

Nr. 481 Juli 2016 · 60. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610
(mandag - torsdag 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk
www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.
9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr.
5326 konto 0359 651

Bestyrelsen

Formand:

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4015 8008
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Kristian Nørgård Gravesen
Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131
nsunuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C
tlf. 2969 2423
phn@vandcenter.dk

Sekretær:

Hans Graakjær
Vandværksvej 10, 8700 Horsens
Telf. 7565 6430 / 2178 4571
hans.graakjaer@post.tele.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Ib Rasmussen
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)
rasmussen@sport.dk

Jens Heldgaard
Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens
Tlf. 3056 2299
Heldgaard8700@gmail.com

Erich Karsholt
Folevænget 20, 2920 Charlottenlund.
tlf. 2031 1416
erich@zarpkarsholt.dk

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 4044 4666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleant:

Claus Thulstrup, Øst.

Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilskud:
Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:
Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:
Kristian Nørgård Gravesen
VT og hjemmeside:

Jens Heldgaard
Erich Karsholt

VeteranTidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Oplag: 6200. ISSN 1600-8278

Redaktør:

Jens Møller Nicolaisen
Mars Allé 6, 2860 Søborg.
Tlf: 2046 2798
vt@veteranbilklub.dk

Annoncepriser:

1/1 side: 3.000,- kr.
1/2 side: 1.600,- kr.
1/4 side: 900,- kr.
1/8 side: 500,- kr.
10% rabat v. indrykning i 3 numre eller mere.

Deadlines:

Redaktionelt stof sendes inden den 15. i måneden til redaktørens adresse, gerne mail.

Annoncer og invitationer til klubbens kontor, senest den 20. i måneden. Mail: kontor@veteranbilklub.dk
Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veterankøretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

I redaktionen:

Dorte Stadil
Jens Heldgaard
Erich Karsholt
Morten Alstrup
Uffe Mortensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen
Thom Bang Pedersen

Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.
Tlf: 2046 2798
jens@mn-design.dk
Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager
Aktivitetsgruppen Amager
Tilmeldinger til:
amagerdvk.jbl@gmail.com

København Nærum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Kim Polte, tlf: 2613 4229
kimpolte@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby
"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829
jan.lemming@email.dk
Erik Madsen, tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk

Østsjælland - Klippinge
Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland - Løve
Knutstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad, tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

Nordsjælland - Mårum
Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted
Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220
rasmussen@sport.dk · www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland - Engelholm
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Fyn
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Anne Lise Gustafsson, tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Sydvestjylland - Skjoldbjerg
Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Rønne, 2280 8112
roenne@dlgpost.dk
Bruno Kold, 2099 0026
kold@profibermail.dk

Nordjylland - Stenum
Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Midtjylland - Herning
Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning
Peer Bak, tlf. 9712 2914
peba@kabelmail.dk

Østjylland - Ristrup
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813
morten250s@gmail.com
Erik Nielsen, 8692 3943

Østjylland - Uldum
Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, tlf: 7178 8095
p.e.jakobsen53@gmail.com
Erik Hougaard, tlf: 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk
Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299
Heldgaard8700@gmail.com

Vestjylland - Spjald
Højgård, Holstebrovvej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, tlf: 9738 1264
Samme adresse

Sydvestjylland - Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321/2395 0721
ove.iversen@bbsyd.dk
www.dvk-vesterhede.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt
Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk

Sønderjylland - Åbenrå
Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Kjeld Holm-Nielsen, 2023 4491
holm-nielsen@bbsyd.dk
www.dvk-aabenraa.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4
3230 Græsted
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage
md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8
Kim Højer
shoebox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben
Niels-Erik Manniche, 4046 5460
niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler
Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@mail.dk

Austin Seven
Ole Troen, tlf. 7594 3494
trolley@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941
Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Citroën
Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798
jens@mn-design.dk

FIAT - efterkrigs
Kurt Krogh, tlf: 9868 1189
kurtgionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53
Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492
gearkassen@pc.dk

Ford T
Claus Olesen, tlf: 5950 7155
claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

Pontiac
Poul Arne Christensen, tlf. 4027 2930
poularne@email.dk

Porsche
Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tteisen@yahoo.com

Rover
Henning Helmer, tlf: 4919 2700
henning.helmer2@gmail.com

Singer
Bent Friis, tlf. 6135 2211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB
Jan Bechmann, tlf. 49194286
Bechmann.eng@mail.dk

Tatra
Svend Carstensen
Tlf: 4032 8120

Toyota
Henning Holm
Tlf: 4056 8011

Volvo
Ole Callesen
Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Bosørupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919 1129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre:

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka, tlf: 4576 1224
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior
Michael Deichmann, tlf: 2227 8651 afen
michael@deichmann.org
www.fordyoungmodelregister.dk

Morris
Ole Nordlund, tlf: 4656 0229
jonordlund@mail.dk
www.morrisregister.dk

Opel
Frederik Ravn-Larsen, tlf: 3250 1237

Porsche
Paul Wilson, tlf: 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault
Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

Studebaker
Dansk Veteranbilklub
4556 5610
kontor@veteranbilklub.dk

Triangel
Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede
Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson, tlf: 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt
Bob Rudy Hansen, tlf: 2323 6706
bobrhansen@gmail.com

Peugeot
Claus Sonne Linnedal, tlf: 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Køreselskabet for køretøjer fra før 1940
Lars Hartmann-Petersen, tlf: 4976 3388
larshartmann@hotmail.dk
Jørgen Sjøntoft, tlf: 2294 0135
ericavej39@gmail.com

Revision

Henning Andersen
Leif Munck

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller efter aftale.
bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

Biblioteksudvalg:
Formand: Niels Jonassen , 4919 1129
Brochurearkiv: Jens Ørved, 2016 7232
Tidsskriftsarkiv: Mogens Olsen
Udklipsarkiv: H. C. Gregersen
Attester: Steen Pausbæk
Fotoarkiv: Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com



Nr. 481 Juli 2016

Forside:

Jens Ole Petersens Fiat
2300S Coupé 1964.

Foto: jmn.

Indhold:

Nyt fra ETU-forsikring	3
Fotografering af biler	3
Aktivitetskalender	4-5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-8
En lille sadnfærdig vits fra bilens barndom	9
Velkommen til nye medlemmer	9
Den nye hjemmeside	10
Fra familifesten	10
Korrektioner og kommentarer	11
"Gøngeløbet"	12
Lillebælt	13
Vadehavstræf	14
Forårstur til Læsø	16
Historisk rally i Silkeborg	18
En udbredt myte - om den tyske Autobahn	19
Gamle fotos - Ford T og Citroën A	20
Datidens Facebook - postkort	22
Fiat 2300S Coupé 1964	24
Triumph - 1. del, af Jens Ørvad	32
Arkivet - spørgsmål og svar	44
Invitationer	48
Køb & Salg	54
Bagklappen - Ford Anglia 106 E, 1960	56

VT 482 udkommer omkring 19. august.

Deadline til dette blad: 1. august.

Husk at invitationer og annoncer *ikke* skal sendes til redaktionen, men til DVKs sekretariat, gerne på email: 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: 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

Nyt fra ETU-forsikring

- Forsikringspræmien nedsættes med 10%
- Krav om GPS i køretøjer sættes op fra kr. 400.000 til Kr. 700.000
- Køretøjer forsikres op til 1 million i handelsværdi, hvor det før var kr. 510.000
- Køretøjer vil uden merpris være dækket helårligt.
- Selvrisko på ansvarsforsikringen bortfalder helt.
- Selvrisko på kaskoforsikringer nedsættes fra kr. 3.000/1.200 til Kr. 500,- for alle køretøjer.
- Vejrhjælp er stadig uden beregning.
- Ved flere biler er der 25% rabat på samtlige.

Resultatet efter et positivt møde med vores samarbejdspartner.

Dorte Stadil



GOD SOMMER

Har du billeder af din bil?

Mange DVK-medlemmer har en bil til en værdi fra 100.000 kroner op til flere millioner. Men hvordan er deres billeder af den? Ofte er den fotograferet med en smartphone, mens den holder stille klemt inde mellem andre biler under et træf. DVK-medlem Michael Eisenberg tilbyder fotografering biler med professionelt grej i en meget høj kvalitet. Michael kan levere fotos til internetbrug eller til plakater i 3 meters bredde. Se annoncen her i bladet.



Møder

Juli

Tirsdag 12. Uldum. Sommerferie – intet møde.
 Onsdag 13. Mårum. Klubmøde kl. 19.00.
 Torsdag 14. Aabenraa. Klubaften.
 Torsdag 14. Lillebælt. Klubmøde. Foredrag.
 Lørdag 16. Kværkeby. Sommertur.
 Onsdag 20. Mårum. Ingen værkstedsaften.
 Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
 Tirsdag 26. Fyn. Køretur ud i det Blå.
 Onsdag 27. Mårum. Ingen værkstedsaften.

August

Onsdag 3. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Tirsdag 9. Lillebælt. Tirsdag. Jazz på havnen.
 Tirsdag 9. Uldum. Klubmøde.
 Onsdag 10. Mårum. Klubmøde kl. 19.00.
 Torsdag 11. Aabenraa. Grillaften i Klubhuset.
 Torsdag 11. Lillebælt. Høstløb.
 Tirsdag 16. Kværkeby. Klubaften.
 Onsdag 17. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Onsdag 24. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Tirsdag 30. Fyn. Klubmøde og bagagerumsmarked. Kl. 18.30.
 Onsdag 31. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.

September

Onsdag 7. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 8. Aabenraa. Foredrag: Turen til Normandiet.
 Torsdag 8. Lillebælt. Klubmøde. Foredrag.
 Tirsdag 13. Uldum. Klubmøde.
 Onsdag 14. Mårum. Klubmøde kl. 19.00. Foredrag.
 Tirsdag 20. Kværkeby. virksomhedsbesøg
 Onsdag 21. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Tirsdag 27. Fyn. "Topløs til Toscana".
 Onsdag 28. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 29. Morris-møde hos Finn Hansen.

Møder

Oktober

Onsdag 5. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Tirsdag 11. Fyn. Cafe/biblioteksaften.
 Tirsdag 11. Uldum. Klubmøde.
 Onsdag 12. Mårum. Klubmøde kl. 19.00. Foredrag.
 Torsdag 13. Aabenraa. Klubaften.
 Torsdag 13. Lillebælt. Klubmøde. Foredrag.
 Onsdag 19. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Tirsdag 25. Fyn. Bell Add additiver.
 Onsdag 26. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Stig Hansen.

November

Onsdag 2. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 3. Aabenraa. Året der gik, i billeder.
 Tirsdag 8. Fyn. Cafe/biblioteksaften.
 Tirsdag 8. Uldum. Klubmøde.
 Onsdag 9. Mårum. Klubmøde kl. 19.00. New York 15 år efter 9/11.
 Torsdag 10. Lillebælt. Foredrag og Mortens And.
 Onsdag 16. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Onsdag 23. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 24. Morris-møde hos Carsten H. Hansen.
 Tirsdag 29. Fyn. Julefrokost på mødestedet. kl. 18.30.
 Onsdag 30. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.

December

Onsdag 7. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.00.
 Torsdag 8. Aabenraa. Årets julefrokost.
 Torsdag 8. Lillebælt. Julefrokost i Nisseland.
 Tirsdag 13. Fyn. Julehygge med gløgg og æbleskiver.
 Tirsdag 13. Uldum. Klubmøde, julekalas.
 Onsdag 14. Mårum. Årets julefrokost kl. 18.00.
 Onsdag 21. Mårum. Ingen værkstedsaften.

Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2016

Hver ugedag

Hølken Strand - Odder	Onsdage	Kl. 16.30	Odder Strand Camping.
Fiskerihavnen i Faaborg	Onsdage	Kl. 19.00	Info: Henning Sørensen, 2226 3101
Ny Ry Veterantræf - Jylland	Torsdage	kl. 17.00	Info: Per Sjøgaard Madsen, 2888 6819
Varde Torv - Jylland	Mandage	Kl. 18.00	Info: Jens Jessen, tlf. 2073 7471
Træf på Færch Torvet i Holstebro	Torsdage	kl. 17.00	
Kalvø Badehotel - Jylland	Tirsdage	kl. 18.00	
Dækspark - auktionsmolen, Gilleleje Havn	Tirsdage	Kl. 19 - 21	www.facebook.com/groups/daekspark
Havnetræf på Gl. Havn i Fredericia	Tirsdage	Kl. 18.00	
Skjoldbjerg Veteranbilklub - Jylland	Mandage	kl. 18.00	
Toldboden Copenhagen Classic,	Tirsdage	kl. 17.00	Info Hans Bo Jacobsen, tlf. 3036 9585 www.facebook.com/toldbodencopenhagenclassic

Hver måned

Aftentur i det Fynske	3. onsdag	Kl. 17.30	
Storstrøms aftenture	2. tirsdag	Kl. 18.00	
Havnetræf i Kerteminde - Fyn	Sidste onsdag	Kl. 18.30	
Lundeborgtræf - Fyn	2. onsdag	Kl. 18.00	
Ud i det blå – Vejle Havn	2. onsdag	Kl. 17.00	Info: Benedicte: 7589 3600 eller Arne: 2324 1438
Harald Nyborg Aftenture	Sidste torsdag	Kl. 18.00	



Løb og arrangementer

Juli

Lørdag 9. Kulsvierne i Gribskov. Kl. 10.30. Info Arne Castello Jensen, tlf. 4586 8194 – 2946 1224.

Lørdag 16. Sommertur Midtsjælland. Tilmelding senest 10/07. Info Jan Lemming, tlf. 22883829
e-mail: jan.lemming@email.dk

Mandag 18. Veterantræf på Sillerslev Havn. Kl. 10.00. Info: VT 480.

Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Mødes mellem 17.30 og 18.00 ved Lidl, Bystævnevej 3, 5200 Odense V – slutter Strandgårdsvej 5, 5610 Assens.
Info Niels Hansen, tlf. 40792482

Lørdag 23. Veteranbiltræf - Enderupskov Camping, Jylland.
<http://www.enderupskovcamping.dk>

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). VT 479.

August

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

Fredag 5. - søndag 7. Dansk Austin Klub Sommertræf. Andelslandsbyen Nyvang, Nyvangs Allé 4, 4300 Holbæk. Info på tlf. 71788095.

Lørdag 6. Munkebjergløbet 2016, Vejle. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk. Invitation i VT 479.

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. Info her i bladet. Tilmelding: kontor@veteranbil.dk – "først til mølle".

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30-18.00, p-pladsen overfor Tommeruphallerne, Tallerupvej Stomerup St. By – slutter Sulelængen, Magtenbøllevej 94, 5492 Vissenbjerg. Info Niels Jørgen Top, tlf. 40210510

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

Tirsdag 23. Sommerkoncert i Sommer's Automobile Museum. "Messing og Motor", kl. 19.30.

<http://rudersdalsommerkoncerter.dk/>

Lørdag 27. ETU-veteranløbet. ETU Forsikring A/S og DVK - Aabenraa byder velkommen til orienteringsløb/hyggetur i den smukke egn omkring Rødekro. Tilmelding: Jan Kjeldsen, ETU Forsikring A/S, tlf. 74728644 eller mail jan@etuforsikring.dk

Lørdag 27. Hestekræfter i Horsens 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk. VT 479.

Lørdag 27. - søndag 28. Køreselskabets Øresundsdyst 2016 for køretøjer før 1940. Nordsjælland og Hornsherred. Tilmelding til Jørgen Sjøntoft på mail ericavej39@gmail.com eller telefon 22940135 - info VT480.

Søndag 28. Sommertur i det fynske. Start kl. 10. Info i VT 480. Tilmelding Lene og Niels Larsen, tlf. 24673869 eller e-mail: lenenielslarsen@gmail.com

September

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

Løb og arrangementer

Søndag 4. Jens Høstrup's Efterårsløb - Horsens. Info her i bladet.

Søndag 4. Ølstykke Veteranbil & MC Klub. Der køres fra Græstedgård i Ølstykke kl. 09.00. Tilmelding: www.vbmc.dk

Lørdag 10. Krudtværksfestival. Frederiksværk indbydelse følger.

Lørdag 10. Veteran Event hos Strøjer, Assens. Info: Lars Oxholm, tlf. 21817949 eller Jens Heldgaard, tlf. 30562299. Se VT 479.

Lørdag 17. Kardan-løbet 2016. Fyns Kardan & Bremsecenter, Sandvadvej 22, 5210 Odense NV. Tilmelding til: Jørgen Kastrup, tlf. 66161941 eller 30911941 senest 1. Sept. 2016.

Lørdag 24. Aars Stumpemarked.

Oktober

Lørdag 22. - søndag 23. Bilmesse og Brugtmarked i Messe C, Fredericia.

Marts 2017

Lørdag 22. - søndag 23. Bilmesse og Brugtmarked i Messe C, Fredericia.

Udlandet

Juli

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. Skafe Rasmussens tyske fodspor. Info Arno H. Werner, tlf. 23663019 - VT 478.



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**

Juli d. 26. De der ikke er på ferie kører en kort køretur på Stevns og afslutter med "Havehygge".

August d. 23. Til klubmødet kommer Ole Poulsen for at fortælle om deres sommer oplevelser i bil. Der plejer jo altid at ske en masse, så det bliver ikke kedeligt!

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.**

Juli, d. 16. Sommertur. Se invitationen i VT 480.

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.**

August d. 4. Kom i gammel bil. Dækspark. Grillmad og hygge.

September d. 1. Når mørket falder på viser vi film hvis vejret er dårligt.

Oktober d. 6. De glemte bilers ABC/ Delage.

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

Nordsjælland Mårum

**2. onsdag i måneden kl. 19.00.
Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Andre onsdage kl. 19.00.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230
Græsted.**

Juli d. 13. Klubmøde sparke dæk.
Juli d. 20. Ingen værkstedsaften.
Juli d. 27. Ingen værkstedsaften.
August d. 3. Værkstedsaften.
August d. 10. Klubmøde. Køretur.
August d. 17. Værkstedsaften.
August d. 24. Værkstedsaften.
August d. 31. Værkstedsaften.

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.**

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

Sommertid er køretid. Vi satser på en fin samling ældre køretøjer d. 20. juli. Hvis vejret er til det kører vi ned til Præstø og spiser en iskage.

