllandsposten – det var om en MG TF, og med foto. Jeg faldt for de elegante linjer og det lidt "førkrigs-agtige" design, som afsluttede den legendariske T-serie i 1955, og jeg besluttede, at

sådan en bil måtte jeg have engang.

Det blev så i foråret 2007, at Jørgen Balle i Ødis havde denne – lidt trætte – TF'er fra 1954 til salg (fra USA). Den var ikke særlig pæn, men jeg havde besluttet, at den skulle "have hele turen", så der var jo ingen grund til at betale ekstra for noget, der alligevel skulle laves om.

Projektstart

Jeg skilte bilen helt ad, og tog naturligvis en masse fotos undervejs – det støtter hukommelsen, når bi-



len efter mange måneder (år ;-)) atter skal samles.

Der var ikke de store overraskelser – bilen var stort set komplet med fine instrumenter og alle tekniske dele intakte – dog var der påbegyndt noget motorrenovering, som ikke var i orden. Der var ikke meget rust i pladebeklædningen, og skærme, døre og klapper var i god stand og uden større buler.

Dog var bagenden ret dårlig, med noget rust og dårligt tilpasset træværk – så det skulle laves. Træværket i karosseri og bund var generelt dårligt – så det blev en af de spændende opgaver, der skulle løses.

Jeg vil gennemgå de forskellige processer, og undervejs dele mine erfaringer med læserne.

Alle firmaoplysninger er samlet i en faktaboks efter artiklen.



Inden man begynder at adskille en gammel bil, er det vigtigt, at bestemme stabiliteten, og evt. indbygge noget afstivning – det kan gå helt galt, hvis de større dele kommer ud af form. Jeg indbyggede nogle afstivninger i det lille karosseri, inden det blev afmonteret, så det kunne bevare målene (se foto).

Chassisrammen havde noget overfladerust og skidt – og det letteste at gøre med sådan en konstruktion, er en sandblæsning – og efterfølgende fik rammen en metallisering med zink – så holder den "evigt".

Karosseriarbejdet

Jeg gik i gang med træværk og pladearbejde. Heldigvis havde en god ven noget tørt asketræ, som jeg fik et par planker af.

Jeg startede med at udskifte noget plade i de bageste skærmmasker – englændernes konstruktioner var ikke altid lige hensigtsmæssige hvad angår konstruktiv beskyttelse mod fugt og ansamling af skidt – så der måtte et par nye stykker plade ind i konstruktionen.

Bagenden var som nævnt dårlig, idet pladedelene tidligere var forsøgt repareret og træværket var stort set væk.

En ny tværbjælke i bunden blev målt op hos en af vennerne, der var i gang med en MG TD'er, og det rustne stålplade blev skåret bort, så den nye bagende kunne bygges op. Og i modsætning til i 1954, blev alt træ og plade behandlet mod råd og rust inden den endelige samling.

Døre

Så kom turen til dørene. De er lidt sarte i konstruktionen med de tætsiddende hængsler i bagkanten, og den enkle træramme med pladebeklædning – det bevirker at der ikke er meget stabilitet i konstruktionen, og dørene kommer let til at hænge og er svære at få til at flugte karosseriets form.

Når der skal konstrueres med trærammer og ombukket påsømmet karosseriplade, er det forholdsvis enkelt at lave første gang – men når der efterfølgende skal udskiftes





træværk, kan man gøre det på to måder – man kan "brække kanterne op" og frigøre træstykkerne, og så banke pladen på plads igen efter udskiftningen – det efterlader efter min mening nogle vulster og "skader" i pladernes ombuk, som kan være svære at få på plads igen.

Jeg valgte at udforme en konstruktion, hvor træstykkerne blev skubbet ind på plads uden at åbne ombukningerne – det krævede så blot, at nogle af træ-samlingerne skulle udformes på en alternativ måde – men det virkede, og der var stort set ikke brug for at bearbejde pladekanterne inden sømning til træet – dette er jo et valg man tager, og som amatør har man jo frit metodevalg.

Jeg fik udskiftet asketræ-stykkerne, og lavede nogle gode samlinger med vandfast lim, skruer og kiler – alt blev naturligvis imprægneret og rustbeskyttet.

For at imødegå det før omtalte problem med de lidt "slatne" døre, forbedrede jeg det oprindelige fladjerns skråbånd, ved at opbygge solide afstivninger i hængselsiden, og supplerede med et ordentligt trækband, som kan justeres, så dørene lukker som de skal – OK, ikke helt originalt, men det virker, og ses jo ikke når beklædningen er på.





Som det ses på de forskellige fotos, er den midlertidige afstivning af karosseriet stadig på plads, og bliver der lige til den endelige montering på chassisrammen foretages – det sikrer mod overraskelser og skævheder.

Skærme og andre løsdele

Der er mange måder at rengøre karosseridele og løsdele for gammel maling, skidt og rustdannelser, og jeg skal ikke afgøre hvad der er lettest eller bedst, men kan berette om den metode som jeg valgte, og som jeg synes virker godt.

Det drejer sig om at komme i bund, og det kan gøres med en forsigtig "sand"-blæsning, afrensning med varmpistol, eller som her en kemisk afrensning.





Jeg har brugt Dan Strip i Them ved Silkeborg, som har et anlæg, der termisk og kemisk *helt* fjerner maling og grunder på alle metaldele.

Jeg fik behandlet alle karosseridele – bortset fra selve pladerne på træskelettet – som blev afrenset ved varmepistol og slibning.

Emnerne der havde været hos Dan Strip kom hjem fuldstændig rene, og skulle blot rettes for småbuler og afslibes med fiberskiver hvor der var overfladerust – så var de klar til grunding med to-komponent industrigrunder fra ScanColour.

Alle mindre dele som hjulophæng, ankerplader og småbeslag m.v. sandblæste jeg i en mindre kabine, og de fik så samme grunder, og efterfølgende en sort to-komponent industrilak – så var de klar til montering.

Sammen med en kammerat klargjorde vi alle karosseridele til endelig lakering, og vi sluttede med en "sprøjte-filler" på epoxy-basis, som kunne slibes til en afsluttende fin finish.

Et lille råd: Efter at alle delene til bilen var malet (hos en autolakerer) med farven British Racing Green (MG GN 29/D) blev delene lagt på lager til monteringen kunne begynde. Fra tidligere projekter har jeg erfaret, at når det uundgåelige støv bliver aftørret, kan der let opstå fine "pudseridser" som ses i sollyset.

Efter afhærdning i nogle uger, behandlede jeg alle flader grundigt med en fast Carnaubavax fra Sonax – og jeg synes det havde en god effekt, i form af, at lakken blev mere modstandsdygtig mod disse fine ridser.

Det er en lang proces, når man ønsker ALLE komponenter restaureret, gennemgået og grundigt overfladebehandlet – men på et tidspunkt når man jo igennem "stakken" og kan



begynde at tænke på lakering og genmontering.

Jeg vil råde til, at man inden endelig lakering, prøvesamler bilen.

Jeg samlede *alle* dele, så der var sikkerhed for at alle huller og bolte passede sammen – det er en god øvelse, inden der er fin lak på alle dele, og der skal udvises stor forsigtighed – og det er jo ærgerligt hvis man på dette tidspunkt skal til at skære og bore i de fine flader.

Motor, gear og bagaksel

Jeg fravælger at lave motorrenovering selv.

Så den 1250 cm³ store motor blev afmonteret, og kørt til Iversen Cylinderservice i Horsens, for en gennemgang og renovering.

Der blev lavet en del ved knastaksel og ventilstyring, og alt øvrigt blev gået igennem og der blev udskiftet hvor det var nødvendigt.

Gearkassen satsede vi på var i orden, så den blev blot rengjort og malet – og det viser sig heldigvis at den fungerer godt.

Bagakslen blev forsynet med nye pakninger og genmonteret efter rengøring og maling.

(Se i faktaboks vedrørende en ændring af udvekslingen).

Hvis det er muligt, vil jeg varmt anbefale at man prøvekører så meget man kan, inden endelig samling af et restaureringsprojekt.

Det kan være motoren opspændt i et stativ, eller som her hele bilen med motor, gear, bagtøj og el-net.

Det er noget lettere at rette småfejl på dette stadie, end når alle de fine nymalede dele er monteret.

Jeg fandt da også nogle ting, som jeg var glad for at få rettet.

El og interiør

Da bilen blev adskilt, kunne jeg konstatere, at ledningsnettet var så dårligt, at det ikke engang var værd at mærke enderne op – så det blev klippet af, efterhånden som dele-



ne blev skruet fra hinanden – og så satser man efterfølgende på et godt ledningsdiagram.

Heldigvis var alle el-komponenter i god stand, og alle lygter og instrumenter var intakte, og skulle blot have en grundig istandsættelse.

Det nye ledningsnet fulgte med i handelen, da jeg købte bilen, og med de gode anvisninger og diagrammer, der kan findes i manualer og på internettet, gik det overraskende let at genmontere de nye ledninger, som har de rigtige farvekombi-

nationer og med lærredsbevikling, så tæt på det originale som muligt – og alt passede perfekt.

Instrumenterne var som nævnt fine, og de blev alle prøvekørt i forbindelse med test af bilen inden endelig montering.

Der kom nye kabler til speedometer og omdrejningstæller, og selvfølgelig nye pærer i al belysningen.

Da bilen var næsten færdig viste der sig fejl på kølevandstermometeret, og så var det ud igen – med det



lange kapillarrør og føleren. Heldigvis fik jeg kontakt til en dygtig instrumentmager i Silkeborg, som kunne genfylde røret og lodde det, så alt nu virker.

Sæderne havde tilsyneladende stået med fugt i polstringen i bunden, så de skulle også have en omgang med pladereparation og nyt træ, så der var noget at sømme i.

Og så til "noget helt andet" – nemlig opbygning af nyt interiør i kabinen.

Jeg havde lyst til at udføre så meget som muligt selv, og vi havde besluttet at vælge en cognacfarvet læderbeklædning til alle indvendige dele.

Jeg kontaktede Dagnæs møbel-auto-polstring, i Horsens – og de fremskaffede 2½ stk. skind – som vi skønnede var tilstrækkeligt.

Det er ret spændende at få bredt disse dejlige skind ud på gulvet, og så ellers beslutte fordelingen og opskæringen til de mange dele der skal beklædes. Det gik fint med at polstre interiøret og DMA-polstring





lavede så sædernes syninger, og indbyggede noget nyt skum til affjedring og polstring.

Lidt personligt præg skulle der også laves, så vi syede et pænt stort MG-logo på klappen over det lille rum til sidevinduerne – det er så også en lille prøve på det familiære samarbejde – og det gik heldigvis godt.

Dørbeklædningen var lidt af en udfordring, idet standardløsningen er at pladerne, efter at være beklædt, påsømmes træskelettet med et "dækbånd" som sidder lidt inde på pladen.

Problemet opstår, når der ikke vælges en standardvare med tilhørende bånd – så jeg opbyggede det på en anden måde.

Der blev lamineret en plade af to lag krydsfiner, som fik dørens krumning, og derefter fræsset og boret lidt i kanterne, så der kunne indbygges "clips" og tilsvarende huller i træskelettet – så kunne den færdigbeklædte plade efterfølgende trykkes på plads.

Alle keder-bånd er hjemmelavede med vævet tov fra bådbranchen, beklædt med læder.

Kaleche

Den oprindelige kaleche og sidestykker var egentlig intakte, men meget falmede, og med ridset plexiglas –

så jeg købte et nyt sæt hos Moss i England – sammen med en kort og en lang tonneau til afdækning af kabinen.

Selve kaleche-stativet var i orden, så det fik jeg afrenset med en let sandblæsning, og efterfølgende elektro-galvaniseret. Det giver en løsning som ikke efterlader synlige skrammer, når systemet betjenes en del gange i løbet af en sæson.

Montering af selve kalechen var lidt spændende, idet der skal klippes noget tæt på en del steder, men det gik godt, og efter venlig instruktion fra gode MG-folk, har vi nu også lært at folde systemet sammen, så der ikke kommer skader på stof og vinduer.

Det korte tonneau er også efterfølgende monteret, men der gik lidt tid inden beslutningen blev taget, om at bore de tilhørende "tryklåse" ind i den fine nye lak – men nu sidder det hele som det skal.

Tæpper

De gamle tæpper var naturligt nok meget slidte, og jeg købte i første omgang et nyt sæt hos Moss – men de var ikke i den ønskede kvalitet, så de blev brugt til lidt sekundær skjult beklædning.

I stedet købte jeg noget "hotel-tæppe" i en god kvalitet.



Alle dele blev udskåret så de passer præcist til de enkelte flader, og så opstår spørgsmålet om kantningen, da der ikke er ret mange der har udstyr til dette, når der er så mange "krumninger" og hjørner.

Men hos Matti Tæppekantning i Randbøl er de rigtig gode til denne disciplin, og man kan få farver og udformning efter ønske. Så projektet endte med nogle lækre tæpper med pæne kanter – som passer til fladerne.

Krom og smådele

Heldigvis var alle kromdele i god stand – de blev nyforkromet hos ÅK-Chrom i Højbjerg.

Bolte, skruer og små-beslag blev afrenset og elektro-galvaniseret hos bl.a. Sydjysk El-galvanisering i Vamdrup – der er en stor udfordring i at holde de mange forskellige "tomme-gevind"-dele adskilt – men det lykkedes efter meget tidsforbrug.



Afsluttende kommentarer

Gennem ca. 5 års arbejde på MG'en opsamles naturligvis en del erfaringer, og der er også dage hvor man er lige ved at fortryde det valgte omfang af projektet.

Men belønningen kommer jo heldigvis efterhånden som tingene lykkes.

Jeg synes det er vigtigt, at vi i veteranbil-klubberne deler hinandens erfaringer, og viser de ideer frem vi får undervejs – så andre forhåbentlig kan få glæde af det.

En ting man skal huske, inden et så omfattende projekt påbegyndes er, at få afklaret med familien og pengepungen, om der basis for at anvende de mange timer og kroner i værkstedet. Det skal jo helst være hyggeligt og i forståelse med resten af familien, og der skal også holdes nogle gode pauser indimellem – Jeg havde en god opbakning til projektet hele vejen rundt, og det blev derfor en god og meget lærerig oplevelse at gennemføre projektet.

