

Nr. 482 August 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 3x eller mere.

### 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

Knudstrupvej 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@digpost.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, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Henning Knudsen, tlf: 9738 1264  
Samme adresse

#### Sydvestjylland – Vesterhede

Refsløvej 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

#### Sønderyjylland – Åbenrå

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

#### I redaktionen:

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

#### Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.  
Tlf: 2046 2798 · jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

### 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 Høier  
shoebox@hotmail.dk

#### Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115  
svca@post3.tele.dk

#### Jensen-Klubben

Niels-Erik Manniche, 4046 5460  
niels-erik@mannique.eu

### Vejledere

#### Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709  
johnnybgoode@mail.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  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk  
Tlf. 4919 1129  
aurelia@webspeed.dk

#### 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](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)  
Professionelle annoncer skal leveres  
reproklare.

Indbydelser til DVK's løb og arrange-  
menter optages gratis. Indbydelser  
til andre løb og arrangementer, hvor  
vore veteranrøretøjer aktivt kan del-  
tage, er i begrænset omfang gratis.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med  
omhyggelig kildeangivelse.

### 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 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordjandmodelregister.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](mailto:bibliotek@veteranbilklub.dk)  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

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



## Nr. 482 August 2016

### Forside:

Stemmingsbillede fra  
The Motor Shop.

Foto: jmn.

## Indhold:

Lidt fra redaktionen	3
Fut og fart	3
Aktivitetskalender	4-5
For 100 år siden...	5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-8
Karolinetræf	9
Kværkeby på sommertur	10
Vinger & dæk	11
Besøg hos Niels Krüger	12
Grillfest - Amager	13
Vrinsk i ryttergården - del 2	14
Myter og realiteter	17
Skaft-Rasmussen blev ved...	18
Danske biler til salg i udlandet	19
Franske fornøjelser	20
Citroën forlader Citroënhuset	23
En tidslomme i Eifelbjergene - Toyota	24
The Motor Shop lukker	28
Triumph – 2. del, af Jens Ørvad	32
Arkivet – spørgsmål og svar	48
Fiat 520	50
Rettelser og kommentarer	51
Invitationer	52
Køb & Salg	58
Velkommen til nye medlemmer	59
Bagklappen – Ford Fairlane 500 1963	60

VT 483 udkommer omkring 16. september.

Deadline til dette blad: 20. 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

## Lidt fra redaktionen

Der er efterhånden ikke mange uger tilbage af køresæsonen. Det er stadig planen at få lavet nogle billedserier af biler, der er værd at vise frem i VeteranTidende. Og måske finde ejere, måske medlemmer af mærkeklubber, der kan fortælle og dele ud af deres viden om bilerne. Til artiklerne foretrækker vi repræsentative biler, ikke nødvendigvis sjældne eller specielle, men gerne i god originalstand; restaureret eller urestaureret. Måske med en sjov historie, og helst uden for meget ekstraudstyr, lygter og klistermærker. Har du idéer, så kontakt gerne redaktionen!

-jmn



## Fut og fart!

Med en vis legemsdel grundigt opvarmet ser Kaptajn Gêne Reville sig nødsaget til at foretage en hurtig udstigning, uden smålige hensyn til køretøjets fart. Billedeerne lånte jeg i sin tid hos en ven i Frankrig. Det er gamle pressefotos, taget den 13/4-1934 på en midlertidig speedwaybane ved Crystal Palace i det sydlige London. Selve paladset, en enorm konstruktion i stål og glas, blev i øvrigt totalt ødelagt ved en brand i november 1936. Senere blev der i parken anlagt en rigtig racerbane, hvor der kørtes bil- og motorcykelløb i perioderne 1937-39 og 1953-72.

-jmn



## Møder, løb og arrangementer

### August

**Fredag 19. - søndag 21.** Made in Great Britain. Se <http://www.made-in-gb.dk>.

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

**Søndag 21.** Årets sorte plade. Odense. Info på DVKs hjemmeside.

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

<http://rudersdalsommerkoncerter.dk/>

**Torsdag 25.** Harald Nyborg Løbet. Start fra Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup. Mødetid: kl. 18.00, afgang 19.00.

**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](mailto:jan@etuforsikring.dk)

**Lørdag 27.** Hestekræfter i Horsens 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - [hans@geschwendtner.dk](mailto:hans@geschwendtner.dk). VT 479.

**Lørdag 27.** Øresund Tourist Rally. Start, pause og mål på Torvet i Hillerød. Info: VT 481.

**Lørdag 27. - søndag 28.** Nordisk Veterantræf, Danmarks Busmuseum/Bushistorisk Selskab. Skælskør. Invitation: Se DVKs hjemmeside.

**Lørdag 27. - søndag 28.** Køreselskabets Øresundsdyst 2016 for køretøjer før 1940. Nordsjælland og Hornsherred. Tilmelding til Jørgen Sjøntoft på mail [ericavej39@gmail.com](mailto: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](mailto:lenenielslarsen@gmail.com)

**Søndag 28.** Børnernes Køredag, Kolding. Se invitation.

### September

**Torsdag 1.** Børnernes Køredag, Bornholm. Se invitation.

**Torsdag 1.** Børnernes Køredag, Odense. Se invitation.

**Lørdag 3.** Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Info telf. 8687 5050. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Invitation her i bladet.

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

**Søndag 4.** Ølstykke Veteranbil & MC Klub. Der køres fra Græstedgård i Ølstykke kl. 09.00. Tilmelding: [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk)

**Søndag 4.** Stumpemarked i Odense. Se invitation her i bladet.

**Søndag 4.** Veterantræf, Thorsbo Vandværks Museumsforening. Se invitation her i bladet.

**Mandag 6.** Børnernes Køredag, Dianalund. Se invitation.

**Lørdag 10.** Krudtværksfestival. Frederiksværk. Se VT 481.

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

**Lørdag 10. - Søndag 11.** Motor Festival Skanderborg. Se invitation her i bladet.

**Søndag 11.** Børnernes Køredag, Roskilde. Se invitation.

**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. Se VT 481.

**Søndag 18.** Veteranbiltur - Mårum. Se invitation her i bladet.

**Søndag 18.** Motorcykeltur - Mårum. Se invitation her i bladet.

**Søndag 18.** Nyhavn bolværksparkering. DVK/Køreselskabet. Køretøjer fra før 1940. Invitation her i bladet.

**Lørdag 24.** Aars Stumpemarked. Se invitation.

**Lørdag 24.** Englændertræf. Se invitation.

**Torsdag 29.** Morris-møde hos Finn Hansen.

### Oktober

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

**Torsdag 27.** Morris-møde. Morrismøde hos Stig Hansen.

### Udland:

#### August

**Lørdag 27. - søndag 28.** Skåne rundt - Sverige. VT 477. Link: [www.mchksyd.com](http://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. Skaft Rasmussens tyske fodspor. Info Arno H. Werner, tlf. 23663019 - VT 478.

## Vedr. kalenderen

I forhold til tidligere er der sket en ændring, idet vi nu ikke længere har en særskilt liste over mødesteds-møderne på disse sider. Disse møder finder du på de følgende sider, med klubaktiviteter på mødestederne. Andre møder finder du stadig i arrangementslisten.

### Brug hjemmesiden!

Samtlige møder, løb og arrangementer finder du nemt på DVKs nye hjemmeside - her er det også muligt at søge på bestemte typer arrangementer eller f.eks. geografisk - og der er direkte links til de forskellige invitationer eller andre hjemmesider for de enkelte arrangementer.

På grund af bladets produktionstid og fordi deadlines ikke altid passer godt med annonceringen af arrange-

menter, er det højst tilrådeligt at kigge kalenderen på hjemmesiden - den vil altid være den mest aktuelle!

### Ændringer

Grunden til ændringerne i dette blad er, at vi med den nye hjemmeside ikke endnu har mulighed for at lave et brugbart udtræk af kalenderen til bladet, som vi gjorde det med den gamle. Derfor har det været nødvendigt at lave listerne helt "manuelt" denne gang, hvilket også indebærer en vis risiko for fejl. Jeg har gjort mig umage, og håber ikke der er for mange!

Vi arbejder på at finde en god løsning på problemet i den nærmeste fremtid!

-jmn.





## Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2016

		Hver ugedag	Sidste:
Hølken Strand - Odder	Onsdage	Kl. 16.30	Odder Strand Camping. 21/9
Fiskerihavnen i Faaborg	Onsdage	Kl. 19.00	Info: Henning Sørensen, 2226 3101 28/9
Ny Ry Veterantræf - Jylland	Torsdage	kl. 17.00	Info: Per Sjøgaard Madsen, 2888 6819 21/9
Varde Torv - Jylland	Mandage	Kl. 18.00	Info: Jens Jessen, tlf. 2073 7471 Sept.
Træf på Færch Torvet i Holstebro	Torsdage	kl. 17.00	1/9
Kalvø Badehotel - Jylland	Tirsdage	kl. 18.00	27/9
Dækspark - Gilleleje Havn	Tirsdage	Kl. 19 - 21	www.facebook.com/groups/daekspark 13/9
Havnetræf, Fredericia	Tirsdage	Kl. 18.00	27/9
Skjoldbjerg Veteranbilkklub - Jylland	Mandage	kl. 18.00	28/8
Toldboden Copenhagen Classic	Tirsdage	kl. 17.00	Info Hans Bo Jacobsen, tlf. 3036 9585 Facebook: toldbodencopenhagenclassic 27/9
		Hver måned	Sidste:
Aftentur i det Fynske	3. onsdag	Kl. 17.30	21/9
Storstrøms aftenture	2. tirsdag	Kl. 18.00	13/9
Havnetræf i Kerteminde - Fyn	Sidste onsdag	Kl. 18.30	28/9
Lundeborgtræf - Fyn	2. onsdag	Kl. 18.00	10/9
Ud i det blå – Vejle Havn	2. onsdag	Kl. 17.00	Info: Benedicte: 7589 3600 eller Arne: 2324 1438 14/9
Harald Nyborg Aftenture	Sidste torsdag	Kl. 18.00	25/8

## For 100 år siden

Tekst og tegning:  
Leif Gr. Thomsen



I motorismens barndom var en motorcykel nærmest et stærkt cykelstel, hvori var indbygget en motor med direkte remtræk til baghjulet. Bremsen var det så som så med.

En mand på Horsenseggen var blevet den lykkelige ejer af sådan et uhyre, og en dag var han på vej ude i bakkerne. Det gik ned ad bakke, og farten blev temmelig høj. I bunden af

bakken passerede han et ægtepar, der sprang for livet, lige ud i grøften, inden motorcyklisten fortsatte op ad den næste bakke.

Den gode motorist fik her hold på sit køretøj, og han syntes dog, at han burde vende om for at sige undskyld til parret dernede i bunden af bakken. Altså ned ad bakken igen, men der var jo fart på, så det samme gen-

tog sig, og han fik først hold på motorcyklen på toppen af første bakke.

Han skulle nu altså se at få sagt undskyld til ægteparret, der nu havde været i grøften to gange. Men nu standsede han motoren og begyndte at køre ned ad bakken på frihjul. Da han nærmede sig, kunne han nu høre, at manden råbte "Ned i grøften Mutter, nu kommer han igen!"



## 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**

August d. 23. Til klubmødet kommer Ole Poulsen for at fortælle om sommeroplevelser 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.**

September, d. 20. Vi mødes hos Ringsted Halmvarmeværk Jættevej 1, 4100 Ringsted kl. 19. Efter velkomst er der rundvisning i værket, det varer ca. 1-1½ time. Derefter er værket vært med en kop kaffe.

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.**

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.**

August d. 24. Værkstedsaftener.  
August d. 31. Værkstedsaftener.

September d. 14. Klubmøde. Foredrag.

Oktober d. 12. Klubmøde. Foredrag.

November d. 19. Klubmøde. Foredrag. Angrebet i USA 9/11.

December d. 14. Klubmøde. Årets julefrokost.

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.t

Peter Bering, tlf. 55996089  
pb@arkitektbering.dk



**Fyn**

### **Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.**

August d. 30. kl. 18.30. Klubmøde 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 benzino og dieslbiler, samt svare på motor-tekniske 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@veteranbilklub.dk  
www.dvk-fyn-broby.dk



**Sydjylland  
DVK - Lillebælt**

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

På hjemmesiden [www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.dk) opdateres vore aktiviteter løbende.

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00.

September d. 8. Klubmøde. Foredrag.

Oktober d. 13. Klubmøde. Foredrag

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

November d. 10. Foredrag og Mortens And.

December d. 8. Julefrokost i Nisse-land.

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.**

September d. 1. Der arbejdes på at få et foredrag op og stå, men det er ikke helt på plads.

Følg med under kalenderen, på hjemmesiden eller mail til undertegnede og få mere info.

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](http://www.dvk-ristrup.dk) eller mail til [info@dvk-ristrup.dk](mailto:info@dvk-ristrup.dk). Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

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

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



**Nordjylland  
Stenum**

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

Tjek hjemmesiden [www.dvknord.dk](http://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.**

Efter 17 år som mødestedsleder og mødested, har Henning Knudsen valgt at stoppe ultimo i år. Vi vil sige Henning tusind tak for hans store indsats for klubben.

Vi er så heldige at der er to der har tilbudt at vi kan flytte mødestedet over til dem. Så vi vil på demokratisk vis tage beslutning til oktober om hvor vi flytter hen, efter at have besøgt de to steder i august og september.

September d. 15. mødes vi hos Susi og Carsten Andersen, Industriarilet 10-12, 6990 Ulfborg.

I bedes tilmelde jer til Kristian Nørgård, således at vi ved ca. hvor mange gæster vi kan regne med begge steder.

Oktober d. 20. holder vi så klubmøde igen på Højgård, og beslutter i fællesskab hvad der skal ske fra 2017.

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264  
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97166252  
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.**

September d. 13. kl. 19.00. Vi mødes hos HEDEMA, Vejlevej 158 i 8700 Horsens, indkørsel fra Mars Allé. Lars Thuesen har arrangeret besøg. Vi skal se og høre om laserskæring og svejsning også rustfri. Der vil være mulighed for prøv-selv svejs. Der bliver sørget for lidt traktament. Hedensted Maskinfabrik er flyttet til Horsens og er nu på plads i deres nye store lokaler. Kom i veterankøretøj, så vi kan få et par fine sensommer billeder.

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](http://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.**

August d. 25. Klubmøde, kom i gammel bil.

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.**

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. klub-aften.

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](http://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](mailto:Villy@vejnoe.dk) eller tlf. 2991 0179.

Peer Bak, tlf. 97122914  
[peba@kabelmail.dk](mailto:peba@kabelmail.dk)



Hans Hertels lille Austin 7 sat ud som blikfang



Her mødes alle slags biler – to af de allermost forskellige havde sat hinanden stævne

## Karolinetræf

Hver den første søndag i måneden i afholdes der Karolinetræf ved Karolinekiosken der ligger ved landevejen mellem den gamle Lillebæltsbro og Middelfart. Det er et af de efterhånden mange uformelle arrangementer rundt i landet. Arrangementet har efterhånden været afholdt nogle år, er ved at være en tradition, og det plejer at være ganske velbesøgt, når da ellers vejret er til det. Søndag den 3/7 havde jeg så besluttet mig for at tage ned og se hvordan det forløb, jeg havde set på vejrudsigten, den var ikke den allerbedste, men hjemme hos mig var det fint vejr. Så jeg besluttede mig for at tage af sted, undervejs skiftede vejret mellem regn og tørvejr adskillige gange, men da jeg nåede frem var der dog tørvejr selv om det var tydeligt at det for nylig havde regnet. Og der var også påfalden-

de god plads på pladsen, selv om der var in lille flok veteranbilfolk der havde besluttet sig for ikke at lade sig jage væk af en smule vand. Men de der kom i åbne biler holdt kalecherne klar til brug, og havde paraplyerne inden for rækkevidde. Og snart efter kom den næste byge da også forbi. Sådan fortsatte vejret sin omskiftelige gang ind til midt på eftermiddagen, men på trods af det, kom der folk lidt efter lidt dryssende. Nogle blev der kun kort tid, andre blev der lidt længere, så da dagen var ved at være gået havde der alligevel været et halvt hundrede biler. Så selv om der slet ikke havde været så mange som der ville have været på en solskinsdag, blev der alligevel en dag ud af det.