Der var flot fremmøde på turen til Helmer i Dalby.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk



Fyn

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

Juli d. 26. Køretur ud i det blå. Medbring selv kaffe, bord og stol. Kagen sørger jeg for.

August d. 30. kl. 18.30. Klubbmøde og bagagerumsmarked. Fyld bagagerummet med stumper og ting, du ikke selv har brug for mere, det kan jo være at en anden lige står og mangler den dims/ting du har i overskud.

September d. 27. "Topløs til Toscana". Inge og Mogens Johansen fra Assens kommer og viser billeder og fortæller om en af deres ture til Italien i deres MG Midget.

Oktober d. 11. Cafe/biblioteksaften.

Oktober d. 25. Besøg af John Skov, indehaver af firmaet Skov Teknik, som forhandler Bell Add additiver til private. John Skov vil fortælle om produkterne som både er til benzin- og dieselbiler, samt svare på motortekniske spørgsmål. Produkterne er både til gamle og nye biler og især til biler med et lille kørselsforbrug. Det vil være muligt at købe produkterne denne aften.

November d. 8. Cafe/ biblioteksaften.

November d. 29. kl. 18.30. Julefrokost på mødestedet.

December d. 13. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Anne Lise Gustafsson, tlf. 6263 2051/2281 1954
annelise.gustafsson@veteranbilkklub.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.

Juli d. 14. Klubbmøde. Foredrag.

August d. 9. Tirsdag. Jazz på havnen.

August d. 11. Høstløb.

September d. 8. Klubbmøde. Foredrag.

Oktober d. 13. Klubbmøde. Foredrag

Oktober d. 18. Tirsdag. Havnetræf fra nu i klublokalet.

November d. 10. Foredrag og Mortens And.

December d. 8. Julefrokost i Nisseland.

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.

August d. 2. Køretur ud i det blå. Vi mødes på Ristrup kl. 19.30 og kører en lille tur ud i det blå i vores veteranbiler. Vi nyder en kop kaffe med brød et sted ved vandet hvis vejret tillader det. Mødelederen medbringer kaffe og brød. Har du ikke mulighed for at møde op i din egen veteranbil finder vi et ledig sæde til dig.

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.

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.

Juli d. 12. Sommerferie.

August d. 9. Vi holder møde på Møllen for også at have mulighed for at se den flotte nye ombygning/tilbygning i dagslys. Er vejret godt, kan vi sidde i haven med kaffen. Har du billeder eller historier fra sommerens ture, er de meget velkomne.

September d. 13. Klubmøde.

Oktober d. 11. Klubmøde.

November d. 8. Klubmøde.

December d. 13. Klubmøde, julekalas.

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-vesterhede.dk
– der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

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

Sydvestjylland Skjoldbjerg

Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.
Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg.

Juli d. 28. Klubmøde. Ved arrangement udsendes mail.

Vi holder træf hver mandag aften frem til d. 29. august.

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.

Juli d. 14. kl. 19.30. Alm. klubaften.

August d. 11. Grillaften fra kl. 18.30 - 22.00. Medbring eget kød og drikkevarer. Vi har kartoffelsalat, brød og salat klar til deltagerne. Tilmelding senest 2 dage før til Kjeld på mobil 2023 4491 eller på mail: holm-nielsen@bbsyd.dk.

September d. 8. kl. 19.30. Temaaften ved Leif Gr. Thomsen: "Turen til Normandiet i en gl. Canada Chevrolet fra WWII" (se evt. VT 465 side 10 - 15).

September d. 11. Karensminde - Grindsted - Historisk Dyrskue og Veterantræf (9.30 - 16.00). Lars Hugo Kristiansen er tovholder for en fælles køretur, startende fra klubhuset. I skal selv tilmelde jer træffet i Karensminde. Følg selv med i pressen og på arrangørens hjemmeside. Nærmere info, vedr. fælles køretur, opdateres på klubhusets hjemmeside.

Oktober d. 13. kl. 19.30. Alm. klubaften.

November d. 3. *Bemærk ændring af dato!* Klubaften.

Program:

1. Året der gik i film og billeder.
2. Valg af ny mødestedsansvarlig for 2017.

December d. 8. kl. 19.00 - ca. 22. Årets julefrokost. Forventet kuvertpris ca. 140 kr. pr. prs. inkl. 1 øl, vand og 1 snaps, efterfulgt af kaffe. Medbring 1 pakke til en værdi af 20 - 30 kr. pr. prs. til pakkeleg. Bindende tilmelding senest d. 1. dec. til Kjeld på mobil 2023 4491 eller på mail: holm-nielsen@bbsyd.dk. Med venlig hilsen

Kjeld Holm-Nielsen

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

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491
holm-nielsen@bbsyd.dk



Midtjylland Herning

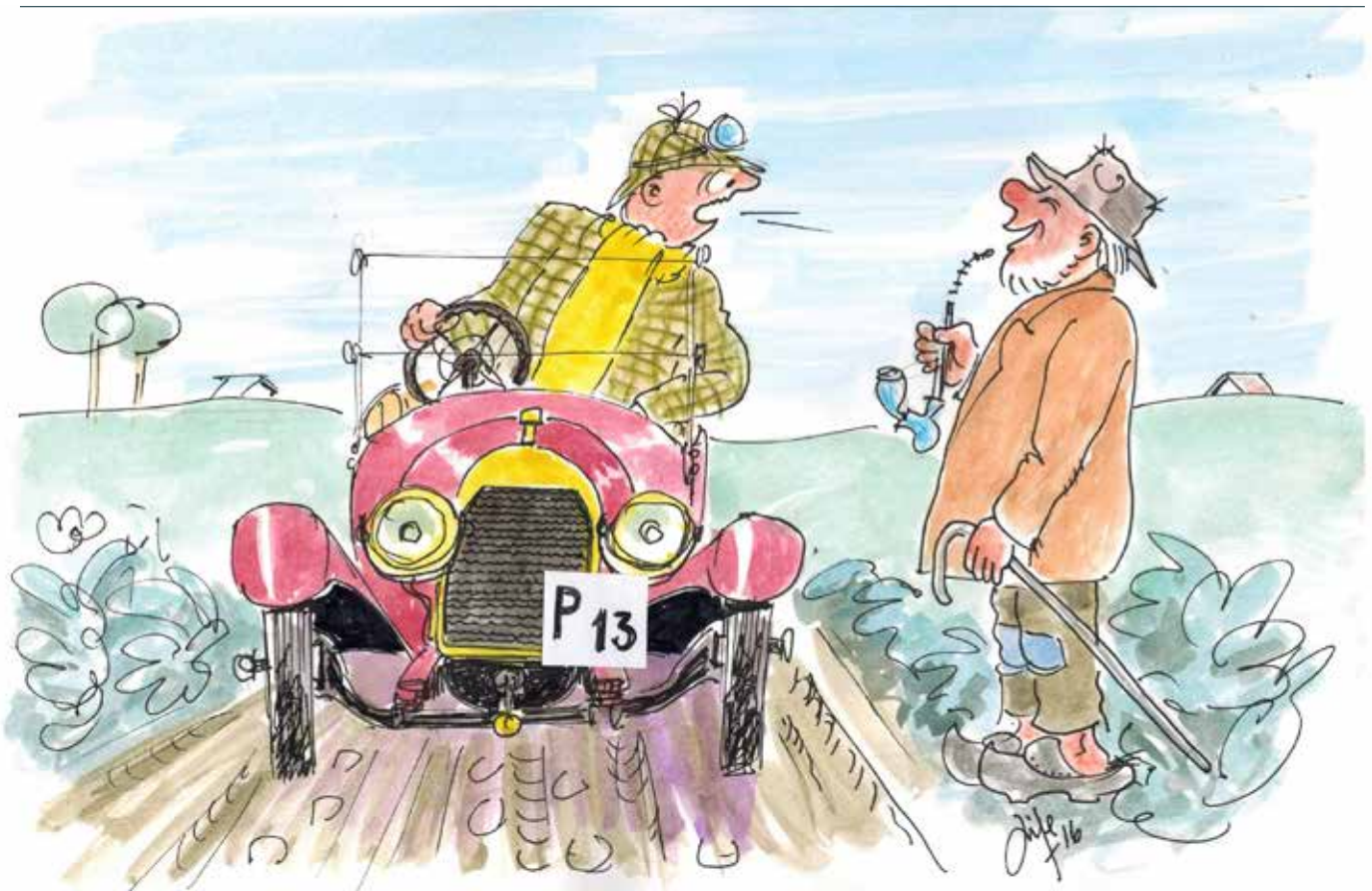
1. mandag i måneden kl. 19.00.
AUTO GALLERIET, Industrivej 1a, 7400 Herning.

Medlemsmøde (AUTO GALLERIET) hver tirsdag kl. 18.00.

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

Juli - sommerferie - intet møde.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



En lille sandfærdig vits fra bilismens barndom

Leif Gr. Thomsen

I Vendsyssel, nærmere betegnet Hjørring området, havde en læge anskaffet sig et automobil, så han hurtigt kunne besøge patienter også ude på landet.

Dengang fandtes et stykke ekstraudstyr, som blev ret populært, det var tændrørsfløjten. Man skruede et tændrør ud, derpå skrues fløjten i tændrørshullet, og tændrøret blev så monteret oven i fløjten. En snor op til instrumentbrættet kunne så be-

tjene fløjten, der ved hjælp af kompressionstrykket producerede en kvidrende lyd.

Og sådan en indretning havde lægen fået monteret.

En dag var han på vej ude på landet ad de små og smalle veje, som de nu så ud dengang. Og der fremme spadserede en bondemand nok så fredeligt, og ham ville lægen gerne forbi. Altså aktiverer han fløjten, bon-

demanden kigger op i luften og fortsætter ufortrødent.

Da der ikke rigtig melder sig et resultat, får lægen automobilet kantet op på siden af manden, hvorefter han lettere fornærmet spørger:

”Kunne De ikke høre, at jeg fløjtede?”

Hvortil manden svarer:

”Oh, A tænkt’ det var en bette fowl!”

Velkommen til nye medlemmer:

Peter Skovgaard Nielsen	Kørupvej 12	8700 Horsens		Chevrolet C 10	1965
Henrik Weng Rosenkilde	Maglebyvej 3	4671 Strøby	5238 3824		
Michael Lindstrøm	Lille Strandvej 28, 01. th	2900 Hellerup		Nimbus	1950
Jytte Dybdahl Carlsen	Fredensgade 7	6900 Skjern		FIAT 600	1973
Steen Germund Andresen	Kertemindevej 33	5540 Ullerslev		Ford A	1930
Kenneth Schwartz Thorkelin	Ndr. Strandvej 36	2791 Dragør		Harley-Davidson	1978
Dorte Lausten Bograd	Stenskov 15	8305 Samsø	7734 3813	Morgan F4	1937
Steen Elmkjær	Ringklostervej 6	8660 Skanderborg	7230 4753		
Ove Amdi Kristensen	Hillerup Engevej 14	6760 Ribe			
Ulrik Illum	Aldersrovej 17	2950 Vedbæk		Healey 3000 Mk 2	1962
Thomas Grønkvist Plougheld	Mågevej 36	5492 Vissenbjerg			

Den nye hjemmeside

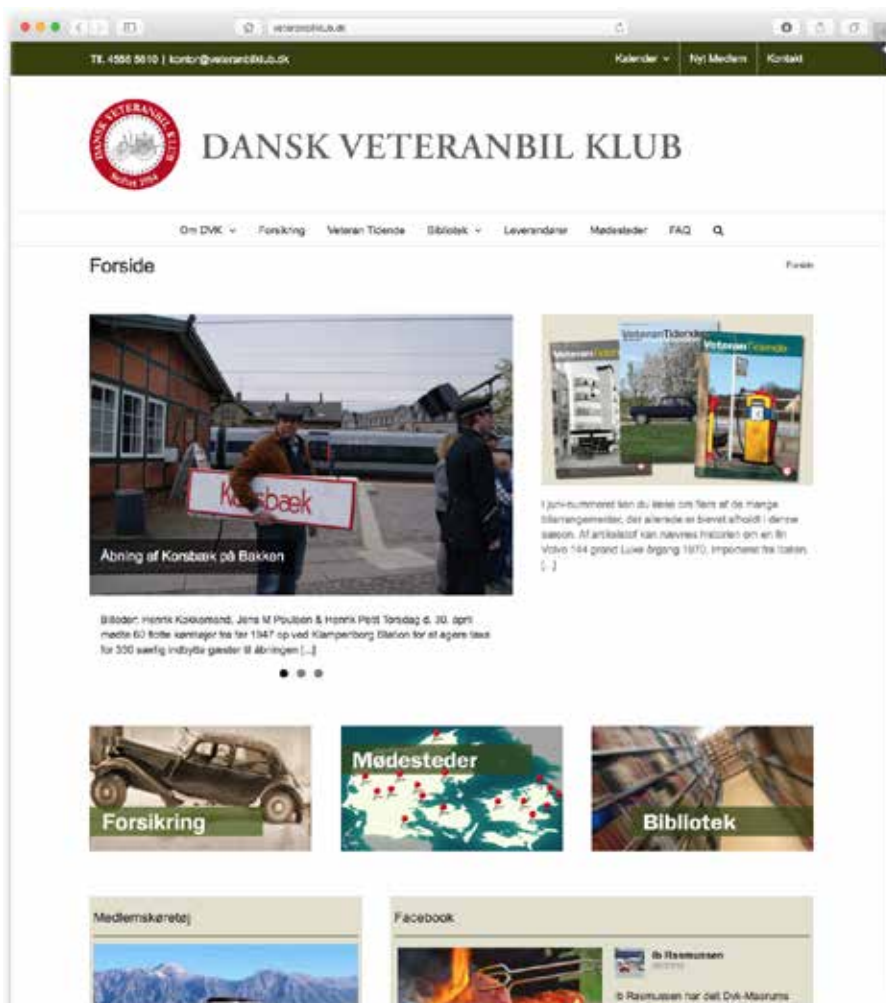
Når disse linjer læses, skulle klubbens nye hjemmeside gerne være kørende – og ellers er det lige før!

De færreste vil nok være uenige i, at en modernisering af den gamle var hårdt tiltrængt. Det gælder ikke kun brugerfladen og udseendet; faktisk har dele af den gamle side af tekniske grunde ikke kunnet opdateres i længere tid. Det nye website er bygget op i et system, hvor flere "medarbejdere" kan lave opdateringer og nyt, tilhørende sider opdateres automatisk og så er der fin integration med andre tjenester, ikke mindst DVKs Facebook-side.

DVK-databasen med bl.a. alle de gamle numre af Bilhistorisk Tidsskrift er selvfølgelig stadig tilgængelig.

Der ligger et enormt arbejde bag den nye hjemmeside; alt er ikke færdigt; mere indhold og flere funktioner vil komme til senere.

jmn.



Fra familiefesten

Billedet er taget til en familiekommensammen omkring 1958 på den fædrende gård i Sjørsløv, der ligger 18km syd for Viborg. Ud over at man har taget nogle gruppebilleder med alle voksne, børn, hunde etc på havsiden af stuehuset, har man altså også syntes at mændene og deres biler skulle foreviges.

Hvis det var i dag, havde man nok også taget et stort gruppebillede i haven, men tiden er løbet fra den her slags lineup. Den gang var en mands bil noget stort han havde opnået i sit liv - i dag er det mere en brugsgenstand eller til nød en slags design-accessory. Billeder som det her er en slags kulturhistorie, der er blevet overhalet af standardisering og velstand.

Martin Bech

Bil var ingen selvfølge i 1958. Bl.a. Volvo 444, Lloyd Alexander, Opel Olympia og en Adler Trumpf Junior.

Korrektion

I mit indlæg om besøget ved Bryrup-Vrads Veteranjernbane (VT nr. 480, side 15) har jeg desværre fået sammenblandet nogle detaljer fra Finn Johansens omfattende gennemgang af de mange køretøjer. Heldigvis har vi vågne og vidende læsere, og vi bringer her Svend Draabys rigtige version af forklaringen om "Marcipanbrødet" og begrebet die-selelektrisk drift:

Kære Jens Heldgaard.

Jeg har med interesse læst dit indlæg om Bryrup-Vrads Veteranbane, og som den nørd jeg er, med interesse for alt på hjul, det være sig gummi eller jern, er der et par åbenlyse fejl i artiklen som jeg her vil kommentere.

1. "Marcipanbrød" er slang for et selvstændigt lokomotiv som blev bygget af Frichs i ialt 9 stk. og som alle er bevaret i dag. 6 i driftsklar stand ved forskellige veteranbaner 3 henstår standby.



Denneher skulle så være det helt rigtige "marcipanbrød".

2. Den røde skinnebus har således ikke noget med "marcipanbrød" at gøre. Og hvad angår maskineriet er det forkert at fortælle at den er diesel-elektrisk, hvorefter det bliver nævnt at den bliver drevet frem af 800 hk diesel. Det er enten eller, men diesel-elektrisk forekommer ikke i skinnebusser. Mest kendte d-e-drevne tog er vel nok MO og ikke mindst de røde lyntog fra 1935 og

i nyere tid lokomotiverne MY, MX og MZ. Diesel-elektrisk fremdrift består af en dieselmotor, der trækker en generator, der så leverer strøm til fremdrift af banemotorerne der driver toget frem.

m.v.h. Svend Draaby

– så skulle dette vist være på plads.
Tak til Svend Draaby for ulejligheden.
-jh.

Kommentarer

Vekselstrømsgenerator

Steen Jakobsen påpeger som en kommentar til Erik Mieths artikel om vekselstrømsgeneratoren (VT 478), at en vekselstrømsgenerator absolut kræver et spændingsrelæ. I en del år var relæet kontaktstyret, først senere blev det diode- og transistorstyret.

Peugeot

Søren Lunds Peugeot 404, som vi viste i VT 479, er dansk indregistreret 1. gang den 11. september 1969.

Steen Jakobsen, der er tidligere værkstedsleder hos Peugeot, skriver at bilen må være af årgang 70, da denne model bl.a. har baklyk, mere kantede kofangere, resonnanspotte på udstødningsmanifolden, paraplyhåndbremsegreb og er uden lås på handskerummet. Desuden er sideblinket flyttet til forrest på forskærmen.



