

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift





Nr. 483 September 2016

Forside:

Mammen & Dreschers bilforretning i Store Kongensgade, København 1914.

Indhold:

Lidt fra redaktionen	3
Ud i botanikken	3
Aktivitetskalender	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-7
Nyt fra MhS	8
DVK-hjemmesiden	9
Lidt mere Fiat 2300S Coupé	9
Ny direktør og nye chauffører - DTM	10
Nyt fra biblioteket	11
På Storebæltsfærgen	11
ETU-løbet 2016	12
Historisk gadebillede på Sporvejsmuseet	14
Styrkeprøven 2016	17
Hollandstur med museumsbesøg	22
Veteranfolk i Lemvig	23
Den Orange Ekspedition	24
Copenhagen Historic Grand Prix	26
Favoritten oversatsede - Munkebjerg	28
Sjov på tre hjul	30
Den første samlefabrik? Mammen & Drescher	36
Den eneste ene	47
Arkivet - spørgsmål og svar	48
Invitationer	50
Køb & Salg	55
Velkommen til nye medlemmer	55
Bagklappen - Toyota Crown 1967	60

VT 484 udkommer omkring 14. oktober.
Deadline til dette blad: 20. september.

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

Først en tak til de mange, der har bidraget med artikler og billeder fra de forskellige løb og arrangementer her i denne sommer. Forhåbentlig kommer der meget mere af den slags - husk at VT er et klubblad, der meget gerne må afspejle de mange DVK-aktiviteter!

Og så vil vi stadig gerne i kontakt med ejere af biler, der repræsenterer dansk bilhistorie. Den lille efterlysning i sidste blad gav intet resultat! Bilerne kan være almindelige eller sjældne, hverdagsbiler, specialbiler, sportsvogne eller lastbiler, yngre og ældre. Vi har så mange af dem i klubben, så kom frem og lad os få fortalt historierne! Til sidst en lille opfordring: Brug bladet! Hvorfor er der mon så få, der f.eks. annoncerer i VT? Husk rubrikannoncerne er gratis.

-jmn

Chassis nr. Mercedes V170 1936

Jeg har erhvervet en 2-dørs Mercedes V170, 1936, som skal renoveres. Jeg er kommet i tvivl om motoren og bilen hører sammen. Motoren har nr. 432370, chassisnr. er 2274973.

Er der mon et medlem, som kender til tilsvarende bil, 2- eller 4-dørs, som kan genkende nummerrækkerne og se om de hører sammen?

Venlige hilsner
Mogens Camre



Ud i botanikken

Under Tourist Trophy løbet i Ulster i 1932 kørte Freddie Dixon sit første bilrace i den privatanmeldte Brooklands Riley Nine. Han var noget træt, da han havde arbejdet sent med vognen. På et tidspunkt kom han for hurtigt ind i Quarry Corner, så han, vognen og mekaniker Len Ainsley kom ud på en gevaldig flyvetur og landede i et rabarberbed. Han havde åndsnærværelse nok til at slå tændingen fra i luften og der skete kun mindre skader på mænd og maskine. På fotografiet ser de da også ud som om de er på almindelig søndagstur.

-pb



Møder, løb og arrangementer

September

Onsdag 14. Aftentur i det Fynske. Vi mødes mellem 17.30 og 18.00. Industrivej 4, Grønnemose - Sluttes i Grønnemose. Inger og Erik Mortensen, tlf: 51252332.

Lørdag 17. Kardan-løbet 2016. Fyns Kardan & Bremscenter. Tilmelding påkrævet! Invitation VT 481. Jørgen Kastrup, tlf: 30911941.

Søndag 18. Veteranbiltur, Mårum. Turen går til Hundested. Invitation VT 482. Cira Aalund, tlf: 21250133, cira@dk.ibm.com.

Søndag 18. Årets Motorcykeltur fra mødested Mårum. Invitation VT 482. Ib Rasmussen, tlf 20263220. Mail: rasmussen@sport.dk

Søndag 18. Nyhavn bolværksparkering. For køretøjer før 1940. Invitation VT 482. Tilmelding påkrævet! Kim Polte, tlf: 26134229, kimpolte@hotmail.com

Lørdag 24. Aars Stumpemarked. Messecenter Vesthimmerland. VT 476 - 482. Tlf: 23700739, info@aars-stumpemarked.dk

Lørdag 24. Englændertræf, Løve. Træf for alle køretøjer med engelsk oprindelse. Invitation VT 482. Kurt Plith, tlf: 20296605.

Torsdag 29. Morrismøde hos Finn Hansen. Tilmelding senest 26-09-2016. Tlf: 46404633.

Oktober

Lørdag 8. Emalieskiltetræf, Nærum. Invitation VT 483. John Juhler Hansen, tlf: 40416080, john@juhlerhansen.dk

Lørdag 22. - Søndag 23. Bilmesse og Brugtmarked i Messe C, Fredericia. VT 476 - 482. <http://www.bilmesse-brugtmarked.dk>

Torsdag 27. Morrismøde hos Stig Hansen. Tilmelding senest 24/10-2016. Tlf. 48240123.

November

Lørdag 5. Årets "Emil", Nærum. Invitation i VT oktober.