Med venlig hilsen  
Erik Nielsen





## DVK-Kværkeby på sommertur

Tekst og foto: Erik Madsen

Et længe udtrykt ønske blev opfyldt den 16. juli - genoplivningen af en årlig sommer/skovtur. Det kan være et risikofyldt projekt midt i en ferieperiode, men enhver tvivl om antallet af tilmeldinger blev hurtigt gjort til skamme. Det blev til 30 biler og 59 personer og den side af succesen var hjemme. En anden faktor var vejret og der var vi jo afhængig af vejrguderne. Det startede i højt sol-

skin med morgenkaffe og brød hos Dagli Brugsen i Jystrup, men desværre fik vi lidt regnbyger undervejs. Det tog dog ikke humøret fra os og vi var fuldstændig i stand til at nyde den fine tur, som Jan havde lagt. Turen var opdelt i 3 etaper med indlagt drikkepause hos Dagli Brugsen i Undløse, besøg i Bjernede Rundkirke og frokost i Hjemmeværnsgården ved Haraldsted, inden vi nåe-

de "hjem" til eftermiddagskaffen i Kværkeby.

Dagen blev en stor succes og Jan blev fra flere sider opfordret til at lave en gentagelse til næste år. Vi er nogen der ved, hvor stort et arbejde, der er forbundet med at tilrettelægge sådan et arrangement og der skal derfor lyde en stor tak til hele "holdet" omkring Jan for denne dag.







# Vinger & dæk

Et udsnit af de 14-15 fly...

Billeder fra et spændende arrangement, arrangeret af Kræn Hjortlund den 11. juni i Stenum.

Fotos: Steen Rode-Møller



Et low pass hen over tilskuerne

Axel C. Nielsen ved sin flotte MGA



Den lokale traktorklub kom også forbi



To gamle pilotvenner fra de gode, gamle Starfighter dage på FSN Aalborg i 70'erne. Kræn Hjortlund (KEJ) og Bjarne Jakobsen (JAS)



Et udsnit af de mange biler. (Undertegnedes grå VW 1962 holder op ad den hvide mur)

Stenum





## Besøg hos Niels Krüger

Tekst og foto: Erik Nielsen.

Tirsdag den 5/7 afholdt nogle af klubbens Østjyske medlemmer fra mødestedet på Ristrup, et udemøde hvor vi besøgte Niels Krüger der er et velkendt person i veteran og vintagebil-kredse i det Østjyske. Han har gennem mange år været aktiv inden for gammelbilverdenen særligt koncentreret om yndlings-bilmærkerne Jaguar og Hillman.

Niels Krüger har adskillige eksemplarer af begge bilmærker og det har

så også medført pladsen at pladsen hjemme i privaten efterhånden er ved at være opbrugt. Og da Niels havde endnu et projekt han gennem mange år havde drømt om at gøre færdigt, besluttede han sig til at leje et værksted i en lille by lidt uden for Randers.

Vi var en lille flok (vi var ikke så mange for regnen øsede ned) der drog af sted fra Ristrup op til værkstedet for at se hvad Niels havde



## Ristrup

gang i, og det var da også et ganske interessant køretøj han var i gang med at lave, nemlig en SS 1½ Litre saloon fra 1939 med Dansk historie fra næsten ny.

Bilen har en lidt pudsigt historie fordi det var slet ikke den oprindelige mening at Niels skulle have haft en SS. Tilbage midt i 60erne var Niels ved at restaurere en dengang kun halvgammel Jaguar (den var fra 1946) og da motoren skulle hovedrepareres konstaterede mekanikeren at krumtapakslen var for ringe til at reparere på, så begyndte Niels at lede efter en anden, den gang var det ikke helt let, menovre på Sjælland fandt han en anden gammel Jaguar på en ophuggerplads, og den kunne han da godt købe krumtapen fra. Den kostede 500 kr. – det var for resten også det samme som hele bilen selv kostede. Så Niels tog en hurtig beslutning og købte hele bilen, så havde han jo et ekstra lager af reservedele. Han brugte også nogle, men ikke så mange, men den viste sig dog også at være nyttig som guide under samlingen af den anden jaguar, men i løbet af processen erkendte Niels at det i virkeligheden slet ikke var en Jaguar han havde fået fat i men en sjælden førkrigs SS, og han valgte at beholde den.

Nu, efter næsten et halvt århundrede, hvor Niels i mellemtiden har lavet mange andre projekter, er han for alvor gået i gang med restaureringen. Han er godt i gang med selve chassiset der har krævet den helt store tur, og han har også lavet lidt af karosseriet. Men da bilen var i meget ringe stand og alt uden undtagelse skal laves, kommer det til at vare nogle år endnu, før den bliver helt færdig.

Niels Krüger er en særdeles levende og udmærket fortæller, så vi der trodsede regnen og mødte op fik en meget interessant aften ud af det, med megen bil- og restaureringssnak. Og han skal i øvrigt have den aller-hjerteligste tak for at have brugt sin aften på at underholde os og vise bilen frem.





Amager



## Sommer-grillfest hos Walbom 29. juli

Trods den triste vejrudsigt var der 13 ældre biler og et par nyere brugsbiler med ca. 30 personer der mødte frem hos Walbom på ovennævnte dato.

De to gange Jan havde sat telt op med et par ekstra tilføjelser, så der var plads til alle, hvis nu!

Grillene var tændt op, og medens de blev varme og klar til brug, var der et lille bagagerumsmarked med et fint udvalg til damerne og herrerne.

De medbragte borde blev sat op på både inde og ude, og da varmen på grillene var på toppen, kunne der spises og hygges. Alle nåede vist det meste af spisningen inden den første byge kom og ved den tredje måtte vi rykke sammen under teltdugen. Men det gjorde kun selskabet hyggeligere og snakken gik.

Mellem bygerne blev der også kigget på bilerne, her var flere ikke set før, men den der tiltrak sig størst opmærksomhed var jo nok Carsten Hansens nyerhvervelse, en Morris Ten Four cabriolet/roadster årgang 1934, med svigermorklap. En bil i meget flot restaureret stand. Under snakken kom det frem, at denne bil blev i tidernes morgen fundet af Jens Geschwendtner og solgt dertil hvorfra Carsten nu har købt den, så man kan vel sige at ringen er sluttet. Vi håber der vil senere komme en fuldt dækkende artikel med denne sjældne bil.

Tak til udvalget og Jens for afholdelse af denne tilbagevendende sommerfest.

John Laursen  
Thom Bang Pedersen





## Vrinsk i ryttergården 2. del

Af Carsten Frimodt

### Roskilde Ring

De sidste tre sæsoner på Ringen blev for mange tilskuere også de mest spændende, fordi antallet af kørere og bilmærker var højere end nogensinde før. Ydermere var der flere bud på en vinder, da også jævnbyrdigheden var vokset. Der var fremgang i alle standardvognsklasserne for de danske deltagere, mens racersport og formelbiler var for nedadgående grundet manglende fornyelse i den første klasse og en løbsk økonomi i Formel 3 klassen. Men den fortsatte indtil lukketid med mange flotte felter, selvom kun en håndfuld danske kørere var med. Formel Vee var i færd med at lukke ned, mens Formel Ford kun lige var i sin spæde vorden. Og motorcyklerne var forsvundet og flyttet til Ring Djursland og Sverige! Her følger nogle foto fra flere af de legendariske Copenhagen Cup væddeløb til minde om Roskilde Ring.

Udsigten fra restauranten viser ryttergårdens pulserende liv med den legendariske Pirelli-kurve i baggrunden. Af reklamer fra oliebranchen spottes Bardahl, Castrol, Duckhams, Esso og Valvoline foruden dækfabrikanter som Firestone og naturligvis Pirelli i maj 1968. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)

### 1966 CC



De unge talenters intime møde hvor der over strengen ikke var mange millimeter imellem de to F3-biler. Ole Vejlund i Brabham BT15 kommer i mål et mulehår foran den kommende svenske mester Reine Wisell (30) i Cooper T76 i juni 1966. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)



## 1966 CC

Rodeo på Ringen? Nej bare en FVee med Egon Nielsen i den danskbyggede Jala på kendte afveje gennem Toms-svinget i juni 1966. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)



Også en af de sande veteraner Elo Sørensen kan overkøre sin 10 års jubilær Lotus 11. Eller måske er han blot overrasket over at finde reklamen, som henviser til kollegaen Andreas Geils forretning i Bagsværd i juni 1966. "Den så jeg da ikke før"! (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)

## 1967 CC

Fornyet spænding og sød musik opstår da klassedebutanten Svend Engstrøm (140) gør sin entré blandt de gamle Cortina Lotus (127) Aage Buch-Larsen og Tom Belsø her skjult i sin Volvo Amazon. Også vognmanden Gunnar Henriksen (125) i Alfa Romeo GTA må hænge i for blot at følge med den tidligere gokart-kører i maj 1967. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)





## 1967 CC

Den ofte oversete 1 liters klasse byder sandelig også på spænding og tæt kørsel i overmål som Son Borch-Christensen (92) FIAT Abarth Corsa og Peder Pedersen (91) i sin Fraser Imp underholder tilskuerne med. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)

## 1968 CC & GP



Tyske Ernst Maring (28) Lotus 35 må stoppe for at inspicere hjulgeometrien efter en lille sammenkomst med en nærgående F3-kollega i maj 1967. Bemærk ingen støddæmpere eller fjedre udenbords i forhjulsophænget. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)

Første del af artiklen bragtes i VT 479, maj 2016.

Andet bind af Carsten Frimodts værk om Roskilde Ring er anmeldt af Niels Jonassen og VT 480 - juni.



De rene og smukke projektiler på brede sutter fremvises af den førende svensker Ingvar Pettersson i Brabham BT21 forfulgt af landsmanden Lars-Åke Tejby i Cooper T76, men desværre ingen dansker i syne i maj 1968t. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)



Her er Svend Engstrøm (148) Porsche 911S blevet til sandwich mellem Aage Buch-Larsen (145) og Tom Belsø i Escort TC, mens vognmanden Gunnar Henriksen BMW 2002 må give slip i sidste heat. Tom bliver overraskende men populært dagens sejrherre i august 1968. (Tüchsen/Preben Knudsens Arkiv)





Reichsautobahn-nettet pr. 1. januar 1939.

Hitler henstiller til de tyske bilejere, at de får udført nødvendigt vedligeholdelsesarbejde hos de mange bilværksteder, hvor mange tusinde arbejdsløse venter på job, således at man kan få nedbragt arbejdsløsheden og i det hele taget fremme programmet for at få folk i arbejde og dermed få gjort arbejdsstyrken selvhjulpnen.

## Myter og realiteter

En kommentar til Steen Winther-Petersens artikel "En udbredt myte" i VT nr. 481.

Af Ib Jensen

Steens beskrivelse af historien omkring tilblivelsen af Reichsautobahn – nettet i 30'ernes Tyskland, kræver nok en mere detaljeret fremstilling af forløbet efter min mening.

1932 var - økonomisk set - det værste år for Tyskland, med mere end 6 millioner arbejdsløse. Man aflyser med kort varsel den Internationale biludstilling i Berlin og udsætter den til næste år. Depression overalt. Hitler indsættes som rigskansler i januar 1933 og knap 2 uger senere har han sin første offentlige optræden som kansler, da han holder åbningstalen den 11. februar ved den internationale biludstilling i Berlin. Han proklamerer i talen en betydelig lettelse af afgifter på nyregistrerede personbiler (den blev helt fjernet). En massiv støtte til alle former for motorsport og et stortilet byggeprogram for et nyt vejnet. Talen resulterer allerede på udstillingen i mange ordrer til bilfabrikkerne. Allerede i marts ser man et tydeligt opsving indenfor hele den tyske bilbranche. Den nye regering beslutter at støtte bygning af en Grand-Prix racer. I første omgang skulle opgaven gives til Mercedes Benz, men den nye sammenslutning Autounion ville også bygge en tilsvarende og en-

den på det blev, at begge virksomheder fik massiv støtte til deres Grand Prix-program.

Den megen focus på privatbilismen førte til massiv fremgang for hele den tyske bilindustri med nye modeller der kunne magte de høje hastigheder, som det nye vejnet gav mulighed for. Grand Prix-sporten var en kraftig markedsføring af tyske biler, og eksporten tog fart. I 1938, det sidste "fredsår", havde tysk bilindustri indhentet den engelske, og der blev præsenteret og eksporteret nye og tidssvarende modeller.

England havde holdt sig udenfor datidens "Formel 1"-sport, så sidst i 30'erne dominerede tyskerne motorsporten i hele Europa. Man beherskede hastigheder på mere end 400 km/t og man kørte rekorder på afsnit af Reichsautobahn. MB Type W 125 havde med en 12 cyl. motor 736 hk! Efter krigen skulle det tage årtier inden man med moderne computerteknik igen kunne fremvise motorer med så høj en literydelse. I 1938 var VW projektet så langt fremme, at man fremviste den endelige model ved grundstensnælgelsen til fabrikken i Wolfsburg. En tysk lønmodtager kunne se frem til at foretage en opsparring af de 1.250 Reichmark bilen kostede incl. 2 års delkaskoforsikring. En ordning flere 100.000 sparere gjorde brug af. Krigen kom dog i vejen og

der blev aldrig udleveret en forudbetalt VW. Det at en arbejder kunne se frem til egen bil, en moderne 4 personers med en rejsehastighed på motorvej på 100 km/t og et forbrug på 6 liter/100 km, skal ses ud fra den kendsgerning, at i Danmark var det ikke muligt for en kontorchef at finde luft i økonomien til en beskedne personvogn. Et forhold, der først ændrede sig omkring 1960.

Ved udgangen af 1938 havde man bygget 4.000 km Reichsautobahn. Englænderne måtte ty til de nye tyske veje for at afprøve nye modeller, da man ikke havde egnede veje derhjemme på "Øen".

Det blev midt i 30'erne af Parlamentet besluttet at bygge et tilsvarende engelsk vejnet. Arbejderne skulle udføres af de tyske vejbyggere, og der var i 1937 stor rejseaktivitet for både tyske og engelske delegationer der skulle forberede de store planer. Det blev som bekendt ikke til noget, da England den 3. september 1939 erklærer Tyskland krig. Englands første motorvej blev iøvrigt åbnet i 1959.

Selvfølgelig rørte man propagandatommerne, men mon ikke at en dansk regering ville have gjort det samme, med så store projekter gennemført indenfor en kort årrække.



## Skaft Rasmussen blev ved...

**Jørgen Skaft Rasmussen hvilede ikke på laurbærrene da han efter krigen kom tilbage til Danmark.**

Af Niels Jonassen

### Forfra

Da krigen sluttede i maj 1945 sad grundlæggeren af Auto Union som flygtning i Flensborg og levede af at lave sko af gamle bildæk. Han var stadig dansk statsborger, så han burde bare kunne rejse til Danmark. Der var bare det problem at dels var han under anklage for at have samarbejdet med det nazistiske styre i Tyskland og dels var hans kone tysk statsborger. Da der var gået et par år var følelserne faldet lidt til ro, og indflydelsesrige folk i dansk industri havde talt godt for ham. Så han og hans kone fik lov at komme ind i varmen. Han blev ansat i Dansk Industri Syndikat hvor man var interesseret i at bygge en lille motorcykel.



Han fik i øvrigt sin søn, Arne Skaft Rasmussen, som også var ingeniør med på projektet.

### Et patent

I DVKs bibliotek ligger der en lang, brun kuvert. Indeni ligger patent nr. 77559 udstedt 3. maj 1954 til "fabrikant, dr. Ingeniør h.c. Jørgen Skaft Rasmussen". Patentet er på "tøtaks-forbrændingsmotor".

Patentet viser at Skaft Rasmussen ikke blot kopierede sig selv og sine tidligere DKW-konstruktioner men tænkte videre. Ideen med patentet var at styre skylningen af motoren bedre end man kan med den traditionelle skylning. Det blev gjort med en drejeventil monteret på siden af krumtaphuset samt en ny anbringelse af skyllekanalerne.