VTs redaktør kender en 404 når han ser én, men er ikke klog i detaljerne. Sideblink var omkring 1970 et dansk (og italiensk) fænomen, som ikke fandtes på franske biler. Desuden er der ikke altid konsekvens i modelændringerne, men altid undtagelser. Måske ser vi én her – uanset hvad: smuk er den, Søren Lunds 404.

Rettelse

Mens vi er ved Peugeot, så begik jeg lige en hurtig tanketorsk i billedteksten side 36 i sidste blad: Bilen i Ti-køb er selvfølgelig en 403 Familiale og ikke en 203!

-jmn.

Klippinge



”Gøngeløbet”

Tekst og foto, Kai Wredstrøm.

En super tur i højt solskin hele vejen, langs Stevns Klint videre langs vandet, Faxe Ladeplads, Præstø Fjord, til de toppede brosten på Præstø's gamle torv. Frokost ved det gamle rådhus, så videre rundt på Jungshoved, ad meget smalle veje gennem flere små gamle landsbyer. Stop ved en 25 år gammel rododendronpark, med kæmpe store planter i alle mulige farver, som lige nu stod i fuldt flor! Turen sluttede hos Lars Karlshøj i bårse.

Alle nød den skønne tur, hvor man sjældent kommer!



Lillebælt



Lillebælt

DVK Lillebælt var inviteret på Ryes kasserne for at se deres veterankøretøjer, samt samlingen af telegrafer, meget interessant. Efterfølgende var der den sædvanlige sammenkomst på mødestedet, hvor Bob gav lagkage, han havde fødselsdag. Hurra!

Povl Rasmussen



Stemningsbilleder fra "Vadehavstræf 2016"



Ursula og Bent Jessen, Løgumkloster, valgte efter 14 år at stoppe som arrangører af "Englændertræffet i Løgumkloster". De har i stedet valgt, at flytte deres nye træf vestpå, nemlig ud mod den interessante Nationalpark Vadehavet, som i juni 2014 kom på UNESCOs liste over verdensarv. Det ny arrangement hedder meget passende "Vadehavstræf" og fandt sted på Rømø. Træffet startede fredag 17. juni, hvor de fleste havde valgt Hotel Lakolk Hotel, som deres overnattingssted frem til søndag d. 19. juni 2016.

Fredag aften var der reserveret bord på Holm's Restaurant i Havneby, hvor der blev serveret en stor buffet med alt godt fra havet. Der var også kødretter, til de som ikke var til fisk. Efter spisningen kørte vi en tur op til den nordlige del af Rømø, for at bestige diget ved Juvre og nyde den flotte udsigt over Vadehavet. Efter turen var der hygge på Hotellet.

Lørdag morgen var der træf med de deltagende biler, hvoraf der også stødte nye morgenfriske deltagere til på Lakolk butikstorv. Mere end 70

køretøjer mødte op på torvet. Her blev der sparket dæk, nydt rundstykker og is, som var sponsoreret af de handlende. Turistforeningen havde pakket en fin informationspose, som bl.a. bød på en Rømø snaps, som blev delt ud ved ankomsten.

Om eftermiddagen var der opdagelser på egen hånd. Om aftenen havde en del bestilt middag på hotellet. Middagen blev nydt og der var en hyggelig stemning blandt gæsterne. Der var også gæster fra Tyskland, som tidligere havde deltaget i tidligere Englændertræf. Så træffet har allerede fået et "internationalt tilsnit". Godt mætte af vind og vejr, men også af den gode stemning, var det tid til at gå til køjs.

Søndag kl. 09.30 samledes vi atter på Lakolk Butikstorv for, i samlet flok, at begive os ud på den smukke køretur langs med Vadehavet, med retning mod Ballum, hvor Bent Esbensen stod klar til at fortælle om egnens interessante historie. Vi rundede også den dansk-tyske grænse, for dernæst at sætte kursen mod Møgeltønder, hvor vi parkerede vores biler inde på Schackenborg



Slotsplads. Her stod de ca. 40 biler parkeret fra kl. 12.30 og frem til ca. 15.00.

Publikum kunne, mod en beskedent entré, se de udstillede køretøjer i tidsrummet 12.30 – 13.30. Her var der også mulighed for publikum, at stille spørgsmål omkring køretøjerne til ejerne, som var bedt om at blive på slotspladsen i samme tidsrum. Kl. 13.30 havde Ursula og Bent Jesen bestilt bord på Slotskroen. Her fik vi kaffe og vel nok den største og mest velsmagende sandwichbolle, vi nogen sinde har smagt. Efter at have spist og officielt sagt pænt farvel til arrangørerne, gik vi tilbage til slottet, hvor vi fik en meget fin gennemgang af Schackenborgs historie, af direktøren for fonden bag slottet.

Vi forlod nu alle slottet og drog hver til sit, mange gode oplevelser rigere.

Stor tak til Ursula og Bent for en god og interessant weekend ved Nationalpark Vadehavet.

Med venlig hilsen

Alice og Kjeld Holm-Nielsen
Sønderborg





Dronninglund Slot

Forårstur til Læsø 23. til 28. maj 2016

Af Birgit og Vagn Engberg

Bodil Amorsen og Preben Pedersen annoncerede i DVK en tur til Læsø, som lød meget spændende, da vi aldrig før har været på Læsø. Så vi valgte at deltage til stor tilfredshed for os under og efter turen.

Vi skulle deltage sammen med i alt 17 biler og 33 personer i denne spændende tur. For vores vedkommende og for de fleste med færgen fra Odden til Århus. Herefter gik det af de almindelige landeveje til Randers, Hadsund med færgen over Egense og Hals videre til Asaa, hvorefter vi landede på Dronninglund Slot i Dronninglund. Her skulle vi være resten af dagen den 23. maj.

24. maj skulle vi ud og opleve landet omkring Store Vildmose med først en tur forbi Løkken. På farten mødte vi Børglum Kloster, og det satsede Birgit og jeg på i stedet for Vildmose Museet. Der var masser af

spændende malerier, gamle dragter og andre udstillinger, f.eks. julekalenderen i TV for børn og Anne Marie Helgers flotte dragter. Uden mad og drikke duer det som bekendt ikke, så på Luneborg Kro fik det meste af selskabet en gammeldags æggekafe, der smagte rigtig godt. Om eftermiddagen valgte Birgit og jeg at gå en tur i badebyen, Blokhus, og at se "a Vesterhav" i en stor sandstorm. Dernæst ville fruene gerne se Nord-europas største rododendron park i Brønderslev. Et imponerende syn.

25. maj skulle vi forflytte residensen til Læsø, hvor færgen fra Frederikshavn gav lidt udfordringer på turen for nogle af deltagerne. Man kan med rette heller ikke påstå, at den lå "stille" som i smult vande.

Efter landgang vi fik en lokal guide ombord på kortegen, der nu bevægede sig til Vesterø Kirke, hvor en

meget professionel lokal dame fortalte os om kalkmalerierne, der aldrig har været overmalet, og andre ting af kirkens historie på en meget underholdende måde. Vores egen guide underholdt os med, at "kejsers Napoleon" skulle være begravet her, fordi ingen andre ville have ham, men ved nærstudering af gravstenen, fandt vi ud af, at det vist i stedet var en lokal beboer, Napoleon Hansen. Der var flere franske fornavne på gravestene, men man må huske øens søfartstid som mulig forklaring på dette. Vi fik også en meget interessant gennemgang af saltfremstillingen på Læsø Sydesalt, inden vi nåede vores hotel Nygaard i hovedbyen Byrum.

26. maj skulle vi se og høre om den berømte museumsgård på Læsø med tangtag på, som i virkeligheden bygger på ålegræs. En meget profes-

sionel guide fortalte os om livet på gården og om en gammel dame, der ikke ville ændre på gården, og som først døde i 1949. Dette blev et held for det efterfølgende museum, at intet i realiteten var ændret på gården tilbage fra 1860'erne.

Efter en fælles frokost i en skov med en skovhytte var eftermiddagen til fri disposition igen. Birgit og jeg valgte først at se Østerby Havn med fiskekuttere mv. Så kørte vi ud til stranden ved Danzigmand for at se de høje klitter og gå en tur. Denne dag var der hverken strandede skibe, som der havde været i historien, deraf navnet Danzigmand, eller nogle sæler. Bagefter kørte vi syd om øen ned til Vesterø Havn og dernæst tilbage til Byrum.

27. maj var det slut på Læsø. Det gik tilbage til Frederikshavn denne gang uden bølgeskulp og sydover, idet der var en rundvisning i Viborg Domkirke med en guide kl. 14.00. En meget vidende guide fortalte os om Viborg Domkirkes spændende historie og omkring Joakim Skovgaard's berømte kalkmalerier, som der er rigtig mange af. Turen gik så videre til vores slutdestination, Sophiendal Gods, Låsby, tæt ved Skanderborg. Igen fik vi her gourmetmenu.

Alle aftenener fik vi noget særdeles godt at spise samtidig med at snakken gik godt ved middagsbordet, så at vi på hele turen også fik lært nye mennesker at kende, hvilket altid er berigende.

Lørdag morgen/formiddag den 28. maj var turen så slut, og det gik hjemad igen.

Tusind tak til Bodil og Preben for en meget veltilrettelagt og spændende tur, der har kostet megen til at forberede.



Hotel Nygaard, Byrum



Læsø Museumgård



Sophiendal Gods



Det er bilerne fra 70erne og 80erne, man vil kunne opleve ved BirchGM Rally Silkeborg, eksempelvis en Opel Ascona som denne kørt af Hans Erik Madsen/Erik Bo Hansen.

Planlægningen af historisk rally i Silkeborg i fuld gang

Selv om der i de seneste måneder har været forholdsvis stille omkring BirchGM Rally Silkeborg, der skal finde sted den 27. august som en del af Automania-arrangementet midt i Silkeborg, så har folkene omkring arrangementet ikke ligget på den lade side.

”Der har været arbejdet på højtryk med at få alle beboertilladelser på plads. Og det er vi nået i mål med. Og der har været rigtig stor interesse for arrangementet, hvor mange af de lokale beboere langs hastighedsprøverne allerede er i gang med at

planlægge grillparty m.v. i forbindelse med rallyet,” fortæller løbskoordinator, Hans-Jørn Søgaard Andersen.

Der er lagt op til, at BirchGM Rally Silkeborg kommer til at bestå af ca. 50 km rigtigt spændende prøvekilometer, fordelt på fem prøver, hvoraf den ene er den kringlede og teknisk svære prøve på Søvej i Silkeborg.

”En af de mest garvede inden for dansk rally, Freddy Pedersen, var forleden ude og køre rallyprøverne igennem, og han udtrykker stor begejstring for prøverne, der både er krævende og varierende,” siger Hans-Jørn Søgaard Andersen.

Da løbet er tællende til DM for historiske biler, samt DM i minirally, forventer arrangørerne omkring 60

deltagere. Og netop det store deltagerantal gør, at pladsen på Søvej og de skønne omgivelser ved Rådhuset i Silkeborg simpelthen er for små. Rallycentrum for rallykørerne er derfor i år lagt til Grauballe Forum lige øst for Silkeborg, hvor den lokale idrætsforening, samt bestyrelsen i Grauballe Forum, bakker op omkring arrangementet.

”Nogle af bestyrelsesmedlemmerne har givet udtryk for, at det er en kæmpeopgave, men samtidig også en stor chance for at få sat Grauballe på det ’danske’ verdenskort med sådan et arrangement. Også Silkeborg Kommune har været rigtig positiv indstillet overfor arrangørerne fra Kjellerup og Omegns Motorklub,” siger Hans-Jørn Søgaard Andersen, der også har mærket stor lokal opbakning på andre områder. ”Bygge- og investeringsselskabet BirchGM er hovedsponsor og gør det sammen med en række lokale sponsorer muligt at afvikle rallyet på et rigtig godt og solidt grundlag.”

Nu forestår opgaven med at få søgt de nødvendige tilladelser hos politi og kommunale myndigheder, så det hele er klar til den 27. august.



BIRCHGM RALLY SILKEBORG

BirchGM Rally Silkeborg er et rally for historiske rallybiler, som afvikles den 27. august. Løbet får base i Grauballe nord for Silkeborg, og alle hastighedsprøver vil blive afviklet i områderne omkring den midtjyske by. Løbet tæller til DM i historisk rally og DM i minirally.

Nærmere info:

www.rallysilkeborg.dk

Løbskoordinator

Hans-Jørn Søgaard Andersen

Telefon 20 21 99 96

info@seagaard.com

BirchGM Rally Silkeborg tæller til DM i rally for de historiske biler – en titel, som Flemming Hansen/Palle Gustafsen tidligere har vundet i deres Ford Escort.



En udbredt myte...

Af Steen Winther-Petersen

I Weekendavisen, der jo er en troværdig avis, var der den 4. maj en artikel om Folkevognens 80 års jubilæum. I den forbindelse blev også anlæg af de tyske motorveje – "Autobahnerne" – inddraget i artiklen. Den meget udbredte opfattelse, at Adolf Hitler er ophavsmanden til de tyske motorveje, blev også gengivet.

Det er forkert; jeg blev så også selv bibragt den forkerte opfattelse af min i øvrigt om tyske forhold meget vidende far, under bilrejser i Tyskland i 1950'erne, og det var først i 2008, at to af hinanden uafhængige tidsskrifter, nemlig Spiegel Special, nr. 1, 2008 og Oldtimermarkt nr. 7, 2008, bragte artikler om det tyske motorvejsbyggeri, og dermed bragte mig ud af vildfarelsen.

Hvorfor er det så vigtigt at bringe et indlæg om? Fordi Weekendavisens artikel cementerer en af nazitidens bedste propagandaløgne, nemlig at Hitler gjorde noget godt for fremkommeligheden og igennem anlægsarbejderne også var med til at afskaffe arbejdsløsheden i Tyskland i mellemkrigsårene.

Faktum er, dels at en stor del af ar-

bejderne var tvangsudskrevne, dels fra KZ-lejrene, dels at det kun var ca. 10-15% af de arbejdsløse, der derigennem fik et arbejde; allerede langt tidligere var der planer om tyske motorveje og flere forretningskonsortier fik af Weimarrepublikken tilladelse at arbejde med løsninger. Så tidligt som i 1926 blev en idé, omfattende en motorvej fra Lübeck til Genova, forelagt. Det mest kendte konsortie blev "HaFraBa" ("Hamburg - Frankfurt - Basel"). Det var også drivkraften bag konsortiet, ing. Robert Otzen, der gav vejnettet navn, nemlig "Autobahn". Indtil da havde det heddet "Nur-Autostrasse".

Som et kuriosum kan nævnes, at det stykke motorvej vi kender fra Berlin til Potsdam – den gamle vædeløbsstrækning "AVUS" – med den fascinerende forfaldne tribune mellem vognbanerne – blev anbefalet anlagt så tidligt som under Kejser Wilhelm, altså før 1. verdenskrig. Det er også en sejlivet opfattelse, at motorvejene blev skabt af Hitler for at tyske tropper kunne flyttes hurtigt. I virkeligheden var den tyske generalstab bange for, at motorvejene kunne bruges af Tysklands fjender til at erobre Tyskland hurtigt, og var

derfor imod anlæggelsen. Generalerne foretrak fortsat at sende tropper med tog!

Det første stykke Autobahn åbnes i øvrigt ved Køln i 1932 – altså året før Hitlers magtovertagelse – af Kølns overborgmester, den senere kansler Konrad Adenauer. Da Hitler kommer til magten i 1933 nedgraderer han strækningen til en alm. landevej, fordi nazisterne på det tidspunkt – men altså først efter at Hitler er blevet rigskansler – har besluttet sig for at skabe en myte om Hitler som den der etablerer det vejnät, og derigennem fjerner arbejdsløsheden. Et propagandafoto viser Hitler tage det første spadestik. Det har sin baggrund i, at den nazistiske propagandamaskine så en mulighed for at promovere Hitler som altings fader, og man må siges det lykkedes; indtil dato har myten fastholdt sit greb i os. Men det bliver det jo ikke rigtigere af!

Dette indlæg er skrevet med udgangspunkt i artikler i de pågældende tysksprogede magasiner, hvis artikler mere udførligt beskriver tilblivelsen; det er i min verden spændende læsning.



Gamle fotos

Tour de l'Europe avec Geneviève?

Fra Michael Deichmann har vi modtaget billederne af en højt dekoreret Ford T. Billederne er fundet på Facebook, lagt op af Kirsten Kolbech i fb-gruppen "Gamle København". Det er billeder hun har fundet i sin bedstefars gemmer, og de er angiveligt taget i 1955.

Som Michael skriver, så giver de en god idé om baggrunden for en gammel paragraf i DVKS vedtægter om "latterlige påskrifter".

Bilen er en Ford T Centerdoor fra 1921m opgraderet med 4,5x21" hjul, men hvem kender historien? Bilen har Holbæk/Odsherred-nummer, men er fotograferet i Studiestræde i København, ved Studenterforeningen. Og så ser det jo ud til, at bilen hedder Geneviève og har været det meste af Europa rundt. Ruten på 6302 km ses på venstre dør.

Hvem ved hvad det her gik ud på? Vi hører meget gerne!

Citroën 10hp A

Leif Gr. Thomsen har sendt de 4 meget fine billeder af en meget gammel Citroën, model A. Billederne er lånt af Søren Lange, der bor i Hejlsminde. Søren fortæller, at Citroënen tilhørte hans bedstefar, Richard Lange, der boede i rudkøbing. Han ses med blød hat på billedet nederst til højre, siddende på bagsædet. Herren der bl.a. ses på det øverste billede, hvor han står med en luftpumpe, er Sørens far, Ejnar Lange.

Billederne er efter beklædningen at dømme taget i begyndelsen af 30'erne. Bilen er forsynet med et ekstra, indstilleligt vindspejl til bagsædet – et meget almindelig tilbehør til datidens åbne touringvogne.

Det lille billede fra skoven må være det ældste – for her er bilens forruderamme tydeligvis forniklet; den er sortmalet på de øvrige billeder.