Søndag 13. Stumpemarked - Nærum. Indendørs Marked - kun bilrelaterede ting! Efter succesen i februar gentager vi nu Indendørs Marked i klubbens lokaler i Nærum. P-pladsen er åben for gamle biler - til den sidste tur i køresæsonen. Invitation VT 483. Bordleje 140 x 70 cm. 100 kr. Tilmelding: kontor@veteranbilklub.dk. Pris pr. bord kr. 100,00 indbetales til konto: Reg.nr. 5326 - 0245257.

Torsdag 24. Morrismøde hos Carsten H. Hansen. Tilmelding senest 21/11-2016. Tlf: 32526625

Arrangementer som afholdes af DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Det tilrådes at kigge i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme i bladets produktionstid. På hjemmesiden finder du også en samlet liste med alle arrangementer.

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 26/9
Kalvø Badehotel - Jylland	Tirsdage	kl. 18.00	27/9
Havnetræf, Fredericia	Tirsdage	Kl. 18.00	27/9
Toldboden Copenhagen Classic	Tirsdage	kl. 17.00	Info Hans Bo Jacobsen, tlf. 3036 9585 27/9 Facebook: toldbodencopenhagenclassic
		Hver måned	Sidste:
Aftentur i det Fynske	3. onsdag	Kl. 17.30	21/9
Havnetræf i Kerteminde - Fyn	Sidste onsdag	Kl. 18.30	28/9
Ud i det blå - Vejle Havn	2. onsdag	Kl. 17.00	Info: Benedicte: 7589 3600 eller 14/9 Arne: 2324 1438



Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvk.jbl@gmail.com



Østsjælland Klippinge

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

Til vores sep møde, tirs 27 september, kommer Søren Palsbo, som er pressesekretær ved Sporvognsmuseet, for at fortælle om det kæmpe arbejde, der udføres af frivillige medarbejdere, på et "levende museum". Så mød op til en oplysende og hyggelig aften.

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. 1-1 1/2 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 veteranbilklub.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.**

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: Andre onsdage kl. 19.00.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230
Græsted.**

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.

September er stadig køretid. Vi sætter på en fin samling ældre køretø-

Klubaktiviteter



jer d.21. september. I juli kom der mange, og vi kørte ned til Præstø og spiste iskager. Det gjorde vi også i august, selvom vi var færre.

På septembermødet kan vi passende diskutere emner for vinterhalvårets møder. Kom med gode idéer (og gamle biler).

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



Fyn

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

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 motortekniske spørgsmål. Produkterne er både til gamle og nye biler og især til biler med et lille kørselsforbrug. Det vil være muligt at købe produkterne denne aften.

November d. 8. Cafe/ biblioteksaften.

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

December d. 13. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

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



Syddjylland DVK - Lillebælt

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

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

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00.

Oktober d. 13. Klubbmøde. Foredrag

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

November d. 10. Foredrag og Mortens And.

December d. 8. Julefrokost i Nisseland.

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



Østjylland Århus

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

Følg med under kalenderen, på hjemmesiden eller mail til undertegnede for 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 eller mail til info@dvk-ristrup.dk. Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at

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

Oktober d. 4. Foredrag med John Juhler: "Gadens blikfang".

November d. 1. Planlægning af aktiviteter for 2017.

December d. 6. Årets julefrokost.

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

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



Nordjylland Stenum

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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 3033 7370

kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

Vestjylland Spjald

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

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 klubbmøde igen på Højgård, og beslutter i fællesskab hvad der skal ske fra 2017.

Klubaktiviteter



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.

Oktober d. 11. Vi er inviteret til at besøge Lokalhistorisk arkiv i Uldum. Vi mødes på adressen Kirkegade 13, Uldum, (hvor vi også var, da vi havde besøg af Forkromeren). Vi vil få fortalt om arbejdet med arkivet og sikkert kommer vi også omkring noget lokal historie, som er på alder med vore gamle køretøjer. Er ekvipagen ikke kørt i hi, er den velkommen denne aften. Meld til på mail jakobsen@skjerna.dk eller på 71788095, så værterne ved cirka, hvor mange vi kommer. Skulle du glemme tilmelding, så kom alligevel.

November d. 8. Knud Kærslund vil fortælle om tur til Goodwood. Knud og frue Birgit deltog i september 2015 i klubbens tur til Goodwood Revival. Knud vil fortælle og vise billeder og video fra deres tur. Måske også lidt fra deres sommertur dette år, ellers tager vi den ved senere lejlighed.

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,
jakobsen@skjerna.dk

Sydvestjylland Vesterhede

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

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

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

Sydvestjylland Skjoldbjerg

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

September d. 29. Klubmøde.
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.

Oktober d. 13. kl. 19.30. Alm. klub-aften.

November d. 3. *Bemærk ændring af dato!* Klubaften.
1. Året der gik, i film og billeder.
2. Valg af ny mødestedsansvarlig for 2017.

December d. 8. kl. 19.00 - ca. 22.
Årets julefrokost. Forventet kuvertpris ca. 140 kr. pr. prs. inkl. 1 øl,

vand og 1 snaps, efterfulgt af kaffe. Medbring 1 pakke til en værdi af 20 - 30 kr. pr. prs. til pakkeleg. Bindende tilmelding senest d. 1. dec. til Kjeld på mobil 2023 4491 eller på mail: holm-nielsen@bbsyd.dk. Med venlig hilsen

Kjeld Holm-Nielsen

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

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



Midtjylland
Herning

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

Medlemsmøde (AUTO GALLERIET) hver tirsdag kl. 18.00.