### En motorcykel

Den 4. januar blev den første prototype på den nye motorcykel, Disa, præsenteret for pressen. Det var en maskine på 125cc som vejede lige under 70 kg. Der var store forventninger til projektet, som fabrikken mente kunne produceres så billigt at den ville udkonkurrere de almindelige trædecykler.

Arbejdet med maskinen fortsatte, og bl.a. blev motorstørrelsen sat op

til 150cc, og fire prototyper blev afprøvet dels i prøvebænk og dels ved landevejskørsler af ingeniør Aage Pelle samt flere af forsøgsværkstedets svende. I 1954 blev konstruktionen meldt produktionsklar. Prisen var beregnet til 2800 kr. Det var sådan nogenlunde på niveau med NSU Lux på 200cc og Adler MB 200, lidt dyrere end maskiner på 175cc. Derefter besluttede Dansk Industri Syndikats bestyrelse at droppe projektet. Der er ingen klare begrundelser, men sandsynligheden taler for at man var klar over at motorcykelmarkedet så småt var ved at blive meget mindre. I sin bog om DKW nævner Arne Jørgensen en anden sandsynlig forklaring: at fabrikken på det tidspunkt fik en stor ordre på våben, som var det traditionelle produkt.

Nu det blev med knallerter at dansk industri tog konkurrencen op med cyklerne. Dansk Industri Syndikat var med et lille stykke ad vejen, fordi de byggede en motorcykel med en 98cc motor fra Villiers. Den var meget traditionel og langt fra de nye tanker der lå gemt i Skaft Rasmussens patent. Det udløb i øvrigt 3. maj 1957 hvis ikke der var sat en produktion i gang. Så hvis nogle skulle være fristet...





Bygning af jernbanebroen over Lyngbyvej i København. Billedet er antagelig taget i 1930. Tak til Uffe Mortensen.

## Danske biler til salg i udlandet



Her er lidt om en Chevrolet, 1933, med meget dansk historie, som er til salg i Tyskland.

Ifølge sælgeren kom chassiet til GM i Antwerpen, og i alt 24 stk chassier blev sendt til Gläser, ved Dresden. Her fik bilerne så bygget et meget flot cabrioletkarosseri, noget som Gläser var meget dygtig til. Herefter blev de sendt til GM i København.

Den omtalte bil er leveret til Bülow, og solgt til en Herr Thot Langhoff den 11 august 1933 til en pris på 8.170 kr.

Registreret under: A3343, fra 1940 registreret under A8120, fra 1947 under A6190, fra 1948 under A31-216, i 1950 under A3656, under K485, og endelig A42-265.

Alt sammen oplysninger fra sælgeren.

Det kunne være spændende om der er nogle i klubben som kan bidrage med flere oplysninger, og meget gerne billeder...



En anden bil til salg, denne gang i USA, er også med meget dansk historie, og den er en af de meget dyre biler.

Der er tale om en Rolls Royce Silver Ghost, 1921, leveret til sin danske ejer i 1922, nemlig Konsul Glad, der nok er mere kendt som ejer af en Isotta Fraschini i mange, mange år. Rolls Roycen var vist også mere kønens bil.

1930 bliver bilen solgt til F. Schibler fra Wessel & Vett, i dag kendt som Magasin på Kongens Nytorv. Bilen blev nu forsynet med et 7 pers. åbent karosseri.

Vognen blev givet til DVK omkring 1960, men DVK har aldrig rigtigt kunnet finde ud af det med klubber...

Poul Sachmann byggede et nyt karosseri, meget lig det originale, og det er den RR, der nu er til salg.

Hele historien kan læses i Bilhistorisk tidsskrift nr. 101 fra 1990.

*Uffe Mortensen*

**Chevrolet Gläser Cabriolet 1933 og Rolls Royce Silver Ghost 1921.**  
Klar til brug...



En 104 år gammel Amédée Bollée, hvis køler blev udfordret af noget af den konfetti, som blev spredt ud.

## Franske fornøjelser

Tekst og foto: Morten Alstrup

Hvert år drager jeg i midten af juni en tur til det nordvestlige Frankrig. Nærmere bestemt til departementet Sarthe og helt præcis til hovedbyen Le Mans. Det er ikke for at se arrangementet med de klassiske biler (som først finder sted en måned senere), men for at se cremen af den danske bilsportsungdom kæmpe for at få pokaler, hæder og ære over et helt døgn i de nyeste prototyper og GT-biler.

Men for mig handler min Le Mans-uge om meget mere end de 24 timers kamp på asfalten. Der er masser af andre gode oplevelser, hvor der er rig lejlighed til at kikke på klassiske køretøjer og tage en tur ned ad mindernes vej.

Traditionelt har der været en historisk klasse på supportprogrammet lørdag formiddag, men den var droppet i 2016-udgaven. Det var ellers det programpunkt, som gjorde, at jeg

i sin tid fik Stirling Moss' autograf i det eksemplar af min første bog, hvor jeg samler autografer fra dem, som er illustreret på siderne. Alligevel fik jeg mig nogle gode historiske oplevelser.

Fredag aften før løbet forvandles det indre af Le Mans til en parade, hvor de 180 kørere – der er tre om at dele hver af de 60 deltagende biler – præsenteres for publikum. Det sker på bagsædet af åbne veteranbiler, og da vi er i Frankrig, er det naturligvis nogle af de lokale mærkeklubber, hvor medlemmerne stiller op med deres gamle franske biler. Det giver stribevis af ahaoplevelser, når man ser køretøjer fra tyverne og trediverne, man kun har læst og hørt om, men aldrig oplevet i virkeligheden.

Der var også mere moderne køretøjer fra nær og fjern. Et af de første kørende eksemplarer af den nye

2.400.000 euro dyre Bugatti Chiron blev vist frem, mens der atter var dansk repræsentation i form af en tidlig Chevrolet Corvette.

Men det, der fik mig til tastaturet, var synet af en stribe franskbyggede trehjulere.

I min naivitet troede jeg, at det kun var britiske Morgan, som havde besluttet sig for at producere åbne køretøjer med to forhjul og et baghjul, men der fandt også fransk produktion af trehjulere sted.

Stewart Sandford var fra Storbritannien, men da han flyttede til Paris, begyndte han at importere og sælge Morgans produkter. Men da der var en efterspørgsel efter trehjulere med større motorer, begyndte han at bygge sin egne, hvor drivkraften var en firecylindret Ruby-motor, og hvor designet var inspireret af Morgan.

Men Sandforderne var ikke de ene-





**Merde!** Der var flere af de franskbyggede trehjulere, som måtte stoppe op med tekniske udfordringer undervejs gennem paraden.



Flere gange måtte håndsvinget i brug foran hundredevis af tilskuere, når den gamle Sandford gik i stå. Det generede ikke ejeren, som også sørgede for at gejle publikum op til at give et bifald. Hvad det gjorde.

ste franskbyggede trehjulere, der var til stede. Der var også en Darmont Special, hvor topstykkerne på V2-motoren var direkte forbundet med toppet af køleren. Og kølingen viste sig faktisk at være et problem for flere af køretøjerne under paraden, der enten måtte stoppe op eller blive skubbet. For tempoet var lavt. De 180 kørere skulle nemlig også nå at skrive autografer og uddele souvenirs til de titusindvis af tilskuere, som stod langs ruten.

Kørerparaden i hjertet af Le Mans er ikke det eneste sted, hvor man kan opleve biler, man som leverpostejsdanser aldrig har set ved en DVK-klubaften eller et af sommerens kom-med-det-du-har-træf.

Fredagen før 24-timers løbet har der været tradition for, at de britiske fans – som kommer kørende i alt fra gamle MG'er og Jaguarer til mere moderne TVR'er og hjemme-



Navnet Darmont lyder britisk, men der er tale om en rent fransk konstruktion.



Italiensk, fransk, dansk og britisk i symbiose. De to danske kørere Marco Sørensen (tv.) og Nicki Thiim (med nissehue) hilser på bagsædet af en åben Renault sammen med deres britiske makker Darren Turner på fans af det danske team Formula Racing, som kørte med en Ferrari.



Så bliver det ikke mere autentisk. Gråt hår, matchende skæg og klistermærket fra klubben Amicale Tricyclecariste de France i forruden på sin trehjulere.





byg – mødtes nord for Le Mans. Det hedder Classic British Welcome, og det er endt med at blive et fredagstræf (om formiddagen og eftermiddagen!), som tiltrækker mere end tusinde biler. Og de britiske biler dominerer faktisk ikke. Der er også masser af franske specialiteter.

Det var således her, at jeg for to år siden første gang så en Panhard 24. Og blev overrasket over lyden af fra den tocylindrede boksermotor. Og der var meget andet spændende.

Men det er nu ikke den største overraskelse med historisk skær, jeg har haft i området udenfor den legendariske racerbane. Den fik jeg for nogle år siden, da jeg tog letbanen fra racerbanen til byens centrum for at opleve kørerparaden. Letbanen blev også anvendt som daglig transportmiddel for byens faste beboere, og blandt dem spottede jeg en person med en forvasket kasket med en tekst, som var mig bekendt. Det var Jean-Pierre Jaussaud, som i 1978 vandt løbet sammen med Didier Pironi. Vi begyndte lidt dialog henover sæderækkerne, og da jeg på mit skolefranske også kunne bevise, at min Le Mans-viden var tilstrækkelig til at huske, at han også i 1980 havde vundet løbet sammen med Jean Rondeau, fik jeg en tommelfinger, men – grundet sæderækkerne – ingen autograf, inden han stod af.

Selv om Jean-Pierre Jaussaud i det meste af sit liv har levet i Le Mans, var der ikke en eneste af de lokale, som spottede ham...

Et par nyttige links, hvis man opleve nogle af udenomsaktiviteterne i forbindelse med det moderne 24-timers løb på Le Mans:

Classic British Welcome:  
[www.classicbw.org](http://www.classicbw.org)

Kørerparade med klassiske biler:  
[www.grande-parade-des-pilotes.com](http://www.grande-parade-des-pilotes.com)

Amicale Tricyclecariste de France:  
<http://tricyclecaristes.free.fr/>

**Hvis det ikke er nok med nedrullede vinduer i den franske hede, må man bare tage dørene i brug.**



Ved kørerparaden var der såvel moderne nyklassikere som den 2.400.000 Euro dyre Bugatti Chiron.



Ofte er der en kendis med i optoget. I 2016 var det kung-fu-skuespilleren Jackie Chan, som modtog publikums hyldest.

**Panhard 24 og Renault 4CV Cabriolet er nogle af de franske fornøjelser, man – trods det britisk klingende navn – kan opleve ved Classic British Welcome.**



**Med i kørerparaden er der også flere køretøjer – ja, faktisk utallige – hvor der fra ladet uddeles souvenirs eller promoveres for et produkt. Her er det en Unic fra 1931, som er kommet i brug.**







Udstillingshallen er den eneste bevarede bygning i det oprindelige Citroën-kompleks i Københavns Sydhavn. Til venstre som det så ud i 2002 – til højre omkring 1929. Fotoshopcollage: jmn.

## Citroën forlader Citroënhuset

Af Jens Møller Nicolaisen

Tiderne skifter. I Frankrig har Citroëns moderselskab og PSA-gruppen valgt at overdrage importen af Citroën og det nye bilmærke DS til "eksterne" importører i flere lande, heriblandt Norge, Sverige - og Danmark. Dermed slutter Citroën Danmark A/S' historie som direkte filial under Citroën i Frankrig.

Importen af Citroënbiler bliver fremover overtaget af Interdan-koncernen, som blandt flere andre bilmærker har importen af Peugeot i Danmark. Ifølge de sparsomme oplysninger der er bragt i forskellige nyhedsmedier er det PSA-gruppen, som har valgt Interdan – måske logisk, da Peugeot, Citroën og DS jo er samlet under PSA.

Som kloge mennesker siger: Tiden vil vise hvad fremtiden bringer. Interdan har meldt ud at Citroën fortsætter som selvstændig brandorganisation med eget forhandlernet. Men også at alle aktiviteter skal samles i Interdans bygning i Glostrup. Dermed er det altså slut med Citroën på den historiske adresse i Københavns Sydhavn, hvor den fine udstil-

lingsbygning stadig står. Flytningen sker i løbet af de kommende måneder.

Den danske Citroën-filial blev, som en af de første udenfor Frankrig, etableret så tidligt som i 1924. I november 1926 var André Citroën selv i København, hvor han blev overbevist om at København var et passende sted at have samlefabrik. Kort efter blev arealerne i Sydhavnen købt, incl. en gigantisk betonhal, der blev indrettet til værksteder og samlefabrik. Kontorbygningen og den karakteristiske udstillingshal med buerne blev indviet i 1927 - temaet med buerne er i øvrigt helt i tråd med Citroëns øvrige bygninger rundt omkring i Europa.

Københavns Kommune eksproprierede ejendommen i midten af tresserne, på grund af en planlagt motorvej – den blev ikke til noget, men Citroën flyttede i 1966 til et nybygget hovedkvarter i nærheden. De gamle Citroënbygninger i Sydhavns-gade blev herefter brugt af kommunen, til oplagring og medborgerhus. I 2002 kunne Citroën Danmark igen leje sig

ind på den historiske adresse Sydhavns-gade 16, i et nyopført byggeri, hvor den gamle udstillingshal var bevaret og renoveret. Således har det gamle Citroënhus været brugt både i de første 40 og de sidste 14 år af den danske Citroën-filials historie, der blev på ialt 92 år.

André Citroën, fotograferet på Hotel d'Angleterres balkon, den 10. november 1926.





Start-/målrampen skulle passeres flere gange. De tyske speakere havde gjort deres hjemmearbejde godt og fortalte lystigt om både biler og kørerne. Spørgsmål på tysk gennem sideruden forsøges besvaret efter bedste evne.

## En tidslomme i Eifelbjergene

### Dansk Toyota i fint selskab i Historisk Rally Festival

Af Kenneth Saust

Der var engang da det tyske Eifel Rallye var en afdeling af det tyske rallymesterskab. Men for 6 år siden sadlede arrangørerne om, og i samarbejde med den såkaldte "Slowly sideways" organisation med rallyfotografen Reinhard Klein i spidsen, ændrede rallyet karakter til et opvisningsløb for historiske rallybiler. Man ønskede at skabe et udstillingsvindue for rallysportens historie, og det er i sandhed lykkedes. I 2016-udgaven der blev afviklet d. 21-23. juli, var der 150 biler fra 6 årtier til start med mandskaber fra 17 nationer. Midt i det hele, med start som nummer 55, befandt undertegnede sig sammen med min søn Oliver som codriver.

#### Rift om pladserne

I 2008 deltog undertegnede i rallyet efter den gamle model, men i 2015 var jeg og Oliver nede for at opleve den nye Rallyfestival som tilskuere. Det var ikke svært at blive begejstret for konceptet, og på vejen hjem

blev vi enige om at vi ville prøve lykken allerede i 2016. Antallet af deltagere er begrænset til 150 biler. Tilmelding foregår på den måde at man sender sin anmeldelse, og så i spænding afventer en bekræftende mail. Arrangørerne vil naturligvis gerne have et varieret felt af biler og deltagere med, så en vis udvælgelse blandt "ansøgerne" finder sted. Vi sendte vores anmeldelse straks ved åbningen af registreringen den 1. marts, og i løbet af maj måned kunne arrangørerne melde om "alt udsolgt". Vi kunne dog glæde os over at være blandt de "udvalgte" og kunne gøre os de endelige forberedelser.

#### Deltagerne og bilerne

Eifel Rallye Festival er ikke en konkurrence i traditionel forstand. Jo, man kører prøverne efter noter man selv får mulighed for at lave, og man navigerer rundt mellem prøverne som i et vanligt hastighedsrally. Men der er ikke nogen officielt tidtagning

og ingen vindere eller tabere. Glæden ved at køre i sin rallybil, og glæden for tilskuerne ved at opleve en masse fine historiske rallybiler er det der tæller. Det er et "opvisningsarrangement" hvor deltagerne selv afgør hvor meget man vil "vise sig". Deltagere er både garvede rallyfolk, og andre, uden den store rallyerfaring, med en egnet bil. Bilerne deles op i tre grupper: originale biler med rallyhistorie, replika'er der er bygget 100% som de originale forbilleder, og replikaer der afviger lidt fra originalerne. Standarden er dog høj uanset kategori, og bilerne fremstår virkelig som på den tid de blev brugt for alvor. Med Corolla'en og en international FIA HTP i bagagen, kunne vi tilmelde os i kategorien for originalbiler.