Præcis denne model var den allerførste, da André Citroën startede bilproduktion i maj 1919. Der blev lavet flere karrosserivarianter, men den åbne "Torpédo" er langt den mest almindelige. Model A kendes nemt fra de senere på motorhjælmen (med tre gæller), der skråner nedad mod forenden. I slutningen af





1920 afløstes den af model B2, og i 1922 suppleredes modeludvalget med den lille 5hp, type C.

De tidlige Citroëner var både stabile og driftsikre, og meget økonomiske i både anskaffelse og drift. Citroën 10hp model A var Europas første samlebåndsproducerede bil og det er bemærkelsesværdigt, at de første vogne blev leveret i Danmark allerede i sommeren 1919.

Bilen her er monteret med de såkaldte "ballondæk", noget der var nyt i løbet af 20'erne, i stedet for de tidligere smalle og meget hårdtpumpede dæk, som bl.a. Citroën A var født med. De store blødere dæk gav en langt bedre vejkontakt og komfort. På nogle af dæksiderne kan læses: Michelin Cable Confort.

Fine billeder – og chic'e attituder!

jmn.





1914



*Den første store gæst og her
ansat en Del Frugt, men alle
betimen der ingen stor Frugt
i det, dog er det en
Pæren. Høsten er velkommen*

Postkort – datidens Facebook

Jeg hedder Knud William Strand er 40 år har to børn.

Jeg er bosiddende i Frankrig.

Jeg elsker historie og slægtsforskning og gamle biler.

Under min slægtsforskning, der gik lidt ud over det sædvanlige, faldt jeg over et postkort af min tipoldefar. Dette kort var scannet af en fantastiske postkortsamler ved navn Frank Miller, og det er herfra disse billeder stammer.

Først har vi Georg, der stolt viser sin nye forretning frem til sin bror Viggo, senere sender Viggo billeder af sin nye motorcykel. Den lille dreng på billedet hed Arne Carstensen, og han døde desværre som 18 årig under et u-bådsangreb i starten af Anden Verdenskrig.

I mellemtiden blev det til børne billeder, ferie billeder, osv., og da familien bliver større, bliver motorcyklen skiftet ud med en familievenlig Renault.

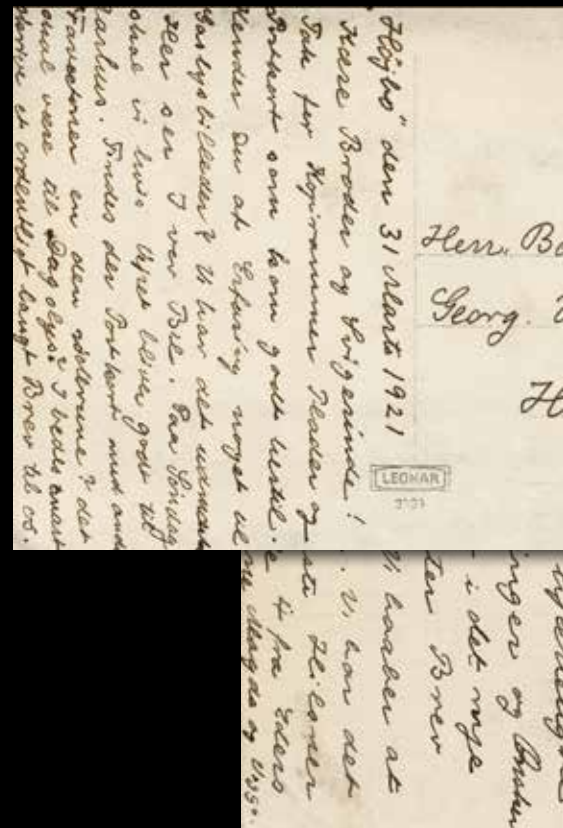
Så snart 100 år senere er der intet nyt. Vi sender stadig billeder af os

selv og vores nærmeste, inklusive vores motorkøretøjer.

Til dem af jer der har kigget lidt nærmere på billederne, vil i bemærke at motorcyklen og bilen har samme nummerplade. Efter at have talt med JMN har jeg lært, at i gamle dage når man fik ny bil, blev nummeret fra den gamle gerne ført videre. Men selv for ham var det første gang han havde set et nummer gå fra en motorcykel og videre til en bil.

Med disse nye oplysninger har jeg nu en forespørgsel som måske vil kunne hjælpe mig med at "finde" min farfars gamle biler. Hvis nogen ligger inde med postkort fra tiden 1930 til 1950 af en eller flere amerikanske luksusbiler sendt af en Grosserer Strand, Børge Strand eller Knud Strand, (alle sammen samme person, nemlig min farfar), så ville det kunne hjælpe mig at spore disse fantastiske Packard'er, Cadillac, Chevrolet'er, osv. som min farfar ejede.

Med venlig hilsen
Knud Strand





Renault ved Røddel ved Holbæk 1921.



skæbnede Fliserne til Zelen,
 Ole Jørgen og de fra Zelen bygget
 Come, dragde, og Uggø.



og handler
 G. V. Carstensen
 Holbæk.

Herr Boghandler
 Georg V. Carstensen
 Holbæk.



Her er Renault-billedet i en digitalt restaureret udgave...



Fiat 2300S Coupé

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

Fiat's bilproduktion går tilbage til omkring år 1900. Som Italiens store nationale bilkoncern og én af Europas absolut største bilproducenter, har Fiat været karakteriseret ved en enorm bredde i produkterne, med alle slags biler til både rig og fattig, lastbiler, traktorer, jernbanegrej, undervandsbåde og maskiner. Desuden er det nok de færreste bilmærker, der i samme omfang som Fiat har haft licensproduktion over stort set hele verden.

Fiat associeres med begrebet storindustri, og det er jo nok grunden til, at navnet ikke har den store klang af prestige – i modsætning til flere af de andre italienske bilmærker, der gennem tiderne har været både inde og ude af Fiat-koncernen: Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Ferrari. Men verden er ikke sort og hvid. Alfa Romeo har f.eks. haft en stor produktion af last- og varebiler – og Fiat har

gennem tiderne lavet fantastiske sports- og racervogne. Samme "fuldblod", samme byggekvalitet, ofte samme komponenter og samme underleverandører, inklusive de bedste italienske designhuse som f.eks. Pininfarina.

Fiat 2300 Coupéen er i alle henseender hvad man vil kalde en rigtig GT-vogn (nogen ville nok bruge ordet fuldblod, men nu er det jo ikke avlsdyr vi snakker om). Da Europa i løbet af halvtredserne have fået dækket det mest akutte behov for transport (læs: mindre biler), kom der større og mere luksuriøse biler på markedet, og der blev efterhånden åbnet for biler i den rigtig dyre ende. Fiat havde lanceret 1800- og 2100-modellerne, og på biludstillingen i Torino præsenterede Fiat en prototype-coupé, baseret på Fiat 2100, og designet hos Ghia under ledelse af Sergio Sartorelli. Det si-

ges, at designeren Tom Tjaarda var involveret i projektet. Om det passer kan man muligvis læse sig til et andet sted, men det er i hvert fald rigtigt, at Tjaarda var ansat hos Ghia på dét tidspunkt (indtil oktober 1960). Han er bl.a. kendt for genstregerne Ferrari 330GT og senere Mercedes 230SL og Fiat 124 Spider.

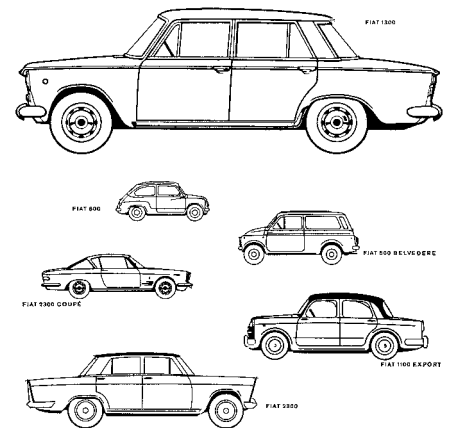
Interessen for prototypen var så stor at Fiat besluttede at bilen skulle i produktion. Dermed blev den direkte forløber for 2300S Coupé, der præsenteredes på biludstillingen i Genève i 1961. I alt ca. 3.500 Fiat 2300 Coupé blev fremstillet frem til og med 1968. Det vurderes af den internationalt anerkendte specialist Rainer Schön, at omkring 500 biler stadig eksisterer. Heraf er ca. halvdelen restaureringsprojekter, som afventer istandsættelse, eller i værste fald skrotning.



Personvognudgaven, Fiat 2300 Berlina, som dannede grundlag for Coupéen. En stor luksusbil. Alligevel kostede den langt under det halve af coupéen. (Wikimedia).



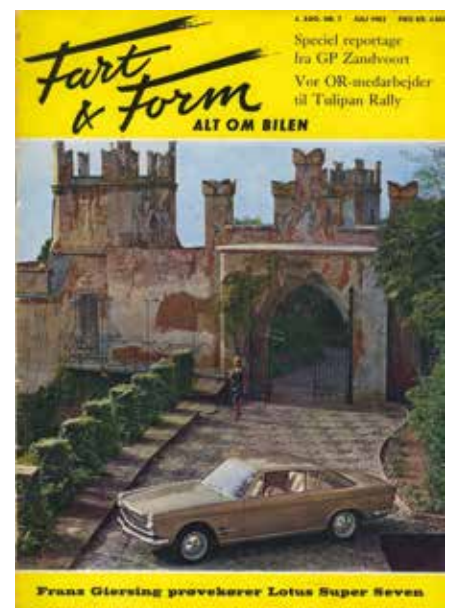
Prototypen fra 1960, som blev udstillet i Torino. (Billeder fra www.karmannghia.it). Det er ikke til at få øje på ændringer på produktionsmodellen, som ses nedenfor.



KØR FIAT

SE ALLE DE DEJLIGE FIAT MODELLER PÅ STAND NR. 12 I FORUM

Fiat-annonce fra Forum udstillingskataloget 1962. Vidt forskellige biler, og så vises der kun en lille del af Fiats enorme modeludvalg.



Fiat 2300 Coupé fik megen omtale i den danske motorpresse i 1962. Her pryder den forsiden af bladet *Fart & Form*.



Danmark

Kun tre stk. Fiat 2300 Coupé vides at være importeret til Danmark; alle af Fiat-forhandler Borch-Christensen i Herlev. Det lave antal har givetvis sin forklaring i prisen: I Årets Bil Revy 1962 er prisen angivet til 60.031,- kr. – og året efter 83.042,- kr. Til sammenligning kostede den almindelige Fiat 2300 Berlina 33.925,- kr. og en Jaguar Type "E" 81.078,- kr.

Jens Ole Petersens bil har stelnummer 121244 og er den første af de tre importerede. Den er forresten også den eneste, der stadig er her; de to andre vender vi straks tilbage til. Bilen blev indregistreret den 23. februar 1964 som Son Borch-Christensens egen direktionsvogn. Lige som nu var den rød, men Borch-Chri-

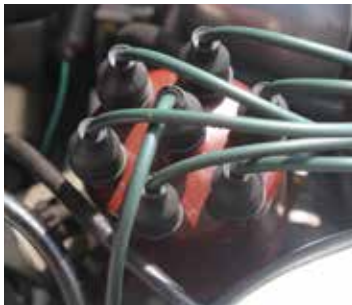
stensen syntes ikke at den så tilstrækkeligt eksklusiv ud, så meget hurtigt fik han den lakeret guldmetalfarvet. Senere kommer den til Fiat-forhandler Henning Jespersen i Roskilde og bliver sølvfarvet. Det har givet anledning til en del forvirring, for de to andre danske biler var netop hhv. guld- og sølvfarvede.

I midten af 70'erne havnede bilen hos Arne Riis Biler på Åboulevard i København. Arne Riis havde den med registreringsnummer CJ 63.373 frem til slutningen af 1979, hvor glansen nok var gået lidt af den, hvorefter den blev afmeldt.

Omkring 1980 solgte Arne Riis bilen til Elmo Larsen i Snoldelev. Han ville sætte den i stand, men af helbredsmæssige årsager blev det ikke til

noget, og bilen gik videre til en Fiat-entusiast, Peter Vittrup, i 1996. Her begyndte en stor restaurering og i 1998 blev bilen igen malet rød hos Nordkystens Autolakering i Græsted. Men færdig blev den ikke.

Jens Ole købte bilen i april 2013 og har siden færdiggjort restaureringen sammen med John Andersen, Classic Motor Cars i Vanløse. Bilen blev klar i april i år, og som Jens Ole siger, så har der været mange udfordringer: 60 firmaer og 21 privatpersoner over hele verden har bidraget med reservedele og renoveringsarbejde. Som man kan se på billederne, så er resultatet meget smukt. Alt er i perfekt stand, men ikke nødvendigvis som nyt – bilen har 54 år bag sig, og målet har ikke været at tage historien fra den.



Der mangler lige 6 cylindre og en strømfordeler, men ellers kunne det perfekt restaurerede motorrum ligne noget i en Ferrari. Læg mærke til de to store bremseforstærkere – én i hver side.

Data

Fiat 2300S Coupé 1964 121244

Bilen er en serie 1B, produceret fra januar 1963 til februar 1965.

Farve: Fiat Rosso. Interiør: Cortecchia.

Motor: 6-cyl. række, 2279 ccm, 78x79,5mm. Kompression: 9,5:1

Karburatorer: 2 stk. dobbelte Weber type DCOE 38.

Effekt: 136 hk v. 5600 omdr., moment: 190Nm v. 4000 omdr.

4-trins gearkasse, baghjulstræk.

Selvbærende karrosseri, uafhængig forhjulsophængning med triangelarme og torsionsfjedre. Stiv bagaksel og bladfjedre bagi. Krængningsdæmpere for og bag.

Skivebremser for og bag (2 kredse), to servobremseforstærkere. Styretøj med rulle og snekke.

Egenvægt 1230 kg. Længde: 462 cm. Bredde: 163 cm. 0-100 km/t: 10.8 sek.

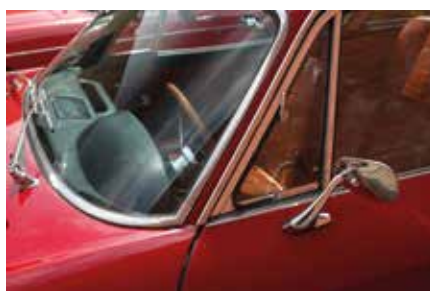
Specielt for 2300S:

2 karburatorer, Abarth alu-bundkar med køleribber, større ventiler med kraftigere fjedre, skarpere knastaksel, særlig bearbejdning af stempler, plejstænger og kanalerne i motorblokken.

Ekstraudstyr:

Lædersæder, justerbart ryglæn, Becker Europa radio, motorantenne og Abarth-udstødning.





Høj finish og fine, gennemførte detaljer fra de "rigtige" underleverandører...





Alt det bedste på italiensk.



En tekst...

Ingen tvivl om at skribenten, der leverede beskrivelsen af Fiat 2300 Coupéen til Årets Bilrevy 1962 var yderst begejstret for bilen! Så begejstret, at præcis den samme tekst blev gentaget i 1963-udgaven. Her kan vi glæde os over vort modersmål i en særlig afart, for over 50 år siden...

”Med Fiat 2300 Coupé bevæger vi os nu ud af hverdagen og ind i drømmeland, hvori biler af en næsten uvirkelig dejlighed kommer til syne. Den super-elegante 6-cylindrede Fiat Coupé på 2300-basis er rosinen i pølseenden inden for Fiat-fabrikkernes stolte produktionsprogram. Bygget så smukt, at den ganske deler skønhed og ynde med Ferraris og Maseratis allerdejlige vogn-typer, har man her en vogn, hvis tekniske lay-out må antages (udfra sin standard-herkomst og sine talrige fælles komponenter med den normale 2300 sedan) at være køretøjet for den sportsglade familiefader, som gerne vil have sin familie ombord uden dog at være til sinds at ofte kørepræstationer eller karrosseri-mæssig smartness af den grund. Den store Fiat Coupé er en sjældenhed på danske veje, men som eksempel på noget af det smukkeste biltøj, der fremstilles i den gamle verden, kan man glæde sig over, at det også gælder for denne pragtfulde coupé, som indvendig er ”full-size”, at den helt har bevaret sit klassiske snit uden gehæng eller modepynt af nogen art. Den virker ved sin rationelle linieharmonisk og sin fundamentale koncentration om landevejsfar-tøjets primære opgaver.”



Et lille PS...

Omkring 1980 havde jeg min næsten daglige gang hos en Autoop- hugger på Utterslev Torv i Køben- havns Nordvestkvarter. Foruden to stk. mørkeblå Fiat 2300 Berlinaer holdt der gennem længere tid en 2300 Coupé, som jeg husker som guldfarvet. Noget træt, men komplet med Ghia-emblemer og det hele. At bilen skulle være udenlansk er usandsynligt, og det store spørgs- mål er om den var én af de to, der er beskrevet her på siderne, eller om det var en helt fjerde bil. Det er langt fra sikkert, at den blev kørt til skrot; den kan ligesågodt være ble- vet solgt. Tøv ikke med at kontakte redaktionen, hvis du ved noget!

Til sidst skal vi ikke glemme at næv- ne, at der i juli/augustnummeret af FDMs Motor Classic er en meget fin artikel om Jens Oles bil, skrevet af Peter Clausen.

De to andre

Fiat 2300S Coupé (serie 2) Stelnummer 153255

Den første ejer boede i eller udenfor Odense. Bilen var sølvgrå og med- virkede i filmen "Slap af, Frede" fra 1966. I slutningen af 70'erne blev den stillet væk, og i 1982 solgt til en dansk bilentusiast, der udfør- te en del pladearbejde med pane- ler fremstillet i hånden, da man ikke kunne købe færdige pladedele. I midten af 80'erne kom den til Nord- tyskland og senere igen til Fulda. I 1994 blev den købt af den sidst kendte ejer og bragt til Holland.



Billede fra filmen Slap af, Frede. (www.imcdb.org).



Dugfriske fotos af den guldfarvede bil, kendt som Darvilles. Serie 2-modellen kendes bl.a. på de ekstra kromlister på siden. (Fotos fra Felix Geffe).