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

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Nyt fra MhS

Konstruktivt møde med Færdselsstyrelsen

Motorhistorisk Samråd har netop afholdt et konstruktivt møde med Færdselsstyrelsen med baggrund i et hørings svar angående ombyggede køretøjer. Motorhistorisk Samråd er høringsberettiget part i forbindelse med udkast til nye love, bestemmelser, direktiver og regelsæt.

Det nye regelsæt

Det er en klar fordel, når det drejer sig om gamle køretøjer, som desværre ofte bliver glemt eller overset, når der sker lovændringer - eller som her: en sammenskrivning af det eksisterende regelsæt, hvor det berører kravene til køretøjer med konstruktive ændringer. Tidligere har det været således, at skulle man søge oplysninger om f.eks. bremses, skulle man søge et sted, om styretøj et andet sted og om bærende dele et tredje sted. Og sådan var det også for motorcyklers vedkommende, fortæller Steen Rode-Møller, der er formand for bestyrelsen i Motorhistorisk Samråd. Han fortæller videre, at man i det nye regelsæt, derimod har samlet alle relevante informationer og bestemmelser; i første del om biler og i anden del om motorcykler. Overordnet set er der ikke ændret meget i selve teksten, men den er

nu blevet gjort overskuelig for såvel ejere som synshaller.

Et afklarende møde

Motorhistorisk Samråd havde hen over foråret afgivet svar ad flere omgange til regelsættet, men umiddelbart syntes vi ikke, at vi havde fået svar nok på vore interessepunkter. Vi havde derfor samlet vore fokus spørgsmål i en skrivelse til Færdselsstyrelsen og bedt om at få et møde med dem. Og det var så det møde, vi havde den 10. august.

Vigtigt ved fremstilling til syn

Da mødereferatet endnu ikke er godkendt af begge parter, er det for tidligt at gå i detaljer med de konkrete svar, men så snart de foreligger, vil de blive offentliggjort og kommenteret fra MhS side. Jeg kan dog røbe så meget, at mange af de bekymringer mange har haft i forbindelse med fremstilling til syn af f.eks. en importeret bil med gammel ombygning, en bil med chassisramme, men med et andet karosseri på og mange andre eksempler, er der to helt essentielle regler, man skal følge, forklarer Steen Rode-Møller.

Den første er, at det er fremstillers pligt at fortælle om køretøjet er ombygget, hvis det ikke fremgår

af papirerne. Det andet - og det er mindst lige så vigtigt: Hvis køretøjet er ombygget, skal man forsøge at gøre gældende ved hjælp af fotografier, gamle papirer eller andet der kan dokumentere at køretøjet tidligere har været godkendt med ombygningerne.

Misvisende registreringsdato

Vi talte også om det u hensigtsmæssige i at et køretøj, hvis oprindelige indregistreringsdato er ukendt, bliver "dømt" til at være indregistreret 31/12. Dette kan være meget uheldigt al den stund, at mange bil- og motorcykelfabrikker benytter/benyttede sommeren til at skifte til næste års model, uagtet årgangen (selvfølgelig) fortsætter året ud. Men hvis der er sket store ændringer i forhold til den nye model med f.eks. ABS bremses, airbags eller for ældre biler ratlås, blinklys, sikkerhedsseler osv. risikerer man at skulle ændre sin måske historisk korrekte bil til noget historisk ukorrekt. Vi bad derfor repræsentanterne fra Færdselsstyrelsen om igen at kontakte SKAT og ændre deres praksis, således at køretøjer med ukendt første registreringsdato, i stedet bliver sat til den 1/1 i det pågældende år.

Færdselsstyrelsen flytter

Afslutningsvis er det vigtigt at påpege, at netop Færdselsstyrelsen er under forlægning fra København til Ribe. Men de allerfleste af de erfarne medarbejdere flytter ikke med.



MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Faktisk er det kun kontorchefen, som har mere end 25 år i ministeriets ressortområde, som flytter med. Det var for os tre fra Motorhistorisk Samråd et meget givtigt møde. Vi vender tilbage med flere detaljer så snart de foreligger, lover Steen Rode-Møller.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen
Motorhistorisk Samråd



MhS' formand, Steen Rode-Møller.

Den nye DVK hjemmeside

Mange har sikkert allerede bemærket at vi i DVK har fået gang i den nye hjemmeside.

Den er ikke helt færdigredigeret endnu, og der arbejdes ihærdigt på at få finpudset de sidste ting.

Til området med Leverandørlisten har vi brug for medlemmernes hjælp! Da den gamle liste var med mange forældede oplysninger, har vi valgt at starte helt forfra, med nogle meget bedre visninger af de enkelte virksomheder og leverandører, som

kan være af interesse for vore medlemmer. (Prøv det ;-)

Så hvis du kender en virksomhed, en god håndværker, eller du selv har en interesse i at stå på listen – Ja så er det bare at sende besked til DVK-kontoret, eller selv gå ind på hjemmesiden, og indtaste relevante oplysninger.

Det koster kr. 200 pr. år at være med på listen.

-jh.

Lidt mere Fiat 2300S Coupé

Jeg læste med interesse artiklen om de 2300S coupéer som er kendt i Danmark.