Nå, den 23. juli 2012 blev bilen synet, og vi kunne montere de sorte plader med Ø 20-080 – som minder om Vestjylland og min første Morris 8 Roadster med DS 20.080. Pladerne var fremskaffet inden syn efter den "gamle ordning", og afgiften var kr. 7.588,-

Jeg har ikke talt timer eller kroner på projektet, men resultatet er det hele værd, og det har været en stor fornøjelse og udfordring at gennemføre dette projekt, og de kedelige dage, bliver så rigeligt opvejet af turene rundt i vort dejlige land i den åbne bil!



Vi ses derude – Venlig hilsen, Tove og Jens Heldgaard, Lund.

MG TF afsluttede den legendariske T-serie der startede med MG TA i 1936, og den skilte sig ud med skrånende front og forlygter i forskærmene.

1,25 l XPAG-motoren var en fortsættelse fra MG TD-modellen, men de sidste ca 3400 blev forsynet med en 1,5 liters motor med ca. 63 HK.

I foråret 1955 blev T-serien afløst af MGA modellen.

Der blev i alt bygget 6.602 eksemplarer af MG TF.

Kontakter jeg har anvendt:

Sandblæsning: Børsting Pedersen, Haurum, 7567 3349.

www.bk-pedersen.dk

Pladeafrensning: dan-strip, Salten Skovvej 8, 8653 Them, Tlf.: 8684 9000.

www.dan-color.dk

Elektro galvanisering: Sydjydsk EL-Galvanisering a/s, Bavnevej 40, 6580 Vamdrup. Tlf.: 7558 3888. www.sydgalvano.dk

Forkromning: ÅK-Chrom A/S, Axel Kiers Vej 38, 8270 Højbjerg.

Tlf.: 8629 6788. www.aak-chrom.dk

Industri lak: Skancolour A/S, Hadsundvej 323, 9260 Gistrup. Tlf.: 9634 0242.

www.skancolour.dk

Reservedele: www.moss-europe.co.uk – www.angloparts.com –

www.mgcenter.dk – www.bonnevie.dk – og flere på Internettet...

Matti Tæppekanting, St. Lihme Møllevej 7, 7183 Randbøl. Tlf.: 7588 4041.

www.matti.dk

Polstring: DMA Polstring, Bjerrevej 81, 8700 Horsens. Tlf.: 7564 1866.

www.dmapolstring.dk

Iversen Cylinderservice: Finlandsvej 6, 8700 Horsens, Tlf.: 7562 5299.

Instrument rep.: Preben Jensen, Silkeborg, 8682 1674 / 3053 7636.

Sonax: Handelsfirma Finn Jensen, Vrøndingvej 2, 8700 Horsens.

Tlf.: 7020 0250. www.sonax.dk

Udvekslingen i bagtøjet blev efter 1. års kørsel udskiftet fra 5.125:1 til en højere gearing 4.3:1, hvilket giver en mere afslappet kørsel, med lavere omdrejninger.

John Thøgersen, Resenbro, 8685 3546 – gav venlig hjælp til dette.

Kontakt: Heldgaard8700@gmail.com – Tlf: 3056 2299.

Elementær Autoteknik

ISÆR FOR VETERANER !

Jævnstrømsdynamo

De første biler havde ikke noget elektrisk anlæg, ingen lygter og ingen startmotor. Motoren blev startet med et håndsving, og tændingen skete ved hjælp af en magnet.

Da man så engang fik den strålende ide at udstyre automobilet med en elektrisk selvstarter, var der pludseligt behov for både dynamo til at levere strømmen og et batteri (akkumulator) til at opbevare strømmen i.

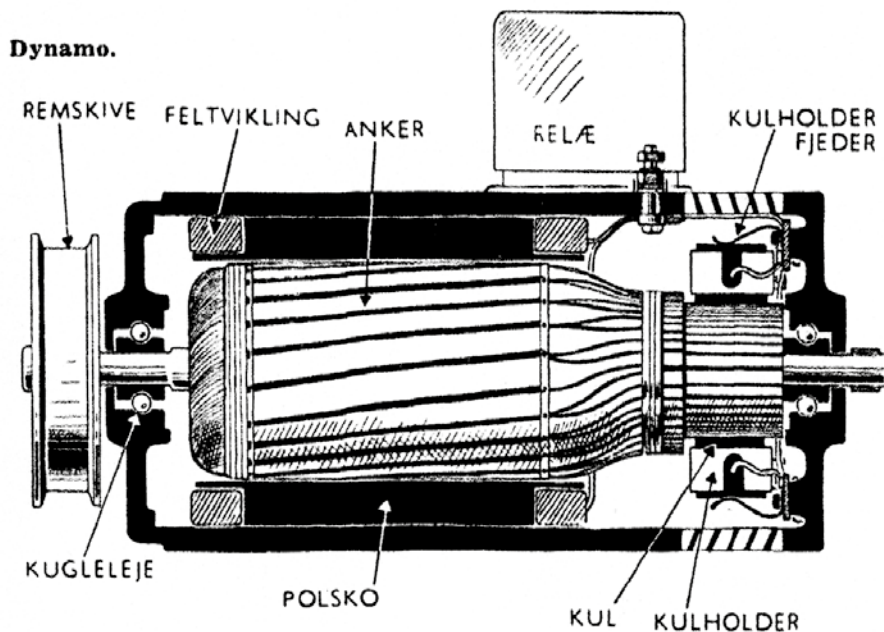
Man kan betragte dynamoen som en lille fabrik der fremstiller strøm, som skal være tilstede når der er behov for strømmen til at udføre et arbejde. Dynamo leverer strøm til alle de elektriske forbrugere efter behov.

Man kan også sammenligne strømmen med en pengestrøm. Dynamo leverer strøm (penge) som sættes i banken (akkumulatoren) hvorfra de så hæves til forbrug. Hvis der er balance imellem hvad man sætter i banken og hvad man hæver, så er alt godt, men hvis der sættes for mange forbrugere på så man hæver mere end man sætter ind, så går det selvfølgelig galt. Så er der overtræk på kontoen.

Dynamoer kan opdeles i to hovedtyper: Jævnstrømsdynamo, der blot kaldes dynamo og som er den ældste og almindelig til omkring 1970, og vekselstrømsdynamo som betegnes generator og som stadig er aktuel.

I denne artikel vil jeg holde mig til jævnstrømsdynamo.

I mange år var 6 volt spænding dynamoerne dominerende, men da man skiftede til 12 volt blev effektiviteten øget væsentligt. Englænderne var hurtigst; de ændrede til 12 volt allerede i begyndelsen af 30'erne medens tyskere og amerikanerne først ændrede i 50'erne generelt set.



Vi kan være stolte af den danske fysiker H. C. Ørsted, der som den første opdagede elektromagnetisme og dermed skabte grundlaget for at vi i dag har elektrisk strøm.

Strømbetegnelserne er:

Volt = spænding,

Ampère = styrke,

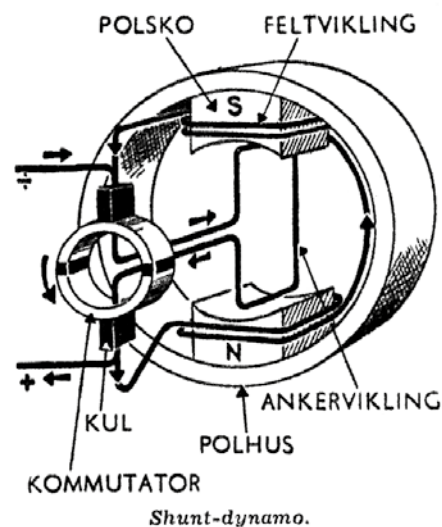
Ohm = modstand,

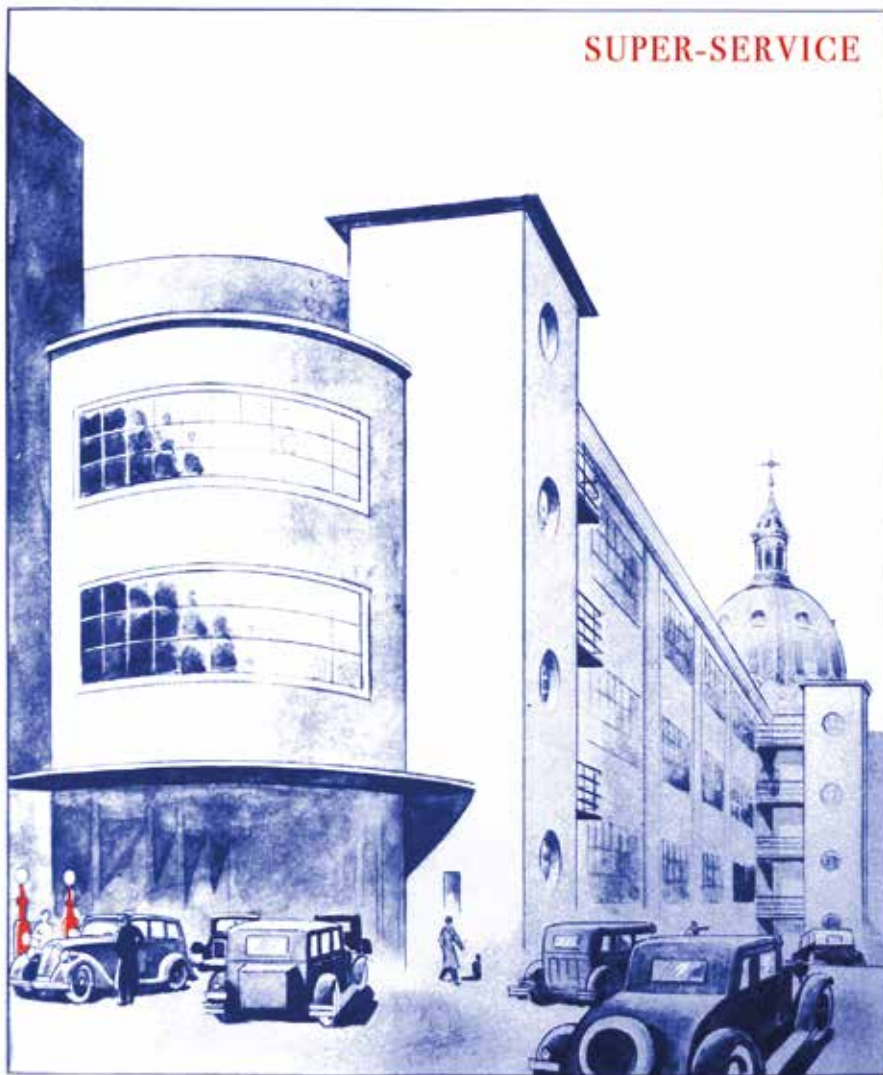
Watt = Volt x Ampere; er den "mængde" strøm der er til rådighed.

Strømmen i dynamoen frembringes ved at ankeret drejer rundt i et magnetfelt og tappes af via kullene, der glider mod ankerets kommutator. Strømmen ledes derfra videre via laderelæet til akkumulatoren, hvorfra det så ledes videre til forbrugerne.

Laderelæets opgave er at sørge for at spændingen holdes inden for den spænding, som er defineret. Spændingen ville ellers stige i takt med dynamoens omdrejninger, og da dynamoen følger motoromdrejningerne vil den øgede spænding medføre at dynamoen bliver alt for varm, og ødelægge de elektriske komponenter.

Erik Mieth





Da Super Service var topmoderne

I forbindelse med omtalen af Poul Henningsen i forrige nummer, nævnte vi hans leverandør af DKW, Super Service A/S. En forhandler, som PH havde så godt et forhold til, at han anbefalede bilforretningen i deres annoncer. Super Service A/S har en spændende historie med salg af mange bilmærker - og en plan om samling af Porsche sportsvogne.

Af Erich Karsholt

Christian Løppenthin drev i 20'erne bilforretning i Fredericiagade 25 i København. Han var hovedforhandler af belgiske Minerva. Senere kom Falk Feilberg ind som kompagnon og i efteråret 1930 blev Løppenthin & Feilberg hovedforhandler af Willys Overland person- og lastbiler. Siden fulgte også aut. forhandling af engelske Standard. På den britiske udstilling i Forum 1932 udstillede Løppenthin & Feilberg således Standard, herunder også en Standard med Swallow Sports karosseri - forløberen til Jaguar. På det tidspunkt var der blot solgt to af disse biler her i Danmark.

Der var tydeligvis gang i butikken, så de to driftige bilfolk besluttede sig for at udvide. Ikke blot til en lidt større forretning, men med en stor nybygning af et topmoderne anlæg i funkisstil ved siden af Moltkes Palæ, i gården til Dr. Tværgade 4, tæt på Kongens Nytorv.

Det nye bilhus på 6.000 m³ fik navnet Super Service - en passende betegnelse, der var nemlig stort værksted, benzinanlæg med fem standere og vaskehal samt et parkeringsanlæg med plads til 200 biler, både til kortere ophold og fast udlejning. Allerede dengang var der

således interesse for at have en parkeringsplads under tag i storbyen. Bilforretningen, der havde facade ud mod Dr. Tværgade, havde aut. forhandling af Chrysler, De Soto og Plymouth.

Der var format over tingene, Løppenthin & Feilberg havde da også hentet inspiration til det nye anlæg rundt omkring i Europa. Ved åbningen den 1. marts 1933 skrev Politiken begejstret om det nye bil-hotel: "Hvad Placering og Indretning angaar, kan det utvivlsomt konkurrere med de bedste udenlandske Forbilerleder"¹.

Bil-Badeanstalten

Særlig vaskehallen - som Politiken kaldte *Byens store Bil-Badeanstalt* - blev fremhævet. Det var tydeligvis en nyskabelse, som også blev beskrevet i en annonce kort efter åbningen: "Når Deres Vogn forlader vort 'Vaskebaand', har den passeret 42 kyndige Hænder. Den er vasket i lunkent Vand - Chassiset sprøjtet under 28 Atmosfærers Tryk - Karosseriet under en blød, uskadelig Straale og afvasket med Svamp. Tørring med Skind og 12 Atmosfærers Trykluft, hvorved den mindste Fugtighed i Sammenføjninger undgaas. Følgelig rustet Vognen ikke."²

Et vaskekort til fire gange vask og en støvsugning kostede 10 kr. for en personbil. Kapaciteten var 60 biler i timen, så vaskeanlægget var lagt stort an. Det hele blev klaret, mens bilejeren kunne ryge sin cigar eller cigaret færdigt i den tilknyttede funkis-stue, hvor der foruden telefon og aviser til fri afbenyttelse, var installeret automater med øl, sandwiches og cigaretter. Alene vaskehallen betød arbejde til 21 mand - og kvinder. Det var nemlig "unge Københavnerinder" i overalls, der stod for pudsning af bilerne. I alt var 63 medarbejdere beskæftiget i det nye bilanlæg.