#### Mange dages oplevelser

Rallyets omdrejningspunkt er den lille kurby Daun. Fra Midtjylland er der ca. 1000 km, som med trailer kan tilbagelægges på 12-14 timer.





Kurbyen Daun ligger i det facinerende og smukke Vulkaneifel område og danner rammen om det årlige Eifel Historic rally festival. Området huser også den berømte Nürburgring.



Servicepladsen indrettes. I modsætning til nogle af de mere prominente teams, anlægger vi en lidt mere ydmyg stil med det der nu kan være i bagagerummet på en Ford S-Max.



Ved teknisk kontrol er der størst fokus er på bilernes og kørernes sikkerhedsudstyr. Der bliver gået til den med tysk grundighed, men alt var naturligvis i orden hjemmefra. Sikkerheden er høj i dansk rallysport, og det giver pote når man stiller op i udlandet.



Mange af bilerne er sjældenheder. Toyota viste blandt andet disse to Gruppe S biler baseret på MR2'en. Bilerne kom dog aldrig i aktion da reglementerne blev ændret efter nogle grimme uheld med de vilde gruppe B-biler midt i firserne, hvorefter bilerne i VM-serien blev gjort mere serienære (gruppe A).



Efter ca. 1000 km kørsel fra Midtsjælland, kan rallybilen læses af traileren på det anviste område.



Den tekniske kontrol er et tilløbsstykke for publikum, og forgår midt på Dauns hovedstrøg – til anledningen omdøbt til "The rally mile".



Før og under rallyet bruges de indlagte pauser til rutinemæssige eftersyn på rallybilen, hjulskift mv.





Det er ikke kun rallybilerne der er historiske.



Feltet er stjernebesat. Her er det en af alle tiders bedste rallykørere, tyske Walter Röhrl, der skriver autografer til unge (og ældre) fans.



Det er ikke kun superbiler der er til start i Eifel. Her er en tro kopi af en Trabant 800RS-fabriksbil fra 1985.

Vores tur startede derfor meget tidligt onsdag morgen d. 20/7. Vi nåede destinationen onsdag aften, lige tids nok til at kunne indrette os i serviceområdet og få klaret alle de nødvendige administrative ting i løbssekretariatet. Torsdag var der en nøje programsat mulighed for at køre alle 110 km prøver igennem og lave sine noter. For egen sikkerheds skyld, er dette en væsentlig øvelse da prøverne er ganske krævende givet områdets karakter. Om eftermiddagen samles alle deltagerne med deres biler på en nærliggende flyveplads og fra en mobilkran tages et ganske enestående gruppebillede som vil pynte i enhver garage. Der-



Tusindvis af tilskuere fra hele Europa valfarter til Daun og omegn for at begejstres over både rallybiler og -stemning fra dengang det var før. Har man været der forstår man det.



Fra det tidligere Østtyskland ser man fine originale Wartburg fabriksbiler og servicevogne som de vitterligt så ud i firserne.

efter går det løs med muligheden for at gennemkøre en såkaldt "shakedown", en hastighedsprøve hvor det hele kan prøves af inden det for alvor går løs de efterfølgende dage. Lørdag passeres rampen midt i Daun for sidste gang. Søndag kører man hjem.

#### Stemningen

Eifel Rallye Festival beskrives som rallysportens svar på Goodwood, og det er ingen overdrivelse. Stemningen blandt deltagerne er positiv og imødekomende, uanset om man deltager i en avanceret sjældenhed til millioner, eller i en mere

ydmyg model. Begejstrede tilskuere i tusindvis, både på servicepladsen (hvor spørgelysten er stor) og ude på prøverne, gør det til en helt enestående oplevelse som deltager. Og så er der opbakningen fra lokalsamfundet. Hele byen Daun står på den anden ende, og på transportetaperne ud til og mellem prøverne står overalt folk og hepper. Og så skal ikke glemmes de festligheder som arrangørerne har mobiliseret, afsluttende med livemusik midt i byen lørdag aften. Eifel Rallye Festival er et "must see" for enhver med rallykultur i blodet, og et "must try" for enhver med en historisk rallybil i garagen.





Audi Quattro, der revolutionerede rallysporten og var første med 4-hjulstræk, præger løbet. De tyske tilskuere jubler af begejstring når de 5-cylindrede superbiler brøler rundt på hastighedsprøverne. Og det forstår man godt når man har oplevet det bare en enkelt gang.



Fuld fart på en af hastighedsprøverne (foto: Rolf-Dieter Koch)

Vores Toyota Corolla SR1600 i sin grønne ungdom. I 1977 kørte Bent Egede Olsen og Søren Terp Rally Monte Carlo i bilen.

#### Yderligere information:

[www.eifel-rallye-festival.dk](http://www.eifel-rallye-festival.dk)

[www.slowlysideways.com](http://www.slowlysideways.com)

Facebook: saustmotorsport



Nogle fantastiske dage er ovre for os. Corolla'en (og vi) kom igennem uden skrammer.





Fotos: Jens MN.



## The Motor Shop lukker

Når disse linier læses vil The Motor Shop på Amager være lukket efter 106 år i samme familie, og 62 år på samme adresse i Vermlandsgade.

The Motor Shop blev etableret i 1910 og er sikkert det ældste autoværksted i Danmark. Navnet The Motor Shop blev brugt helt fra starten, hvor man også reparerede skibsmotorer. Niels Madsen, som efter sin far og farfar har drevet værkstedet i mange år med veteranbiler som speciale, har nu besluttet at tiden er inde til at trække sig tilbage.

Det vil blive et stort savn for veteranbilfolk i storkøbenhavn nu hvor lukningen er en realitet. Det gælder både det sociale liv og det rent tekniske, men navnet og facadeskiltet vil leve videre på hjemmeadressen og Niels' hobbyværksted, så her vil der også nok blive tid til en snak en gang imellem.

De nye ejere overtager bygningerne den 1. november. Der vil forsat være

autoværksted, men nok i en lidt anden stil. Bygningerne og garagerne bliver renoveret og der vil også forsat være malerværksted på adressen.

Den Gamle By i Århus har fået bevilget penge til at lave et autoværksted fra 1927 og har derfor allerede hentet de første ting, blandt andet en del forskelligt værktøj fra før 1927. En god måde at få bevaret mindet om værkstedet.

I Veteran Tidende har vi haft flere artikler om firmaets historie de første 100 år. Disse kan findes i VT nr. 346/april 2005 (95 års jubilæum) og VT nr. 406/april 2010 (100 års jubilæum). Vi nøjes her med en sidste serie billeder fra værkstedet.

Vi ønsker Niels et godt otium og forsat godt liv med de gamle biler og veteranvennerne!

*Thom Bang Pedersen  
og Jens Møller Nicolaisen*















Triumph GT6, den første der blev registreret i Danmark, 1966. Foto fra Steen Worziger.

# TRIUMPH

## – fra tricykel til TR8 og Acclaim

Af Jens Ørvad

Da Leyland Motors i begyndelsen af 1961 overtog ledelsen af Standard-Triumph var Leyland-firmaet særdeles velpolstret rent økonomisk og var en af de største bus- og lastbilproducenter i Europa. Leyland var konstant på udkig efter emner til opkøb, og man havde i 1962, kort tid efter opkøbet af Standard-Triumph, ressourcer til at købe sin største konkurrent i Storbritanien, Associated Equipment Company, som bl.a. stod for mærkerne AEC med de berømte røde London-busser, Thornycroft specialkøretøjer samt de fabrikker, som tidligere havde produceret Crossley og Maudsley busser og lastbiler.

Leyland-folkene var godt klar over

Standard-Triumphs problemer. Således blev der i 1961 kun produceret ca. 78.000 biler, hvilket var det laveste produktionstal siden 1957. Målsætningen havde længe været en årlig produktion på mindst 100.000 biler, og med den seneste udvidelse af fabrikken i Canley, ville der også være kapacitet til at producere noget i nærheden af 200.000 biler pr. år.

Der var således to hovedopgaver at løse for de nye ejere: Vende under-skud til overskud og gennemførelse af en væsentlig og nødvendig kvalitetsforbedring, først og fremmest af den, trods kvalitetsproblemer, ret populære Triumph Herald. Desuden skulle de nye modeller, man havde

### 2. del:

### Leyland-årene 1962-68

#### Triumphmodeller og versioner introduceret 1961-68:

1961	April	Herald 1200
1961	Sept.	TR4
1962	Maj	Vitesse Six
1962	Oktober	Spitfire 4
1963	Marts	Herald 12/50
1963	Oktober	2000
1965	Marts	Spitfire Mk.2
1965	Marts	TR4A IRS
1965	Oktober	2000 Estate
1965	Oktober	1300
1966	Oktober	GT6
1966	Oktober	Vitesse 2 ltr.
1966	Oktober	2000 restyle
1967	Marts	Spitfire MK.3 1300
1967	Oktober	Herald 13/60
1967	Oktober	TR5 PI
1967	Oktober	1300 TC





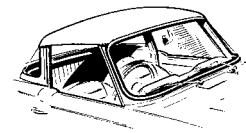
**Triumph TR3 – og til højre Michelottis ualmindeligt smukke Italia Vignale.**  
Fotos: WikiMedia Commons



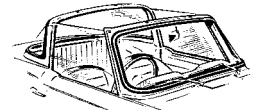
**Triumph TR4 i sin første udgave – billedet er fra en tidlig brochure, der også viser den såkaldte "Surrey Top".**

#### UNIQUE HARD TOP

The TR4 Hard top model is the last word in sports car versatility—just remove the unique detachable roof panel for open motoring. And for that sudden shower there's a 'Surrey Top' canopy available as an optional extra.



*Hard top with roof panel in position—snug and weatherproof.*



*Roof panel detached; fixed windscreen and rear window remain in position for open motoring without draughts.*



*The 'Surrey Top' (a folding canopy of p.v.c.) quickly clips into position for emergency weather protection.*

på tegnebrættet ved Leyland-overtagelsen, hurtigst muligt komme i produktion, først og fremmest en afløser for TR3-modellerne.

Som det kan ses af oversigten over nye modeller, som blev præsenteret i Leyland-perioden, blev der præsenteret næsten tyve nye eller faceliftede modeller fra 1961-1968. Den første nye model, som blev præsenteret efter Leylands overtagelse og efter den forbedrede Herald, som hurtigt blev til en Herald 1200, var Triumph TR4. Allerede i 1959 var man klar over, at TR3'eren trængte til fornyelse, og Triumph-folkene var sikkert heller ikke uvidende om, at MG var langt i forberedelserne med at bygge en afløser for MGA.

#### TR-modellerne

Michelotti, der nu var fastansat på deltid hos Triumph, havde allerede i 1957 den første prototype af en ny TR klar. Den var bygget på et TR3 chassis og viste helt klart nogle af de forbedringer, som senere dukkede op i den endelige TR4-udformning.

Men i mellemtiden havde Michelotti, kraftigt tilskyndet af den daværende italienske Triumph-importør, designet en smuk sportscoupé. Importøren så muligheder for en italiensk-designet Triumph i stil med Alfa-Romeoer eller Maseratier. Resultatet blev den model, som blev kendt som Triumph Italia 2000, og blev sat i produktion af Vignale på en fabrik i Napo-

li. Indtil 1963 blev der produceret godt 300 stk. af dem i alt. Triumph ville imidlertid ikke kendes ved denne model, og Michelotti måtte derfor komme med et nyt forslag til en TR3-afløser.

Det skal lige tilføjes, at der også var andre forslag til en TR3-afløser fra Triumphs egne folk. Et af dem kom fra folkene bag projektet med TR2's deltagelse i Le Mans løbene, hvor de klarede sig pænt, men det blev klart at der var behov for kraftigere motorer. En Triumph-medarbejder, Dick Astbury, kom med et forslag til en helt ny motor: En ydeevne på ca. 200 hk, 2 overliggende knastaksler og en krumtap, lagret i fem hovedlejer. Der blev produceret et antal mo-



I den førnævnte TR4-brochure kan man klappe en side ud, blade, og på den måde se et "dybtgående portræt" af den helt nye model, hvor der altså ikke var de helt store fornyelser bortset fra det nye og mere luksuriøse karrosseri, tandstangsstyring og lidt større sporvidde.

torer, med kælenavnet Sabrina. Det officielle projektnavn var 20X. Den blev afprøvet på Le Mans i 1959 og gjorde det faktisk godt, hvad ydeevne angår, men andre problemer med oliepumpen og med afbalancering gjorde, at man aldrig gentog forsøget. Da motoren også var tung og temmelig fyldig, blev det også opgivet at bruge den til en TR Twin Cam. Det kunne også være at sporene fra MGA Twin Cam skræmmede Triumph-folkene lidt.

Resultatet af alle overvejelserne blev i stedet den nye TR4, som blev præsenteret i september 1961. Det var næsten lykkedes at bygge en helt ny roadster på basis af det gamle TR3-chassis men med et helt nyt karrosseri, som nu havde dørruder af glas, som kunne rulles op og ned, et større bagagerum og større komfort i kabinen med nyt varme- og ventilationsanlæg. Teknisk skete der også forbedringer, som f.eks. tand-

stangsstyretøj og både sporvidde og akselafstand var forøget. Til gengæld var motorkraften ikke forøget, og TR4 var derfor ikke hurtigere end sin forgænger. Den kunne leveres både som soft-top og hard-top og som noget nyt: en "surrey-top", som faktisk var en hard-top med aftageligt stoftag.

Den nye model var så meget anderledes end sin forgænger, at de amerikanske forhandlere frygtede, at de amerikanske kunder stadig ville foretrække den mere rå og sportslige TR3, og de bad derfor Standard-Triumph om ikke at slutte produktionen af TR3 samtidig med at TR4 blev præsenteret og resultatet blev, at man fortsatte med at producere TR3 for det amerikanske marked i løbet af 1962. Disse biler, i dag kendt som TR3B, blev kun produceret i et antal af 3.334 stk., hvoraf de fleste fik den store 2138cc. motor og den nye, fuldsynkroniserede gear-

kasse. De amerikanske forhandleres frygt blev altså gjort til skamme.

Der er ingen tvivl om, at Michelotti ikke selv var videre glad for TR4. I et senere interview blev han bedt om at udpege sine favoritkreationer og de kreationer, han godt kunne undvære. Resultatet blev:

*Favoritterne:*

- Alpine A110
- Triumph Herald
- Triumph Spitfire
- Triumph Stag
- BMW 1500

*De undværlige:*

- Meadows Frisky
- Austin Apache
- Leyland P76
- Daf 44
- Triumph TR4

Austin Apache, som blev bygget i Sydafrika og Spanien, var en Austin/Morris 1300 med udbygget bagagerum. P76'eren var en model, specielt udviklet for det australske marked, med stor anvendelse af dele fra Rover 3500.

Selv om TR4'eren og dens efterkommere incl. TR6 i virkeligheden var direkte efterkommere af TR2 fra 1953, blev der alligevel i tiden 1961-76 solgt ca. 175.000 stk., hvoraf en meget stor del blev solgt i USA. Der skulle imidlertid ikke gå lang tid efter introduktionen, før TR4 fik en alvorlig konkurrent, nemlig MGB, som blev præsenteret i efteråret 1962. Den havde i modsætning til MGA'en, som den afløste, selvbevarende karrosseri. De fleste mekaniske dele var derimod almindelige dele fra andre BMC-modeller og det i en grad, at MGB blev beskyldt for at være en Austin A60 i forklædning.

Dette forhindrede dog ikke at MGB blev en kæmpesucces, som varede indtil 1980. Samtidig måtte Triumph-folkene se i øjnene at TR4'ens køreegenskaber ikke var tilfredsstillende og ikke levede op til dagens standard. MG-folkene var til dels i samme situation, da de skulle konstruere den ny MGB. Deres ønske var at den skulle have uafhængigt baghjulsophæng, men dette ønske





**TR4A med IRS (Independent Rear Suspension).** Foto fra Steen Worziger.

blev af afvist af ledelsen, som mente at man ikke behøvede denne dyrere løsning.