Fiat 2300S Coupé (serie 2) Stelnummer 181328

Oprindeligt solgt til jazz-basunist og chokolade-grosserer John Darville i 1965, der beholdt bilen frem til sin død i 2005. Han begyndte sin musikkarriere i 16-års alderen og blev en vigtig del af den danske jazz-scene i mere end 60 år. Han spillede bl.a. med Arnvid Meyers Orkester fra 1960 og fra 1982 med sin egen swinggruppe Chocolate Dandies. Flere danske FIAT-entusiaster blev tilbudt bilen efter John Darville's død; men det endte med at Palle Murmann, Daytona-Cars, solgte bilen til Niels Roest. I 2007 var bilen til salg på Fredericia-messen, hvor den nuværende ejer, arkitekt Felix Geffe, Berlin købte den. I 2014 gennemgik bilen en større mekanisk reovering udført af Fiat, Berliner Meilenwerk.

Fiat – Borch-Christensen

Tekst: Jens Ole Petersen

Alf Borch-Christensen blev født i 1909 og var vokset op under beskedne kår i Østjylland. Han giftede sig med Elna, der var datter af en driftig byherre, som bl.a. havde succes med at bygge kirker i USA. Efter at være vendt hjem til Danmark byggede han en stor ejendom i Lyngby og et stort ejendomskompleks på Ordrup Jagtvej. Efter hans død arvede Elna en større formue, der var med til at skabe det økonomiske grundlag for Borch-Christensens automobilhandel i København.

Under krigen (1940-45) stod en masse biler klodset op, som Alf opkøbte, da de var værdiløse på det tidspunkt. Efter krigen, da der igen kunne købes dæk, var bilerne igen blevet værdifulde, og via Elna's cocktailparties blev der skabt en masse kontakter til hovedsageligt ambassadører, der købte disse istandsatte biler til en noget højere pris end Alf's indkøbspris.

I starten af 1960'erne overtog Alf's søn Son Borch-Christensen gradvist firmaet. Med 3 afdelinger fordelt på Gl. Kalkbrænderivej, Vester Farimagsgade og ikke mindst den eksklusive adresse på Esplanaden, var

der tale om en driftig og succesrig automobilforretning.

Men Alf ønskede at udvikle forretningen yderligere med inspiration fra det store udland. Derfor sendte han i slutningen af 1964 Son til USA, hvor han skulle studere de nyeste tiltag inden for salg af biler. Som den stolte far Alf var, indrykkede han i 1965 ved Sons hjemkomst en helsidesannonce i Berlingske Tidende for at fortælle om, hvad hans søn havde lært af besøget i Amerika.

Sideløbende var Son en succesfuld racerfører, der i standardklassen 0-1000 ccm i 1967 blev Danmarks-mester i sin FIAT Abarth 1000, og i 1969 blev han årets motorsportsmand på 4 hjul i en FIAT 124 Coupe.

I slutningen af 1960'erne blev det af økonomiske grunde nødvendigt at flytte til Glostrup, Tåstrup og senere Herlev. I 1976 dør Alf og datteren Sif indtræder i firmaet sammen med sine brødre Son og Tem Borch-Christensen. Son dør i slutningen af 1999. Herefter afvikles firmaet gradvist og i 2001 lukkes den sidste afdeling af firmaet på Marielundvej i Herlev.



TRIUMPH

– fra tricykel til TR8 og Acclaim

Af Jens Ørvad

Historie

Selv om den sidste Standard-bil forlod samlebåndet i 1963, betød det ikke at Standard Motor Co., senere Standard-Triumph International, ophørte som bilproducent. Standard havde i slutningen af 1944 købt resterne af The Triumph Company, der også lå i Coventry, men hvis fabriksanlæg næsten blev udslettet under de voldsomme tyske bombardementer af byen i november 1940.

Triumph havde siden 1923 bygget mange sportslige og velkørende biler, men kom i slutningen af trediverne i økonomiske vanskeligheder og fik nye ejere, som på det tidspunkt ikke var interesseret i bilproduktion, men Triumph-firmaet var meget ældre. Firmaet var grundlagt af Sigfried Bettmann (1863) fra Tyskland, som kom til England i november 1884. I

bogen "Triumph Cars – the complete story" gives en meget interessant beskrivelse af Bettmann.

Bettmann var en veluddannet ung mand og talte foruden sit modersmål, tysk, også fransk og engelsk. Det var derfor ikke svært for ham at få et job i London, som førte til, at han efter seks måneder kom til at arbejde i en amerikansk symaskinefabriks London-kontor. Bettmann fandt dog snart ud af, at han hellere ville være selvstændig og begyndte så at arbejde som agent for tyske fabrikker.

Det viste sig meget hurtigt, at det var symaskinerne, der var muligheder i, men der var et andet forbrugsgode på vej ind på markedet, nemlig cykler. Bettmann var derfor ikke sen til at få en aftale med en cykelfabrik

Eftersom The Triumph Co. i 1945 blev en del af Standard Motor Company i Coventry, vil en beretning om Standard (Veteran Tidende (469,470,471) ikke være komplet uden en orientering om Triumph. Her følger 1. del.

i Birmingham om leverance af cykler både til hjemmemarkedet og til eksport. Desuden havde Triumph egen produktion i Nürnberg.

Bettmann mente imidlertid ikke, at "Bettmann" var et godt navn til cykler og han ønskede i stedet et mere velklingende navn, som kunne forstås og udtales på de fleste europæiske sprog. Han valgte derfor navnet TRIUMPH.

Kort fortalt begyndte Bettmann efterhånden selv at producere sine cykler i de fabriksbygninger, han havde købt i Coventry, og allerede i 1903 præsenterede han sit første motorkøretøj: den 3-hjulede Triumph Tricar. Den blev i 1905 fulgt af den første Triumph motorcykel, en 3 hk-model.



Fornemt Triumph Roadster-besøg ved Nordisk Diesels nye hovedkvarter i Borgmester Christiansens Gade, København SV, ca. 1948-49, hvor den modtages af (fra venstre) salgsschef Niels Christensen (senere ejer af Volvo Vanløse) og direktør Jens Yde, Nordisk Diesel. Føreren/ejeren er desværre ukendt.

Bettmann blev en kendt person i Coventry og var borgmester i Coventry i perioden 1913-14. Straks efter krigsudbruddet i 1914 blev Bettmann kontaktet af det britiske krigsministerium, som bad om at få leveret 100 motorcykler, som skulle sendes til tropperne i Frankrig. Motorcyklerne blev leveret som aftalt, og samarbejdet med krigsministeriet førte til, at Triumph fra 1914 nåede til 1918 nåede at levere ca. 30.000 motorcykler (550 cc.) til de allierede styrker, der kæmpede på det europæiske fastland. Triumphs økonomi var dermed sikret for en tid, og Bettmann begyndte derfor at undersøge mulighederne at starte en bilproduktion. Det menes at Triumph allerede i 1919 havde fået bygget en 2 ltr. prototype.

De første Triumph-biler

Det blev imidlertid det lille Dawson-firma, som kom til at danne grundlaget for Triumphs bilproduktion. Dawson var grundlagt i 1919 og producerede sportslig bil med en 1795 cc. topventilet motor med overliggende knastaksel, altså en på den tid avanceret motor. Desværre for Dawson blev bilen for dyr, og i 1921 blev der kun produceret 65 biler.

Triumph ønskede dog ikke at bruge Dawson-motoren men fik i stedet sin egen motor på 1393 cc., som blev konstrueret af den kendte motor-konstruktør, Harry Ricardo. Den nye Triumph bil med modelbetegnelsen 10/20 var klar til salg i april 1923. Den blev hurtig kendt som en pålidelig bil med præstationer over gennemsnittet, og grundlagde dermed Triumphs dengang gode renommé.

Under ledelse af Claude Vivian Holbrook byggede Triumph op gennem tyverne og trediverne en række biler med et ret sportsligt tilsnit og ofte med tekniske nyskabelser. F.eks. var Triumph i 1925 den første engelske fabrik, som leverede sine biler med hydrauliske bremses som standardudstyr. Det kan også nævnes, at Triumph i 1927 præsenterede en konkurrent til Austin Seven, nemlig en Triumph Super Seven. På motorsiden hentede Triumph fra starten assistance hos motorspecialisten Harry Ricardo, men senere samarbejdede man også med Coventry Climax, som enten leverede færdige motorer eller forsynede Triumph med konstruktioner, som man selv kunne producere. Indmaden til gearkassen blev købt hos Austin.

Satsningen på modeller med sportsligt tilsnit blev yderligere forstærket efter 1933, hvor Donald Healey blev ansat i firmaet og snart blev teknisk direktør. Healey var allerede på det tidspunkt en kendt rallykører og blev senere en højt respekteret bilkonstruktør.

Healey gik straks i gang med at udvikle rally-versioner af de eksisterende Triumph-modeller som f.eks. Gloria-modellen, men den Triumph, som først og fremmest er knyttet til Healeys Triumph-æra, er Triumph Dolomite Straight Eight, som kun blev bygget i tre eksemplarer. Det blev ofte sagt, at den var en plagiat af Alfa Romeos berømte 8C 2300 model, men det har senere vist, at sig Alfa Romeo faktisk bistod Healey i konstruktionsarbejdet med Dolomite, som var forsynet med en 8-cylindret rækkemotor med turbolader og med to overliggende knastakslar. Motoren ydede 120 hk., som gav bilen en tophastighed på 177 km/t. Momentet blev overført gennem en Wilson preselector-gearkasse fra Armstrong-Siddeley.

Healeys ambition var først og fremmest at skabe en sikker Monte Carlo-vinder, og hans ønske var naturligvis at gentage sin sejr i rallyet fra 1931. Denne gang (i 1935) startede Healey i Dolomite'n fra Umeå i Sverige, hvorfra turen fortsatte med fær-

ge til Danmark. Healey fortalte selv senere, at han i Danmark fik beskedigt forpartiet på Dolomiten ved et sammenstød med et tog. Hvad der i virkeligheden skete, var at Healey med Dolomiten i stærk tåge i Sydjylland i en ubevogtet jernbaneoverskæring kolliderede med et tog, og at Healey på mirakuløs vis overlevede uheldet uden alvorlige skader. Healeys landsmand, J.W. Whalley, kørte lige foran Healey men nåede at se lokomotivets lys i sidste øjeblik og undgik således at blive ramt.

Dolomiten overlevede til gengæld ikke. Healey og resterne af bilen tog hjem til England via Esbjerg-Harwich med DFDS. Det blev kun fremstillet tre eksemplarer af denne bil, men Healey stillede i 1936 til start fra Tallin i Estland i Monte Carlo-rallyet Dolomite, nu uden kompressor og med en cylindervolumen på 2,4 ltr. Healey gennemførte uden strafpoint og blev placeret som nummer otte.

Farvel til motorcykler

Selv om Triumph-bilfirmaet ikke havde de store vanskeligheder med at sælge sin produktion, var produktionsstallene for små i forhold til omkostningerne, og den gav konstant underskud. På den måde var det umuligt at oparbejde kapital til en udvidelse af produktionsapparatet og derved opnå et større salg og få et overskud. For at hjælpe på økonomien besluttede Triumphs ledelse derfor i 1936 at afhænde den succesfulde motorcykelafdeling. Den blev solgt til ejeren af Ariel motorcykelfabrikken, Jack Sangster, og ledelsen blev overdraget til Ariels chefkonstruktør og skaber af Ariels Square-four motor, Edvard Turner. Siegfried Bettmann blev formand for bestyrelsen!

Ariel og Triumph motorcykelfabrikkerne blev senere en del af Daimler/BSA-gruppen og Edvard Turner, som efterfølgende blev chef for hele gruppen, blev også manden bag Daimler SP 250 (Dart) sportsvognen med en 2,5 l. V-8 motor og med et chassis inspireret af Triumph TR2. Karrosseriet var af glasfiber.



Triumph Renown 1950. Slægtskabet med Standard Vanguard er godt skjult.



Triumph i vanskeligheder

I løbet af 1939 blev det tydeligt, at Triumph ikke kunne overleve som selvstændig bilproducent, og man undersøgte derfor mulighederne for en sammenlægning med andre bilproducenter i Coventry.

Disse forsøg gav ingen løsning, og Triumph måtte derpå gå i betalingsstandsning. Fabriksbygningerne blev overtaget af firmaet Thos. W. Ward, stålproducent og ingeniørfirma. Fra starten så det ud som om, Ward ville fortsætte med at producere biler. Ward overtog officielt Triumph d. 1. september 1939, altså samme dag som Nazi-Tyskland invaderede Polen.

Ward opgav herefter planen om bilproduktion og satsede i stedet på produktion af krigsmateriel, hvoraf produktion af flykarburatorer blev den vigtigste opgave.

I 1940 blev Coventry udsat for massive bombninger af det tyske Luftwaffe. En stor del af industribygningerne blev totalt ødelagt eller gjort uanvendelige i lang tid. I samme forbindelse blev Coventrys katedral, som lå midt i byen næsten totalt ødelagt. Det kan nævnes, at den nu er genopbygget på den måde, at der er bygget en ny katedral, hvor resterne af den gamle indgår som en del af komplekset. Ved genopbygningen deltog en større gruppe tyske studenter som frivillig og ulønnet arbejdskraft.

Triumph Motor Company (1945)

Standards energiske og målbevidste direktør, John Black, havde længe ønsket at bygge mere sportslige biler end Standarderne, som først og fremmest skulle kunne konkurrere

med SS/Jaguar-bilerne, hvor Standard i øvrigt var storleverandør af både motorer og chassiser.

Det, som efter bombningerne i 1940 var tilbage af Triumph-bilfirmaet, var faktisk kun navnet og nogle af medarbejderne, men John Black, Standards chef, købte i 1944 firmaet, dvs. rettighederne til navnet og resterne af de udbombede bygninger for £ 75.000, som han hurtigt tjente ind i ved at sælge bygningerne med grund igen. Det siges i øvrigt, at resterne af Triumph først blev tilbudt William Lyons (Jaguar), men Lyons var ikke interesseret.

Standard overtog ikke maskiner, reservedele eller andet inventar fra Triumph; til gengæld ansatte man Triumphs chefkonstruktør, Walter Belgrove, som den eneste medarbejder fra det gamle firma.

Selskabet blev registreret som et datterselskab af Standard ned navnet Triumph Motor Company.

Hvad ville John Black med Triumph-navnet? Black, dvs. Standard Motor Co. havde i flere år været leverandør af både motorer og andre komponenter til SS Cars (Jaguar), og Black havde et ønske om at gøre William Lyons kunstner efter med at fremstille en række sportslige biler, hvis konstruktion i stor udstrækning var baseret på anvendelse af komponenter, som allerede var i produktion og anvendtes i "almindelige" biler.

Black baserede derfor ikke sine nye efterkrigsmodeller på tidligere Triumph-kreationer, men besluttede sig i stedet for at bygge to helt nye modeller: en roadster og en mellemstor saloon. Råvaresituationen i Storbritannien lige efter krigen i 1945 var meget vanskelig, specielt var der stor mangel på stål. Til gengæld var der ikke mangel på rørstål og aluminium.

Dikteret af råvaresituationen blev de to nye modeller derfor bygget på en chassisramme af rør. Rammerne var ens for de to modeller, bortset fra at rammen til roadsteren var kortere. Karrosserierne blev bygget på en ramme af asketræ, som blev beklædt med aluminium, som Standard folkene havde stor erfaring i at bearbejde som en følge af Standards flyproduktion i tiden 1940-45. Pladestål blev stort set kun anvendt til skærmene.

Som motor benyttede man den 1776 cc. topventilede motor, som tidligere blev leveret til SS (Jaguars) 1,5 model.

Roadsteren blev designet af de to tegnere, Frank Callaby og Arthur Ballard. Blacks indflydelse på designet begrænsede sig til, at han insisterede på, at bilen skulle have et "svigermor-bagsæde", altså et sæde under bagklappen, som kunne åbnes og anvendes efter behov. Den blev, så vidt vides, den sidste bil, som blev produceret med dette arrangement. Det er den "sportsvogn" som blev fast inventar i tv-serien "Bergerac", som foregik på øen Jersey.

Den kørte med registreringsnummer 1610J (Jersey) og den sidst anvendte havde chassis nr. TRA 339.

Efter at Bergerac-serien sluttede, blev denne Roadster solgt på auktion til fordel for nødlidende børn og indbragte £ 37.000. Efter at have haft 4-5 forskellige ejere, blev bilen i efteråret 2013 udbudt til salg på en auktion hos Bonhams i Harrogate til en forventet pris på £ 25-30.000. Hammerslaget lød dog kun på £ 20.000. Dette skyldes måske, at Bergerac alias John Nettles (senere Barnaby) ved lejligheder har udtalt sig meget negativt om 1610J.

Saloon-modellen skulle efter John Blacks ønske have en "razor edge" stil i lighed med de typiske, store engelske limousiner fra midt-trediveerne. Triumphs designer ønskede ikke at deltage i et sådant projekt og resultatet blev, at John Black måtte henvende sig til karosserifabrikken Mulliners of Birmingham. Mulliners kom med et forslag, Black kunne lide, og de fik derfor ordren på at bygge karrosserne til saloon-modellen.

De to modeller var produktionsklare i marts 1946 og blev præsenteret som Triumph 1800 Roadster og Triumph 1800 Town and Country Saloon. De fik begge en lunken mod-

tagelse, både pga. udseendet men ikke mindst pga. manglende motor-kraft. Det blev derfor besluttet fra 1949 at anvende den nye Standard Vanguards chassis og 2088 cc. motor i de to modeller.

Ændringerne hjalp lidt på afsætningen, især for Saloonen. I perioden 1946-1949 blev der produceret 4501 Roadstere. Saloonerne kom senere til at hedde Renown, og den fortsatte i produktion indtil 1954, og der blev produceret i alt 15.491 af dem i flere forskellige versioner.

Triumph Mayflower

I mellemtiden, i 1949, havde Standard-Triumph præsenteret en helt ny model, Triumph Mayflower saloon. Planen var at erobre det amerikanske marked med en bil med et helt unikt – og klassisk britisk – udseende i stil med Renown-modellen. Karosseriet var designet og produceret hos Mulliners, og Mayflower'en var den første Standard-Triumph-model med selv bærende karosseri.

Trods den korte akselafstand på 2134 mm. havde den god plads til 4 personer. De store glasflader og de tynde A- og B-stolper gav et godt udsyn. Den sideventilede 1247 cc. motor kom fra Standard 10, mens



Triumph Mayflower



Triumph Roadster prototype (TRX). Den kom aldrig i produktion, men det gjorde brochurerne til gengæld.