På serviceværkstedet var de nyeste apparater til smøring, afprøvning af bremses og lakering installeret. I annoncer betegnede Super Service sig som værende "Nordens Største, mest Moderne og Billigste." Og am-



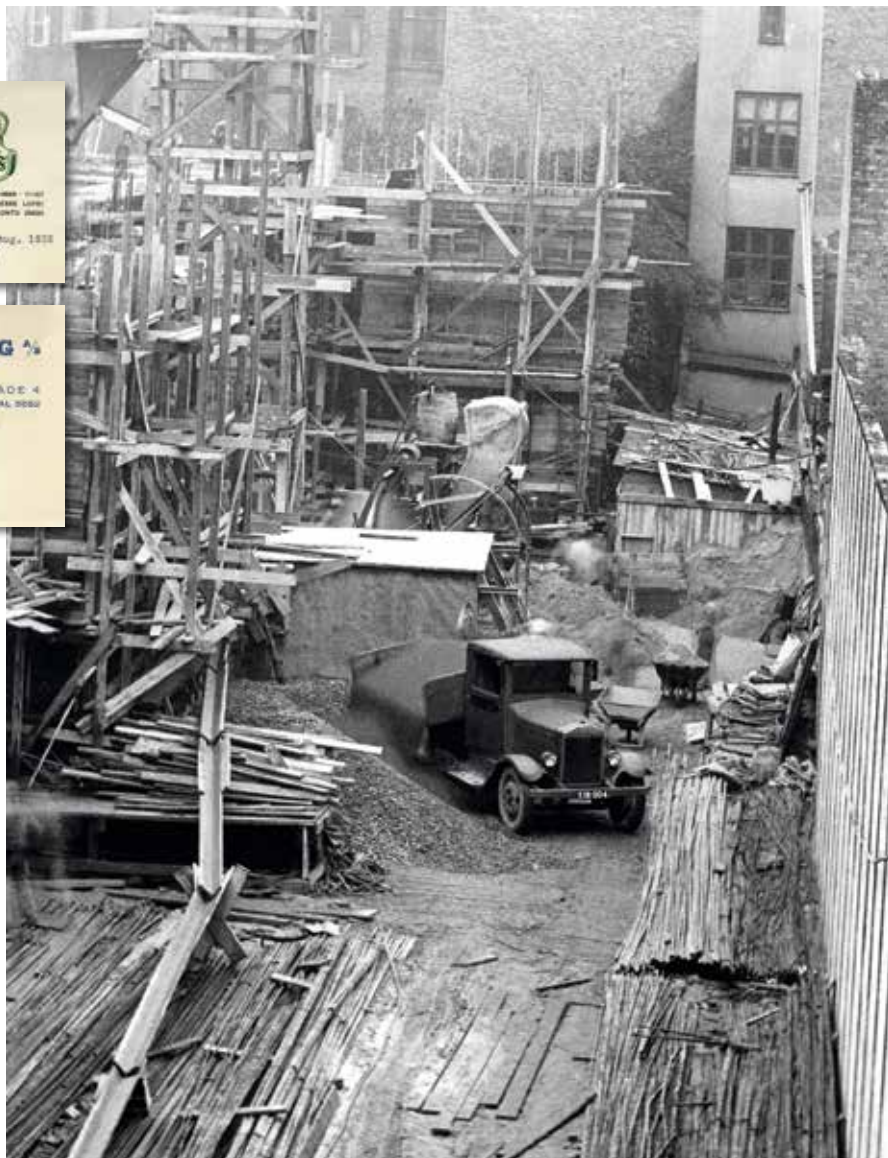
Løppenthin & Feilberg havde først forretning i Fredericiagade indtil de byggede det nye kompleks i Dr. Tværgade 4. Byggeriet stod færdigt i 1933 - hvor det nye super-smarte Super Service-logo også blev introduceret.

bitionerne fejlede ikke noget: "Enhver Installation er gjort for at sikre Kunderne Super-Service - paa kortest mulige Tid - for det ringest mulige Beløb. De kan tegne Abonnement hos os, og vi sørger for, at Deres Vogn altid er 100% i Orden".² Absolut en moderne tilgang i 1933.

Her skal det bemærkes, at tiden var præget af tilbagegang og stor arbejdsløshed. I 1932 var den såkaldte Valutacentral oprettet herhjemme til regulering af den danske import. Det betød krise for store dele af bilbranchen. Politiken afsluttede da også sin omtale ved åbningen med disse ord: "Anlægget, der er dristigt, ikke blot ved sin gennemførte Modernitet, men ogsaa ved at aabne midt i en ganske særlig vanskelig Krisetid, tjener Indehaverne og Bygmestrene - Firmaet Højgaard & Schultz - til stor Ære"¹.

Byggeriet, tegnet af arkitekt Gundlach Petersen (der også stod bag Forum) blev omtalt som "uden Side-stykke i Europa" med sine forskudte etager. En bygningsmåde, der sikrede at biler af en hvilken som helst type kunne føres op til den øverste etage, som følge af den ringe stigning på ramperne³.

Det var modigt at satse så stort på det tidspunkt, således faldt bilbestanden i Danmark fra 1931 til



Byggeriet af den store automobilkompleks i gården til Dr. Tværgade 4, sommeren 1932. I Aftenbladet 23/9 1932 blev byggeriet omtalt som "Skyskrabergaragen".

1932. Tidernes ugunst påvirkede dog byggeriet, der var projekteret til syv etager, hvilket fundamentet kunne klare, men i første omgang blev der blot bygget tre etager. Alligevel blev huset kaldt for *Skyskrabergaragen*.

Bladet Auto skrev kort tid efter åbningen: "... man maa haabe, at det automobilinteresserede Publikum i egen Interesse vil gøre Brug af dette moderne og storslaaede Anlæg". Det var der tydeligvis ikke nok der gjorde, for Løppenthin & Feilberg A/S måtte allerede et halvt år efter åbningen standse betalingerne og træde i likvidation med et tab omkring 300.000 kr. (et beløb der modsvare ca. 11,3 mio. kr. i dag).

Man fortsatte dog driften af det sto-

re bilhus i Dr. Tværgade med håb om, at virksomheden kunne rekonstrueres med tilførsel af ny kapital. Heldigvis overtog Det Danske Petroleums Aktieselskab, D.D.P. A., ejendommen, mens bilforhandler Th. Pedersen i løbet af efteråret valgte at leje anlægget - det blev dog kun i en kort periode⁴.



Forhandlerplade med Super Service-logo og reklame for D.D.P.A. Tak til Lone Banke.



Super Service var utroligt moderne tænkt i både byggestil og indretning. Desværre kastede Chr. Løppenthin og Falk Feilberg sig ud i etableringen på det værst tænkelige tidspunkt i 1932. De gik konkurs allerede et halvt år efter åbningen i 1933. Senere kom der gang i det moderne anlæg. Billedet her er fra 1938, hvor der endda var bygget et par etager ekstra på, hvilket fundamentet var forberedt til fra etableringen. Kontrasten mellem Marmorkirkens renæssancekuppel og den nye funkisstil er tydelig. Foto fra brochure.



Greulich og blå blod

Også en anden personlighed gjorde sig nemlig gældende: Rudolf Hermann Greulich, der ifølge "Automobilets Historie og dets Mænd" var født i 1890 i Tyskland og her blev uddannet dr. phil. med speciale i kemi. Hvornår han kom til Danmark vides ikke, men her mødte han danske Gerda. De fik sønnerne Axel i 1916 og Walter i 1920.

I 1919 fik Rudolf Greulich job hos Ford Motor Company i København. Her var han til 1931, hvorefter turen gik til Ford i Köln⁵. Efter et par år kom Rudolf Greulich tilbage til Danmark og fik ansættelse i det nyetablerede Super Service. Det var derfor en kedelig streg i regningen, at selskabet senere på året standsede betalingerne.

Greulich besluttede sig for, at rejse kapital til at komme i gang igen. Sammen med Carl Adam Moltke og Erik Castenschiold (1911-1978) etableredes den 12. juli 1934 Aktieselskabet Super Service. Med i ledelse og bestyrelse var tillige den ene af de tidligere ejere, Falk Feilberg (indtil hans død i 1937).

Den nye virksomhed blev organiseret med fire afdelinger: Værksted med reparation og salg af reservedele, garage- og parkeringsafdeling, serviceafdeling med benzin- og oliesalg, vask og malerværksted samt en salgsafdeling. Det var tydeligvis svært at få forretningen til at løbe rundt i begyndelsen. Pengene til etablering og drift blev bl.a. skaffet gennem to lån i 1935 på i alt 50.000 kr. fra hofjægermester A.F.H. Castenschiold, Borreby på Møn. Han ville tydeligvis gerne hjælpe sønnen på vej.



Værkstedet: Ovenlyshal med alle moderne Installationer.



Venteværelse med Telefon, moderne og praktisk indrettet.



Garagehal, lys og luftig med glimrende Tilførselsforhold.



Bremseprøver, komb. med Anordning for Lygteindstilling.

Forretningen opnåede detailsalg af Willys Overland og mellem 1934-35 var Citroën også på programmet. Ejerne bag det nye Super Service skaffede tillige agentur på Auto Union, bilmærkerne DKW, Wanderer og Horch. Især DKW blev markedsført, herunder gennem såkaldte *testimonials*, hvor arkitekt Poul Henningsen, cykelrytteren Willy Falck Hansen og "en af Københavns højeste Mænd," direktør Eric Eberlin, anbefalede DKW - og forhandleren Super Service A/S.

I 1935 omtalte Super Service sig selv som "Eneste autoriserede Special-Service-Værksted for DKW og Auto-Unionens andre Mærker." Det var dog en kort periode man havde denne unikke position, eftersom Bohnstedt-Petersen A/S samme år opnåede aftale om generalagenturet for Auto Union med samling af DKW bilerne i Danmark. Super Service A/S fortsatte herefter som aut. forhandler af Auto Union.

Super Service A/S solgte i årene op til anden verdenskrig også en række

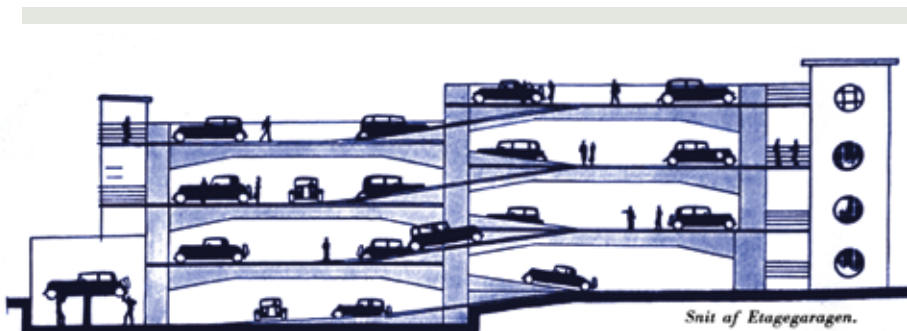
nye BMW 327/328 leveret fra Skandinavisk Motor Co., der havde agenturet.

I 1936 udtrådte grev Moltke af bestyrelsen (han flyttede til USA) og i januar 1937 fratrådte Erik Castenschiold. Der kom dog nyt blå blod ind i virksomheden, for samtidig indtrådte ingeniør, baron Preben Emil Wedell-Wedellsborg (1899-1959), som ny teknisk leder. Han blev tillige medejer ved at erhverve Castenschiolds aktier for 20.000 kr., mens Greulichs ejede 2/3 af aktiekapitalen.

Der var 50-60 medarbejdere og huslejen udgjorde 50.000 kr. årligt. Omsætningen lå i årene op til 1940 omkring 1. mio. kr. årligt (gang med 34 for at få nutidskroner). Det lykkedes ejerne at få det til at hænge sammen, herunder få betalt af på gælden til hofjægermester Castenschiold.

Erik Castenschiold var i 1930'erne engageret i motorsport og deltog bl.a. i det svenske Vinter Grand Prix eller Råmen-loppet, der foregik på lukket vej med kørsel på is. Sammen med Hans Pahl deltog Castenschiold i en Terraplane.

På YouTube kan man se en 11 minutter lang reportage fra Råmen-Loppet i 1933: www.youtube.com/watch?v=DrGZge_5MkE - fascinerende at se de gamle biler race af sted på spejlblank is.



Snit af Etagegaragen.



Biler på vej ind til vask og service hos Super Service A/S, Dr. Tværgade i midten af 1930'erne. Der ser ud til at være gang i forretningen. Bil nr. to i rækken ser ud til at være en Ford A, bil nr. tre, en Citroën AC4.

Alligevel var Super Service A/S den 1. august 1937 nødt til at fraflytte Dr. Tværgade 4. Anledningen var, at D.D.P. A. havde solgt ejendommen til Sigurd Nyholm Andersen og Camillo Sejer Carlsen. De nye ejere ønskede selv at drive bilforretning i ejendommen.⁶

Herefter begyndte en ny epoke for Super Service A/S. Greulich og Wedell flyttede bilforretningen til St. Kongensgade 118, mens et nyt værksted blev indrettet i Øresundsgade 20, København Ø.

Rudolf Greulichs sønner blev også tilknyttet virksomheden. Axel Horst Greulich blev, efter studentereksamen og teknisk uddannelse hos Auto Union i Chemnitz, ansat i 1936. Axel blev udnævnt som drifts-

leder for værkstedet i 1939. Walter Horst Greulich blev ansat i 1937 sideløbende med sin handelsuddannelse. I 1941 blev Walter driftsleder. Sønnerne kom også med i bestyrelsen for Super Service A/S, Axel i 1942 og Walter i 1948.

Rudolf Greulich afsøgte sideløbende med salg af DKW, Wanderer og Horch efter nye muligheder for bilforhandling, således forespurgte *doktoren* - som han blev kaldt af sin nærmeste bekendtskabskreds - i august 1939 Volkswagenwerks eksportkontor i Berlin om mulighederne for import af de første Folkevogne⁷. Kort efter startede Anden Verdenskrig, så mere kom der ikke ud af den forespørgsel...