#### **TR4A**

Hos Triumph var situationen anderledes; i slutningen af 1963 var den nye Triumph 2000 saloon blevet præsenteret, og den havde bl.a. uafhængigt ophæng af baghjulene. Harry Webster, Triumphs chef-designer, fik derfor grønt lys til at ændre chassisrammen på TR4, så man stort set kunne anvende samme affjedringssystem, som fandtes i Triumph 2000 uden alt for store investeringer. Det er dog ikke mange dele i TR4A'ens ophæng, som er identiske med 2000-dele.

Ved at udnytte grundkonstruktionen i Triumph 2000's baghjulsaffjedring var man allerede i marts 1965 klar med den ændrede TR4 med typenummer TRA og med tilnavnet *IRS* (independent rear suspension). Den havde forbedrede køreegenskaber med større komfort og havde nu fået membrankobling, men der var ikke sket nogen væsentlig forøgelse af motorens ydeevne.

Løsningen på problemet med for ringe motorkraft skete i bedste Triumph-tradition ved at anvende

komponenter, som man allerede havde i huset, i uændret form, eller som når det f.eks. drejede sig om motorerne ved at ændre volumen og kompressionsforhold, så motoren kom til at passe til den model, den skulle anvendes i. Det var imidlertid åbenlyst, at der ikke var flere muligheder i den gamle, trofaste 4-cylindrede motor fra Standard Vanguard, selv om man på et tidspunkt overvejede at øge dens volumen ved at fjerne de løse foringer og i stedet lave en massiv blok med større boring (93 mm). Dette ville kunne give en volumen på 2,4 ltr. Ideen blev dog opgivet, måske fordi Austin Healey 100 på det tidspunkt fik udskiftet sin store 2,6 ltr, firecylindrede motor fra Austin Atlantic med en 2,6 ltr. seks-cylindret motor fra BMC's C-serie motorer og blev til Austin Healey 100/6.

Hos Standard-Triumph var Vanguardens 4-cylindrede motor allerede i 1960 blevet erstattet af en 6-cylindret motor på 2000 cc. Ydeevnen var dog næsten uændret i forhold til den gamle Vanguard-motor. Traditionen tro var der til en vis grad tale om genbrug, idet man faktisk havde taget motoren fra Standard 10/Triumph 10 og tilføjet to cylindre.

Triumph-folkene vidste godt, at der blev behov for mere motorkraft i TR'erne. Da Triumph-bossen, Stanley Markland, prøvekørte TR4A, udtalte han, at nu havde Triumph et 120 mph-chassis, men den næste model behøvede mere motorkraft. Det samme krav kom også fra de europæiske Triumph-importører, simpelt hen fordi motorvejsnettet på det europæiske fastland nu var under kraftig udbygning og dermed gav mulighed for langvarig kørsel med høje hastigheder.

Harry Webster, udviklingschefen, overvejede flere muligheder; som allerede havde været benyttet i Triumph 2000 fabriks-løbsbiler. Det havde f.eks. været muligt med en Triumph 2000, forsynet med et bearbejdet topstykke og med Lucas' benzinindsprøjtning, at opnå en ydeevne på omkring 175 hk. i 1966. Tidligere havde man haft rallybiler med 3 dobbelte Weber karburatorer, hvor kapaciteten var omkring 150 hk., men denne løsning anså man ikke for at være praktisk til dagligt brug.

Konklusionen blev, at det var nødvendigt at øge motorens volumen for både at opnå en tilfredsstillende ydelse og et acceptabelt moment. Den eneste mulighed for at forøge



motorens volumen var et øge slaglængden – og det gjorde man. Det var i øvrigt samme metode, der blev brugt, da man øgede Spitfirens (og senere MG Midgets) motor til en cylindervolumen på 1500 cc.

Resultatet af overvejelserne blev at TR4B skulle hedde TR5 PI, og den fik en sekscylindret 2500 cc. motor med 150 hk. ved 5500 omdr./min. På grund af de skærpede regler om forureningsbekæmpelse i USA kunne denne nye version imidlertid ikke godkendes til kørsel i USA. Det blev derfor nødvendigt at tilbyde en TR5 karburatormodel til amerikanerne. Den blev i stedet leveret med to Stromberg karburatorer og fik betegnelsen TR250 og måtte nøjes en ydeevne på 104 hk.



En TR4 og bagved ses en Spitfire Mk. I. Billedet kommer oprindeligt fra FDM, hvor en spøgefugl har tilføjet en munter tekst. Foto fra Hans Jørgen Bach.





DVK-medlem Hans Jørgen Bach har haft denne flotte TR4A i mere end 40 år. Bilen er fra 1966 og udstyret med den specielle hardtop, "Surrey Top", inklusive den lille nødkaleche som hurtigt kan knappes på. En god ting, da der ikke er plads til hardtoppens aftagelige (hårde) tagplade i bilen.

På grund af et dårligt ben har Hans Jørgen bygget en automatisk Borg-Warner gearkasse i bilen, ombygningen er kopieret fra en TR-prototype, der findes i USA.

Hans Jørgen er medstifter af og aktiv i Triumph TR Club DK. Se evt. <http://www.tr-club.dk>, hvor der også er megen information om de forskellige TR-modeller.

Fotos: Jens MN.





### Herald-familien

Ideen med at bygge Herald'en på en chassisramme i stedet for at anvende et selv bærende karrosseri, som på det tidspunkt ikke kunne skaffes, skulle vise sig at give Triumph mulighed for at bygge en hel serie af forskellige biler, ved simpelthen at sætte vidt forskellige karrosserier på forskellige versioner af Herald'ens chassisramme.

Allerede i 1962 kom Vitesse 1600 med et Herald-karrosseri med ændret front, som havde fire forlygter. Motoren var en 6-cylindret udgave af Vanguard Six motoren, som i grundkonstruktion var en Standard 10-motor med to ekstra cylindre. Vitessen blev leveret både som saloon og som convertible. Motoren var betydeligt tungere end Herald-motoren, som gjorde Vitesse meget næsetung, og som følge deraf blev understyringstendenserne endnu kraftigere end i en Herald.

Den forstærkede chassisramme fra Vitesse blev også fra efteråret 1962

indført på Herald, som derefter tilkom at hedde 1200E.

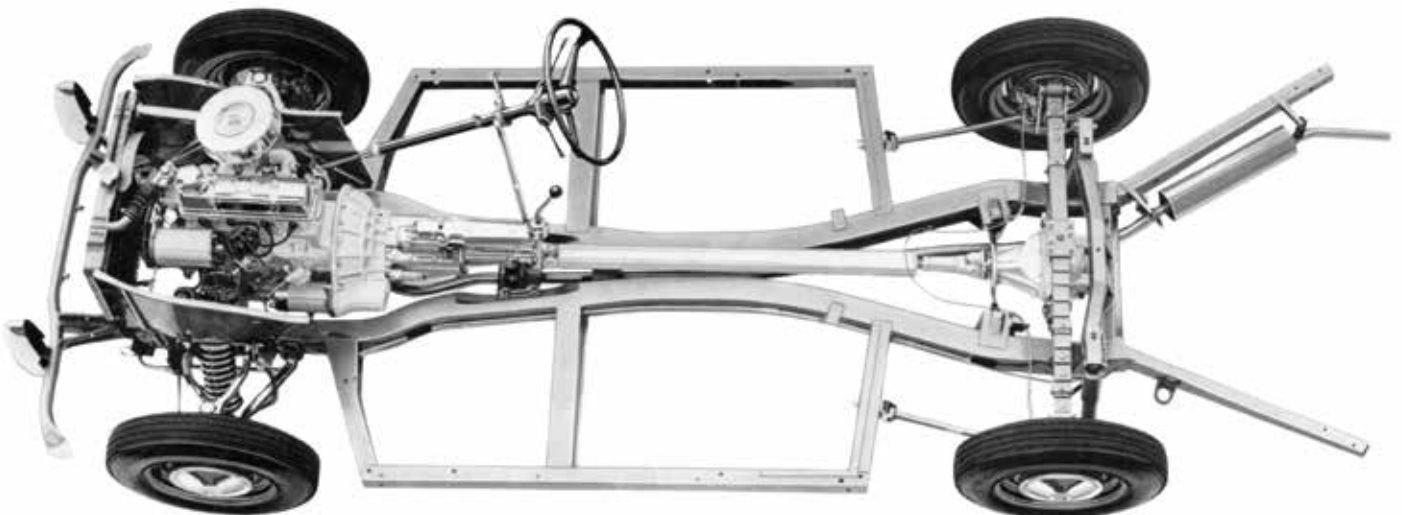
I 1966 fik Vitesse en ny motor, nemlig den 6-cylindrede 2000 cc. på 95 hk. Denne motor var stort set identisk med motoren i GT6, som blev præsenteret samme år, men det gav desværre også det resultat, at Vitessens kritiserede køreegenskaber blev endnu ringere. Pressens kritik gik først og fremmest på, at motorkraften var alt for stor i forhold til køreegenskaberne, men da den senere fik samme baghjulsophæng som GT6 Mk. 2, skete der dog en mærkbar forbedring af køreegenskaberne. Vitesse-modellen blev produceret indtil 1971, men det blev kun til en produktion på ca. 51.000 biler.

### Spitfire

Michelotti havde allerede i 1961, inden Leyland var kommet ind i billedet, på eget initiativ designet og bygget en prototype af en åben roadster på et forkortet, men forstær-

ket Herald-chassis. På det tidspunkt var der slet ikke penge til at udvikle en ny model og gøre den produktionsklar, så prototypen blev sat til side og næsten glemt i et hjørne af Triumphs konstruktionsafdeling. Da Leyland-folkene kom ind i billedet og så denne prototype, blev der taget en hurtig beslutning: Den skulle i produktion hurtigst muligt.

Oprindeligt var det meningen at Herald Coupé skulle være sportsudgaven af en Herald, men den ide blev hurtigt droppet til fordel for Michelottis prototype. Man havde også internt drøftet muligheden for at bygge en sportsvogn i Austin "frog-eye" stil, eventuelt med et glasfiberkarrosseri, men det blev altså Michelottis projekt, som næsten uændret kunne sættes i produktion. Karrosseriet, der i sin opbygning meget lignede en selv bærende konstruktion, blev produceret af Forward Radiators, som havde været leverandør til Standard siden 1930, og blev i 1958 opkøbt af Standard-Triumph.







Billeder fra danske brochurer, der viser Herald 1200 Saloon, Cabriolet, Coupe og Estate.

Blandt bilens karakteristika er en ekstremt lille vendediameter (kun 7,7m) og adgangen til motorrummet der sker ved at klappe hele fronten op. Ting, der går igen på Spitfire.

Takket være vendediameteren blev Heralden i løbet af tresserne en meget populær skolevogn. Det hjalp sikkert også på populariteten, at importøren gratis leverede skolepedaler til dobbeltbetjening til køreskolerne.

Nederst tv en brocure for 1200E, med let ændring af kølgitteret.

Herunder ses en Vitesse Convertible.

Foto: Brian Snelson, WikiMedia Commons







Den nye sportsvogn blev i slutningen af 1962 præsenteret som Spitfire 4 og blev straks en stor succes, selv om der ligesom for Heralds vedkommende blev rejst kritik af køreegenskaberne. På næsten alle andre punkter var Spitfire de samtidige Austin-Healey Sprite og MG Midget overlegen. F.eks. havde den oprullelige ruder i dørene, en luksus, som de små BMC-sportsvogne først fik i 1964. Desuden havde den mere motorkraft.

I 1965 kom der en Spitfire Mark II med små karrosseriændringer, men den havde nu fået membrankobling og en motorydelse på 67 hk. Den første, synlige karrosseriændring kom i 1967, hvor Mark III-versionen blev præsenteret med en ny, højere placeret forkofanger for at imødekomme kravene fra det vigtige amerikanske marked. Der var også sket væsentlige ændringer under motorhjælmen: Spitfire havde nu fået den nye 1300 cc. motor, som første gang blev brugt i den ny Triumph 1300.

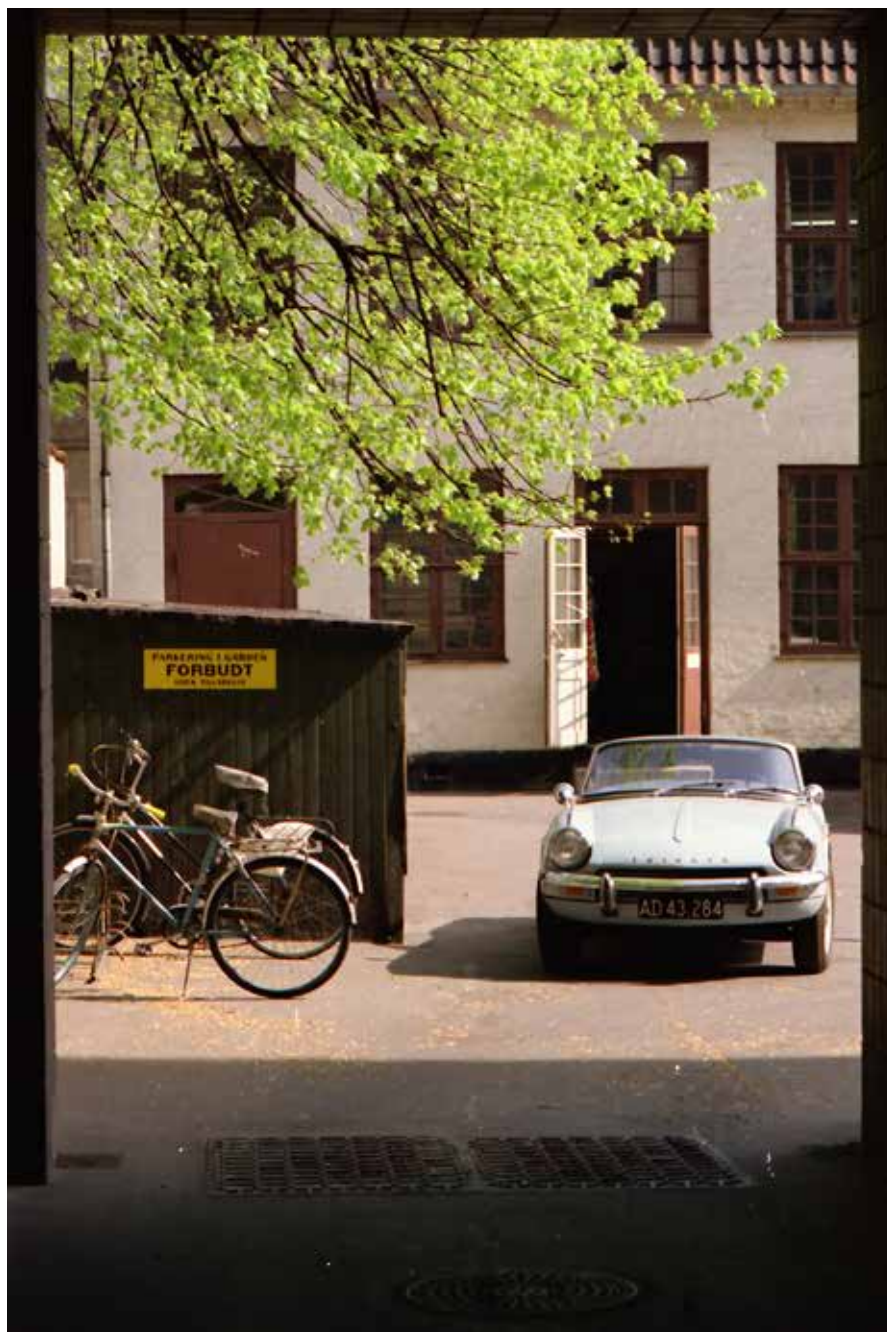
I Spitfire-versionen ydede motoren 75 hk. ved 6000 omdr./min. Ville kunderne have mere motorkraft leverede Stanpart (reservedelsafdelingen) forskellige tuningsæt. Og hvis det ikke var nok, kunne man i stedet købe en GT6.