På det lille foto ses TRX fotograferet foran Standard-Triumph hovedkvarteret i Canley, Coventry.

bagakslen og gearkassen stammede fra Standard Vanguard.

Desværre for Triumph og John Black faldt Mayflower'en ikke i amerikanernes smag. Prisen kunne udover det særprægede design være en af årsagerne. Den kostede i USA 1.685 \$, hvilket var næsten 300 \$ mere end prisen på 6-cyl. Chevrolet Coupé. Heller ikke på de andre markeder imponerede salgshallene: I perioden 1950 til 1953 blev der kun solgt 34.990 eksemplarer, hvorefter Standard lod de nye modeller 8 og senere 10 være deres tilbud i markedssegmentet af små familiebiler. I USA blev Standard 10 solgt som Triumph Sedan. Der blev også fremstillet en Drophead Coupe (cabriolet) version, men det blev kun til 10 stk. i alt.

Triumph Sports

John Black havde også planer om en afløser for Triumph Roadster, og Walter Belgrove blev allerede i 1947 sat på opgaven at forme en ny Roadster. Den skulle, som forgængeren, være baseret på Vanguard-komponenter og med et karrosseri i fuld bredde og med moderne linier.

Bilen blev efter flere forsinkelser præsenteret på biludstillingerne i 1950. Efter Standard-Triumphs eget udsagn blev der afgivet tusindvis af bestillinger, men bilen, som senere blev kendt som TRX, kom aldrig

i produktion. Den var ellers meget omfattende udstyret efter datidens målestok: Hydraulisk betjent kalesche, forlygter som var dækket af lemme, som automatisk åbnedes, når lyset blev tændt. Sideruderne var også hydraulisk betjente, men John Black kom efterhånden i tvivl om, hvorvidt denne bil var den rigtige løsning.

Han havde bemærket den succes, som MG TD og TF-modellerne sammen med Jaguar XK 120 havde på det amerikanske marked og fandt, at der ville være muligheder i en sportsvogn, som kunne udfylde det store "hul", der var mellem MG'erne og Jaguaren. Konstruktionen skulle være simpel og med størst mulig anvendelse af komponenter, som allerede blev anvendt i andre Standard-Triumph-modeller.

Konstruktionsarbejdet med den nye model, som fik navnet 20 TS startede i begyndelsen af 1952 under ledelse af Ted Grinham i samarbejde med Harry Webster og Walter Belgrove. Standard havde et lager af flere hundrede chassisrammer fra Flying Standard Nine fra før krigen, som måske kunne anvendes, men det viste sig hurtigt, at de nødvendige ændringer af rammerne, bl.a. af forhjulsophænget, ville blive for kostbare.

Der blev derfor i stedet konstrueret en helt ny chassisramme, men dog stadig med udgangspunkt i Ni-

ne-rammen, og forhjulsophænget blev hentet fra Triumph Mayflower. Motoren blev som bekendt hentet fra Standard Vanguard. Den blev nu forsynet med to SU karburatorer og slagvolumen blev ændret til 1991 ccm. Dette kunne gøres uden de store problemer; man udskiftede blot de oprindelige, "våde" cylinderforinger med en diameter på 85 mm. Den større ydeevne, der fra starten var 75 hk ved 4300 omdr./m., udsatte de enkelte motordeler for en øget belastning, og det var derfor nødvendigt at ændre bl.a. smøre- og kølesystemerne.

Gearkassen var en ændret Vanguard-gearkasse, men nu med 4 gear (1. gear uden syncromesh) og med mulighed for eftermontering af Laycock overdrive. Bagakslen kom fra Mayfloweren, men stammede oprindeligt fra Vanguarden.

Standard-Triumph havde nu en ny sportsvogn – den der blev senere kendt som Triumph TR2 – næsten produktionsklar og man præsenterede den på 1952-udstillingen i Earls Court i London. Prøvekørsler umiddelbart efter udstillingen viste dog, at der var behov for mange ændringer på 20 TS-modellen (senere kaldet TR1). Bl.a. blev karrosseriets bagende kritiseret af både presse og publikum. Den mest synlige ændring blev derfor, at chassisrammen blev forlænget, hvilket gjorde det muligt at forlænge karrosseriet med



De første billeder af T20S, der i ændret form blev til TR2. Nederst på siden ses den ny - og Standard Triumphs første rigtige – sportsvogn, som blev præsenteret på Nordisk Diesels lokaludstillinger i 1954.



ca. 25 cm., og dermed skabe plads til reservehjulet i et separat aflukke under bagagerummet.

Det skal lige indskydes her, at Donald Healey havde fået samme tanke som Standards John Black, nemlig at udvikle en forholdsvis enkel og billig sportsvogn, som ville passe ind mellem MG og Jaguar sportsvogne, specielt på det amerikanske marked. Healeys bil blev kendt som Austin-Healey 100.

Triumph TR2 og TR3

Den forbedrede udgave af Triumph sportsvognen, som nu officielt hed TR2, blev præsenteret for publikum på biludstillingen i Geneve i marts 1953, hvor den fik en betydelig mere positiv modtagelse end førsteudgaven gjorde i London i 1952. Motoren i denne udgave ydede 80 hk.

Selv om den ny TR2 så ud som en sportsvogn, var John Black og de andre Standard-Triumph- ledere godt

klar over, at Triumph ikke mere havde et sportsvognsimage. På et tidligt tidspunkt i udviklingen af den nye sportsvogn havde John Black indledt et samarbejde med mand ved navn Ken Richardson, som tidligere havde været involveret i det tidligere britiske BRM Grand Prix (Formel 1) projekt. Richardson blev ansat hos Standard-Triumph som udviklingsingeniør med ansvar for 20 TS projektet. Black og Richardson var enige





Endnu et billede fra Nordisk Diesels lokaludstillinger i 1954. TR2'en bliver her "prøvekørt" af daværende handelsminister Lis Groes til stor glæde for direktør Jens Yde, der ses midt i billedet.



Ken Richardson ved rattet ved starten på rekordkørslerne på Jabbeke motorvejen i Belgien 1953. Det er formentlig Standard-Triumph chefen, Sir John Black, der ønsker Richardson "Good Luck".

om, at det ville være nødvendigt at bevise dens kvaliteter ved en række rekord- eller pålidelighedskørsler.

Det blev derefter besluttet at man ville foretage kørslerne i Belgien på Jabbeke hovedvejen (nu en del af det belgiske motorvejsnet). Kørslerne fandt sted om morgenen d. 20. maj 1953, og i den første kørsel var bilen i "sports trim", dvs. uden kofangere og frontruden, der var erstattet af en "aero" vindskærm. Baghjulene var indkapslede, ligesom hele vognbunden var afskærmet med en aluminiumsplade. Det samme var tilfældet med åbningen for passagererne (tonneau). Endelig var udvekslingsforholdene i gearkassen ændrede, og bilen var forsynet med overdrive. Den blev kørt af Ken Richardson.

I sport-trim var hastigheden over en kilometer 201,005 km/t. På en mile blev hastigheden 199.711 km/t. Herefter blev bilen ført tilbage til standard-trim med opslået kalesche og uden ekstra afskærmning. Her blev hastigheden på en kilometer 184.889 km/t med overdrive. Uden overdrive 175.353. På en mile blev hastighederne henholdsvis 183.807 km/t og 174.611 km/t.

Under Ken Richardsons ledelse som Competition Manager blev dette begyndelsen til en meget aktiv deltagelse i motorsport med TR2'eren, både i rallies og på bane (bl.a. Le Mans). Dermed var der åbnet for Triumphs aktive deltagelse i motorsport, som med få afbrydelser fortsatte helt op til TR7/8-tiden, men selv om salget af TR2 gik godt fra starten i 1953 viste det sig, at der snart blev behov for opdateret udgave, og efter et salg på 8628 stk.

TR2 blev TR3, præsenteret i efteråret 1955.

Den havde fra starten 95 hk., som senere blev øget til 100 hk. ved 5000 omdr./min., og fra oktober 1956 fik den som den første britiske standardproducerede bil med skivebremser. Hidtil havde skivebremser kun været benyttet på Jaguars D-type og på Lotus Eleven raceren.



I 1957 kom TR3A, som udvendigt fra kunne kendes på kølergitteret, som nu var i fuld bredde. Der var også forskellige forbedringer, hvoraf de ændrede forsæder var den mest mærkbare ændring. TR3A fortsatte i produktion indtil 1961 for det europæiske marked, medens man fortsat producerede en TR3B for det amerikanske marked.

Triumph Herald

Det havde for en tid været klart, at der var behov for en ny model med større komfort som rullevinduer som i en saloon, effektivt varme- og ventilationsanlæg og en tæt kaleche evt. suppleret med en fast eller aftagelig hardtop, men Walter Belgrove havde forladt Standard-Triumph i 1955, så det var nødvendigt at finde en anden designer.

Inden at Standard-Triumph-folkene for alvor begyndte på at skabe en TR3-efterfølger var der sket det, at Ferguson-traktorfabrikken i 1959 var blevet solgt til Massey-Ferguson. Der var nu penge i kassen, og de kunne nu koncentrere sig om den presserende opgave, det var at få udviklet et attraktivt modelprogram. En afløser for Standard 8- og 10-modellerne var klar, men det havde forinden vist sig, at Standard-Triumphs egen udviklingsafdeling ikke var i stand til at komme med acceptable forslag til en afløser for disse modeller.

Det andet problem var, at den karrosserifabrik, Fisher & Ludlow, som havde bygget karrosserierne til de små Standard'er, var blevet overtaget af BMC, hvor chefen, Leonard Lord, gjorde det klart for Standard-Triumph-folkene, at BMC ikke ønskede at levere karrosserier til nye Standard-Triumph-modeller. Den anden store karrosserifabrik, Pressed Steel, som leverede karrosserier til de fleste engelske bilfabrikker, havde så mange opgaver, at man ikke kunne påtage sig flere opgaver.

Designproblemet blev hurtigt løst. Standard-Triumph havde allerede gennem sit samarbejde med Vignale-studierne i Torino, f.eks. med Vignale-Vanguarderne, og derigen-



Triumph Herald 948 Coupé. Foto: www.triumph-herald.com/Wikimedia

nem lært den unge designer, Giovanni Michelotti at kende. Standard-Triumphs cheffingeniør, Harry Webster; havde stor tillid til Michelotti, så det var nærliggende, at han fik opgaven i september 1957 og allerede i december var den første prototype, en coupé-model, klar til præsentation på fabrikken i Coventry, hvor den straks blev godkendt. Senere fulgte saloon-, convertible- estate- og van-modeller.

Harry Webster var tidligt klar over, at der kunne blive problemer med at få leveret færdige karrosserier fra en selvstændig karrosserifabrik og bestemte derfor, at bilen skulle baseres på en chassisramme, hvorpå man kunne montere karrosseriet bestående af sektioner, som bund, torpedo og bagparti. Denne konstruktion var også medvirkende til, at bilen fik en frontsektion, hvor hele motorhjelmene incl. skærme, hjulkasser, frontpanel og kølergitter var en enhed, der kunne åbnes samlet, og dermed give fri adgang til motor og fortøj.

Den nye model, som blev den første volumenmodel, som fik Triumph-navnet. Modelbetegnelsen blev "Herald". Standard-Triumphs direktør

Alick Dick valgte navnet, som også var navnet på hans sejlbåd.

Selv om Herald'en var en ny model, indeholdt den mange dele fra de tidligere små modeller; motor på 948 cc. fra Standard 10, differentiale og gearkasse kom også fra denne model. Men der var også mange nyheder: Uafhængigt ophæng af alle fire hjul og tandstangsstyring.

På papiret så Herald'en meget lovende ud og den blev godt modtaget af publikum, men baghjulsophæng med pendulaksler blev kraftigt kritiseret af motorpressen. Desuden viste det sig, at den gamle Standard ikke gav tilfredsstillende motorkraft. Desværre vist det sig også hurtigt, at der var kvalitetsproblemer, samtidig med at bilen var for dyr.

Imidlertid skete der det, at Triumph der længe havde været på udkig efter en partner, og som bl.a. havde været i forhandlinger med Rootes og Rover uden resultat, i 1960 blev overtaget af Leyland Motors Ltd. og blev formentlig således reddet fra en konkurs. Triumph Herald blev dermed den sidste model, som Standard-Triumph præsenterede som selvstændig fabrik.



Triumph Renown på biludstillingen i Forum i 1950 – og i Nordisk Diesels udstilling til venstre for Tivolis hovedindgang. Her lå oprindeligt det gamle Apollo Teater, som blev delvist ødelagt ved en Schalburgtage-aktion d. 18. januar 1945. Facaden, der stadig var intakt, blev anvendt som facade til en udstillingsbygning, der nødtørftigt blev bygget på grunden, og som Nordisk Diesel overtog og benyttede som biludstilling.





Nordisk Diesels Demo-Mayflower. I baggrunden skimtes en af de tre Saab 92, der også kom til Danmark i 1950.

Triumph i Danmark

Det har indtil nu ikke været muligt at finde spor af en organiseret import og markedsføring af Triumph biler i Danmark før 1946. Man kan fristes til at tro, at hvis nogen i Danmark havde hørt om Triumph biler i trediverne, så var det relateret til én enkelt bil, nemlig Donald Healys Dolomite, som i Sønderjylland ramte et tog på vej til Monte Carlo.

Til gengæld dukkede mærket hurtigt op efter krigen, hvor Nordisk Diesel efter lidt problemer blev importør af Standard og Triumph og senere også af Ferguson traktoren, som blev produceret hos Standard Motor Co. Standard var som tidligere nævnt hurtigt efter krigens afslutning klar med to nye modeller, som man i det skjulte havde forberedt, medens krigen stadig var i gang. Det blev dog en meget beskedne eksport til Danmark i tiden op til 1950.

Thom Bang Pedersen har tidligere forsket i forløbet af importen af Triumph Roadsteren i perioden 1946-

50 og har i Bilhistorisk Tidsskrift 74/1983 og 66/1981 berettet om to danske Roadstere og det er sandsynligt, at der kun blev importeret 3 biler i denne periode. Det blev derfor Triumph Mayflower, der skulle blive den model, som skulle gøre Triumph-navnet kendt i Danmark, støttet af den store Triumph Renown, som var en opdateret Triumph 1800.

Trods en omfattende reklameaktivitet blevet det dog heller ikke til de store salgstal for Mayflower; der blev i 1952 solgt 66 stk. og i 1953 blev det til 109 stk.. Der kom kun een Renown til Danmark. Den blev vist på biludstillingen i Forum i 1950 og kostede ca. kr. 28.000. Den blev senere solgt til britiske ambassade i København. Prisen har nok været et problem, for til sammenligning kan nævnes, at en 6-cylindret Jaguar 2 ½ ltr, Mk V kostede kr. 27.940. Til gengæld blev solgt ca. 250 stk. TR2 og TR3 på grænseplader til udenlandske turister.



Et af de officielle pressfotos med passende baggrund

Vi præsenterer...



*Ønskebil
i den billige Prisklasse*

For- og bagside af Dansk Mayflower-brochure ca. 1950. Læderindtræk er standard, hvorimod kunstlæder er ekstraudstyr...



Særlige Specifikationer:

Triumph Mayflower's 2-Dørs Staalkaroseri rummer let 4 Personer. Vindspejl og Vinduer er af Triplex splintskikket Glas. Forsæderne kan flyttes frem og tilbage efter Ønske, og der er let og bekvem Adgang til Bagsædet. Vognen er udstyret med Læderindtræk, men kan efter Ønske leveres med Vynide Kunstlæder-Indtræk. Alle Instrumenter er anbragt centralt og letoverskueligt paa Instrumentbrættet, der ogsaa er forsynet med 2 store Handskerum. Der er Plads til Indbygning af Varmeapparat, Luftkonditioneringsanlæg og Radio, der kan leveres som Ekstraudstyr. Bagagerummet, der er særdeles rummeligt, er forsynet med automatisk virkende elektrisk Lys. Hængslerne paa Bagagerummets Klap er anbragt paa detses underste Kant saaledes, at Klappen om nødvendigt kan slaas ned og virke som Bagagebærer. Reservehjulet er anbragt under Bagagerummet. Der er i Triumph Mayflower rigelig trækfri Ventilation, ligesom der er Solskærme, indbyggede Forlygter, Parkeringslygter, Loftsbelysning, elektriske Vinduesviskere, Retningsvisere, der betjenes fra Rattet, solide, forromede Kofangere og to-tonet Horn.

Ret til Ændringer i Specifikationer forbeholdes.

MOTOR:

Type: Sideventilet
Cylinderantal: 4
Boring: 63 mm
Slaglængde: 100 mm
Slagvolumen: 1247 cm³
Max. HK: 38 HK v/4200 Omdr.
Kompressionsforhold: 6,7 : 1

KØLESYSTEM:

Vandcirkulationspumpe med Termostatregulering

GEARUDVEKSLING:

1. Gear: 3,54 : 1
2. Gear: 1,67 : 1
3. Gear: 1 : 1
- Bakgear: 4,11 : 1

Alle tre fremskubende Gear har synkroniseret Indgreb.

ELEKTRISK ANLÆG:

Fabrikat: Lucas
Spænding: 12 Volt
Batteriets Kapacitet: 38 Amp./T.

BREMSE:

Lockheed hydrauliske

SÆRLIGT:

Ratgear.
Uafhængig Forhjulsfjedring med Spiralfjedre og dobbeltvirkende Støddæmpere.

DIMENSIONER:

Største Længde: 3886 mm
" Bredde: 1549 mm
" Højde: 1626 mm
Fri Højde, lastet: 178 mm
Forsædets Bredde: 1219 mm
Bagsædets Bredde: 965 mm
Akselstand: 2143 mm
Sporvidde, for: 1143 mm
" bag: 1219 mm
Egenvægt (uden Vand, Olie og Benzin): 864 kg
Dækstørrelse: 5,50 x 15
Drejeradius: 5183 mm
Passagerantal: 4
Benzintankens Rumindhold: 37 Ltr.
Oliesumpens Rumindhold: 4,25 Ltr.
Kølerkapacitet: 8 Ltr.