Fotos fra familien Greulichs album. Til højre et stemningsbillede med motorcykel uden viden om tidspunkt, anledning eller motorcykel-mærke. Herunder ses Gerda og Rudolf Greulich, men i hvilken bil? Disse foto stiller således spørgsmål, som Veteran Tidendes læsere er velkommen til at give et bud på!



Rudolf Hermann Greulich i forretningen i St. Kongensgade 118. Bagenden af en DKW skimtes på gaden.

Brødrene Axel og Walter Greulich var begge gardere inden de kom ind i Super Service A/S.



Besættelsen

Med besættelsen gik Danmark bogstaveligt i stå. Ud af en vognpark på 162.500 indregistrerede biler i efteråret 1939, så var det blot de 32.000, der havde tilladelse til at være i drift et år senere, de fleste erhvervskøretøjer. Super Service A/S havde den 1. januar 1940 flyttet sit værksted til større faciliteter på Blegdamsvej 60, København Ø. Her var plads til 60-70 ansatte, men med besættelsen hørte arbejdet praktisk talt op.

I efteråret 1940 fik Super Service A/S forespørgsel fra besættelsesmagten om arbejde, så for at holde gang i forretningen, etablerede Rudolf Greulich samarbejde med sit gamle fædreland. Foruden reparationsarbejde på værkstedet leverede man bl.a. biler til Frikorps Danmark og udlejede biler til værnemagten i Danmark og Norge.

I alt løb omsætningen med besættelsesmagten op over 10 mio. kr. Et anseeligt beløb, så direktionen i Super Service A/S blev i retsopgøret tiltalt for utilbørlig samarbejde med besættelsesmagten, men blev den 17. februar frifundet af Københavns Byret, da der ikke var udvist - som det hed - "noget anstødeligt Initiativ



fra de Tiltaltes side" ud fra den betragtning, "at Regeringen har billiget, at danske Værksteder reparerede de tyske Motorkøretøjer." Fortjendsten for arbejdet blev dog opgjort og konfiskeret.

At det ikke var sort og hvidt under besættelsen understreges af, at både Axel og Walter Greulich var tilknyttet modstandsbevægelsen og de står begge registreret i Frihedsmuseets database over modstandsfolk⁸.

Leo Erland Jørgen Banke arbejdede hos Super Service A/S som mekaniker fra den sidste halvdel af 1930'erne, og var i den forbindelse på kursus hos Auto Union i Chemnitz, hvor han fik dette diplom som bevis for gennemførelse af uddannelsen. Lone Banke.

Nedenstående illustration og vignetterne på de foregående sider er fra en brochure om Super Services fortræffeligheder. Brochuren sidder i en scrapbog som Poul Fl. Engelbrechtsen har arvet fra sin far, der også hed Poul og arbejdede som mekaniker hos Super Service A/S i 1930'erne.



Hvor snavset Deres Vogn end var ved Ankomsten – 10 Minutter efter forlader den SUPER-SERVICE-Baadet – skinnende ren – fuldkommen tør og velsmurt.



Danske biler i Norge

Leo Erland Jørgen Banke (rød prik) arbejdede hos Super Service A/S som mekaniker i sidste halvdel af 1930'erne og var i den forbindelse på kursus hos Auto Union i Chemnitz (se diplom). Hans svigerdatter, Lone Banke, der har været gift med nu afdøde DVK-medlem Steen Banke, fortæller, at svigerfaderen berettede, at han under besættelsen i en periode arbejdede på værksted i Norge.

Super Service A/S sikrede bl.a. beskæftigelsen gennem udstationering af medarbejdere til et midlertidigt værksted i Trondhjem i 1941-43, hvor man servicerede de udlejede biler. Jørgen fortalte, at når lastbiler skulle sendes til Norge, så blev de på fragtskibet sat på højkant, så der blev plads til så mange som muligt.

Der findes en række fotos fra Jørgen Bankes tid i Norge, hvor man ser biler med danske nummerplader, men overdraget til værnemagten. Bilerne som blev udlejet var led i en kvote af biler, som Super Service A/S - efter aftale med danske myndigheder - opkøbte herhjemme hos forhandlere og private. Billederne illustrerer at krigen tog hårdt på bilerne, så der var tydeligvis nok at gøre på værkstedet.



På Blegdamsvej 60 flyttede Super Service A/S i 1940 ind i Vilh. Nellemanns tidligere værksted.

Allerede i 1915 var "Landets største og mest velindrettede Værksteder" beliggende i lokalerne på Blegdamsvej 60. Dengang var det A/S Nielsen & Winthers Værktøjsmaskinfabrik, der var københavnsk eneforhandler af Gideon automobiler, med værksted i lokalerne på Blegdamsvej.

Porsche-overvejelser

Revisionsrapporter og bestyrelsesrapporter indikerer, at årene efter besættelsen ikke var særlig lønsomme, det handlede mest af alt om at få gang i bilparken, der havde været klodset op under besættelsen. Der gik tid før de tyske bilproducenter kom i gang, og hos Super Service A/S så man sig om efter mulige samarbejdspartnere. I efteråret 1948 læste Rudolf Greulich en artikel i det engelske bilblad Motor. Her fremgik det, at Porsche ville sætte en bilproduktion i gang.

Dr. Greulich skrev derfor direkte til Dr. Ferdinand Porsche i Gmünd, Østrig, for at høre om bilmodellen og de produktions- og eksportplaner, man havde i tankerne⁹.

Kort efter kom der brev retur fra Porsche Konstruktionen GmbH, hvor Ferdinand (Ferry) Porsche jr. svarede, at man endnu ikke kunne iværksætte en større produktion, som følge af materiale-mangel, dog havde man etableret et samarbejde med en schweizisk partner, der kunne producere til sit hjemmemarked. Senere forventede man at kunne eksportere til andre lande, og skulle nok lade Dr. Greulich vide, når den tid måtte komme. Ved samme lejlighed blev der fremsendt et fotografi og specifikationer på Porsche model 356¹⁰.

Rudolf Greulich skrev straks og takkede for tilbagemeldingen. Han skrev desuden, at brevet var "et lys i mørket" efter tålmodigt i de tre år efter krigen, at have ventet på, at den tyske og østrigske bilindustri kom tilbage på markedet. Greulich skrev, at det gjorde ikke blot det

danske, men også det svenske og norske publikum.

Super Service A/S tilbød derfor at importere Porsche-bilerne til alle de skandinaviske markeder, men Greulich forespurgte også, hvilke råstoffer man hos Porsche stod og manglede. Således kunne han skaffe aluminium fra Norge, hvor Super Service havde gode forbindelser (Walters hustru, Helga, var af norsk afstamning).

Endelig anførte Greulich i brevet til Ferry Porsche, at man med Schweiz som rettesnor, også i Danmark kunne fremstille karrosserier på licens¹¹. Det var tydeligt, at Greulich meget gerne ville varetage agenturet, også selv om der på den tid jo var importrestriktioner på biler. Det forventede man jo kun var en overgangsperiode.

Fjorten dage efter kom der svar fra Østrig. Denne gang fra Dr. Anton Piëch, der var Ferdinand Porsches svigersøn. Af brevet fremgik, at man inden udgangen af 1948 forventede en afklaring omkring sportsvognens fremtidige produktionsmuligheder, hvorefter man ville vende tilbage. Endvidere skrev Piëch, at forslaget omkring en mulig samling af biler i Danmark var nyttig viden, som man ønskede at konsultere Greulich omkring ved en senere lejlighed¹².

Porsche-familien flyttede efterfølgende virksomheden tilbage til Stuttgart, og først i 1950 kom der en afklaring på forespørgslen fra Danmark. Den 5. juli og 8. august 1950 skrev Rudolf Greulich på ny, og den 21. august 1950 kom der svar fra Stuttgart. Af brevet fremgik, at Porsche havde indgået aftale om, som hovedregel, at anvende samme generalagenter som Volkswagen. Det blev da også efterfølgende Skandinavisk Motor Co., der opnåede Porsche agenturet¹³.

Så der kom ikke noget ud af Greulichs forespørgsel. Og mon ikke også det er tvivlsomt om en større montage af Porsche 356-sportsvogne med dansk fremstillede karrosserier var blevet til noget - i lyset af datidens indkøbsrestriktioner og be-

grænsede købekraft - selv om det jo kunne have været spændende...

To brødre

I stedet for Porsche genoptog Super Service A/S, fra forretningen i St. Kongensgade 118, aut. forhandling af Auto Union, og supplerede efter nogle år med Mercedes-Benz, mens værkstedet flyttede til Kalkbrænderihavnsgade 34, hvor der tillige var servicestation.

I 1950 fratrådte Preben Emil Wedell-Wedellsborg. I den forbindelse blev baronens aktiepost overtaget af Walter Greulich. Broderen Axel var allerede aktionær. Greulich familien var nu eneejer af virksomheden. Rudolf Greulich udgjorde direktionen, mens de to sønner varetog driften af hhv. salgsafdelingen (Axel) og værkstedet (Walter).

Bilsalget var på den tid begrænset og en stor del af bilhandelen var båret oppe af veksler og pantsætninger, der gav indtægter, men samtidig krævede kreditfaciliteter til rådighed. Det var en del af ledelsens arbejde, men ellers skete der ikke de store ændringer i virksomheden i første halvdel af 1950'erne¹⁴.

I slutningen af 1955 skete der noget. Super Service A/S ændredes til et holdingselskab med undersel-



Rudolf Greulich, der her ses i døren til forretningen i Store Kongensgade 118, foreslog Porsche at man samlede bilerne i Danmark.

skaberne *Super Service Automobiler A/S* og *Super Service Automobilværksteder A/S*. Det handlede ikke om skattetækning, men dækkede over, at de to brødre langt fra var enige om ledelsen af familievirksomheden, så løsningen blev, at opdele aktiviteterne i hver sin del. Det gav dog anledning til nye konflikter om alt fra bagateller til hvem, der kunne disponere over en kassekredit på 500.000 kr.

Walter var motorsportsinteresset og kørte løb på Roskilde Ring. På et tidspunkt i en Mercedes 190, der var demobil for Super Service. Desværre væltede Walter. Der skete ikke personskade, men bilen blev godt bulet, så man var uden demobil i en lang periode. Det gjorde selvfølgelig ikke forholdet mellem brødre bedre.

I december 1956 var et af stridspunkterne tre indkøbstilladelser til demobiler bevilget fra Direktoratet for Vareforsyning til det gamle Super Service A/S. Walter havde i sit nye selskab anvendt den ene tilladelse – til Axels utilfredshed. Rudolf Greulich forsøgte sig som mægler i konflikterne, men valgte i de fleste tilfælde at tage Axels parti.

I foråret 1959 tog Walter konsekvensen, han fratrådte og udtrådte samtidig af bestyrelsen. Han overtog i stedet Knud Jansens aut. Mercedes-Benz og Auto Union forhandling i Sølvgade 21-23. Det var under én kilometer fra St. Kongensgade 118, så de to brødre blev dermed for alvor konkurrenter.

Det gik dog godt hos Super Service A/S. I 1959 forventede Super Service A/S således et salg på over 200 nye personbiler, på trods af, at der var syv andre Mercedes-Benz forhandlere i hovedstadsområdet.

Axel Greulichs datter, Ulla Brinck-Lund, husker at Super Service A/S fik produceret en sjov reklamefilm med Dirch Passer. Er der mon nogen af læserne, der kan huske den - og ved om den stadig findes?

I 1960 døde Rudolf Greulich, 70 år gammel. Axel Greulich var herefter



Dengang i 1960'erne: Øverst Walter Greulichs bilforretning på hjørnet af Sølvgade og Kronprinsessegade i Københavns centrum. En forretning overtaget fra Knud Jansen. Nederst Super Service forretningen i St. Kongensgade 118, København K. Bemærk Super Service neonskiltet til venstre, det stammede antageligt tilbage fra Dr. Tværgade i midten af 1930'erne.

eneindehaver af Super Service¹⁵. Han kastede sig kort ud i etablering af yderligere en bilforretning, *Garabil A/S*, en aut. FIAT-forhandling på hjørnet af Nørrevold og Gothersgade i København K. En forretning, der blev afhændet omkring 1966-67.

I samme tidsrum blev forholdet mellem Super Service A/S og Bohnstedt-Petersen A/S, mere anstrengt. Det kulminerede i 1967, hvor importøren opsagde samarbejdet. Den officielle forklaring var, at Super Service A/S ikke ønskede at investere i bygning af en ny forretning i en af Københavns omegnskommuner, men der blev spekuleret i, om årsagen nærmere var, at Bohnstedt-Petersen ønskede at favorisere sine egne detailforretninger. Axel Greulich udtalte ved den lejlighed: "Det er ikke uden

vemod, vi haler flaget ned for et bilmærke, vi har forsvaret med overbevisning i så mange år"¹⁶. Til gengæld kunne han kort efter byde SAAB indenfor.



Axel Greulich sammen med hustruen Birgit under en forhandlertur til Auto Union i Tyskland. Imellem dem står daværende salgschef Erik Lyng fra Autoropa A/S.



Ved introduktionen af Mercedes 230 SL i 1963 lånte Super Service A/S denne levende tigerunge fra Københavns ZOO. Axels datter Ulla klapper her koldblodigt tigreren, der tager det roligt trods skindet på bilen.

En af mange tilfredse kunder hos Super Service A/S var Holger Schou fra C. Schous Fabrikker. I 1961 svarede han tilbage på en invitation om at se årets nye biler: "Jeg takker Dem for Deres venlige invitation til i Skovriderkroen i Charlottenlund at se Deres udvalg af eksklusive Mercedes-Benz, men da vi hver har en Mercedes Benz, 220, årgang 1955, som kun har kørt mellem 96-100.000 km, er vi stadig godt kørende, og jeg kan sige Dem, at min Mercedes-Benz kører om muligt bedre i dag, end da jeg anskaffede den." Selvom C. Schous Fabrikker på det tidspunkt var en glimrende forretning med sæbeudsalg over det ganske land, så blev der altså ikke ruttet med pengene og købt nye biler...

Skift til BMW

Det var dog et andet bilmærke, der især skulle vise sig at give pote. I 1967 overtog Nic. Christiansen med selskabet Nilan Motor importen af BMW til Danmark. Bilmærket havde i en årrække haft en relativ tilbagetrækket tilværelse herhjemme, men under Nic. Christiansens ledelse skete der noget. Han engagerede fra 1. januar 1968 Super Service A/S som hovedforhandler i Storkøbenhavn (det daværende Ø1-telefonområde). Axel Greulich og Nic. Christiansen kendte hinanden fra perioden 1959-1965, hvor Nic. var adm. direktør for Bohnstedt-Petersen A/S.