#### GT6

I oktober 1966 blev Herald-seriens sidste – og mest kontroversielle – medlem af Herald-familien præsenteret. Den var resultatet af de overvejelser Triumph havde gjort sig, efter at Michelotti på eget initiativ havde præsenteret sit forslag til en Spitfire coupé.

Forslaget blev accepteret af Triumph, med den ændring at den nye sportsmodel skulle være forsynet med 2000cc. motoren fra Triumph 2000. Grunden var først og fremmest at motorkraften i Spitfire ikke var overvældende, men motorkraft/vægt-problemet ville blive endnu større med

**Endnu et brochurebillede, den første model Spitfire 4, og derunder et smukt dansk foto af en Spitfire Mk III. Foto fra Steen Worziger.**







GT6 1966. Et smukt Strandvejsfoto! Steen Worziger.

et tungere coupékarrøsseri. En anden årsag kunne også være, at man vidste, at MG var på vej med en sekscylindret MGC. Med den større motor faldt den således naturligt ind i Triumph-sportsvognsprogrammet mellem Spitfire og TR4A-modellerne.

Desværre blev der ikke ændret noget af betydning ved baghjulsophæng, som stort set blev overtaget uændret fra Spitfire. Dette koncept blev kraftigt kritiseret af motorpressen, som den også havde kritiseret Vitesse 2000. Trods kritikken blev GT6 dog alligevel kaldt "Triumphs lille Jaguar E".

Motorpressens bedømmelse blev selvfølgelig bemærket af Triumph, og allerede i september 1968 kom GT6 Mk. II med et stærkt forbedret baghjulsophæng. Samme ændringer skete også for Vitesse's vedkommende, og den hed nu Vitesse 2 Litre.

**Det behageligt bløde og svært indbydende interiør er her tydeligt illustreret i en brochure for GT6 Mk. II 1968.**





### Triumph 2000

I 1960-61 i tiden op til Leyland-overtagelsen var det ikke bare TR-serien skulle opdateres, og det var måske endnu mere påtrængende at skabe en afløser for Vanguard-serien, som stadig var en livsvigtig model på hjemmemarkedet. (Standard) Vanguard 3-serien var ikke blevet den forventede succes, og overgangen til en sekscylindret motor som afløser for den firecylindrede "Ferguson-motor" havde heller ikke givet større salgstal.

Både Triumphs egne designere og Michelotti kom med flere forskellige forslag, lige fra en forstørret Herald-karosser til en version med skrå bagrude, som den der i 1961 blev præsenteret på den ny Ford Anglia. Triumph blev undervejs gjort opmærksom på, at en konkurrent (Ford) meget snart ville lancere en ny model med denne nyskabelse (skrå bagrude), og da Anglia'en ville blive præsenteret før Triumph'en, ville Triumph kunne risikere at blive beskyldt for at plagiere Fords design.

Michelottis næste forslag blev også afvist af Triumph, da denne model lignede hans tidligere BMW-modeller. Målet var at præsentere

den nye model på biludstillingen i Earls Court i London i oktober 1963, så det hastede virkelig med at blive enige om det rigtige design, og det eneste man faktisk havde klart på forhånd, var motoren, gearkassen, baghjulsophæng, differentialet og tandstangsstyretøjet.

Karosseriet skulle fremstilles hos Pressed Steel i Oxford, men den oprindelige plan om at bygge både en 1600- og en 2000 ccm. version blev opgivet, ligesom Standard-navnet blev droppet til fordel for Triumph-navnet. Den sidste Standard – en Ensign (Vanguard) – rullede ud fra fabrikken i Canley, Coventry i maj 1963. Færdiggørelsen af "Barb" (projektnavnet) var ved at blive en hastesag, dels fordi man stod uden en Vanguard-afløser, men ikke mindst fordi man hos Standard-Triumph udmærket var klar over, at Rover arbejdede på et lignende projekt, som også skulle præsenteres i efteråret 1963. Den skulle være mindre end P5-modellen, altså en direkte konkurrent til Triumph'en.

Denne "trussel" fra Rover førte også til, at den nye Triumph blev mere luksuriøs end det egentligt var meningen fra starten, og den kom der-

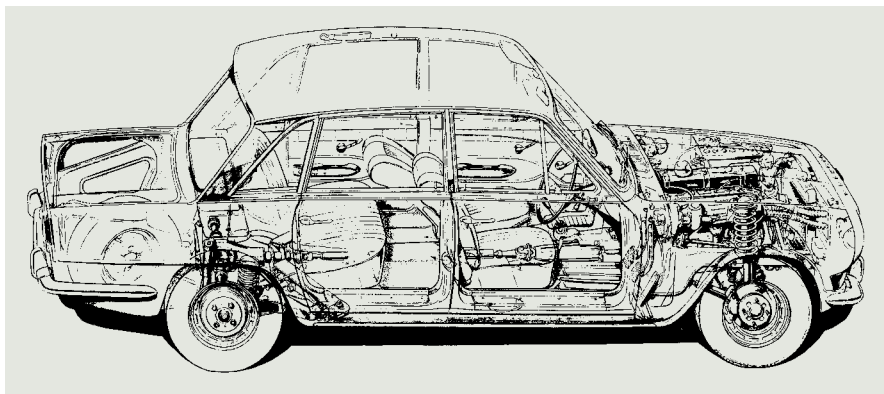
for op i en klasse, hvor der på det tidspunkt, bortset fra de mindste Jaguarer, ikke var nogen konkurrenter af betydning fra de andre britiske fabrikker. Både den nye Triumph og den nye Rover lå en klasse over de store modeller fra BMC, Ford og Vauxhall.

Roveren var teknisk mere avanceret en Triumphen, der for en stor del var baseret på eksisterende komponenter. Rover havde skabt en helt ny model fra grunden. Rover 2000 fik derfor mest opmærksomhed fra motorpressen, men til gengæld havde Triumph 2000 en sekscylindret motor, som gav en mere lydløs og blød trækraft; og så var den ca. £ 140 billigere.

Triumph 2000 var kun i meget begrænset omfang plaget af "børnesygdomme", da Triumph havde ladet et antal biler afprøve af potentielle købere over en længere periode, hvilket fik Leyland-chefen, Donald Stokes til at udtale "Hos os (Triumph) har vi ladet ca. 40 potentielle købere afprøve den nye model, og ikke som hos BMC, hvor kunden, så snart han har købt og betalt bilen og fået den leveret fra forhandleren, skal i gang med efterreparationer".



Stokes havde sikkert ret i denne udtalelse, for der er nok mange, som stadig husker Morris-importøren DOMIs reklamekampagne med temaet: "DOMI gør gode biler bedre", hvor man fortalte om sit store klaringsanlæg. Bedre erkendelse af dårlig produktionskvalitet kan man vel dårligt tænke sig, og det var absolut ikke en kampagne, som hverken BMC eller British Leyland elskede.



Røntgentegning af Triumph 2000, med selv bærende karrosseri. Det nye baghjulsophæng med langsgående svingarme og skruefjedre, der gik (principielt) i arv til TR4A.

### Triumph 1300

Selv om der var sket meget med Triumph-modelprogrammet, efter Leyland Motors var kommet ind i billedet, kunne det ikke skjule det største problem, nemlig en tiltrængt fornyelse af Herald-linien, og denne opgave fik hurtigt førsteprioritet under den nye ledelse, som Leyland Motors havde indsat hos Triumph. Målet var, at en afløser skulle være klar allerede i 1964.

Der kom imidlertid så mange ideer på bordet om hvordan den nye model skulle være, at projektet blev så forsinket, at den nye model først kunne præsenteres i oktober 1965. Til gengæld var den fuld af nytænkning fra Triumph: Forhjulstræk med motoren placeret på langs, som det nu kendtes fra især Audi og Saab. Interiøret var meget lig Triumph 2000, og i det hele taget lignede den en mini-2000 med selv bærende karrosseri og uafhængigt baghjulsophæng.

Det vellykkede projekt havde desværre et alvorligt problem. Den var dyr, ja så dyr, at det blev nødvendigt at holde Herald-serien i live meget længere end planlagt.

Mærkeligt nok gjorde Triumph ikke specielt meget for markedsføringen af denne – efter datidens forhold – meget vellykkede model, og der skulle gå yderligere to år før at programmet blev udvidet med en 1300TC (twin carburettors).

Til gengæld fik grundmodellen, som senere blev forsynet med baghjulstræk og produceret i mange forskellige versioner, en meget lang levetid, nemlig helt indtil 1980 og i de



## DEN NY TRIUMPH 1300

sidste år med Dolomite-navnet som modelbetegnelse. Den blev dermed den sidste Triumph saloon af britisk oprindelse. Der blev af samtlige versioner produceret ca. 536.000 biler, hvoraf godt 100.000 stk. var forsynet med den nye OHC 1,8 ltr. motor, som Triumph leverede til Saab fra

1968 og indtil Saab selv begyndte at producere motoren i en 2 ltr. udgave fra 1972.

Saab var allerede fra begyndelsen af tresserne begyndt at se sig om efter en fire-takts motor i 1800 cc. klassen, som skulle kunne anvendes i

en ny og større model til afløsning for 96-serien.

Det havde allerede hurtigt efter introduktionen af 96-modellen vist sig at være nødvendigt med en firetakts motor som alternativ til totakts-versionen, og en midlertidig løsning dette problem blev at tilbyde modellen med en V4 1,5 ltr. motor fra Ford, som ydede 65 hk. Det var som sagt en midlertidig løsning og Saab-folkene var godt klar over, at man ikke havde ressourcer og viden til selv at udvikle en konkurrencedygtig motor til den nye model, som også helst skulle kunne leve op til Saabs image for avanceret teknik.

Da Saab allerede i tiden fra 1962 til 1964 var i gang med disse undersøgelser, havde man blandt flere muligheder også fået øje på motoren fra Lancia Appia eller Fulvia og havde endda bygget en 96-forsøgsmodel med denne motor. Det viste sig, at det var Lancia-motoren man foretrak hos Saab, også til den nye model (Saab 99), men det viste sig desværre også, at denne motor var alt for dyr til en volumenbil.

Saab valgte i stedet at søge hjælp hos den engelske motorkonstruktør, Ricardo, og det var her at samarbejdet med Triumph blev skabt. Ricardo havde allerede fra Triumph fået til opgave at assistere med at udvikle en ny motorserie til afløsning af de gamle motorer, som i deres grundkonstruktion stammede fra begyndelsen af halvtredserne. Ricardo var allerede i gang med at løse opgaven for Saab og havde også leveret to motorer (prototyper) til Saab, men Saab-folkene var lidt bekymrede over, at det måske var en for stor opgave at bygge motorerne selv (efter Rikardos design).

Rikardo foreslog derfor, at hvis Triumph og Saab kunne koordinere deres ønsker til motorerne, kunne man måske skabe et fælles projekt. Der blev opnået enighed om dette, således at Triumph skulle producere de nye motorer til Saab. Til gengæld måtte Triumph ikke selv anvende motorerne i sine egne modeller i de første fire år efter at leverancerne til

Saab var startet. Denne klausul var den direkte årsag til, at første gang Triumph selv benyttede denne motor i en af sine egne modeller, var i Dolomite-modellen, som blev produceret fra 1972-80.

V8-versionen af den nye motortype nåede kun at blive anvendt i én Triumph-model, nemlig Triumph Stag, der blev præsenteret i 1970.

### Triumph i Danmark

Standard-Triumph havde i Danmark siden 1946 været repræsenteret af Nordisk Diesel i København, som også blev importør af den lille grå Ferguson traktor, da Standard begyndte at producere den for Harry Ferguson. Det var derfor utroligt vigtigt for Standard-importørerne i de lande med store salgsmuligheder for den nye traktor også præsterede et salg af Standards biler, for ikke at risikere, at Standard fandt en anden importør.

Da samarbejdet mellem Standard og Massey-Ferguson, som det senere kom til at hedde, ophørte, så flere af Standard-importørerne sig om efter mere attraktive bilmærker. I både Danmark og Sverige overtog Ferguson/Standard-importørerne importen af Simca-bilerne fra Frankrig,

men beholdt for en tid Standard-Triumph importen, som dog nu kom til at leve en skyggetilværelse.

Efter Leyland Motors overtagelse af Standard-Triumph var det klart, at denne situation ikke kunne tolereres. Der blev ansat en ny ledelse og nye medarbejdere i eksportafdelingen og den person, som blev ansvarlig for eksporten til bl.a. de nordiske lande, kom fra Triumph Engineering (motorcykelfabrikken). Det var vel derfor meget logisk, at han kontaktede nogle af Triumph-motorcykelimportørerne med forslaget om at blive Triumph bilimportør. Salget af motorcykler var på det tidspunkt gået kraftigt tilbage, men havde efterladt nogle kapitalstærke firmaer, som nu manglede omsætning.

I Sverige blev importen overtaget af firmaet Uno Ranch i Göteborg, som havde importeret Triumph-motorcyklerne siden 1945. Tanken om at gøre Triumph-motorcykelimportørerne til Triumph-bilimportører blev også prøvet i Danmark og så vidt vides var det meningen, at firmaet C. Reinhardt i begyndelsen af 1968 skulle have overtaget importen i Danmark. Leyland-bossen, Donald Stokes, syntes imidlertid ikke om denne idé, men ønskede erfarne bilfolk – og



GLOSTRUP IMPORT COMPANY A/S

HOVEDVEJ 183 · GLOSTRUP

TELEFONER \*964083

IMPORTØR:



DANSK AUTO-IMPORT A/S

GLOSEMOSEVEJ 18 · GLOSTRUP · TELF. (01) 96 11 90



## TRIUMPH I DANMARK



TRIUMPH HERALD 13.60 SALOON, STATIONCAR OG CABRIOLET

helst nogen af dem, han kendte i forvejen.

Det endte derfor med, at der blev indsat nye importører i begyndelsen af 1962. I Sverige blev Rover-importøren, Harry Karlsson Biler i Göteborg, ny Triumph importør. Rover fabrikken var i 1966 også blevet en del af Leyland Motors. I Danmark blev importen af Triumph overtaget af et datterselskab af Saab-importøren, Isis Motor (Automobilforretningen Ici), hvis ejer B. Worziger Christensen var en gammel bekendt af Donald Stokes, da han havde været importør af Albion lastbiler, som senere også blev en del af Leyland Motors.

Det nye importselskab kom til at hedde Dansk Standard-Triumph, men ikke ret længe. Der var tilsyneladende nogen i Triumph-kredsen, som ikke kunne tolerere dette, og der blev nedlagt fogedforbud mod brug af navnet. Firmaet blev herefter omdøbt til Dansk Auto-Import A/S og var Triumph-importør indtil udgangen af 1968.

Firmaet fik en meget hektisk start, hvilket skyldtes, at der i Danmark pr. 1. juli 1962 skulle indføres en ny afgift kaldet OMS (forløberen for Momsen). Afgiften var på 9 % og blev pålagt en vares værdi i en-grosleddet. For Dansk Auto-Import betød det, at man fra starten som importør i april indtil slutningen af juni skulle bestille, hjemtage og viderelevere til forhandlerne så mange nye biler og reservedele som muligt, da de varer som blev faktureret og leveret til forhandlerne inden den 1. juli heller ikke ved videresalg til kunderne skulle belægges med den nye afgift. En ny bil som var leveret til en forhandler i juni måned 1962, kunne altså f.eks. stadig sælges i januar 1963 uden den nye afgift.

Dette gav naturligvis et stort mersalg, fordi mange bilkøbere fremskyndede deres køb for at undgå merafgiften, men det havde selvfølgelig også den konsekvens, at salget i 1963 blev mindre end normalt. Under alle omstændigheder hjalp det den ny Triumph-importør til at få "en flyvende start".

Selv om Triumph 2000 blev modtaget pænt af motorpressen efter præsentationen i 1963/64 og også solgtes pænt i Engand, nåede salget i f.eks. Danmark ikke de store højder. Der kan være flere forklaringer, men når det drejer sig om Danmark, er der nogle særlige faktorer, som hæmmede udviklingen.