AUT. FORHANDLER:



Generelrepræsentant for Danmark:

A/S **NORDISK DIESELAUTO**
BORGMESTER CHRISTIANSENSGADE 55 · KØBENHAVN SV.
TELEFON CENTRAL 3812 · RIGSTELEFON 382

Manufactured by

THE TRIUMPH MOTOR CO. (1945) LTD. · A Subsidiary of
THE STANDARD MOTOR CO. LTD., COVENTRY, ENGLAND

**TRIUMPH
MAYFLOWER**

Printed in England by Adams Bros. & Shandlow Ltd., Leicester 3378



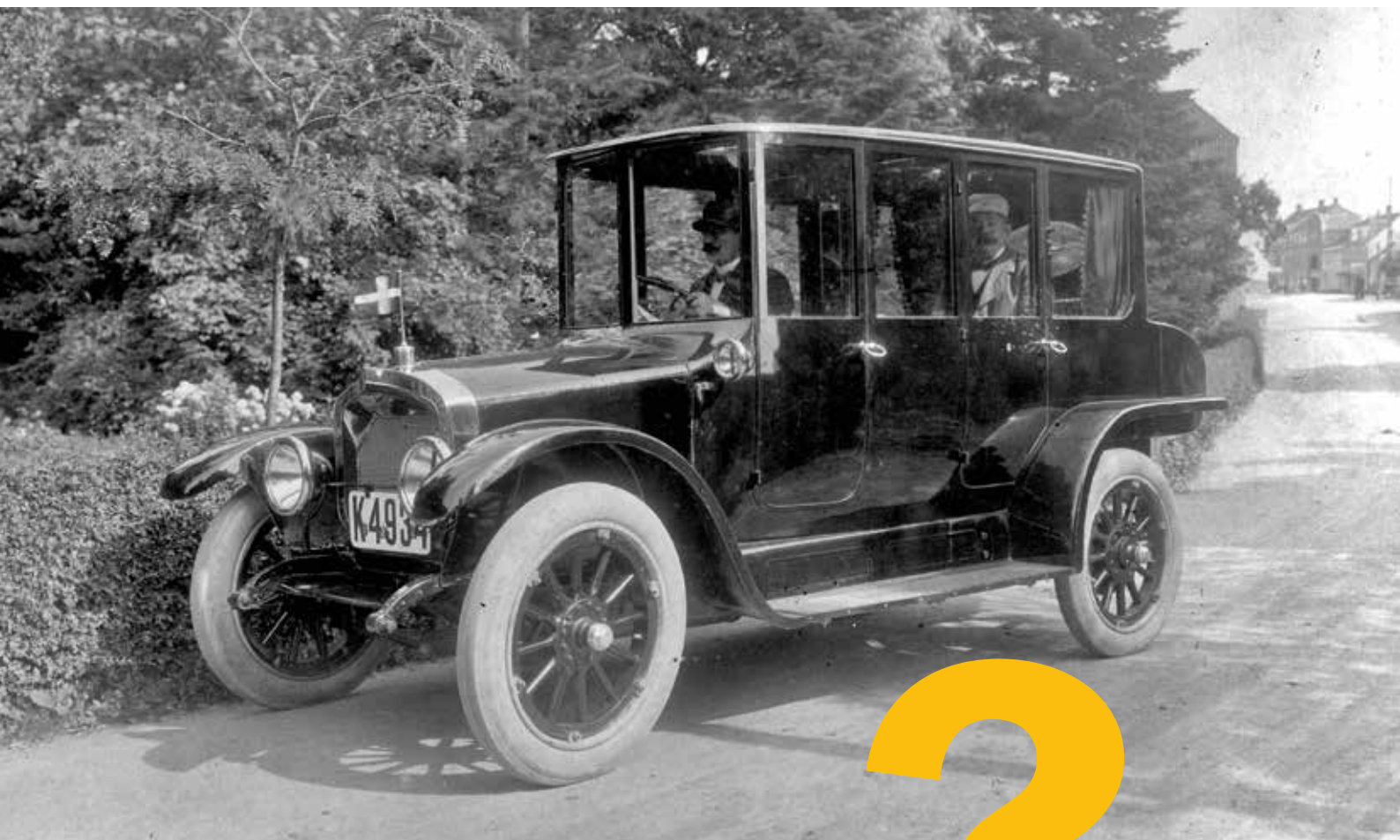
En af hovedattraktionerne på Nordisk Diesels stand i Forum 1950: Triumph Mayflower.

Nederst ses TR2 – nu med trådhjul – på den britiske udstilling i Forum i København i efteråret 1955.

Billedmaterialet til denne artikel er hovedsagelig hentet i DVKs arkiv.

I næste blad følger fortsættelsen – om Triumph under BMC.





Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Denne gang er vi gået i afdelingen for de lidt ældre køretøjer, men i alsidighedens navn har vi taget en bil og en motorcykel.

Den store bil med chauffør hører til blandt de mere fornemme. Men hvad er det for én? Og hvem er den fine Herre på bagsædet? Måske kan han også identificeres!

Til gengæld bliver det næppe muligt at identificere de tre gracier - eller rettere "motorsikkelpi'r". Det er klart et opstillet billede; de to forreste er godt fjantede, hvorimod den bageste forsøger sig med et køligt, forførende udtryk, mens hun har godt fat om hofterne på pigen foran. Hvis husets herre har taget billedet, er det ikke sikkert at Fruen skulle se det.

Alt dét er vi også ligeglade med. Det store spørgsmål er: Hvad er det for en motorcykel?





Svar på billederne i VT 480

Allerførst må vi lige tilbage til den mystiske coupé. Flere har reageret med nye bud, og desuden påpeget, at der er adskillige eksempler på højrestyrende amerikanske biler.

Dette nævnes også af Anders Clausager, som påpeger at pladehjulene med aftagelige fælge netop er typisk amerikansk og at karrosseriet (som ikke er videre kønt) ligner noget fra perioden 1915-17.

Lars Leegaard hælder også til det amerikanske, som Locomobile, Cole eller Cunningham. Og med dansk karrosseri.

Men så ringede Egon Lintner, som i øvrigt også havde rigtig gode bud på de følgende billeder. Han var ikke i tvivl om at bilen er fransk: Berliet, Type VB 16 hp, årgang 1921! I første omgang var jeg lidt skeptisk, for bilen ser unægteligt ældre ud – men en ransagning på nettet bekræfter, at bilen er en Berliet, VB eller VL, og at det også passer med årgangen.

Der findes flere billeder på nettet, som vi desværre ikke kan gengive her, men kigger man på billedet af den grønne bil, der befinder sig på Schlumpf-museet i Mulhouse, er der ingen tvivl: formen på torpedoen, den runde motorhjelme og pladehjulene er helt magen til. Denne er en åben Torpédo, men mon ikke det er rigtigt at coupé-karrosseriet er dansk, og med en let tilpasning af skærmen, så de passer i stilen.

Selv forlygterne ser ud til at være de originale. På de danske billede er de

placeret usædvanlig højt, men præcis samme placering ses på andre billeder.

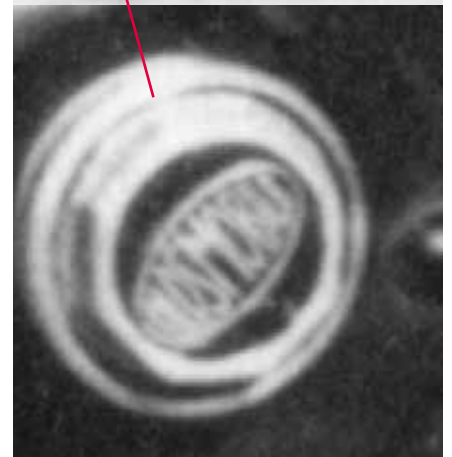
Vi lukker sagen her og betragter mysteriet som tilpas opklaret!

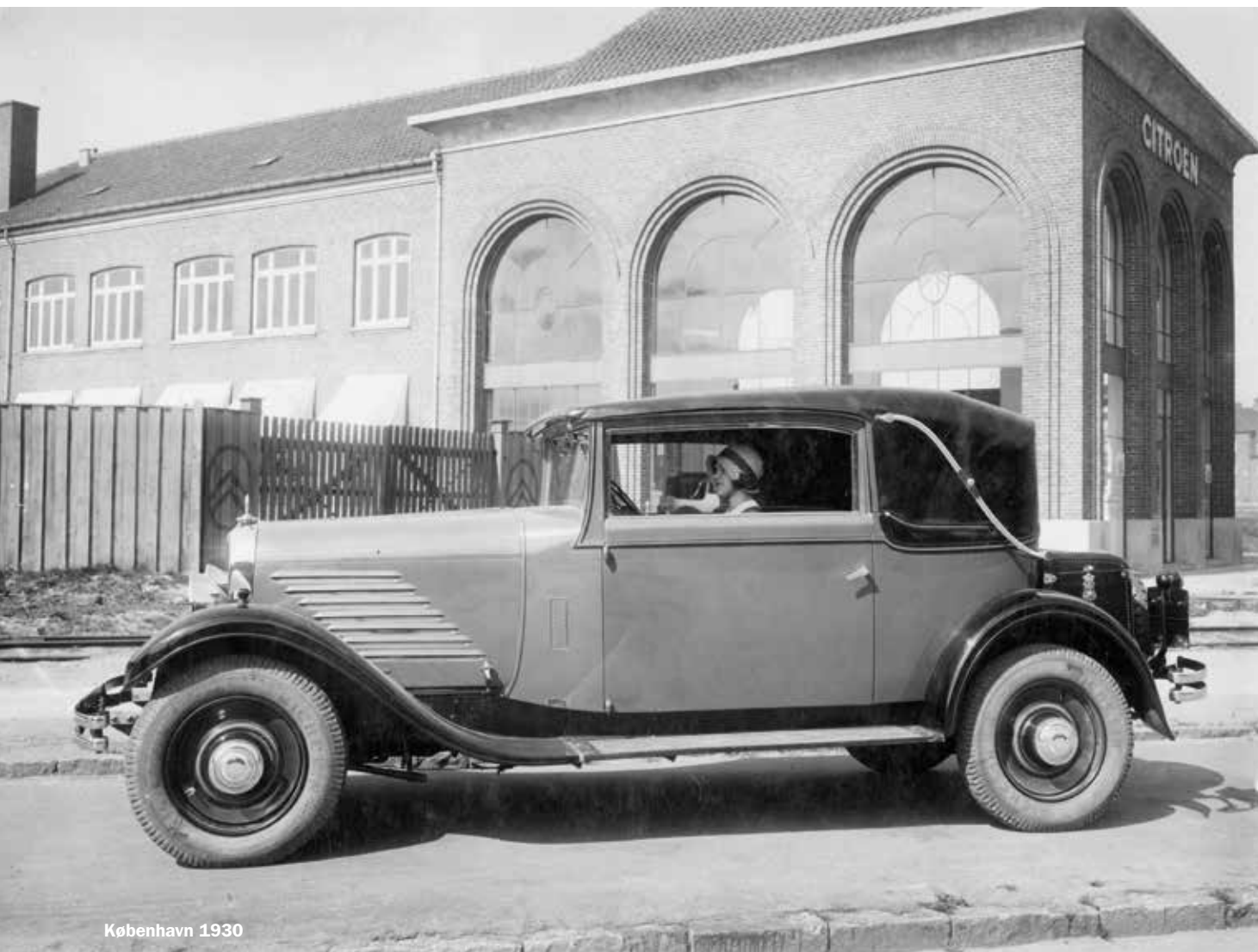
Oldsmobile

De to næste billeder var nemmere: Den fine bil foran rådhuset i Vevey er en Oldsmobile 2-dørs sedan fra 1928. Et usædvanlig skarpt billede; prøv at se forstørrelsen af hjulnavet!

Fiat

Blandt svarene var der ingen usikkerhed omkring bilmærket: Bilen foran bjælkehuset er en Fiat. Til gengæld var der flere bud på den nøjagtige model: 509A, 503, 507, 512, 520? Modellerne ligner hinan-





København 1930



Chalet St. Denis, Schweiz - nogle år senere...

den, med den flade køler og artillerihjulene. Eders ydmyge redaktør hælder til den anskuelse, at bilen er den store model 520 fra omkring 1928-29. I hvert fald kan man finde adskillige billeder af netop model 520 med reservehjulet anbragt i højre forskærm.

Flere havde problemer med at forene bilens forkofanger med resten af bilen. Men mon ikke kofangeren er en tilføjelse. I Danmark var det helt almindeligt at montere kofangere på biler der var født uden – enten fra nyere modeller, eller helt andre mærker.



Citroën C6 Labourdette

Der var heller ingen, der havde problemer med at fastslå at den specielle cabriolet er en Citroën C6, selvom de vandrette gæller i motorhjelmen gav lidt krøller i begrebsverdenen.

Da jeg åbnede kuverten med billederne fra Jens Bork, var jeg meget tæt på at drysse baglæns ned fra redaktørstolen! Forklaring følger.

I starten af 90'erne besøgte jeg en ældre dame i Bagsværd. Hun hed Grete Grønberg og havde i mange år være gift med den københavnske Citroënforhandler Knud Bærentzen. Af hende fik jeg billedet af bilen foran den gamle Citroënbygning i København – og det er hende selv, der sidder ved rattet i bilen. Billedet er taget i 1930. På dette tidspunkt var hun sekretæransat på Citroën, men køn nok til også at være fotomodell. Samme billede findes også som postkort.

Selvom der var gået mere end 60 år, kunne hun godt huske bilen: En C6, med karrosseri fra den celebre karrosseribygger Henri Labourdette fra Champs Elysées i Paris. Labourdette

er ellers kendt for sine karrosserier til langt dyrere, eksklusive biler som f.eks. Delage, Hispano og Rolls-Royce – og desuden for nogle meget fine mahognikarrosserier. Men ingen tvivl: Labourdette-skiltet ses nederst på torpedoen. Om bilen mente Grete Grønberg også at kunne huske, at den ikke blev solgt i Danmark, men formentlig sendt tilbage til Paris.

Hvorfor bilen var i Danmark, melder historien intet om. Den har måske været brugt til udstilling, men jeg har ikke kunnet finde nogen dokumentation for det.

En anden af de kendte karrosseribyggere, Willy van den Plas, var her i hvert fald i 1929 med en tilsvarende eksklusiv udgave af en C6, sandsynligvis i forbindelse med introduktionen af modellen. Denne bil har sikkert været udstillet i Forum.

I 2011 fik jeg tilfældigvis kontakt med en Citroën-entusiast i Argentina. Han sendte mig billedet af den lyseblå bil: Den samme? Ikke usandsynligt, da mange velhavende franskmænd i 30'erne tog på bekvemmelighedsflugt fra depression og oprustning og på det nærmeste dan-

nede en koloni i Buenos Aires. Så kan bilen jo nemt være havnet der. Men var det mon den samme bil?

Hos Citroën Héritage på Conservatoire Citroën kunne der kastes lidt lys over sagen, nemlig at antallet af C6 Cabriolet Labourdette kun er to stk. – men hvilken af de to billeder viser, kan man ikke vide.

At der her i 2016 så pludselig dukkede endnu en stak billeder af én af de to biler i postkassen, er jo noget af et tilfælde: "Den havde man ikke set komme", som man siger! Men nu kendes der altså billeder fra København, Schweiz og Argentina. Om det er samme bil finder vi nok aldrig ud af, men der er jo rent faktisk en forbindelse mellem billederne fra København og Schweiz, i og med at den Schweiziske bil var ejet af en dansker!

Uanset hvad, så kan det med store søm slås fast, at bilen er en Citroën C6, som forlod Citroën-fabrikken i 1929 for at få bygget karrosseriet hos Labourdette, ret beset som årsgang 1930.

-jmn.

Det er ikke til at vide, men det er meget sandsynligt at det er den samme bil på alle tre billeder. Bilen er selvfølgelig ny, eller næsten ny, på billedet fra Københavns Sydhavn. Man kan også se, at den ikke er klargjort til det danske marked, for så ville der have været afviservinger på.

Kigger man på billedet fra Schweiz har bilen fået afviservinger (monteret på en måde, der sagtens kunne være dansk) og sammenligner man helt ned i detaljen, er der bortset fra farven, absolut ingen forskel. Spørgsmålet er, om de to eksemplarer der er bygget er lige så ens...!

Postkortet er stemplet i 1932 og sendt mellem to kollegaer fra Citroën i Sydhavnen...





Invitation

Dansk Rally Club vil gerne invitere medlemmerne af Dansk Veteranbil Klub til Oresund Tourist Rally

Oresund Tourist Rally lørdag den 27. august med start, pause og mål på Torvet i Hillerød er et løb for alle, der vil opleve et ægte rally, men helt uden stress og jag og hård konkurrence.

Det er for klassiske biler og er et endagsløb på 110 km, hvor det vigtigste ikke er at vinde, men at være med.

Du kører efter tydelige kort, ruten er let at lægge ind, og du skal blot møde til næste tidskontrol til rette tid. Gennemsnitshastigheden er under 50 km/t, let at holde. Der er

ingen præcisionskørsel undervejs. Men smukke nordsjællandske landeveje, som du og din codriver nyder.

Det eneste, der kræves, er en kører, en navigator, samt kuglepen og lineal.

Hele løbet koster kun 600 kr. pr. bil. Om morgenen får du serveret kaffe og rundstykker, ved pausen får du frokost, og ved mål kan du købe en dejlig buffet til et beskedent beløb.

Se alle detaljerne på www.oresundrally.org
Når du kigger i tillægsreglerne, så hedder dit

løb Oresund Tourist Rally, som er klasse 7. I tillægsreglerne kan du også se, hvordan du melder dig til.

Ved start på rallyet får du en gratis endagslicens.

Medlemmer af DVK kan køre hele ruten sammen og nyde dagen sammen.

Lettere og sjovere bliver det ikke.

Vel mødt til Oresund Tourist Rally.



Lørdag, den 27.8.2016 byder

ETU Forsikring A/S og DVK - Aabenraa

velkommen til

”ETU - VETERANLØBET”



ETU Veteranløb er et gratis orienteringsløb/hyggetur i den smukke egn omkring Røde Kro. Løbet er lavet i samarbejde med DVK Aabenraa.