Det var et tidspunkt hvor BMW nærmest var et usynligt bilmærke i Danmark, men Nic. Christiansen var optimist: "Det er med baggrund i BMW-ernes stigende popularitet i det øvrige Europa, at vi nu går så kraftigt ind for at få en rimelig andel i salget"¹⁷. Aftalen betød, at Super Service med underforhandlere skulle stå for 45% af BMW-salget i Dan-

mark, og sælge mindst 100 biler i København og Nordsjælland i 1968. Et tal der skal ses i lyset af et samlet BMW-salg af nye biler herhjemme på 94 biler i 1967. Især den nye BMW 2002 satte fart i afsætningen af det sydtyske bilmærke. Bilmodellen blev af Super Service markedsført som en "Sportsvogn til familiefædre" – hvilket var meget godt set. I 1970 var BMW-salget herhjemme vokset til 889 biler. Over 300 af dem blev solgt fra Super Service med underforhandlere, så det havde været en god beslutning at satse på BMW.

Axels søn, Victor Greulich (født 1944), kom i lære hos Garabil A/S og uddannede sig senere i England og USA. Hjemme igen kom han til Super Service A/S, men da generationsskifte kom på tale, kunne Victor ikke blive enig med faderen om vilkårene. I stedet solgte Axel Greulich i 1971 forretningen i St. Kongensgade til Ole Damgaard-Nielsen, der valgte at skifte bilforretningens navn

til BMW City, efter 38 år med Super Service¹⁸.

Greulich-navnet kom derimod på facaden, da Nic. Christiansen i 1970 med lån og lange kreditter hjalp Victor i gang med en egen BMW forretning i Niverød i Nordsjælland. I 1972 etablerede han desuden en Honda og BMW-motorcykel forretning i Lyngby. Et par år senere blev forretningerne samlet i Lyngby. I 1985 flyttede Victor Greulich, sammen med forretningspartneren Preben E. Nielsen, ind i et nybygget bilhus på Firskovvej 31 i Lyngby og skabte her Danmarks største BMW- og Honda forretning.

Victor er også kendt som aktiv sejlsportsmand i 1980-90'erne – han deltog sammen med sin besætning bl.a. i Admirals Cup fire gange og vandt One Ton Cup VM i 1986. I Lyngby har Jan Nygaard siden 2004 drevet den store bilforretning, der stadig er Danmarks største BMW (og Mini) forhandler.

Tak til Morten Alstrup, Lone Banke, Ulla Brinck-Lund, Poul Fl. Engelbrechtsen, Carsten Frimodt, Victor Greulich, Peter Højgaard, Klaus Hende, Uffe Mortensen og Dorte Stadil for hjælp med informationer og billedmateriale til denne artikel.

I næste nr. af Veteran Tidende fortæller vi, hvad der skete i Dr. Tværgade 4 efter Super Service A/S i 1937 flyttede til nye græsgange. Ved du mere eller har billedmateriale, dokumenter m.v. om Super Service A/S eller nogle af de samlefabriker, der har ligget i Danmark, så skriv gerne til erich@zarparsholt.dk eller ring til mig på 2031 1416.

Øverst annonce fra *Fart & Form* - og derunder et foto af Victor Greulichs forretning i Lyngby, inden han flyttede til Firskovvej.



Vi siger
firmaet
**BOHNSTEDT
PETERSEN A/s**
til lykke
med de 25
MERCEDES BENZ
aar

Værd at eje...

— den nye model 220



**SUPER
SERVICE**

ST. KONGENSGADE 118
C. 8780
Automobilhjørnet overfor Nyboder
MERCEDES BENZ SERVICE
v. Svaneholtsvej
Kalkbrænderihavnsgade 34 - RY 9650





Vinderne af Nürnberg Rally 1955. Til venstre ægteparret Walter og Helga Greulich, der vandt klassen under 1.600 cm³, mens klassen over blev vundet af Robert Nellemann og Georg Suhr. Med en gennemsnitsfart på over 100 km/t i deres Ford Customline, nåede Nellemann/Suhr målet over to timer før løbsledelsen havde forventet det - de havde endda måttet bruge halvdelen time undervejs på at reparere bilen. (Odense Stadsarkiv).

Walter gav den gas!

Walter Greulich kørte som nævnt motorløb i sin fritid, bl.a. som aktiv kører på Roskilde Ring, hvor han vandt tre løb, alle gange bag rattet i DKW 3-6 F91. Første gang var 23. juni 1955 i standardklassen op til 1.300 cm³. Under løbet kom to biler på et tidspunkt så tæt på jordvolden, at de fik frontruderne knust af sten, men begge kørte videre. I den ene bil sad Walter Greulich og det var først efter løbet, at det blev klart, at en glassplint havde boret sin ind i hans underarm tæt ved pulsåren. Walter vandt også løb den 21. august 1955 og 21. oktober 1956.

Også rally var på programmet, hvor hustruen Helga var med som observatør. Sammen vandt de i en BMW i 1952 det norske Rally Viking præmien for bedste udenlandske hold. Tre år senere, i september 1955,

Fart og tempo i standardklassen under 1.000 cm³ mellem Walter Greulich i DKW 91 (21), Poul Andersen i DKW 93 (22) og Frede Andersen i Fiat 1100, Roskilde Ring, oktober 1956. (Foto: Knud Tüchsen, Preben Knudsens arkiv via Carsten Frimodt).

gik det ikke så godt, da ægteparret i Rally Viking med deres DKW kolliderede med en fjeldvæg, hvorved de pådrog sig henholdsvis hjernerystelse og bækkenbrud.

Et par måneder forinden havde de med større succes deltaget i Fyens Stifts Motorklubs Nürnberg Rally, hvor deltagerne skulle køre fra Kruså til Nürnberg og tilbage til Odense. I alt 1.600 km. Løbets del-

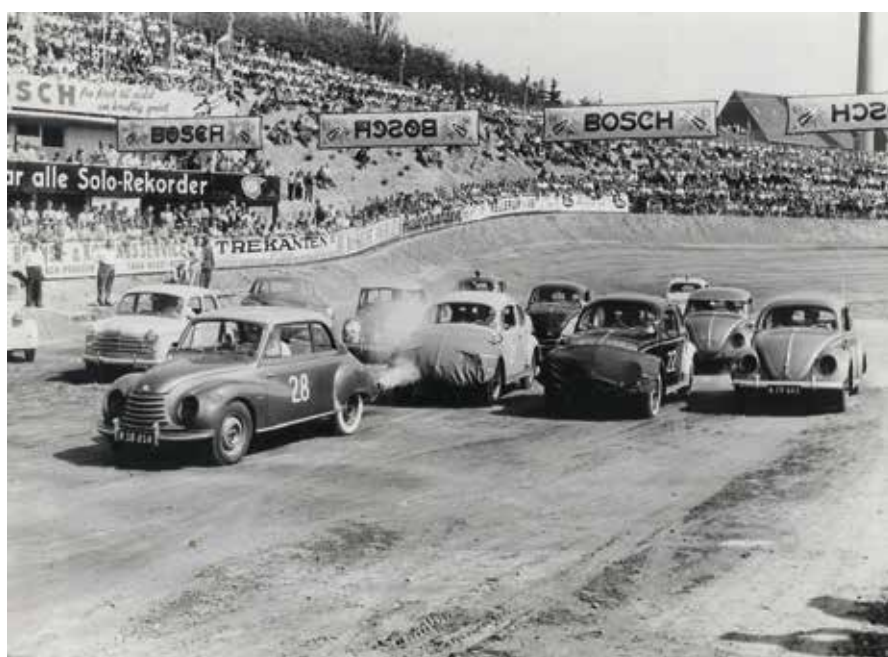
tagere var inddelt i to klasser, vogne under og over 1600 cm³. Walter og Helga Greulich vandt den lille klasse i deres DKW 3-6.

Information om Walter Greulich som motorsportsmand er udarbejdet med hjælp fra Morten Alstrup og Carsten Frimodt, herunder brug af viden fra Carstens bog: Roskilde Ring - På to og fire hjul 1955-62, bind 1. Forlaget Veterania.





I 1956 tog Walter en splinterny Mercedes 190 med på Roskilde Ring. I det regnglatte føre mistede han herredømmet over bilen, der rullede rundt. Trods knubs kunne han efterfølgende udtale, at han egentlig ikke kunne lide sorte biler, så nu skulle bilen males i en anden farve. Populær blev han ikke hos broderen Axel, da det var firmaets demobil. (Buus, via Carsten Frimodt).



Her ligger Walter Greulich i front i sin DKW 3-6 (28) i et tætpakket løb mellem biler i den lille standardklasse efter stående Le Mans start, juni 1955. Forlygter er afmonteret eller fronterne beskyttet for at undgå skader fra den løse grusbelægning. (Rasmussens arkiv, via Carsten Frimodt).



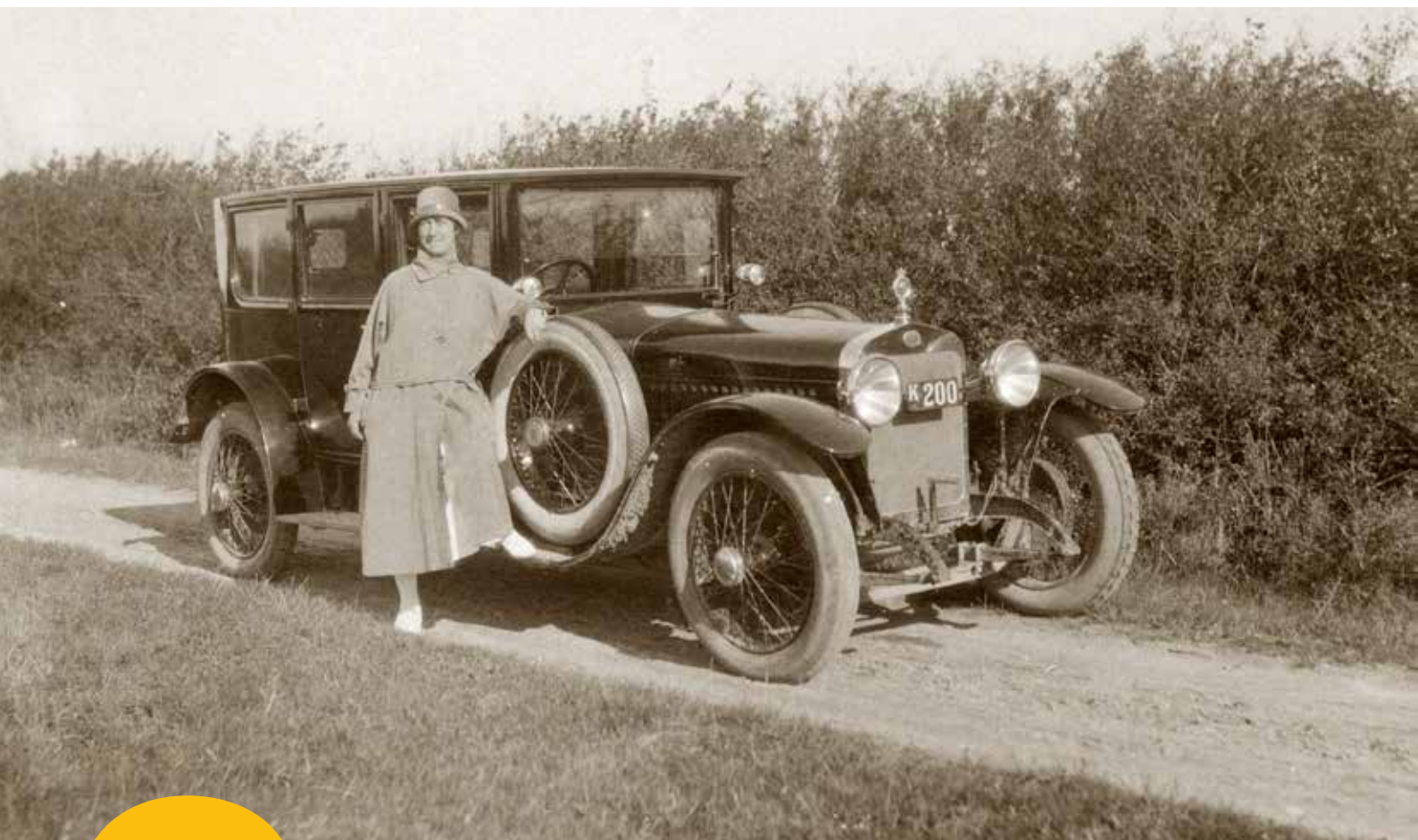
Gode to-takter på Roskilde Ring... her i september 1956, hvor kampen i standardklassen under 1.000 cm³ står mellem Mogens Skarring (17), Poul Andersen (17) og Walter Greulich (15). (Foto: Knud Tüchsen, via Carsten Frimodt).

Kilder:

- 1 Citat fra Politiken, 1/3 1933.
- 2 Citat fra Politiken, 3/5 1933.
- 3 Jf. O. Osvald: Danske Amter og Deres Mænd (1936), 2. bind, s. 1190.
- 4 Jf. Politiken, 31/8 1933 og 14/1 1934.. .
- 5 Jf. Th. Gelardi (red.): Automobilets Historie og dets Mænd, bind 2, s. 107-108.
- 6 Jf. generalforsamlingsreferater fra Super Service A/S 1934-37.
- 7 Jf. brev fra Volkswagenwerk Zentrale Berlin til Super Service A/S, dateret 11/8 1939. Kopi, forf. arkiv.
- 8 Jf. div. avisclip (uden avisreference) fra februar 1948 samt Super Service A/S generalforsamlingsreferat, 1948. V. Greulichs arkiv og Frihedsmuseets Modstandsdatabase, se <http://modstand.natmus.dk>.
- 9 Jf. brev fra R. Greulich til Dr. F. Porsche, dateret 5/10 1948. Kopi, forf. arkiv.
- 10 Jf. Brev fra F. Porsche Jr. til R. Greulich, dateret 19/10 1948. Kopi, forf. arkiv.
- 11 Jf. brev fra R. Greulich til F. Porsche jr., dateret 1/11 1948. Kopi, forf. arkiv.
- 12 Jf. brev fra A. Piëch til R. Greulich, dateret 16/11 1948. Kopi, forf. arkiv.
- 13 Jf. brev fra Porsche K.-G. til Greulich & Wedell, dateret 21/8 1950. Kopi, forf. arkiv.
- 14 Jf. Forhandlingsprotokol for Super Service A/S fra 1948-1969. Victor Greulichs arkiv.
- 15 Jf. Generalforsamlingsreferat for 1961, så skiftede Super Service holdingselskabet i 1961 navn til Finansierings- og Holdingselskabet Lexaco A/S. I ovenstående Forhandlingsprotokol.
- 16 Citat fra Politiken, 3/11 1967.
- 17 Citat fra Politiken, 5/1 1968. Aftalevilkår jf. Forhandleroverenskomst pr. 27/12 1967. Fra 1970 blev markedsandel, der skulle opnås reduceret til 35 % af det samlede salg i DK..
- 18 Om Ole Damgaard-Nielsen, jf. Mette Andersen: De fik hjulene til at rulle (1990), s. 34-51.