Saab har næppe været vildt begejstrede for at dele importør med Triumph, og en del af prisen for Saabs accept har utvivlsomt været, at Triumph-bilerne, med få undtagelser, ikke måtte sælges gennem de eksisterende Saab-forhandlere.

Det lykkedes i stedet at opbygge et Triumph-forhandlernet på 50-60 forhandlere. Det bestod både af



# TRIUMPH

IMPORTØR:

DANSK AUTO-IMPORT A/S

GLOSEMOSEVEJ 18 · 2600 GLOSTRUP · TELEFON (01) 9611 90

forhandlere, som allerede havde et andet mærke eller autoværksteder, som endnu ikke havde beskæftiget sig med nyvognssalg. Endelig kom der en del motorcykelforhandlere, som søgte nye aktiviteter som erstatning for det forsvundne motorcykelsalg, deriblandt tre-fire Triumph-motorcykelforhandlere.

Det gik pænt for disse forhandlere med at sælge Herald og til dels også Spitfire, men når det kom til TR4 og specielt for 2000 kneb det med afsætningen. Selv om der var stærke konkurrenter, var årsagen til det svigtende salg oftest forhandlernes manglende økonomiske styrke. De havde simpelt hen ikke råd til at tage de større biler i bytte på en 2000, og hvis de alligevel gjorde det og dermed bandt arbejdskapital, lammede eller indskrænkede det aktivitetsmulighederne, indtil den dyre indbytningsbil var afsat.

#### Triumph 2000 og de nærmeste konkurrenter, slutningen af 1967:

Mærke	Model	Cyl.antal	Pris excl. lev.
<b>Triumph</b>	<b>2000</b>	<b>6</b>	<b>36.737</b>
Citroën	ID19 Luxe	4	36.548
Fiat	1800I	6	32.167
Ford	2300S	6	35.016
Ford	Zephyr	6	38.753
Opel	Commodore	6	36.787
Peugeot	404 Super Luxe	4	35.983
Volvo	144S	4	35.910
Rover	2000SC	4	51.087

#### Tilbage til England

Op igennem tresserne lykkedes det vid udstrækning af få styr på Triumph-organisationen. Først og fremmest blev der overskud samtidig med, at der blev præsenteret en

lang række nye modeller. I en periode så det desværre ud som man havde en tendens at anvende billige løsninger og hurtige løsninger på områder, kunderne ikke kunne se. Det så man mest tydeligt i modellerne fra Herald-familien og især i forbindelse med baghjulsophængningen og de kraftige motorer, som oprindeligt var beregnet til større modeller.

I løbet af 1967 begyndte der at tegne sig et billede af i hvilken retning, Triumph skulle bevæge sig. Man havde allerede et modelprogram, hvor samtlige biler have uafhængigt ophæng af alle hjul. Der var efterhånden også enighed om, at man skulle gå "up-class" i stedet for at konkurrere med Ford og BMC om at bygge billige hverdagsbiler med lav fortjeneste. Ja, selv motorpressen begyndte at tale om, at Triumph var ved at udvikle sig til "den britiske



Endnu et billede af den første GT6. Måske er det et vidnesbyrd om bilens lumske køregenskaber på grund af bagtøjet med pendulakslerne – men uanset dét, så var der en medarbejder hos Dansk Auto-Import A/S, der garanteret ikke har været den mest populære, en dag hvor han kom hjem med denne nydelige frontskade på den splinternye bil. Ups!



BMW". At den så blev det mange år senere af helt andre grunde, er en anden sag og som blev en del af den britiske bilindustri mest dramatiske historier.

Selv om Rover med virkning fra marts 1967 også var blevet overtaget af Leyland Motor Corporation, var det ikke noget, der på den tid skabte ændringer hos Triumph, og udviklingen fortsatte tilsyneladende i den rigtige retning for Triumph. Der kom heller ingen indikationer af, hvordan Leyland-ledelsen havde tænkt sig, at de to konkurrenter skulle kunne forenes til fælles bedste. Der var i hvert fald ingen, der på det tidspunkt turde foreslå,

at Triumph skulle koncentrere sig om personbiler, således at Rover fik mulighed for til fulde at udnytte sine ressourcer til at producere Land-Rover og Range Rover, som var ved at være produktionsklar. Der var nemlig på den tid – og i mange år frem – ekstremt lange leveringstider på Land-Rover, og det blev endnu værre, da Range Rover kom på markedet.

Den manglende information kunne måske skyldes, at der allerede i løbet af 1967 på regeringsinitiativ havde været ført forhandlinger om en sammenslutning mellem Leyland-gruppen og British Motor Holding (BMC), som det år ville komme ud

med et stort underskud. Leyland ville komme ud med et resultat på ca. £ 20 mill. bedre end BMH-resultatet. Der var derfor ingen tvivl om hvem der skulle lede en sammenslutning af de to grupper.

Sammenslutningen blev bekendtgjort midt i januar 1968 og fra juni 1968 hed gruppen British Leyland Motor Corporation, og det blev hurtigt klart, at der var tale om en Leyland-overtagelse af BMC/BMH. Forude ventede en meget turbulent fremtid, som bl.a. i 1980 kom til at koste Triumph livet som bilproducent. Men det er en anden historie.

## Et sjældent brochureblad...



**NORDISK DIESEL**  
BUE WAIN

**NORDISK DIESEL** %

**præsenterer:**

*Den nye* **TRIUMPH sportsvogn**



**En raffineret ønskevogn!**

Men TRIUMPH sportsmodel 1953 er slet ikke en sædvanlig ønskevogn... Den kan leveres omgående og til en rimelig pris i betragtning af dens luksuse ydre og fremragende kvalitets-konstruktion! Dens lette, gennemsigtige liner dækker over en superstærk 75 HK's motor med en enestående akcelerationsevne.

TRIUMPH sport 1953 er en vogn, som man fuldstændig føler sig i kontakt med fra den første kilometer. — Den er et vidunderligt øje for enhver, der føler sport ved at køre — og den er lige bekvem og smidig, hvad enten man kører i bytrafikken eller på landevejen. Det er en sportsvogn, som er helt i en klasse for sig!

Fabrikeret af THE TRIUMPH MOTOR CO.  
En specialafdeling under THE STANDARD MOTOR CO.

**TRIUMPH ROADSTER 1953**  
åben sportsvogn

Pris ca. kr. 18.800  
inklusive montering og  
4 års Kasko forsikring.



**SPECIFIKATIONER**

MOTOR	KOLLENS	DIMENSIONER
Type ..... 4-cylindret	Type ..... for sænket billet	Max. længde ..... 3361 mm
Cylinderantal ..... 4	Diameter ..... 32 mm	Max. bredde (inkl. kasko) ..... 1877 mm
Boring ..... 50 mm	Chassis	Max. højde ..... 1477 mm
Slaglængde ..... 80 mm	Bræmser ..... 4-hjulsklokket	Frit hæjle u. vogn læser ..... 150 mm
Slagvolumen ..... 1991 cm <sup>3</sup>	Hydraulisk	Årsforbrug ..... 2250 mm
Max. v. .... 75 v. 4500 omd.	Støddæmper	Sporevidde for ..... 1345 mm
Komprimeringsforhold ..... 7:1	Støddæmper	Sporevidde bag ..... 1398 mm
Cylinderbetæning ..... sølv, sølv	Dækdimension	Egen vægt u. vand, olie og benzin ..... 711 kg
Følgesystem ..... med elektrisk betjening	5.50 18	Drivaksel ..... 4000 mm

Se til ændringer i specifikationer i forbindelse med  
**BUE-WAIN FORHANDLERE LANDET OVER**

I forlængelse af 1. del af Triumph-artiklen, som vi bragte i sidste VT, kan vi her vise dette sjove brochureblad som viser den oprindelige TR20, som nåede at blive til TR2 før den kom i produktion i marts 1953. ND udgav en del tilsvarende brochurer for deres forskellige modeller, men denne har været hurtigt uaktuel. Se også VT 481 side 37. Tak til Hans Jørgen Bach.



## Fra arkivet

Svar til: [vt@veteranbilkklub.dk](mailto:vt@veteranbilkklub.dk)

Der er sikkert flere, der kender Åke Danielssons nedlagte skrotplads ved byen Ryd i Småland – hvor man har valgt at undlade at rydde stedet, men lade naturen langsomt fortære resterne. Stedet er blevet noget af en turistattraktion, især for gammelbilsfolk – og fotografer. Forfaldet er da også ganske malerisk.

I 2005 fotograferede jeg dette vrag, en bil jeg ikke lige kunne artsbestemme på stedet. Den ser jo ret eksotisk ud. Billederne er ikke de bedste, men kan nogen sige noget om hvad det er for en bil? Jeg var tilbage i 2014, hvor jeg fik en masse langt bedre billeder i "kassen" – men den mystiske coupé lod til at være forsvundet i mellemtiden. I hvert fald kunne jeg ikke finde den igen.





Skrotpladsen blev i øvrigt åbnet som "museum" i 2001. Der findes rester af omkring 150 biler og det er selvfølgelig strengt forbudt at beskadige eller fjerne noget som helst. Et forbud, der desværre ikke rigtig bliver respekteret. I de 9 år mellem mine to besøg er det ikke kun naturen, der har påvirket levningerne. Det er vedtaget, at pladsen skal blive liggende til år 2050. Se eventuelt: [www.sydsverige.dk/?pageID=443](http://www.sydsverige.dk/?pageID=443).



## Svar på billederne i VT 481

### Nok et spørgsmål

Vi skal selvfølgelig også have et *rigtigt* arkivbillede! En yderst statelig Herre ved sin bil med det flotte nummer K14. Hvem kan sige noget mere om hvem bilen hedder og hvad manden er og hvornår bygningen i baggrunden har søjler? Og hvorfor et tidspunkt?

Enhver oplysning er velkommen, så vi kan få kastet lys over disse præcist formulerede spørgsmål!

Ingen tvivl om at arkivspørgsmålene i sidste blad var svære! Ingen har ytret sig om motorcyklen – til gengæld har Egon Lintner (igen) været på banen med et bud på bilen: Den kunne være en tysk Steiger. Men søger man billeder af sådan én ude på det store internet, så er der ligheder (kølerkappens fremspringende overkant), men endnu flere forskelle.

Vi tillader os derfor at lade billederne stå et øjeblik igen, og håber på

at kyndige læsere kan identificere de to kørende objekter og eventuelt bagsædepassageren i bilen!

Har vi ingen svar på billeder fra VT 481, så er der til gengæld kommet flere oplysninger til billederne i nr. 480. Forleden kom der nemlig spændende post fra Svend Hansen i Lemvig. Han bekræfter, at bilen er en Fiat 520. I brevet lå også nogle meget fine fotos af to stk. danske Fiat 520, som vi her kan nyde.



### Vedr. bileme som har tilhørt "Onkel Niels"

Jeg har glædet mig over de viste billeder og kan oplyse følgende om bilen foran huset i Val-Ferret:

Det er en Fiat 520, type Berlina. Da produktionen af bilen startede i november 1927 og fortsatte gennem 1928 og 1929, og for en taxaversion i 1930, må det være et kvalificeret gæt, at bilen er en model fra enten 1928 eller 1929.

Bilens tekniske specifikationer er:

6 cyl. Motor. 68x103 mm boring og slaglængde. Krumtap med 7 hovedlejer. Ydelse 46 bhp. Tophastighed ca. 95 kmt. Sideventiler. Solex type MOVV karburator. Autovac vakuumtank. Automatisk tændingsregulering med manuel "override". Centralt placeret gearkasse, 4 gear – og forsynet med en cylinderlås, der kunne låse gearene i frige. Dæk og dækdimensioner var Michelin 14x45, suppleret med en størrelse 14x50 på den specielle Coloniale model.

Her må det vel være på sin plads at nævne, at én af klubbens tidligste medlemmer i Århus, Ejnar Kornrup havde haft en sådan Coloniale Torpedo model som firmabil, da han som ung mand var ansat hos Århus Oliefabrik på én af deres oversøiske olieplantaer. Han var en god fortæller og kunne bl.a. berette levende om sine køreture med Fiat'en, når han fra den nærmeste større by skulle hente penge til medarbejdernes lønninger. Pengekassen var boltet fast i bilens bundplade ved siden af førersædet, og en revolver var selvfølgelig bekvemt placeret ved siden af pengekassen. Turen hjem til plantagen gik ikke ad verdens bedste veje – men bilen var jo den gode Fiat 520, som han var meget glad for, og revolveren - den kom aldrig i brug under pengetransportene.

Modellen var stærkt inspireret af tidens amerikanske bilmode, det samme gjorde sig gældende for motoren. Den blev markedsført i flere

lande, dansk importør var De Forenede Automobilfabrikker i Odense. I England blev en samlefabrik etableret hos Vickers, Croyford, Kent. Patrioter som englænderne er, blev der her fremstillet karrosserier, som ikke blev lavet i Italien, eks. en lille 2 pers. roadster, men det var ikke nok med det, instrumenter, fjedre, hjul og dæk blev naturligvis af engelsk fabrikat på alle bilerne.

Skulle man dengang have lyst til lidt ekstra, så kunne man købe et tuningsæt fra firmaet Silvani.

Mere viden om de gamle Fiat biler kan man få gennem to gode bøger:

Michael Sedgwick's FIAT, samt Angelo Tito Anselmi's Le grandi Fiat.

Med venlig hilsen  
Svend Hansen





Og så var der billederne! Svend Hansen skriver om bilen til venstre, med nummer X1328, at det er hans 520'ers første ejer i Århus fotograferet på Langelandsgades Kasserne i Århus. Da bilen ser meget ny ud, må billedet være taget i 1928 eller 1929.

C1809 tilhørte en gårdejer på Holbæk-egnen. Han havde ikke selv kørekort, men det havde hans husbestyrerinder!



I sidste blad skrev jeg af vanvare, at Oldsmobilen var parkeret foran rådhuset på markedspladsen i Vevey. DVK-medlem Rolf Illum-Engsig bor i nærheden og var forleden så venlig at tage et billede af huset, der ikke er rådhuset, men en bygning der hører til byens marked. Rådhuset ser ganske anderledes ud og ligger et godt stykke derfra. Så er dét på plads!



-jmn.

## Rettelser og kommentarer

### Afviservinger

I sidste blad skrev jeg om Citroënen på side 46, at den ville have haft afviservinger på, hvis den havde været klargjort til det danske marked. Men billedet er fra 1930, og afviservingerne blev først lovkrav i 1932. (Med indbygget lys, hvis bilen havde elektricitet – ellers med reflekser). Dog kan bilerne godt have været forsynet med afviservinger før 32.

### Peugeot 404 igen

Som svar til Steen Jakobsen (VT 481 side 11) skriver Søren Lund: Min 404 har ikke paraply-håndbremsegreb, men et i aluminium som de havde helt tilbage på 403. Sideblinklyset har jeg rykket frem i forbindelse med at bilen fik nye skærme, så er de nemmere at komme til, da hjulkassen er lukket bagtil. Resonanslydpotte har min 1963 404 også, så det er langt tidligere. I øvrigt kom de tynde kofangere sidst i 1968, ifølge fotos og tekst i Dominique Pagneux' Peugeotbog.



### Skrå bagrude

Bjørn Stegger nævner, at det næppe var Ford i Dearborn, der fandt på dét med den bagudskrående bagrude, som det er nævnt i bagklap-artiklen i sidste blad. Allerede i 1956 havde Pininfarina præsenteret en konceptbil med skrå bagrude og et design af taglinie og bageste sideruder, der må have givet inspiration til Anglia'en. Som BS skriver, så har både Ford og Citroën (Ami6 fra 1961) ydmygt måttet lægge sig op af det italienske mesterdesignhus.



## Børnenes Køredag 2016



Har du lyst til at gøre en forskel for mange af landets syge børn, så kontakt en af tovholderne og tilmeld dig og din bil, til en køretur mellem kl. 11 og 16. Ikke at forklejne de topersonersbiler, men børnene føler sig mest trygge, når de har en kendt voksen med sig, derfor er 4 persons biler, nok at foretrække.