Vi mødes klokken 9.30 ved ETU Forsikring A/S, Hørvejen 8, 6230 Røde Kro, hvor ETU er vært med kaffe og rundstykker.

Klokken 10.30 starter løbet, der strækker sig over 50-70 kilometer, og der vil være indlagt små sjove/lærige opgaver/poster undervejs.

Løbet slutter igen på Hørvejen 8, 6230 Røde Kro, hvor ETU Forsikring A/S har tændt op i grillen, og for alle løbsdeltagere serveres en gratis sonderjysk ringriderpølse med tilhørende øl/vand.

Der er pæne præmier til de tre biler med flest point.

For såvel deltagere som ikke deltagere vil der være rig mulighed for, at besigtige de fremmødte veteranbiler både før og efter løbet.

Tilmelding til løbet er nødvendig og kan ske til Jan Kjeldsen, ETU Forsikring A/S på tlf. 74 72 86 44 eller mail jan@etuforsikring.dk
Seneste dato for tilmelding er d. 19. august 2016.

Alle er velkomne til at deltage i løbet, eneste betingelse er man møder op i en ”veteranbil”.

Ruten og praktiske opgaver er lagt i hænderne på Erik From og Kjeld Holm-Nielsen fra DVK.

Nakskov Brandmuseum inviterer til Stor indvielsesweekend

Lørdag d. 30/7-2016 kl. 10-16.



Indvies en særudstilling på brandmuseet om DKW grundlæggeren Nakskovitten Jørgen Skaftø Rasmussen som senere blev en del af den tyske bil gigant Audi.

Der vil være opstilling af gamle DKW veteranbiler og motorcykler i samarbejde med DKW Klubben.

Brandmuseet vil være vært med lidt godt til maven. - Øl og vand kan købes ved arrangementet.

Søndag d. 31/7-2016 kl. 10-16.

Kom og se hvad der gemmer sig bag døren til brandmuseets bunkers på Løjtoftevej v. Svingleen.

Vi slår dørene op og holder indvielse efter endt restaurering.

- Oplev atmosfæren og se hvordan et beskyttelsesrum var indrettet under anden verdenskrig.

For at gøre dagen lidt mere festlig, lægger vi vores berømte skum ud, som børn og barnlige sjæle kan bolte sig i.





Jens Høstrup's Efterårsløb



Efterårsløbet køres i år den 04. Sept. 2016

Kl. 09.00 mødes vi til morgenbord på Restaurant Kystens Perle Lovbyvej 31 8700 Horsens.
Starten går kl. 10.30.

Vi skal ud at køre en smuk efterårstur hvor vi lægger ruten forbi et dejligt sted for at spise vores frokost.

Vi fortsætter derefter tilbage til Restaurant Kystens Perle hvorfra vi startede og hvor vi afslutter med eftermiddagskaffe med lagkage og ikke at forglemme præmiefordelingen af de mange sponsorgaver.

Løbets længde ca. 80 km. Selvfølgelig kun på asfalterede veje!

Bemærk: Pris bil m/ fører kr. 300,00 + pr. Passager kr. 300,00. Prisen indbefatter: Stort morgenbord og eftermiddagskaffe med lagkage på Restaurant Kystens Perle i Horsens, frokost på en dejlig kro/restaurant samt deltagelse i morskabskonkurrence. Priserne er excl. drikkevarer.

OBS! Der er kun plads til max. 25 køretøjer!

Tilmelding er derfor efter princippet "først til mølle" og betaling: Danske Bank (3636) 3664 030055

HUSK! Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget og husk, inden du betaler, at sikre dig at der er flere ledige pladser.

Jens Høstrup Tlf. 75 66 58 98 / 40 42 04 22 - e-mail: Jens-NSU@c.DKvi

KARDAN – LØBET 2016

Lørdag den 17. september



Igen i år er Fyns Kardan & Bremsecenter, Sandvadvej 22, 5210 Odense NV udgangspunktet for det årlige Kardanløb, hvor vi mødes kl. 09.00 til morgenmad og kl. 10.30, kører vi ud i det fynske landskab i forhåbentlig godt sensommervejr.

Kl. ca. 10.30 kører vi gennem det vestlige Midtjylland til Hjemstavngårdens Camping, Glamsbjerg, hvor vi indtager vor medbragte frokost og udstiller vore biler ca. 2 timer.

Kl. 12.30 er der afgang og ad snoede veje ankommer vi til Militærhistorisk Samling, Dannebrogsgade, Odense hvor der indtages vor medbragte kaffe og der er rundvisning i 2 hold.

BEMÆRK! adgang til samlingen koster kr. 50,- pr. deltager der betales ved indgang.



Tilmelding til:

Jørgen Kastrop på tlf. 66 16 19 41 eller 30 91 19 41 senest 1. Sept. 2016



SOMMERKONCERT

Tirsdag den 23. august 2016 klokken 19.30

"MESSING OG MOTOR"

PROGRAM

Nordentoft - Three studies for brass quintet
Andresen - Suite Danica
Holmboe - Kvintet nr. 2
Thorvald Hansen - Messing kvintet
Lutoslawski - Mini Ouverture
Hillborg - Brass quintet

Afholdes i:

Sommer's Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum



Museet er åbent fra klokken 18.30

Yderligere information:

www.rudersdalsommerkoncerter.dk

Krudtværksfestival 10. september 2015 Køretur start kl. 10.00 fra Nærum til Frederiksværk



Vi udstiller vores køretøjer og "Festivalen" og "Din Bilpartner" er vært ved en lille frokost.

Krudtværksfestivalen har nu kørt i 18 år og har vokset sig større og større. Den foregår på det gamle Krudtværksområde, som i dagens anledning bliver lukket af for trafik. Her kommer til at foregå lidt af hvert. Der bliver børnecirkus med flere forestillinger, hoppeborg, børnekarrusel m.m. Der er ca. 150 studepladser med salg af alverdens ting.

Der bliver underholdning med bl.a.:

Billy Cross Band, John 'N' June, AB/CD Rockmusik, The Spirit of New Orleans (Jazz), Holbæk Pibe Band (sækkepiber). Garmesterens Svende, visning af selvforsvar, brydeopvisning, hoppeborg, Cirkus Bella Donna, gratis London Dobbeldækkerbus til Arresø og få en tur med turbåden Frederikke. Veteranlastbiler, Frederikssund Vikingerne giver opvisning, Krudtværksmuseet har gratis adgang, V3 fra Frihedsmuseet er udstillet,

13.15 kører borgmester Steen Hasselriis, efter hans mening, den flotteste bil. (så vær ved bilen).



Krudtværksmuseet har åbent hvortil vi får gratis adgang. Denne bygning ligger på Krudtværksområdet og blev opført af General Classen i 1763. Det hører sammen med Salpeterladen og Gjethuset til Frederiksværks ældste bygninger. Fra 1787 frem til 1965 blev der produceret trækul - en af de tre bestanddele i sortkrudt. I trækulsbrønderiet findes de intakte ovne fra 1890'erne. Den unikke industribygning er blevet gennemrenoveret i 2008 og fremtræder nu, som den så ud i slutningen af det 19. århundrede.

Tilmelding til:

DVK sekretariatet, tlf. 45 56 56 10
eller mail: kontor@veteranbilklub.dk

Max 100 biler og tilmelding med besked om antal personer i bilerne, senest d. 31. august

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 rabatorrdninger 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

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

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGMÆRKE
 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

Fotos af din bil i absolut topkvalitet



Har du en ædel bil, så skulle du måske overveje at få den
fotograferet for eftertiden i absolut topkvalitet.

Billeder til internet, postkort, julekort, vægbilleder i 100 x 150 cm bag glas, plakater
i op til 2 x 3 meter; der er mange muligheder. Jeg fotograferer din bil holdende i
smukke omgivelser, kørende fra fast position eller kørende fra en anden kørende bil.
Resultatet er billeder, der siger wauw. I dag og om 100 år.

Se ovenstående bil og 52 andre på www.intercom.nu, klik på Billeder og på Biler.

Interesseret? Så kontakt DVK-medlem

Michael Eisenberg på 22 21 43 17 eller michael@intercom.nu



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

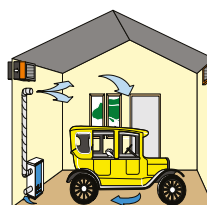
bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Sorptionsaffugtning af garager



- ◆ Forhindrer rustdannelse
- ◆ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ◆ Opvarmning unødvendig
- ◆ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

 **Munters**
- specialister i affugtning
Tlf. 4495 3355 • www.munters.dk



BILMESSE
& Brugtmarked

Vi ses i Fredericia i 2016:

2.-3. april

22. - 23. oktober



Solvej tlf.: 4088 6464

Peder Nielsen tlf.: 4027 6464

Karsten Nielsen tlf.: 2370 0739

www.bilmesse-brugtmarked.dk

Lørdag 7. maj 2016

Lørdag 24. september 2016

AARS Stumpemarked

Info & bestilling af standpladser:

Tlf.: 4027 6464 • 4088 6464 • 2370 0739

www.aars-stumpemarked.dk

Følg os på Facebook

Husk at alle former for annoncer og invitationer
mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail:
kontor@veteranbilkklub.dk
– altså ikke til redaktionen! Se iverigt side 2.



Biler sælges



Sjældnen **Chevrolet Corvair 65, Convertible**. Vores elskede sommerbil igennem 17 år må vige pladsen i garagen. Den perfekte Amerikanerbil til de danske benzinpriser og garagerstørrelser. Kører ca. 10 km/l. og passer i en standard dansk villagarage. En rigtig "Chevy 65", og yderst sjældnen på de danske landeveje. En bil der vækker opmærksomhed hvor end man kommer og med en spændende historik fra 60'ernes USA. Motorstørrelse: 2,6 l., 6 cylinder hæk boxermotor der yder 110 HK og med automatgear. Nye "originale" dæk til modellen netop hjemtaget fra USA. Fik ny kaleche, frontrude og gulvtæppe på for få år siden. Nysynet - så 8 år til næste syn. Pris: 160.000.

Martin Borch, tlf: 2880 7859.
martinwborch@gmail.com



Jaguar MKII, 1964. Smuk Old English White, med rødt læder indtræk i rigtig god stand; nøddetræs instrumentpanel; automatgear, Borg Wagnertretrins kasse. Kører godt. Omfattende sæt værkstedsmanualer medfølger. Pris kr. 150.000.

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0688.
e-mail: bqui@dadlnet.dk

MGA 1500 1957 i fantastisk flot stand overalt. Pris 175.000 evt. kan Triumph Spitfire MK II ell. III delvist indgå.

Carsten Ekelund, tlf. 4294 1611.
e-mail: ekelund@c.dk

Opel Rekord P1 1959. 2-dørs, mellemblå. Skal istandsættes. I familiens eje altid, men afmeldt 1997 og stået inde siden. (10 km fra Holbæk, Vestsjælland). Pris kr. 8500.

Peter Hougaard Rasmussen, tlf. 5944 0730.
e-mail: p.houg@mail.dk



Porsche 928, 1978. Cognacfarvet, nylakeret. Står flot både indvendigt og udvendigt. Den kommende klassiske Porsche? Omfattende sæt værkstedsmanualer medfølger (ca. 1 m ringbind). Pris kr. 200.000.

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0688.
e-mail: bqui@dadlnet.dk

VW Polo Hit 1985. Har kun haft 1 ejer. Er passet og plejet. Interiør er som fra ny uden noget at sætte en finger på. Alt er originalt, dog er der lidt lakskader og en enkelt lille bule. Skal først synes om ca. 14 mdr. kører rigtigt fint, har dog aldrig kørt mere end 80 km i timen. Har i løbet af de 31 år kørt i alt. 110.500 km. Pris kr. 25.000.

Niels Nielsen, tlf. 2859 6400.
e-mail: nn@cdnet.dk

Biler købes

Porsche 356/911 indtil 1970. Søger en ældre Porsche - årgang og standen er ikke afgørende, gerne til renovering / mindre renovering. Skal være luftkølet. Tak for alle henvendelser, uanset pris og stand. Pris ½ mill. kr.

Henrik Høj Andersen, tlf. 2349 4099.
e-mail: thomasfromdenmark@gmail.com

Biler købes

Mazda 616 sedan årgang 1971-1974 købes til reservedele.

Kaj Hansen, tlf. 8622 0622.
e-mail: kajogoda@gmail.com

Motorcykler sælges

Veteranmotorcykel, **Yamaha 920 XV**, 1987 - god stærk klassisk chopper, god stand. Sortmalet stel og tank. Næsten nye Metzler dæk, Haynes værkstedshåndbog og original 920XV manual medfølger. Pris: 16.000.

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0688.
e-mail: bqui@dadlnet.dk

Dele til biler købes

Porsche automobilia købes, alt fra 50/60/70'erne har interesse, både 911, 356, 550 etc. Plakater, skilte, reservedele etc. **Halda Twinmaster** 1965 søges. Twinmaster / Tripmaster i metal eller kunststofhus. Standen er underordnet, ring og fortæl hvad du har, på forhånd tak, pris alt efter stand og model. Taknemmelig for alle tilbud. **Heuer stopur 1965** søges til historisk rally. Følgende søges: Modellerne 1) Super Autavia 2) Monte Carlo 3) Auto Rally 4) Master time. Alle henvendelse værdsættes uanset lokation, pris og stand.

Henrik Høj Andersen, tlf. 2349 4099.
e-mail: thomasfromdenmark@gmail.com



13" fælge og hjulkapsler til **Fiat 124** søges - se foto.

Jens M. Nicolaisen, tlf. 2046 2798.
e-mail: jmn@traction.dk



Diverse

Garager i Dalstrøget ved Vangede Station. Udlejes for 895 kr. per måned.

Ole, tlf. 4051 9854.

e-mail: ivporten@gmail.com



Veterantraktor: **Massey Ferguson**, 30 Special (Benzin), Grå/rød, 1964. Pris: 6.000 kr.

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0688.

e-mail: bqui@dadlnet.dk

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!



En landsdækkende klub
Klubben hovedkvarter er placeret ved Sørummers Automobil Museum, i Nærum nord for København. Vi har 17 mødesteder fordelt over hele landet, hvor medlemmer mødes til arrangementer månedligt en gang om måneden. Aktivitetsområdet er stort!
Der er også mange ferielejre, hvor bilerne kan stå i perioden marts til november.
På www.veteranbilklub.dk, under mødesteder, kan du se hvor man mødes hver dag - og lejemål.
Du er velkommen til at høre mere!

Bibliotek og arkiv
DVK har et stort arkiv, hvor man kan søge oplysninger om medlemmer og deres biler. Der er også et stort arkiv af historiske billeder og dokumentation. Der er også et stort arkiv af historiske billeder og dokumentation. Der er også et stort arkiv af historiske billeder og dokumentation.

Interessen er det vigtigste!
Hvis du er interesseret i biler og motorcykler og deres historie, og uanset om du ejer et motor køretøj, så kan du være med til at bevare historien af Dansk Veteranbil Klub i daglig tale DVK.
Vi er Danmarks største veteranklub og samlingspunkt for alle der nyder ældre køretøjer. Vi har bredt lige fra Halmvreden fra 1888, vognvagnar, klassikere og pløjebiler der kun er 25 år gamle. Alle biler bliver 20 veterankører en dag - og i DVK har vi plads til alle.

VeteranTidende hver måned!
Vi udgiver hver måned bladet VeteranTidende, med under 100 sider med arrangementer, nyheder og billeder af medlemmer og historiske biler og motorcykler. Bladet er gratis medlemsret.

Ny folder

I et lille såhurtigt-somuligt-arbejdende udvalg bestående af Jens Heldgaard, Dorte Stadil, Erich Karsholt og undetegnede, har vi fået lavet en ny lille folder, som fortæller lidt om DVK.

Folderen vil kunne fås på kontoret og hvor du i øvrigt møder DVK rundt i landet.

Vi håber alle vil være med til at få folderen delt ud og dermed få lavet lidt reklame for klubben!

-jmn.



● Bagklappen ●

Ford Anglia 106 E, 1960

"Den skrå bagrude" er egentlig en meget upræcis beskrivelse af engelsk Fords modige design af Anglia 105 E/106 E fra 1959 og de følgende år. Meget få – om overhovedet nogen – bil-bagruder er fuldstændig lodrette. Men vi ved, hvad der menes, når der tales om "Angliaen med den skrå bagrude": Bagruden, som nedefra og opefter hældede væk fra bilens midte! På engelsk kaldes fænomenet "reverse rake rear window".

Ford var i lange perioder meget konservativ, både hvad angår teknikken under motorhjelmen, og hvad angår formgivning. Men ind imellem tog F..... ved Fords designere, og så skete der en hel masse! Både teknisk og formgivningsmæssigt var Anglia 105 E og den venstrestyrede version 106 E en helt anden vogn end den sideventilede forgænger 100 E/101 E.

Ovenstående billede er fotograferet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor ejeren af den fine blå Anglia 106 E årgang 1960, Kai Wredstrøm, Klippinge, har været blandt de trofaste deltagere i veteran-træffene under overskriften "Biler der fulgtes med sporvognene". Bilen blev igen tilmeldt 2016-træffet (30. juli) som en af de første.

Når man genser en af hverdagens familiebiler fra en efterhånden fjern fortid, så overraskes man ofte ved, hvor små bilerne var/er. Det gælder også Ford Anglia 105 E/106 E. Det var modigt af designerne at tegne den skrå bagrude, men også modigt af Fords kunder at købe den lille bil med den utraditionelle formgivning. Faktisk var det den amerikanske gren af familien, der fandt på den skrå bagrude (Ford Lincoln og Mercury), men Angliaen inspirerede både på den anden side af Den engelske Kanal (Citroën Ami 6 Berline) og blandt større medlemmer af den engelske Ford-familie (Ford Consul 315). De store amerikanere med skrå bagrude havde endda bagruder, der kunne åbnes/lukkes elektrisk som et væsentligt ventilations-supplement.

Angliaen med den skrå bagrude er en af de biler, der absolut skal præsenteres bagfra, og det gør vi så her. Dejligt, at Wredstrøms lille Ford stadig kan opleves som en af de få overleverede fra en tid, hvor Familien Danmark fik råd til at købe familiens første bil.

Mange hilsener, Søren Palsbo

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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