Mere forretning!

Der har været mange bilforretninger i det danske land. Historien om Super Service A/S er blot en af dem. Ofte findes der viden, foto og dokumenter, som jo også er en del af den danske bilhistorie. Har du historier eller materiale om en bilforretning, så lad os gerne høre om det i VeteranTidende.



Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Et celebret køretøj! Billedet er taget den 5. november 1925, og kommer fra et privat fotoalbum. Ser man på karrosseriets linier er de ikke ulig Citroën'en i sidste blad. Måske er der flere ligheder, men vist også nogle ret markante forskelle! Det siger vist sig selv at *enhver* oplysning om K200 er svært velkommen!

Den lille og meget aerodynamiske bil herunder er heller ikke helt almindelig. Et meget interessant design, med konsekvent art-deco stil. Hvad er nu dét for en? Og hvem kan fortælle en dansk side af historien, om dette bilmærke? Bidrag modtages som sædvanlig med stor tak!



Billederne af K222 er taget omkring 1950. Ved en senere lejlighed vender vi tilbage med flere biler og samme nummer. Ligheden med nummer K200 er i øvrigt utilsigtet og helt tilfældig...!



Svar på billederne i VT 476

Først en rettelse!

Inden jeg kaster mig ud i svarene på sidste måneds biler, må jeg lige komme med en rettelse til VT 476. På side 39 skrev jeg i billedteksten om Ole Rasmussens Taunus 17M, at den var præcis magen til den på arkivbilledet. Flere vågne læsere har heldigvis gjort opmærksom på at det passer ikke! Det er i princippet samme model, men der er forskel.

H.C. Gregersen har skrevet følgende: "Det er rigtigt, at der er tale om en Ford Taunus 17 M i standardudgave. Det er en standardmodel produceret mellem august 1957 og februar 1959, der skulle gættes. Den afbildede fine rød/hvide medlemsejede model i nr. 476 er også en standardmodel, men produceret mellem februar og august 1959.

Ford Taunus 17M P2-modellen blev produceret fra august 1957 til august 1960. I perioden fra 1957 til februar 1959 havde standardmodellen sin egen kølergrill og andre baglygter. Fra februar 1959 og resten af produktionsperioden fik standardmodellen den samme kølergrill og baglygter, som de luxe-udgaven havde i hele produktionsperioden. Fra august 1959 til august 1960 fik modelrækken bl.a. en lavere taglinje med et lille overhæng over bagruden. Medlemmets standardudgave er derfor den P2-model, der er produceret i kortest periode, og er derfor sjælden. Der er produceret i alt ca. 240.000 i treårsperioden, hvoraf godt 45.000 biler var stationcars, kaldet Kombi".

Så skulle det vist være helt på plads! Eders ærbødige bøjser sig ydmygt i støvet.



Kølergitteret med de fire aflange "luftindtag" som daterer bilen og ses på arkivbilledet.



Essex Super Six 2-dørs Coach

Rigtig mange var helt enige om at bilen er en Essex, med de karakteristiske vandrette ribber i kølergitteret og de baghængslede fordøre, som også er en usædvanlig ting på den tids USA-biler. Blandt besvarelserne var der lidt mere tvivl om dateringen, med bud fra 1925 til 1928. Et flertal siger 1927. Jens Chr. Thomsen har præciseret, at bilen er fra sidst i 1926 eller begyndelsen af 1927; altså en 27-model. Dette må antages at være helt korrekt – også hvis man skal tro diverse billeder på nettet. Her ser det i øvrigt ud til at de tidligere modeller havde en lidt mere skarpkantet karrosse, hvorimod de senere har et lille men markant "dyk" i taglinjen bagest.

En lille usikkerhed kan være forbundet med det faktum, at bilen er genopbygget efter den voldsomme skade, så vi kommer det formentlig ikke nærmere. Men uanset dét, så er det jo et imponerende arbejde der har været lagt i genopbygningen. Og det fortæller endnu engang historien om, at biler på den tid var ubegribeligt dyre og arbejdskraften billig. Idag kan en bil jo næsten risikere at blive erklæret totaltskadet, hvis den er punkteret...!

Essex var et amerikansk bilmærke i mellemklassen. Essex Motor Company blev etableret i 1918, men kom ind under Hudson i 1922. Essex var således en "billig-Hudson". Allerede i 1925 var de lukkede modeller billigere end de åbne og i 1929 var det den bedst sælgende bil i USA, næstefter Ford og Chevrolet. I 1933 kom bilerne en overgang til at hedde Essex Terraplane, og året efter forsvandt Essex-navnet helt til fordel for (Hudson) Terraplane. (Oplysningerne her er et lille opkrog fra Wikipedia).



Chevrolet 210 1956

Et par enkelte havde gættet på Chevrolet Bel Air, men denne bil er den lidt billigere model 210, eller "Two-ten", som var mindst lige så populær. Modellen fandtes i to generationer, fra 1953-54 og 1955-57 med nyt chassis. Desuden i en større mængde karosserivarianter og i både 6- og 8-cylindrede udgaver. Mon ikke den berømte seksbenede rækkemotor, kendt som "The Cast Iron Wonder", med stempler af støbegods, var den mest almindelige her i Danmark.

Ingen har til gengæld været i tvivl om, at billedet er taget på GMS samlefabrik i Aldersrogade i København. At man her (også) har samlet Chevrolet'er var en lille overraskelse for de fleste, inclusive redaktøren. Det kunne være interessant at høre mere om – i den forbindelse kan det nævnes, at vi både har danske billeder af denne models forgænger og efterfølger.

Udover bygningen er der selvfølgelig én ting, der tydeligt og med 100% sikkerhed fastslår at vi er i Danmark: Sideblinklyset på forskærmen er jo af det gode danske fabrikat Ermax! Af denne grund er det nok rimeligt at antage, at eksemplaret her har været klargjort til det danske marked. Vi har i øvrigt planer om at lave en artikel om Ermax her i bladet.

Flere billeder

I sidste blad havde kunne man jo finde flere billeder, der efterlod åbne spørgsmål til læserne.

Det lille billede på side 3 med bilerne foran en teaterbygning har også fået ord med på vejen. Bygningen var hurtigt stedfæstet – det er den gamle teaterbygning i Køge, som den dag idag stadig fungerer som

kulturhus under Køge kommune. Og tro det eller ej – den smukke og stavelige bygning, opført i 1884, er ifølge pålidelig kilde dømt til nedrivning her først i 2017..!



Et Google Street View-foto fra maj 2012.

Adler?

Og så var der gåden fra side 41 om hvorvidt de fine biler kunne være af mærket Adler. Det er der delte meninger om. Anders Clausager har bekræftet det i en mail til redaktionen, men Jens Petersen mener ikke det er tilfældet, men skriver at man snarere skal søge mod noget engelsk eller fransk fra perioden; han nævner at nummerpladen indikerer at registreringen er fra 1919-21.

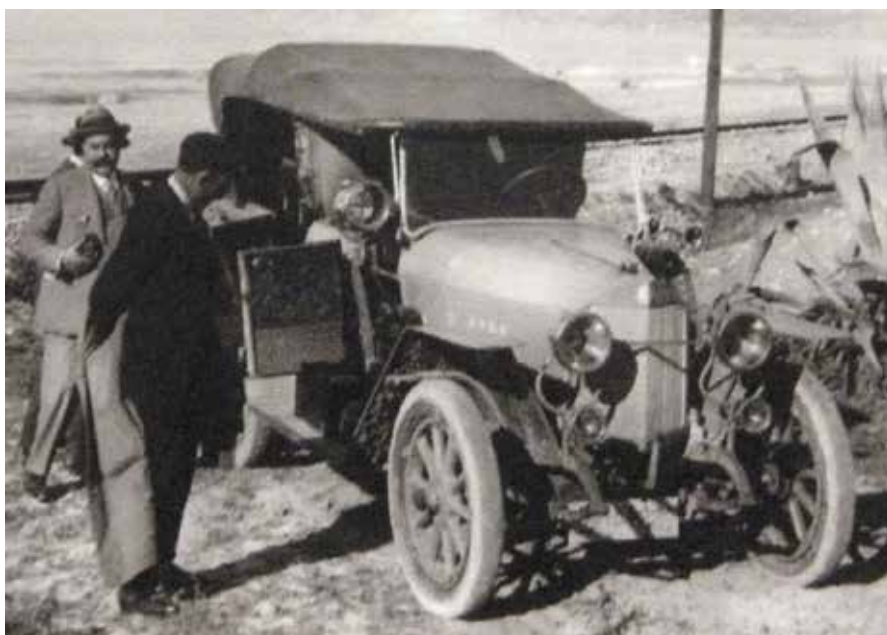
Disse (eneste) to udmeldinger fik redaktøren i gang med en intensiv billedsøgning på det store internet. I begyndelsen viste der sig mange billeder af biler der ligner, nok til at man ville tænke at "her er den" – men alligevel med så mange forskelle, blandt andet på kølerkappen, at man ville tænke "ikke alligevel". Men så dukkede der et billede op med en bil der ser ud til at være helt magen til. Og det er en Adler; modellen skulle være en "20/50 Dobbel-Phaeton" fra 1911. Andre kilder nævner dog, at denne model først kom i 1912.

Billedet er fundet på en interessant hollandsk hjemmeside, *mytransportblog.com* – og er tydeligvis af hollandsk oprindelse. Mon ikke Gebr. Nefkens i Amersfoort er firmaet bag bilen, og måske det specielle karrosseri. Videre søgning på nettet tyder svært på det – jeg fandt blandt andet hurtigt en annonce fra 1926, hvor der reklameres med biler af fabrikaterne Adler, Oakland og White!

-jmn



Øverst billedet fra *mytransportblog.com* – og billedet fra Ribe Byhistoriske arkiv. Mon ikke vi roligt kan konkludere, at der er tale om samme model...



Endnu et billedspørgsmål

Så denne bil i Alicante, det er et foto i ramme, der så er affotograferet. Men hvad er det for en? Er der andre der ved noget?

Med venlig hilsen – Peter Horn



BeringsBilBilleder 24

I gamle dage var der rigtige vintre. I hvert fald var der snestorm den 12. februar 1977. Og det var netop den dag Erwin Koster Kristensen fik synet sin Alvis Speed 25. Det indebar en køretur og retur København-Kalundborg. Men bilen var kun godt 39 år gammel og manden i 20'erne, så det var ikke noget at tale om. Der var en grund til at bilinspektionen i Kalundborg var den udkårne. Rødvore havde kasseret styretøj. Alvis fra 1930'erne har det specielle, at styrekuglerne går i hårdtræs bøsninger. Det olieholdige træ var sikkert noget en fabriksingeniør havde mødt i tropene; men i det lange løb var stålet hårdere end træet. Og den vogn var

godt brugt. Kalundborgs synssted havde en god forståelse for de gamle biler. Og den blev da også godkendt. Det var Erwins første Alvis.

Den har, som den eneste førkrigs-Alvis, et smukt karosseri fra Salmons & Sons med navnet Tickford. De havde et patenteret åbne/lukkesystem med et håndsving, som stikkes ind i siden og ruller bagkalechen op og ned ved at dreje. Bilen er i landet endnu; den er gennem et par mellemliggende ejere kommet i havn hos René Bondy; men det er mange år siden vi har set den på vejen.

Peter Bering





Påskeløbet 2016, DVK-Lillebælt

Skærtorsdag - den 24. Marts - kl. 09.00



DVK-Lillebælt inviterer - igen - til den årlige Påsketur, som i år går langs Vejle Fjord over Juelsmindehalvøen til Horsens, hvor vi besøger Industrimuseet, derefter videre til Knud Erik i Lund, hvor folk spiser deres medbragte mad.

Vi starter dagen med kaffe/te og rundstykker kl. 09.00 - i DVK-Lillebælts lokaler - hvor der informeres om turen.

Klokken 10.00 sendes de første køretøjer af sted, med en detaljeret rutevejledning, og de resterende køretøjer følger efter med ca. 5 minutter mellemrum, i grupper af ca. 5 stk., hvor vi skelner til de enkelte køretøjers formåen.

Turen går ud mod Juelsminde langs med Vejle fjord via hyggelige bakkede småveje.

Drikkevarer kan købes på spisestedet, og DVK-Lillebælt medtager også forfriskninger til turen.

Efter spisningen er der hjemkørsel efter selvalgt rute, eller man kan følges i flok til de respektive byer.

Pris : 80 kr. pr deltager, som dækker morgenmad og entre til Industrimuseet.

Med venlig hilsen
DVK-Lillebælt

Tilmelding til John Andersen på tlf. eller mail - senest den 21. Marts 2016.
tlf.: 2978 2909 e-mail : ja-ryesgaard@c.dk



Havnetræf i Kerteminde 2016

Kør en aftentur til Kerteminde med din gamle bil - motorcykel eller knallert.

Der er mulighed for parkering ved den gamle silo ved havnen.

Tag madkurven med og nyd den flotte udsigt ud over havnen og synet af de flotte køretøjer samt få en snak med andre med den samme interesse for gamle køretøjer.

Mødetidspunkt kl. ca. 18,30 den sidste onsdag i hver måned, første gang den 27. april 2016.

Alle er velkomne til at deltage også fra **andre klubber**. Eventuelle spørgsmål stilles til Arne Sørensen Tlf. 65 32 22 49



ESBJERG VETERANLØB 2016

Mange små veje i det sydvestjyske venter på os til en rute i en ny, spændende kombination, når **VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB** lørdag d. 30. april kører det **18. ESBJERG VETERANLØB**. I år går turen mod nord/nordøst fra Esbjerg, og et sted derude deler ruten sig i to, så den ene halvdel af deltagerne kører den ene vej rundt og resten den anden vej, for så igen at mødes ved målet. Undervejs støder du på nogle interessante opgaver, og midtvejs bydes på en lækker middagsbuffet. Der afsluttes efter ca. 100 km's kørsel med et stort kaffebord, præmieuddeling og afslutning ved målet.