I mit firserne pendlede jeg mellem Middelfart og Odense. Da jeg kun havde min gammelbil dengang (som jeg i øvrigt har endnu) foregik det med DSB. På min vej fra stationen i Odense til mit arbejde, passerede jeg Odense Teater. På teatrets parkeringsplads holdt med jævne mellemrum en 2300S Coupé, lys grøn metallic. Dengang anede jeg ikke at FIAT havde lavet en så smuk vogn, så jeg faldt i svime, hver gang den var der. Jeg kan huske at der var et lille rusthul i fronten mellem grillen og forlygten, for jeg tænkte me-



get over, hvordan man skulle banke et passende reparationsstykke til.

Venlig hilsen
Jesper Andersen

Red: I artiklen om 2300S Coupé i juli nævnes de tre biler, som blev importeret af Borch-Christensen – men der har åbenbart været flere, måske privatimporterede biler i Danmark.



Ny direktør og nye chauffører

Teknisk museum fik ny direktør i år, og skulle så også have nye chauffører til Hammelvognen. Tidligere var det samme person, men ikke mere.

Nu er de fundet, idet Mikkel Posselt og Per Nielsen forleden havde deres første tur. Begge de herrer er kendte veteranbilfolk, med det specielle at de også ejer en Stanley dampbil hver. For nylig gjaldt det så en af verdens ældste kørende biler! Og det gik godt. Efter lidt forklaring gik de to i gang med at starte Hammelvognen, hvilket tager lidt tid.

Snart lød den meget specielle tøf-tøf-lyd fra en motor bygget i 1888.

Det er meningen at Hammelvognen skal luftes et par gange hen over sommeren, se Teknisk museums hjemmeside. Bilen er en stor oplevelse at se og høre!

Uffe Mortensen



Øverst ses Mikkel Posselt ved rattet, der virker modsat; skal man til højre drejes det til venstre. Herover har Per Nielsen sat håndsvinget i – motoren startes gennem baghjulet!

Nyt fra biblioteket

DVKs bibliotek har fra Jørgen Hovmark modtaget en mappe med nogle spændende ting; bl.a. et lille jubilæumsskrift fra ICI Motor i Glostrup samt nogle meget fine fabriksfotos af Standard-biler med Triumph TR2 som det nyeste - i anledning af Jens Ørvads føljeton i de sidste blade kan den passende vises her. Det er det allerførste udgave af TR2 - stadig med Standard-Triumph logo på motorhjælmen.

-jmn.



På Storebæltsfærgen...

Det var omkring 1955, et ungt menneske i Sønderborg havde fået råd til først et kørekort og så en brugt BSA. Nyerhvervelsen skulle så prøves godt af, og hvad var mere nærliggende end en tur til landets hovedstad, som man havde hørt så meget om.

Lillesøster blev inviteret med, og på en frisk forårsdag gik det af sted imod Nyborg. Turen tog jo sin tid, for der skulle passeres temmelig man-

ge byer dengang, og nogle af byerne havde nok så trange gader, der kunne give trafikproblemer. Derfor havde vor Moder hjemmefra forsynet de unge mennesker med en skotøjsæske med gode håndmadder og et par sodavander, det kunne de så nyde på Storebæltsfærgen.

Vel ankommet til færgen gik de unge motorcyklister en tur rundt på skibet for at finde en god plads, hvor de kunne spise den medbragte mad.

Og jo, minsandten, bag et par store vinduer kunne man se, at der var dækket op med tallerkner og glas o.s.v., og der gik de ind. Efter at have hængt Imak-tøjet satte man sig til bords, der var god plads, for der var ikke mange med færgen.

Skotøjsæsken kom frem, madder kom på tallerknen, og så kom en flink tjener og spurgte, om han kunne hjælpe med noget. "Jotak" sagde den unge mand, "Vi ville da gerne have knappet vore sodavander op." "Så gerne," svarede tjeneren, "var der ellers noget?"

Da de unge mennesker var færdige og havde pakket skotøjsæsken ned igen, fik de fat i Imaktøjet, og straks var tjeneren der for at hjælpe, og han spurgte endda, om der ellers var noget, han kunne tjene med, og det var der jo ikke.

"Jamen så vil jeg ønske jer god tur," var afskedssalutten.

Jeg tænker meget på, at personalet i restaurationskøkkenet har stået og luret ved døren og kæmpet med en indestængt latter. Skulle nogen have hørt historien ad den vej, så er den altså sand.

Leif Gr. Thomsen



P-pladsen med bannere



Lars Hugo instruerer medkører Lillian i vigtigheden af en ren bil før løbet

Morgenmaden indtages, i forgrunden Jan Kjeldsens Austin 1800



Erik From forklarer om ruten



ETU Løbet 2016 i tekst og billeder

Tekst og foto: Kjeld Holm-Nielsen

I foråret 2016, fik direktør for ETU Peer H. Madsen den gode ide, at der skulle etableres et Veteranbil-løb, med udspring fra hovedkontoret i Rødebro og med DVK som samarbejdspartner. Jan Kjeldsen, som er medlem af DVK og ansat som assurandør i ETU, blev sat på opgaven. Jan kom til vores klubhus og orienterede om planerne, som straks faldt i god jord.

Erik From og undertegnede (Kjeld) skulle stå for planlægning af ruten og poster med tilhørende opgave. ETU skulle så stå for forplejningen og indkøb af præmier til de 3 bedste placeringer.