Sygehus	Tovholder	Telefon	e-mail	dato
Bornholm	Palle Kejlstrup	5644 5322	palle@pallehus.dk	1. September kl. 13:00
Dianalund	Kurt Plith	2029 6605	postmaster@plith.d	6. September
Kolding	Erik Allerslev	2020 7516		28. August
Odense	Anne Lise Gustafsson	6263 2051	anneliserg@dlgmail.dk	1. September
Roskilde	Per Lumholtz	4087 0818	per.lumholtz@mail.dk	11. September, kl. 11:00



### Nyhavn invitation til køretøjer før 1940

Nyhavn Handelsstandsforening inviterer DVK og Køreselskabet med en ca. 25 køretøjer før 1940 søndag d. 18. september 2016 fra kl. 09.00 til kl. 12.00 til paradeparkering i Nyhavn langs bolværket. Deltagende køretøj incl. 2 personer inviteres til bruncharrangement som en høflig tak for deltagelsen.

Arrangementet vil blive annonceret i pressen og vil være en god platform udad til for vores kørende kulturelle klenodier og interesse.

Der vil efterfølgende arrangeres en afsluttende køretur med et besøg på en af byens høje udsigter.

Der vil ved overtegnet tilmelding blive sorteret i køretøjerne, så vi får et så bredt udvalg med som muligt.

Tilmelding senest d. 15. september på [kimpolte@hotmail.com](mailto:kimpolte@hotmail.com)

Med venlig hilsen



Arrangør for DVK

Claus E. Neble 2253 5550

Kim Polte 2613 4229

### Skanderborg På Kærlig HEDEN

# Motor Festival

**Kl. 10.00 - 16.00** Veteran træf & stumpemarked

**10 & 11 September 2016**

Entre: 50 kr



Historisk Motor Show

**Kom og kig på gl. mekanik**



Gl biler og MC, Veteran traktorer og motorer  
Sales camping & stumpe marked  
**gratis standplads** for veteran udstiller

Oplysning om standpladser og camping

[www.skanderborg-motor-festival.dk](http://www.skanderborg-motor-festival.dk)

Tak til vore sponsore

Sted:  
Klassik Motor Weekend  
Horsensvej 18  
8660 Skanderborg

- også kaldet Kærlig HEDEN



SMUKFEST16





## Årets Motorcykeltur fra mødested Mårum Søndag d. 18/9 2016

Da sidste års tur var en succes prøver vi igen med en motorcykeltur.

Vi lægger vægt på de rigtigt gamle og turen tilrettes til deres tempo og overkommelige km, men alle før 1985 er velkomne. Sidste års ældste var fra 1927 og det skulle gerne slås.

### Program:

Gratis morgenmad kl. 9.00 med førermøde.

Afgang kl. 10.00 ad de små veje mod Hundested, med overraskelser og pauser under vejs.

Ca. kl. 13.00 ankomst og møde med veteranbilerne der samme dag er på tur.

Madpakken spises eller der besøges et af de mange spisesteder på havnen.

Kl. 14.00 besøg hos nogle af de lokale værksteder, med rundvisning og kaffe.

Hundested havn er de sidste år blomstret op med fantastisk håndværk og gode spisesteder.

Derefter er der fri hjemkørsel efter eget valg.

**Mødetid: Kl. 9.00 Mødested: Tindhusevej 23, Mårum 3230 Græsted**

Bindende tilmelding til mail [rasmussen@sport.dk](mailto:rasmussen@sport.dk) evt. ring aften 20263220 senest 15/9  
Hilsen Ib Rasmussen



## Mødested Mårum holder veteranbiltur Søndag d. 18/9 2016

Veteranbilturen i år går til Hundested.

Vi lægger vægt på de rigtigt gamle og turen tilrettes til deres tempo og overkommelige km, men alle før 1985 er velkomne.

### Program:

Gratis morgenmad kl. 9.00 med førermøde

Afgang kl. 10.00 ad de små veje mod Hundested, med overraskelser og pauser under vejs.

Ca. kl. 13.00 ankomst og mødes med veteranmotorcykler der samme dag er på tur.

Madpakken spises eller der besøges et af de mange spisesteder på havnen.

Kl. 14.00 besøg hos nogle af de lokale værksteder, med rundvisning og kaffe.

Hundested havn er de sidste år blomstret op med fantastisk håndværk og gode spisesteder.

Derefter er der fri hjemkørsel efter eget valg.

**Mødetid: Kl. 9.00 Mødested: Tindhusevej 23, Mårum 3230 Græsted.**

Bindende tilmelding til mail [cira@dk.ibm.com](mailto:cira@dk.ibm.com)  
evt. ring aften 21250133 senest 15/9

Hilsen Cira Aalund





## Lørdag den 24. september 2016 fra kl. 10 til 16



Mødested Løve afholder igen træf for alle køretøjer med Engelsk oprindelse.

Kom og vær med og vis dit køretøj frem, eller besøg træffet og oplev de skønne køretøjer.

Der er gratis kaffe hele dagen, øl og vand kan købes til rimelige priser og sulten kan stilles ved den gamle veteran pølsevogn.

Tag gerne madkurv med.

Kom og få en udbytterig dag sammen med andre englænder-entusiaster.

Adressen er: Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Tovholdere er: Uno Andersen, Dirch Glad og Kurt Plith  
info tlf. 20296605

## Veterantræf på Thorsbro Vandværk

"åbent hus" søndag den 4. september 2016. kl. 13-16

Invitation til veteranfolket og alle med lyst til teknik, mekanik og gamle velholdte maskiner.

Thorsbro er det perfekte samlingssted for veteran-køretøjer af enhver art, motorcykler, biler og knallerter.



Vi håber, at rigtig mange vil benytte lejligheden til at luften veteranen, køre en tur og fremvise det kæreste eje eller komme tilfældigt forbi, nyde naturen ved lille Vejle å, se på de fantastiske veterankøretøjer og få en oplevelse på denne sidste sommerdag i året.

Mød også op for at se og høre de gamle B&W motorer fra 1932 og opleve lidt af stemningen og motorstøjen fra dengang, Værket var i drift. Rigtig godt vejr til arrangementet er for længst bestilt.

Thorsbro Vandværk har adresse Allévej 29, 2635 Ishøj.  
Program for dagen på foreningens hjemmeside. [www.thorsbrovand.dk](http://www.thorsbrovand.dk)

Med venlig hilsen  
Thorsbro Vandværks Museumsforening

## Veteranlastbiltræf 2016

Lørdag den 3. september ved Jysk Automobilmuseum i Gjern



Træffet er en hyggedag, hvor der er tid til snak, hygge og beundring af de mange flotte køretøjer, der skal være over 25 år, på den dejlige plads ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Træffet er åbent fra 10.00 til 16.00 og alle er velkomne. Specielt vil vi gerne se mange gamle "nyttekøretøjer". Og køretøjet behøver ikke at være restaureret, men helst være i stand til selv at køre til pladsen.

Nærmere oplysninger kan fås ved: Hanne Louring tlf 8687 5050, Otto Lehm tlf 86431801 og Jørgen Kjær tlf 3024 3177.



# Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



## CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 \* Mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

# Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

# Veteran Posten

[www.VeteranPosten.dk](http://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.

Indtegning 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](http://www.e-forsikringer.dk)  
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

**ETU Forsikring** - [www.etuforsikring.dk](http://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](mailto: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 <b>kr. 350,00</b> med navn kr. 400,00	 <b>Kr. 30,00</b>	 Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>	 <b>Kr. 50,-</b>	 Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: kontor@veteranbilklub.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](http://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](http://www.aars-stumpemarked.dk)

Følg os på Facebook

## STUMPEMARKED

Søndag 4.

September 2016

klokken 10 til 15

Sted Rismarksvej 52,  
5210 Odense NV

Stande uden for kan købes  
å 4x5 meter 100 kr.

Kontakt Per Mortensen

MOBIL 22179665



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

**Husk** at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

– altså ikke til redaktionen! Se iverigt side 2.



## Biler sælges

**Chevrolet Master Town** sedan 1936 sælges. Der er alt undtagen sæderne. Der er papir på den, men den trænger til noget rustarbejde på den, og kan godt blive en flot bil. Bilen står på Bornholm. Pris kr. 7.000. Ejner Frederiksen, tlf. 4015 8922. e-mail: ejnerfrederik@mail.dk

**Ford T** årgang 1927. Total istandsat med originale nummerplader. 6 år til syn. Kr. 100.000. Finn Børge Nielsen, tlf. 20474735



**Jaguar MKII**, 1964. Smuk Old English White, med rødt læderindtræk i rigtig god stand; nøddetræsinstrumentpanel; Borg Wagner tretrins automatgearkasse. Kører godt. Omfattende sæt værkstedsmanualer medfølger. Pris: kr. 150.000. Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0588. e-mail: bqui@dadlnet.dk

**Jaguar XJ6** Serie I 4,2 l bordeaux - årgang 1971. Synet i 2012. Kr. 69.900. Lars Knuth, tlf. 2266 6933. e-mail: l.knuth@dk-konfektur.dk



**MGA 1500** 1957 i fantastisk flot og velkørende rustfri stand. Næsten nye sæder, kaleche samt dækken. Holder syn til 2021. Evt. kan Triumph Spitfire MK II ell. III delvis indgå. Pris 175.000. Carsten Ekelund, tlf. 4836 0003. e-mail: ekelund@c.dk



**MGB** årgang 1968 sælges. Synet 2014, næste syn 2022. Alt er originalt på bilen, ekstra udstyr medfølger. Farve: Pale Primrose. Pris: kr. 135.000. Kan beses efter aftale. Niels Frølich Nilsson tlf. 2040 7240. e-mail: niels@limousinen.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

## Biler købes



**Porsche 356/911** købes. Projekt eller kørbar bil har interesse. Store Porsche entusiaster vil være taknemmelige for ethvert tilbud. Henrik Andersen, tlf. 2349 4099. e-mail: henrikhojandersen@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 sælges

**Karosseridele til MB 108** sælges. Diverse karosseridele, f.eks. frontgitterdele, træ og kromlister, for- og bagklap uden rust og buler, lygte dele og andet. Sælges samlet. Prisen taler vi om. Ove Mejslov, tlf. 4818 8912.

**Mercedes-Benz 200/8**. 1 ny højre bund kr. 500, 1 højre forskærm kr. 500, 1 brugt bagklap kr. 200, 2 brugte fronthjelme kr. 400, 4 brugte døre kr. 400, 1 brugt udstødning kr. 300 og 1 brugt el-bagrude kr. 200. Helmer Christensen, tlf. 6177 8341.

## Dele til biler købes

Specielle lygtehuse og gummipakning til **Austin A 40 Futura** årgang 1965 samt original benzintank (tæt) søges. Ulrich Kristensen, tlf. 2025 9650. e-mail: uk.mini110@gmail.com

Kølerfigur til **FIAT 1900** årgang 1953 søges. Evt. en forbindelse til et Italiensk Veteranblad. Per S. Sørensen, tlf. 8652 1359. e-mail: pss@equi-dent.dk

## Diverse

Original **ERKA anhænger** med papirer sælges. Indregistreret MM 3139, årgang 1966. H. B. Helmer-Hansen, tlf. 4050 1651. e-mail: hb@helmer-hansen.dk

Gamle **registreringspapirer**, der har tilhørt Chevrolet årgang 1916-22, ønskes. H.P. Nielsen, tlf. 4014 8037.

**Udvendig bagageboks**, oprindeligt fra Chevrolet årgang 1935-1939. Farve støvg grøn, pæn stand og opbevaret indendørs de seneste 50 år. Billeder kan fremsendes på mail. Hans Erik Larsen, tlf. 2528 1815. e-mail: 54860029@mail.dk





## Diverse



**Halda Twinmaster** købes. Standen er ikke afgørende.

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



**Heuer stopur** købes til historisk rally, standen og model er ikke afgørende

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

## Annoncekupon 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!

## Velkommen til nye medlemmer:

Ingolf Thorarinsson	Vesterågade 8A	5672 Broby			
Mogens Bentzen	Kongelundsvej 103	2300 København S			
Mogens West	Fangelvej 88	5672 Broby	6269 1204	Triumph GT 6	1971
Tom Kristensen	Korshøje 1	3740 Svaneke		Citroën B15 Six	1952
Gunilla Mandsfelt Eriksen	Platanvej 24, 7. 0002	1810 Frederiksberg C			
Kenneth Edvard Kizu	Bursøvej 33	4930 Maribo			
Jonas Skougaard	Løvkærparken 65	4030 Tune		MB 500 SEL	1982
Jan Steensen	Østre Parkvej 154	4100 Ringsted		Chevrolet Chevelle	1966
Jens Christian Mikkelsen	Kratvænget 21	6630 Rødding			
Christian Nedergaard Lassen	Brabrandvej 36	2610 Rødovre	9955 6237	Pontiac Firebird	1968
Henrik Møller Kastrup	Præstegade 24	5300 Kerteminde		Volvo Amazon	1964
Mathies ApS Ove Steen Mathiesen	Kirsebærvej 5	4653 Fakse Ladeplads	5671 8040	Ford Popular	1954
Karin Fredskild	Rødmevej 16	5771 Stenstrup	6226 3589		
Jens Bach	Rønnebækgårdsvej 20	7000 Fredericia	7594 0220		
Torben Mikkelsen	Hans Thomsensvej 93	7184 Vandel	7588 5099		
Arne Gielstrup	Skærødvej 8	3200 Helsinge		Volvo PV 544	1960
Peter Frederiksen	Fredensborgvej 45	3480 Fredensborg			
Christian Peter Holst	Ladelundvej 22	6650 Brørup			
Kim Ryberg	Birkemosevej 15	3550 Slangerup	3058 2575	Renault Dauphine	1962
Ole Fisker	Vesterled 12	3650 Ølstykke	2132 7870		
Ivar Jespersen-Skree	Engbjerg 3		2197 2930		
Vagn Damm	Løjt Storegade 12	6200 Aabenraa			



## ● Bagklappen ●

### 1963 Ford Fairlane 500 2 dr. HT

Denne Ford burde ikke findes mere, og er her kun fordi den blev reddet af undertegnede & søn en sen aften i december sidste år. Bilen stod da hos en ophugger i Tennessee og afventede det uundgåelige, nemlig skrotpressen.

Vi forbarmede os over klenodiet og den blev i bogstaveligste forstand trukket ud fra skrotpladsen med blokerede bremses, der efter en årrække på flade dæk havde besluttet sig for at hænge, næsten som et desperat forsøg på at klamre sig til livet med det yderste af neglene.

1963 modellen var den sidste årgang med aner til de sene 50'ere, og kapløbet om at overgå de andre producenter i øvelsen med halefinner. Året efter var det slut, og den kortlivede modedille med halefinner definitivt afsluttet.

Uanset om man er til amerikanske biler eller ej, er det indiskutabelt, at bilernes stelnumre (VIN) giver ejeren rigtig mange interessante informationer. Bilen på billedet - en todørs "Fairlane 500" hardtop model - blev bygget på Fords Rouge River Plant i Dearborn Michigan (Detroit), og rullede af samlebåndet d. 14. maj 1963. Den var blevet bestilt via en forhandler i Louisville, Kentucky og blev leveret i farven "Tuscon Yellow" med den størst mulige motor på tidspunktet - en 260 CUI "Challenger" (4.3 L) V 8 motor med en automatisk "Fordomagic" gearkasse.

I 44 år levede bilen i Kentucky, men blev i 2007 hentet til Tennessee, hvor den kørte en periode inden den endte hos den ophugger, hvorfra vi reddede den igen.

Ud over en mekanisk gennemgang og reovering, vil bilen - der er fuldstændig original og intakt - blive forsynet med en omgang mat klar lak. Maling får den intet af, for den patina den bærer efter mange års brug med solbrændt lak og slid, er kimen til mange timers drømme og gisninger om hvad den dog har "oplevet" igennem tiden. Bilen har i sin nuværende form været vidne til mordet på Kennedy, rumkapløbet med USSR, Vietnamkrigen m.v., og hvorfor dog ændre på det?

Det er sagt før, men det er en kendsgerning, at reoveringer ikke kan gøres bagvendt.

Er den friske maling først påført, kromet udskiftet med nyt osv., forsvinder historien jo med ét slag.

Adam Palsbo

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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