Løbet er åbent for **alle** interesserede, der stiller med en **minimum 25 år gammel** motorcykel eller bil. Max. 100 køretøjer kan deltage - de første 100, der tilmelder sig!

Mødested / start: Torvet i Esbjerg - indkørsel fra Skolegade - med registrering og morgenkaffe på **Dronning Louise fra kl. 8:30**. Ved ankomst til start får du udleveret en "løbspakke", der bl.a. indeholder et løbskilt, et rute kort, en rutebeskrivelse - og ikke mindst: et klippekort. Morgenkaffen med rundstykker, middagsbuffet'en og det helt store vestjyske kaffe bord med lagkage m.m.m. er incl. i prisen - dog excl. evt. vand, vin og øl. **Forste start går kl. 10:00** - derefter afsendes et køretøj med 1-2 minutters mellemrum. Hvert køretøj præsenteres individuelt i forbindelse med starten. Seneste ankomst i mål er sat til **kl. 16:00**.

Pris for "løbspakken": 350,- kr. i startgebyr pr. køretøj incl. fører, 250,- kr. pr. voksen ledsager og 125,- kr. pr. ledsager under 12 år - rabat for VMK-medlemmers køretøjer.

TILMELDINGSKUPON: **VMK-medlem:** (sæt X) **nej** **ja** **medl. nr.** _____

Fornavn: _____ Efternavn: _____

Gade/vej/nr.: _____

Postnr.: _____ By: _____ Tlf. _____

Køretøj: (sæt X) personbil: _____ varebil: _____ lastbil: _____ bus: _____ kabinescooter: _____
 MC m. sidevogn: _____ MC solo: _____ andet: _____

fabrikat: _____ model: _____ årgang: _____

Betaling: Løbspakke pr. køretøj incl. førerkr. 350,-

Voksne ledsagere - antal: _____ kr. 250,-kr.

Ledsagere under 12 år - antal: _____ á kr. 125,-kr.

- rabat kr. 50,- for VMK-medlemmer pr. køretøjkr.

Beleb i alt:kr.

TILMELDING: Send kuponen **senest d. 19. april** pr. email til: kasserer@vmklub.dk eller pr. brev William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl - eller tilmeld dig online på: www.vmklub.dk
BETALING skal ske senest d. 22. april til: **Fres Herreds Sparekasse** konto nr. 9736-0002699559
Husk at opgive navn og adresse: **du er ikke tilmeldt før din indbetaling er registreret på kontoen!**
Bekræftelse af din tilmelding med oplysning af startnummer, køretøjsskema til udfyldelse m.v. udsendes ca. 1 uges tid før arrangementet afholdes.



Byd sommeren velkommen med Østerskovgaard-løbet -et nyt løb med nye oplevelser



Lørdag den 11. juni 2016

Vi mødes til et stort morgenbord på gården hos Jonna og Carl Ejner Baastrup, Østerskovvej 20, 8670 Låsby. Mødetid senest kl. 9 – løbet starter kl. 10.

Ruten vi skal køre går gennem noget af Midtjyllands smukkeste natur, bl.a. Frijsenborg slot, Pøt Mølle samt Gjærn Bakker. Der er indlagt stop på turen, inden vi efter ca. 70 km. kørsel igen lander på Østerskovgaard, til en dejlig frokost.

Efter frokost er der mulighed for at nyde rhododendronhaven og omgivelserne ved gården, ligesom der vil være små konkurrencer, som udfordrer deltagerne både teknisk og sportsligt.

Arrangementet slutter med uddeling af præmier og stort kaffebord.

OBS! Der er plads til 25 køretøjer og prisen er kr. 250,- pr. person og ½ pris for børn indtil 12 år. Tilmelding efter "først til mølle" princippet og husk: Man er **ikke** tilmeldt før betaling er modtaget, og tjek lige at der er plads, før du sender pengene.

Løbskontakt: Jens Udsen mail: JU@post.tele.dk eller telefon 86 95 70 10

Aftentur i det fynske

Vi forsætter succesen fra de foregående år med aftenture den 3. onsdag i måneden.

De 5 aftenture starter forskellige steder på Fyn. Vi mødes på en parkeringsplads, kører en lille tur på ca. 30 km, og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe. Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør.



Første gang er onsdag den 18. maj.

Vi mødes mellem 17.30 og 18.00 ved

Carl Niensens barndomshjem.

Odensevej 2a Nr. Søby 5792 Årslev.

Info Annelise og Benny Kock tlf.6590 1542/4040 5885.

Dato og startsted til de kommende aftenture vil stå i aktivitetskalenderen.

Med venlig hilsen
Anne Lise Gustafsson.

Forårsparade 2016

"Optakt til en ny sæson"

DVK – Sønderjylland: Skolevænget 12 – 6200 Aabenraa

Søndag den 1. maj 2016 fra kl. 12.00 – 15.00.



Alle klubber for klassiske biler, veterankøretøjer, veteranmotorcykler og veteranknallerter er velkommen til at deltage. Håber vi ses.

Der kræves ikke tilmelding. Der er plads til ca. 120 køretøjer.

Hvert køretøj bedes betale kr. 20,00 før indkørsel på pladsen. Beløbet dækker oprydning og overskuddet går igen i år til Børneafdelingen Sygehus Sønderjylland i Aabenraa. Tag gerne madpakke og drikkevarer med.

Der er åbent hus i klubhuset, hvor huset er vært ved en kop kaffe og lidt til ganen.

Vel mødt!

Arrangører for DVK: Erik From og Kjeld Holm-Nielsen





Forårstræf i Nr. Broby

Kristi himmelfartsdag torsdag den 5. maj

Fra kl. 11.00 – ?

På det grønne område ca. 200 m fra klubhuset.

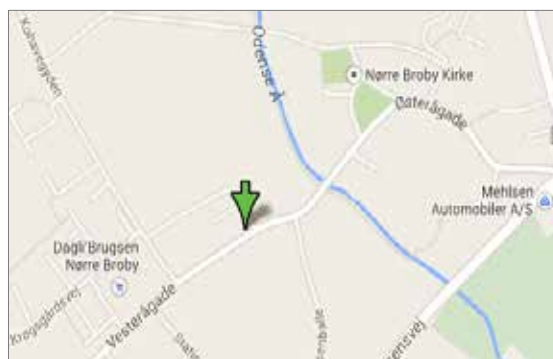


Arrangementet er for klassiske biler, veterankøretøjer, motorcykler og knallerter fra før 1986.

Veterantraktorer er også meget velkomne.

Pak picnicurven, eller man kan købe en grillpølse m. brød, øl/vand, vin, kaffe og kage. Medbring selv borde og stole. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi komme ind i klublokalerne.

Ingen tilmelding, bare mød op, så vi kan få nogle hyggelige timer sammen, det er gratis at deltage.



Med venlig hilsen og på gensyn

Anne Lise Gustafsson og team

Vi ses

Gråsten-Flensborg
tur retur

Oldtimerløbet

Lørdag 2016 28. maj

Danmarks største oldtimertræf på hjul

STARTNUMMER
Tilmelding på
www.oldtimerlobet.dk

Arrangør: Lions Clubs International Broager - Gråsten



Herregårdsturen Fyn Søndag den 22. Maj 2016



På opfordring laver vi igen en Herregårdstur på Fyn. Det er en afslappet køretur, der foregår i det samme område, som da vi startede med den første Herregårdstur i 2002.

Mødested Klubhuset Fyn: Vesterågade 16, 5672 Broby. Hvor der er kaffe og rundstykker m. m. fra kl. 9.00.

Kl. 10.15 sendes det ældste køretøj af sted og man vil blive sendt afsted efter alder på køretøj. Turen køres forholdsvis på små og mindre veje, hvor vi bl.a. kommer forbi Brobygård, Gelskov, Sandholt Lyndelse, Holstenshuus Gods, og Arreskov Slot. Der er indlagt små opgaver undervejs. Den medbragte frokost indtaget på en gård undervejs. Turen er på ca. 60 km. Og slutter i Klubhuset med kaffe og hjembagt.

Prisen for arrangementet 50 kr. pr. bil/mc inkl. fører og 20 kr. pr. passagerer.

Der er plads til maks. 60 køretøjer (først til mølle-princippet).

Tilmelding fra søndag den 10. april kl. 9.00 på tlf.6263-2051 / 2281-1954

Med venlig hilsen og på gensyn. *Anne Lise Gustafsson & familie.*



Lolland-Falsters Veteran Klub inviterer til træf i Nakskov. Deltagelse er gratis, og derudover er træffet Classic Cars & Bikes Meeting med til at markere klubbens 25-års jubilæum.

Vi mødes på Nakskov havn, Havnegade 2, Nakskov kl. 09:00. Vi vil meget gerne modtage tilmelding på CCBM.dk.

Vi mødes med mange andre veteran- og klassikerentusiaster fra Tyskland, Norge, Sverige, Danmark - og ja, hvem ved hvorfra.

Byen kan i 2016 i øvrigt fejre sit 750-års købstadsjubilæum, så vi vil lægge os i selen for, at træffet skal blive noget ganske særligt.

Du kan finde Nakskov havn her: <http://map.krak.dk/m/6DDXS>





Amerikanerbil træf for hele familien

Viking run 2016

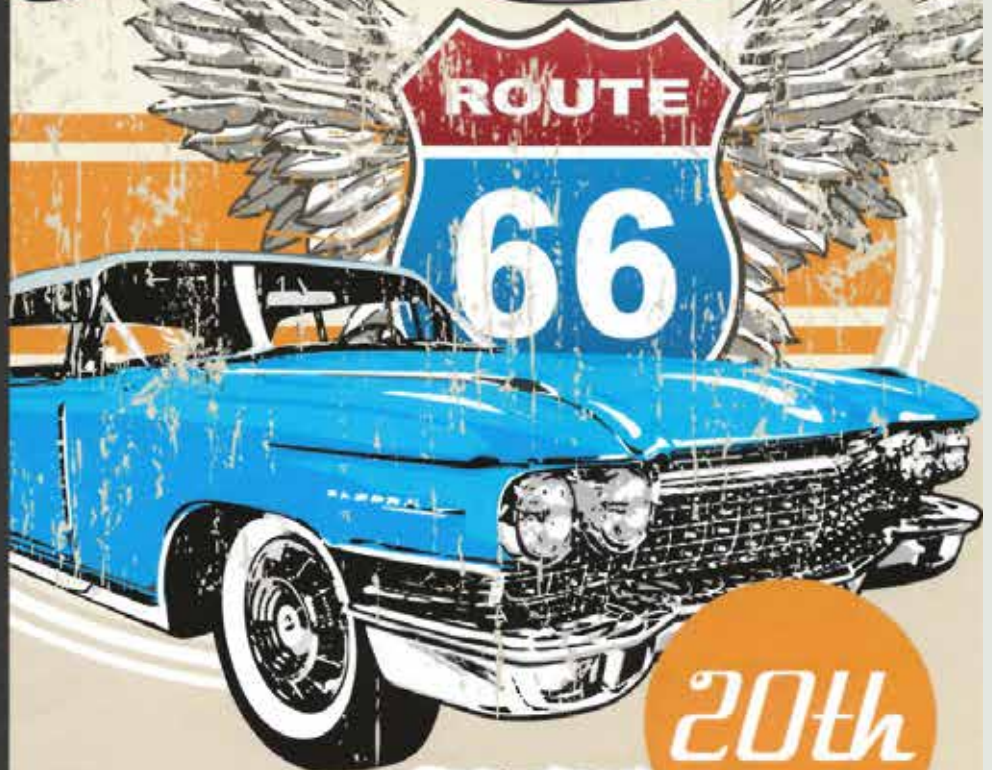
4. til 7. august
Roskilde
Dyrskueplads

LIVE MUSIK
i Festhal & Cafe

CRUISING
fredag & lørdag

Dealer street
mange
spisesteder

**Underholdning
for hele familien**
Dans på pladsen
Musik på pladsen
Ankers Tivoli Park





Kom til historisk bilevent på Egeskov

Egeskov Classic Days er en nyskabelse i Danmark inden for automobil events, som skal styrke fællesskabet omkring historiske biler og Egeskov Slot.

Classic Days vil blive en årlig international event på Fyn, inden for den historiske bilsport med Egeskov Slot og den skønne Fynske natur, som et smukt omdrejningspunkt.

Det er ikke kun et event for bilentusiaster, men også for hele familien. I har en enestående chance for at se og følge, nogle af verdens mest sjældne og historiske køretøjer i det element de er bygget til, nemlig gader og landeveje.

Classic Days handler ikke kun om køretøjer, men også om historie, kultur og underholdning. Der vil der være en historisk autentisk stemning med salgsboder med mad, musik og hvor alle er velkomne til at klæde sig ud og blive en del af Classic Days på Egeskov.

Har du en veteranbil du gerne vil udstille eller køre en tur med ud i den smukke Fynske natur, koster et startnummer for bil inkl. fører og en ledsager blot kr. 350,- for begge dage, inklusive adgang til alle Egeskovs udstillinger og have.

Eller prøv hestekræfter med et "mini Hill Climb" på vejen igennem Svanninge Bakker, en idyllisk smuk rute igennem skov med masser af natur, som ender på Egeskov Slot.

Publikum kan kigge forbi for kr. 180,- for en 1. dages billet.

Kom og deltag i en stilfuld motorfestival med landevejsløb, smukke udstillede biler, mennesker der elsker gamle biler i rammerne, omkring en af Europas smukkeste haver.

Der er mulighed for at leje pladser som bodholder, kontakt os for nærmere info.

Se mere på [www.egeskov.dk/classic Days](http://www.egeskov.dk/classic%20Days)

Egeskov · Egeskov Gade 18 · DK-5772 Kværndrup · Tlf: +45 6227 1016 · info@egeskov.dk

www.egeskov.dk



STYRKEPRØVEN Fagernes 4. – 7. august 2016

Velkommen til Fagernes og Valdres!

I 1983 arrangerte Norsk Veteranvogn Klubb Styrkeprøven for første gang. Siden den tid har løpet rotert mellom Norge, Sverige og Danmark.