Lørdag den 27. august var det så vidt. Kl. 09.30 og frem til kl. 10.30, blev der først budt velkommen af Peer Madsen efterfulgt af rundstykker og kaffe. Medarbejdere fra ETU

stod klar med løbsposer med indlagt rutebeskrivelse, forsikringsoplysninger og ikke mindst et flot erindringskrus til alle de deltagende køretøjer.

Mens deltagerne indtog forplejningen i det opsatte telt, kunne publikum beskue de 48 opstillede veterankøretøjer på parkeringspladsen.

Kl. 10.30 blev de første biler sendt af sted på ruten, som førte dem til den første post ved Kalvø, hvor to ETU medarbejdere stod klar med en opgave, hvor der blev stillet forsikringsmæssige spørgsmål. Post nr. 2 var ved Tørning Mølle, hvor vi havde fået lov til at opholde os midt på gårdspladsen, hvor deltagerne skulle udvise færdigheder i baglæns kørsel, efter en udlagt målepind, hvor centrum var 5 m fra start til stop. Tredje og sidste stop var ved Immer-

vad Bro (Hærvejen). Her skulle deltagerne, ud fra foto, bestemme antallet af bilmærker, samt antallet af lande de blev produceret i.

Turen sluttede i Rødebro, hvor ETU-medarbejderne stod parate med ringriderpølser samt drikkevarer til deltagerne.

Resultaterne fra de 3 poster, blev gennemgået og der blev fundet 3 (4) vindere, som kunne gå hjem med flotte præmier. Der var lige point til 3. pladsen. Vi måtte derfor trække et tillægsspørgsmål "op af hatten", så den, som kom tættest på spørgsmålet, fik pokalen med hjem. ETU udsatte så en ekstra præmie til "taberen" af tillægsspørgsmålet.

Da førstepremien blev uddelt, havde ETU også ladet fremstille en vandrepokal. Det var dagens overraskel-



Frede gør klar til at bakke til midten af målepinden (max. 20 point)



Frede kom tæt på max. point.



Så er starten gået på løbet

Post 3, med Solveig og Bent Esbensen's MG TC i forgrunden



Vinderen af 3. præmien: Karin og Gunnar Nielsen



Vinder af 2. præmien: Lillian Meier og Lars Hugo Kristiansen



se, da vi fra DVK ikke var orienteret om det nye tiltag. Det er derfor os en glæde, at ETU og DVK Aabenraa også næste år, kan invitere til ETU løb i det sønderjyske. Erik From og undertegnede er allerede gået i tænkning med hensyn til valg af rute og opgaver. Det vil finde sted på samme tidspunkt og med start og slut i Røde Kro.

Stor tak til ETU for et godt initiativ og ikke mindst godt samarbejde. Også tak til alle deltagerne, for opbakningen til arrangementet. Erik og jeg glæder os allerede til næste års ETU løb.

Med venlig hilsen
Kjeld Holm-Nielsen
Mødestedsansvarlig
Aabenraa - Sønderjylland



Vinder af 1. præmien : Thomas Nielsen får førstepræmien samt vandrepokalen overrakt af Peer Madsen ETU, som takker for dagens indsats og byder velkommen til næste år.

Aabenraa



Kortegen til Sporvejsmuseet anførtes af denne Volvo-bus serie III, som blev anskaffet af Københavns Sporveje i 1972 og erhvervet af Sporvejsmuseet i 1999.

Historisk gadebillede på Sporvejsmuseet

Tekst og fotos: Søren Palsbo

Tiden var skruet mindst 44 år tilbage, da Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm 30. juli afviklede sin ottende udgave af "Biler der fulgtes med sporvognene".

Seks årtier var repræsenteret, da omkring 45 biler – meget forskellige biler – samledes sidste lørdag i juli på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midtsjælland. Det skete under meget ustadige vejrforhold, og alligevel var de åbne vogne også smukt repræsenteret. Og så afspejlede de besøgende vintagebiler, at man kan dyrke interessen for de kære historiske køretøjer på mange måder. Nogle af de bevarede vogne ser ud, som om de lige har forladt forhandleren. Andre bærer tegn på smuk aldring og mange års brug.

Der er tradition for, at de deltagende vintagebiler er i indbyrdes konkurrence årti for årti om dagens charme-præmier. Sporvejsmuseets

dommerkomiteer har gennem årene været sammensat af damer og herrer af varierende "årgang", hvilket indebærer en ganske varierende bedømmelse af de deltagende biler. Årets præmietildeling var bevidst baseret på mange slags kriterier, blandt andet køretøjernes historie, originalitet og elegance. Derfor var det så forskellige biler som Austin 7, Ford A, Chrysler, Jaguar, MG B og Saab Sonett, der løb med hæderen. Der er også præmier til den dame og herre – ikke nødvendigvis i samme køretøj – som har gjort mest ud af at være iklædt tøj, der var mode, da køretøjet var nyt. Her var der ingen tvivl hos dommerkomiteen, og de to vindere var i samme køretøj. Der var i dén grad flower power og trompetbukser hos besætningen ombord i en dejlig VW Kleinbus med en fortid i Californien!

Veteran-besøget på Sporvejsmuseet indledes med en fælles køretur

i museets smukke omegn, hvorefter en museumsbus viser vejen "bagom" til Sporvejsmuseets forplads. Netop i juli måneds sidste weekend er der særlig tæt trafik på sporvogns-linjen til Højbjerg Skov nordvest for Skjoldenæsholm med afgang fra remiserne hvert femte minut. En driftshyppighed, som hovedstadens A-buslinjer knapt nok kan matche. Alle Sporvejsmuseets vognstyrere, konduktører og andet personale arbejder frivilligt og ulønnet og morer sig dejligt, selv om man godt kan have trætte ben, når dagen er omme.

Arrangementet "Biler der fulgtes med sporvognene" har 1972 som yngste aldersgrænse for deltagende motorkøretøjer, eftersom det var i det år, landets sidste gamle sporvogns-linje – den københavnske linje 5 – blev omstillet til busdrift. I 2017 begynder et nyt kapitel i sporvejshistorien, når landets første letbane i



I forgrunden et af de mere sjældne medlemmer af Alec Issigonis' mellemklasse-biler med tværstillet motor: MG 1300 årgang 1969.

Aarhus begynder at køre i den jyske hovedstad og byens store opland. Odense og hovedstadsområdet følger efter med deres letbaner i begyndelsen af 2020'erne.

"Biler der fulgtes med sporvogne" finder næste gang sted 29. juli 2017. Indbydelse bringes senere i Veteran Tidende.



Mange slags hestekræfter mødes på Sporvejsmuseet. Hestekomnibussen blev pensioneret i 1917.



Sporvognslinje 9 forsvandt fra gadebilledet for 50 år siden, men mødte gamle trafikvenner fra dengang. Den turkisfarvede flyder er en dejlig Pontiac fra 1957.

Formanden for Sporvejsmuseet, Mikael Lund (th.) i samtale med Torben Lynghøj fra Ringsted. Lynghøj kørte ikke i Ceres-ølbil, men derimod en fin Volvo 210 fra 1967.



Denne dejlige VW årgang 1963 er lige så fin, som da den kørte ud fra forhandleren. Den københavnske sporvognsline 20 blev erstattet af buslinje 39 i 1958.



Dommerkomiteen – Hanne og Morten Engelbrecht – på hårdt arbejde.



Torben Liebst fra Sporvejsmuseet fortæller familiens yngste om politi-hånden på nummerpladeserien fra årene 1930-1950.



Første vogn i kortegen efter museumsbussen – en elegant Opel Rekord coupé fra 1962 – er ved at blive overhalet af en Tour de France-rytter på afveje.



Flower power for fuld skrue! Det kunne dommerkomiteen ikke stå for.



Finn Jacobsen fra Ganløse havde selvfølgelig forhandlerens originale brochure med i sin NSU 110 fra 1967.



Laxton Mursell fra Jægerspris vandt præmie for sin lille Austin 7 (1936) med hjemmebygget trailer, som begge har været medlemmer af hans engelske familie i flere generationer. Alle dokumenter vedrørende bilen er bevaret – her benzin-rationeringskort fra 2. Verdenskrig.



Styrkeprøven 2016

Tekst og fotos: Peter Bering

Årets styrkeprøve for de ældste køretøjer gik i år i Valdres i Norge. Det er fjeldland, og det sikkert forklaringen på, at de allerældste ikke kom.

Alderspræsidenterne var Martin Andersens Buick og Norsk Veteranovogn Klubs Rover – begge årgang 1908.

Der var 73 startnumre og heraf var 32 mere end 100 år gamle. Fordelt på oprindelsesland var amerikanerne, som altid i overtal. 'Småaktionærerne' kom fra Italien (5), England (4), Tyskland (3) og Frankrig (2). Det sidste er bemærkelsesværdigt; der plejer at være en stribe små Citroëner. Norske deltagere var i overvældende flertal. Ni biler kom fra Danmark, og dertil føjede sig en ejet af danskere, bosiddende i Skåne.

Alle havde et par fine dage. Og andendagens regnvej med kørsel op over trægrænsen på grusveje gav bilerne det rette støvede udseende. Det ser utroligt rigtigt ud på de vogne: Sådan så de ofte ud da de var nye og de færreste veje var brolagte.

STYRKEPRØVEN

Hanne og Kjeld Nielsen fra Hornbæk kørte 1919 Standard, hvis bageste bladfedre er ophængt i skruefjedre.

Team Fasterholdt eller Opel 1910 og Buick 1923. Sidstnævnte kørtes hele vejen til og fra af Bent, som velfortjent fik prisen for at komme længst på egne hjul.





Ole Kristian Haugen spurgte om vi var tilfredse med vejene. Som det ses var det regn og grusveje. Delagen fik alle nuancer af grå.



Der var kun en lukket vogn: Fiskefarmer Alex Vassbottens 1924 Buick Master. Alex var nærmest lige kommet hjem fra Peking-Paris i Alvis.



Efter førstedagens kørsel er der den traditionsbetingede dåseøl mellem bilerne; men i år var der også kalecherejsning, da vejrmedlingen for lørdag var tydelig: Regn! Her er Arild Staver i gang med sin Bugatti Type 23.

Både fotografens mørkeblå Delage og DVKformandens lyseblå Hupmobile blev mere og mere grå.



Fotografens Delage ligner næsten en træebil til børn ved siden af Viklit Graae Jørgensens fantastisk originale og enorme Pierce Arrow 48 fra 1920; bl.a. med intakt skånebetæk og derunder jomfrueligt læder.



Der var nogle få motorcykler. Denne fornemt restaurerede 1916 Indian Powerplus med kuffertsidevogn kørtes af Rolf Vold fra Raufoss. Han var med som navigatør i Opel sidste år på Sjælland.