I 2001 passerte Styrkeprøven Fagernes på vei fra Oslo til Lærdal for å feire Norges første bilturist, Belgieren Seltemer Beduin. Han kjørte fra Christiania til Lærdal i 1901. Vi har valgt å feire 115 års jubileet med å besøke Valdres og Fagernes på nytt!

Løpet er åpent for alle kjøretøyer produsert før 31.12.1925. Det kjøres i klassene Antikk, Veteran og Vintage. Motorsykler deltar i egen klasse. Den nordiske Antikklassen følger ikke FIVA men tar i tillegg med alle en- og to-sylindrete biler opp til 31.12.1910, (MC opp til 1914).



Arrangører:
Norsk Veteranvogn Klubb
Valdres Veteranvogners Venner

Påmeldingsfrist er 1. mai 2016

Find hele programmet og tilmeldingsblanket

på **DVK's** hjemmeside

Sæt allerede nu den
5. juni 2016 af til:

Wedelslund Gods Træf- og køretøjsdag



Kl. 10⁰⁰-17⁰⁰
Wedelslundvej 2 • 8464 Galten



Veteran
Posten



Vi träffs i Skåne!

Skåne är välkänt för sina mat- och naturupplevelser och för alla sina berömda sevärdheter. Men i Skåne blomstrar även fordonskulturen under vår- och sommarperioden.

Här hittar du entusiastarrangemang för alla smakriktningar.

Välkommen till en fullspäckad säsong 2016!

<p>Skåne Rundt 27-28 aug www.mchksyd.com</p>	<p>Svenskt Sportvagnsmeeting 1-3 juli RING KNUTSTORP www.sportvagnsmeeting.se</p>
<p>Thulinträffen 23 juli LANDSKRONA www.thulintraffen.nu</p>	<p>Ljuva 50-tal 19 juni www.skarskajarmeggar.se BRÖSARP</p>

Logos for MOTALSA and MURE are also present at the bottom.

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0 -10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegnning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.



E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

ETU Forsikring - www.etuforsikring.dk
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2016):

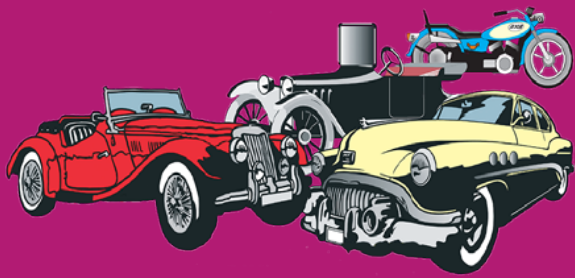
Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 940 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25% rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.

Nyt: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil
Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud

e-forsikringer

ETU
FORSIKRING



BILMESSE & Brugtmarked

Lørdag og søndag 2. - 3. april 2016

Messe C • Vestre Ringvej 101 • 7000 Fredericia
Lørdag 9.00 - 17.00 • Søndag 9.00 - 16.00
Entré: kr. 90,- inkl. 40 siders MesseAvis • Børn under 14 år gratis

Danmarks største salgsudstilling fyldt op med veteranbiler, klassiske biler, youngtimers, motorcykler, knallerter og tonsvis af reservedele/stumper, bøger, manualer, skilte og meget mere. Hertil også 4000 m² antik-, samler- og kræmmermarked.

NSU-Club Danmark får besøg af den legendariske Leif Pedersen og hans NSU 1200 TT, der huserede de danske baner i 1960'erne og 1970'erne, og Leif Pedersen blev da også Danmarksmester ni gange. Kom og se hans fabelagtig restaurerede banebil, den absolut fineste i Europa.

Vi udstiller også Europas flotteste VW pick-up årgang 1967 samt Danmarks eneste Standard Vanguard pick-up årgang 1954.



**Sæt noget ind på oplevelseskontoen,
kør til Fredericia den 2. og 3. april 2016**

www.bilmesse-brugtmarked.dk · facebook.com/bilmesse
INFO: 4027 6464 eller 4088 6464

KØB ALT TIL DIN BIL I USA

– VI FRAGTER DET HJEM TIL DIG!



SHOPUSA.COM



Shop med sikkerhed

»Det er super med en adresse i USA, hvor man kan samle sine indkøb og spare på fragten. Det er nemt og ligetil at oprette sin forsendelse på shopusa.com.«
Mads Krammer



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Veteranværksted Mødested lokale tæt ved E45 Randers Syd velegnet til mødested/restaurering/opbevaring

Tidligere teknikrum i Randers Rustfri Stålindustri's fabrik beliggende 200 m fra afkørsel E45 Randers Syd.

Lokalet er på 165 m² fordelt på 100 m² gulyplan med loftshøjde 3,75 m velegnet for autolift og 65 m² indskudt dæk med loftshøjde 4 m velegnet for lager og faciliteter.

Her er kraftstik til svejsning m.v. samt vand og afløb. Gulyplan er forseglet (tidligere vådrum). Facaden ud mod E45 kan anvendes til skiltning. Portadgang og indretning etableres efter aftale med lejer.

Mange parkeringspladser

Pris 225 kr. per m²

Kontakt for fremvisning: **RRS Ejendomsselskabet aps**
Bogensevej 40,
8940 Randers SV
tlf. 86 23 02 95

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation, salg og køb af
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

Tlf. og fax 45 89 16 47

jf@vedbaekautoradio.dk

www.vedbaekautoradio.dk



Biler sælges

Mercedes-Benz 350 SLC 200hk. El-ruder, el-soltag, air-con, rød læderstue, sølvgrå km 138.000, flot bil, kører fantastisk, priside kr. 139.000. Kan beses mellem Køge og Roskilde.

Ole Pedersen, tlf. 3068 6905
e-mail olejelsvej@gmail.com

Ford V8 de Luxe 1939 2-dørs Sedan - danske papirer. Godt renoveringsobjekt. Chassisramme renoveret, alt rust på karosseri lavet. Mange nye dele medfølger. Indtræk i dårlig stand. 1940 tromler, fælge, nye kofangere, ny kobling, karosseri er monteret på ramme. Motor gennemgået med nye pakninger og vandpumpe + diverse. Pris kr. 45.000.

Kim Ebdahl, tlf. 2044 0808

Morris Mascot Pick-up 1977. Meget fin - er let at gå til. Bilen har jeg købt adskilt med rigtig mange nye dele, samt dele der er renoveret og klar til montering. Bilen er meget fin i karrosieret og skal kun have lavet minimalt pladearbejde. Den, der byder bedst ved besigtigelsen, køber dog ikke under kr. 40.000.

John Lindkvist Berg, tlf. 2818 8151
e-mail: john@bmdk.dk

Dele til biler sælges

Car Collection 35 stk. - stjernegaffelnøgler 10 stk. 1 tomme - toppakning Ford 28-31 sælges. - Giv et bud!
Tage Rasmussen, tlf. 6592 0735

Brugte **dæk 700x21** med slanger. 5 stk. slanger 19-20" 5 stk. nye. Forlygter og torpedolygter i fin stand til Chevrolet 1925. Ny bundmåtte (for), nye torpedolygter til Chv. 1932.

H. P. Nielsen, tlf. 4014 8037

Dele til biler købes

MG TD årgang 1953 - 1 stk. støddæmper foran - efterlyses.

Erling Frederiksen, tlf. 8861 6116
e-mail: erfederiksen@adr.dk

Automobilia

Tatra 87 (Hanzelka/Zikmund). Sjældent og fint illustreret bogværk i 4 bind i perfekt stand om Tatra 87 på jordomrejse i 1940'erne og 1950'erne sælges kr. 500. Bilbrochurer indtil 1965 købes eventuelt bytte eller salg fra stor bilbrochure-samling 1895-1975 med alle mærker og modeller.

Niels Jensen, tlf. 21679944
e-mail: nwjensen@hotmail.com

Til Opel Kadett A: H + V bagsiderude (til at åbne) nye el. brugte i brugbar stand.

H. P. Nielsen, tlf. 4014 8037

Stumpemarked FYN Lørdag d. 7. maj 2015, kl. 10 - 16 GRATIS STADEPLADS

4 m facade = 16 m² gratis til hver sælger, efterfølgende facade m. 40,- kr.

åbent for sælgere fra fredag d. 6. maj, kl. 12 og lørdag kl. 07.
For 4. gang afholdes Stumpemarked Fyn i De Gule Haller.

LYKKEVALG 18, Korinth, 5600 Faaborg

Det er indendørsmarked med fri entre og parkering.

Mad og drikke kan købes.

Kontakt Poul Arne, tlf. 4027 2930 ~ e-mail: poularne@email.dk

PS: Det er mig med FORCROMNING i Polen.

Velkommen til nye medlemmer:

Henrik Rasmussen	Stumpedal 20, 03. tv	2730 Herlev	Chevrolet Camaro	1978
Brian Amby Hansen	Tagensvej 7	4700 Næstved		
Cuno Bille Christensen	Fyrrevænget 3	3520 Farum	4495 7305 MGA Mark II	1960
Gunnar Brocelius	Vejlesøparken 33, 03. mf	2840 Holte	Morgan +8	1974
Thomas Pallesen	Buen 18	8762 Flemming	Yamaha Virago	1985
Pia Hassel	Herrestrupvej 5	4200 Slagelse	5158 7663 Volvo PV 444	1956
Martin Grundstad Dam	Tårnvej 77, 02. th	2610 Rødovre		
Lena Hedegaard Kristoffersen	Krovejen 5	7442 Engesvang		
Tim Jan Olsen	Kærbyvej 133	2610 Rødovre	Mercedes-Benz 250	1968
Charlotte Møller Sørensen	Hyldeorsvej 37	2730 Herlev	4494 8250 FIAT X 1/9	1981
Erik Jørgensen	Roskildevej 608	4174 Jystrup		
Kaj Nielsen	Ny Vestergade 72	5672 Broby	Meredes-Benz 240 GD	1981
Nicklas Wad Nørgaard	Maglehøj 42	3520 Farum	Toyota MR 2 1,6	1985
Karsten Holmer Jensen	Bøgebjergvej 31	3230 Græsted	2253 4814 Renault 4 CV	1957
Preben Grohnheit	Vognmandsvej 1	6622 Bække	Volvo PV 544	1965



Diverse

Stumpemarked hos Ove Iversen, Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig - lørdag den 16. april kl. 10 til 15. Evt. interesserede kan få en stand ved henvendelse til Ove, tlf. 239 50721

Citroën DS-ID årgang 1955-75. Originale farvekort, indtræk samt brochure. Nye instrumentdele evt. Jæger instrumentbord. Køb eller bytte! Henrik Rolff, tlf. 40192942 e-mail: henrik@2rdesign.dk

UDLEJNING

God sikret kælder til klassiske biler eller andet brug.

Godt opvarmet lejemål centralt beliggende i Herlev i kælderen af god ejendom, godt sikret, gode adgangsforhold.

Kælderen er på 800 m² og lejes ud for kr. 200.000,- årligt + moms + varme.

Det er til opbevaring, ikke til værksted.

**Kontakt Jan Pedersen på
Telefon 0045 2024 1414**

Announcekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst: _____

Biler _____

Dele til biler _____

MC _____

Dele til MC _____

Automobilia mv. _____

Diverse _____

Medl.nr. og navn: _____

Adresse: _____

Tlf. og email: _____

DVK – Nærum Hovedgade 3 –2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	Kr. 30,00	Bredde 7 cm Kr. 25,-	Kr. 50,-	Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

**Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk**



● Bagklappen ●

MG Midgette 1958

Billedet af månedens bagklap viser en MG Midgette fra 1958 model ZB Varitone, der i modsætning til de almindelige ZB modeller (for det meste) var tofarvede. Der var også ekstra sidepyntelister til at adskille de to farver på bilen. Den væsentligste forskel på en almindelig ZB og en Varitone var den store panoramabagrude på Varitone-modellen, som blev 'fremstillet' på en lidt mærkelig måde.

Alle de seriefremstillede Midgette-karosserier var, ligesom mange andre engelske biler på den tid, fremstillet af Pressed Steel Factory i Swindon. Varitone-karosserierne blev herefter sendt til Morris fabrikken i Oxford, som skar et større hul til den store panoramabagrude. Først herefter blev det færdige karosseri kørt til MG's samlefabrik i Abingdon, hvor Midgetten blev samlet færdig.

Midgette var i Varitone udgaven en dyr bil. I 1958 kostede den i Danmark 31.925 kr. på gaden. En åben MGA kostede til sammenligning kun 28.077 kr. Man kunne selvfølgelig også vælge at købe to VW type 1 i stedet for én Midgette til samme pris! Men Midgetten var også en ret veludstyret bil og efter datidens forhold ikke undermotoriseret. Drivlinjen var identisk med MGA 1500, bortset fra en lidt lavere gearing i bagtøjet, og motoren ydede 68 hk. Så datidens betegnelse 'sport saloon' passede meget godt, og tophastigheden blev opgivet til 138 km/h.

Udstyret omfattede bl.a. læderindtræk, separate forsæder, bagsæde med bredt nedfældeligt midterarmstøtte, tykke tæpper i hele vognbunden og naturligvis masser af træ (instrumentbord, indvendig forruderamme og dørpaneler) og en del krom. Under den store bagklap, der holdes åben vha. torsionsfjedere, er der et særdeles rummeligt bagagerum.

Det store forkromede greb nederst på bagklappen gemmer foruden låsegrebet, også nummerpladebelysning og noget så sjældent som baklys. Hele herligheden er fremstillet i støbt bronze og vejer lige ved 1,2 kg! Når der hertil skal lægges en stor motorhjul med kølgitter fremstillet i messing, så er det intet under at bilens egenvegt er tæt på 1100 kg.

Bilen på fotoet tilhører min datter, men den vedligeholdes og bruges flittigt af min kone og mig. Herudover er den feriebil for os alle tre. F.eks. har den i sommeren 2015 været et smut på Nordkapp med os alle tre samt bagage. En tur på 6725 km uden problemer. Hvert år afholdes der et 'MG Event of the Year' et sted i Europa. Midgetten har i denne forbindelse været i Norge, Belgien, Sverige, Skotland, og til sommer går turen til Frankrig. Siden min datter erhvervede bilen i efteråret 2008 har den kørt 34.000 km.

Matthies Nissen

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

AI henvendelse:
 Dansk Veteranbil Klub
 Tlf. 45 56 56 10
 Mail: kontor@veteranbilklub.dk