Metz 1914 er lidt for sig selv: helelliptiske fjedre og milliongear med kædetræk. Den kørtes af Stein Tronsli og det våde vejr lørdag voldte tilsyneladende ikke problemer for transmissionen.



Den eneste danske vandrepræmievinder var Lance Henningsen i 1916 Cadillac 57.



Det er vist mange år siden Fasterholdts Opel Doktorwagen 1910 blev så tilsølet. Hvis den ikke blev vasket deroppe er der en del norsk jord i Jylland nu.

STYRKEPRØVEN

Sigurd Bøllings Opel 10/24 fra 1910 på vej over fjeldet i regnvejr; billedet er næsten uden tid





Styrkeprøven 2016

Også vor formand Dorte Stadil har sendt billeder fra årets Styrkeprøve, hvor hun deltog i den blå Hupmobile fra 1924.



Det var ikke altid lige let at se hvor man kørte :)



Roy Nytomt fra Sverige i Ford T Touring 1909 er første mand ved bommen.

Bag start nr. 7 op ad en lang og sej bakke



Hupmobile 1924. Vandet der løber af bilen er sortere end vejen det falder ned på!

STYRKEPRØVEN



Klar til at køre op over fjeldet, når bommen åbnes.

Start nr. 1 Norsk Veteranbil Klubs bil, en Rover 8 HP fra 1908, som tidligere har været solgt til Danmark. Men nu er den kommet hjem igen.



Trond Thorbjørnsen fra Norge i sin meget flotte og sjældne Fiat 510S fra 1922



Rasmus Fasterholdt sidder i bilen til Styrkeprøven i Norge som 2 årig. Da han var tre, i 2005, kørte han med hele vejen fra Ålborg til København, da Poul Suhr arrangerede et mindeløb for det første "Biltoget gennem Danmark", 1905.

Bilen er en Opel Doktorvagen 6/16 fra 1910, og har været i familiens eje i 5 generationer!



Hollandstur med besøg på Healey Museum m.m.

3 Healey'er og 1 MGB drog mod Holland sidst i juli på en 5 dages tur.

Vi kørte på de små veje derved og tog færgen fra Glückstadt-Wischhafen og bagefter endnu en lille færge.

Den 1. overnatning havde vi på hotel Bürgerklause Tapken i Garrel. Et rigtig hyggeligt og super godt familiehote med fantastiske værelser. Det ene værelse med vandseng. Inden afrejse fik alle udleveret en lille godtepose.

Næste stop var bilforretningen i Brummen, hvor de har super klargjorte biler til salg, men prisen også derefter.

Turen fortsatte så gennem ca. 100 rundkørsler til næste overnatningssted. Alle disse rundkørsler blev dog for meget, så vi kørte resten af turen på motorvej.

De næste 3 overnatninger var på Hotel Golden Tulip i Zoetermeer – Den Haag.

Næste dag gik turen først til Joop Stolze classic cars. Her står mellem 6-800 biler både klargjort/uklargjorte, motorcykler, knallerter, skilte m.m. i 2 etager.

Så gik turen til Healey Museum i Vreeland, hvor vi blev hjertelig modtaget og budt på en kop kaffe. Mu-

seet er oprettet i 2010 og bliver drevet på frivillig basis. Museet har meget specielle og unikke Healeyer bl.a. Donald Healey's prototype som han selv har ejet i adskillige år. En Healey med Rolls Royce motor, en bil der var 15 cm bredere end normalt og kun 3 stk. produceret. Medarbejderne fortalte livligt og viste rundt på museet.

Den sidste dag i Zoetermeer kørte vi til Louwman Museum i Den Haag. Dette kan absolut også anbefales. Flotte bygninger både ude og inde.

Køretøjer fra år 1700 og op til vort årti. Fantastisk flotte udstillinger i 3 etager, så vi brugte 3½ time derinde.

Næste morgen gik turen op langs vestkysten. Vi kørte det første stykke på motorvejen og herefter på små veje. Vi gjorde stop på den lange dæmning, hvor der var flot udsigt. Herefter kørte vi gennem marsken og så de mange får og nyd udsigten fra ud over vandet.

Den sidste overnatning var på hotel Groningen – Zuidbroek der ligger ud til A7. Store værelser alle med balkon.

Så startede hjemturen næste morgen, hvor vi igen tog færgen fra Wischhafen-Glückstadt. På grund af megen trafik i Tyskland nåede vi ikke den aftalte middag inden vi skulle skilles.

Finn og Erika, Gråsten





Veteranbilfolk

Under en ferie i Lemvig kom jeg i kontakt med forskellige veteranbil folk til lokale arrangementer. Dette syntes jeg fortjener en lille plads her i vores blad.

Torsdag aften var der dækspark på Lemvig havn. Trods en stiv kuling var der mødt 15 biler op og en masse flinke folk som man kunne få en snak med. Arrangør var Lidenlund Veteranbilkub – klubben har ca 80 køretøjer i deres register.

Et par af medlemmerne var også medlem af DVK, det der vakte stor interesse på pladsen var to Opel Rekord med 6-cyl. motor.

På en tur til Struer kom jeg ind og se Nordvestjysk Auto & Motorgalleri, her var også vældig hyggelige folk og et fint lokale ca. 900 kvadratmeter med plads til ca. 30 køretøjer. Man havde også et værkstedsafsnit, kontor, samt hyggekrog hvor medlemmerne kunne få en kop kaffe og en snak. Foreningen er 1 år gammel og alle pladser er besat om vinteren. Under mit besøg var mange biler ude for sommeren.

Thom Bang Pedersen





Den Orange Ekspedition

Rapport fra det 16. ICCCR i Holland 11-14/8-2016

Af Jens Møller Nicolaisen

Krybebaands-Societetet af 16. november 2006 har tidligere været præsenteret i VT nr. 415, januar 2011. I korthed går det ud på, at vi er fem, der i fællesskab har købt en Citroën Kégresse (i 2007), som vi har en del sjov og aktiviteter med – især har vi ”oprådt” på Græsted Veterantræffene eller f.eks. Fars Dag-arrangementerne på Teknisk Museum.

Allerede inden købet af bilen havde vi udnævnt os selv til Næstformænd; alle vil jo gerne være noget, men en formand behøver vi naturligvis ikke.

Blandt vores aktiviteter er også en meget indholdsrig hjemmeside, hvor vi bl.a. fører register over alverdens Kégresse-vogne og hvor man kan downloade alt muligt materiale om bilerne, incl. brochurer og teknisk litteratur fra Citroën.

Vi har naturligvis interesseret os stærkt for Citroëns store bedrifter, herunder de store ekspeditioner i Afrika og Asien, kendt som hhv. Den Sorte- og Den Gule Ekspedition. Så da der i år (i august) var stort internationalt Citroën-træf i Middachten, nær Arnhem i Holland, så vi en fin

mulighed for at deltage, og bidrage til begivenheden ved at arrangere endnu en Kégresse-ekspedition: Den Orange – *La Croisière Orange!* Og når nu det er lidt besværligt og dyrt, så kunne vi jo lige så godt gå *all in*, som det hedder på nudansk. Så vi havde *hele* udstyret med, inklusive vort store ørkentelt og diverse effekter, porcelæn og ægte tæpper. Det er godt at have en antikhandler blandt Næstformændene!

De store Citroën-verdenstræf med navnet ICCCR bliver afholdt hvert 4. år. Dette var det 16. i rækken – I 1992 blev det afholdt i Herning, og en enkelt gang har det været uden for Europa, i Boston, USA. ICCCR står for International Citroën Car Club Rally. Og det er stort - i år var der ca. 5.000 deltagende biler.

Med en topfart omkring 30 km/t måtte vi modstræbende se os nødt til at transportere bæltedyret på en trailer - ellers er der bare for langt til Holland. Til gengæld kunne vi bruge kræfter på solide sociale aktiviteter, herunder cocktail-party om fredagen og en overdådig galla-middag om lørdagen, med godt 30 gæster.

Ekspeditionens logo var også en hyldest til ICCCR-organisationen, hvor hundredevis af frivillige hjælper med det enorme arrangement. Det ”rigtige” ICCCR-logo ses på siden til højre.

På billedet øverst ses ikke mindre end tre Kégresser på en gang! Til venstre er det Rüdiger Klein fra Tyskland - bilen er en P17C fra 1933. Den har så vidt vides været anvendt ved et skovbrug. I Midten er det vores egen dejlige P17E fra 1934. Den har en fortid i den franske hær og senere som arbejdsvoan i en lille kommune i Bourgogne. Til højre endnu en P17E fra 1934. Den tilhører William Balfour fra Skotland og er netop færdigrestaureret (med larvefødder leveret af Societetet). Bilen har aldrig været indregistreret, men udelukkende været brugt som jagtvoan på et gods i Skotland, og ellers stået på et museum indtil William købte den i 2012.





Lørdags-galla i teltet



Før middagen fik gæsterne en god tur i de tre Kégresser. Og sidst på aftenen var der Kégesse-ræs...



Vor bil er købt i Frankrig og kun teknisk reoveret. Den tog førstepræmien i træffets Concours d'Elegance!



D'Herrer Lai og Nielsen



Fire af den fem Næstformænd: Fra venstre Henrik Jacobsen (Antikhandleren), Per Nielsen (der også er omtalt andetsteds i dette VT), Eugenio Lai (som faktisk også er Formand, bare for Citroën Traction klubben) og eders underdanige redaktør m.m. Billedet er taget på Græsted Veterantræf i 2014.



Fest i tropenatten!



CHGP 2016

Af Niels Jonassen

Det begyndte i 1996 som en dristig ide, Copenhagen Classic Car Cup. Ideen med at køre historisk motorløb midt i København blev til virkelighed. Siden er det vokset, blevet flyttet rundt og hedder nu Copenhagen Historic Grand Prix. Det har aldrig været nogen økonomisk guldgrube, men det har været sjovt og har givet mange mennesker mange glæder.

Banen rundt om den gamle dyrskueplads ved Bellahøj er den bedste der har været brugt, og også i år var der mange oplevelser at hente de to dage arrangementet varede. Det har dog altid knebet med at få de ældste biler lokket med. Det var også småt med dem i år, og de endte med at blive skudt helt ud på grund

af tidnød. Arrangørerne mener nok at nyere biler har mere publikumstække.

Selv uden de ældste biler var der meget at glæde sig over. Især klassen for biler op til 1965 var meget besat. Den har en gruppe kørere sat sig for at civilisere i den forstand at kørerne forpligter sig til ikke at køre aggressivt og brutalt. I løbet af de senere år har den historiske bane sport haft en tendens til at udvikle sig i retning af aggressiv kørsel og skubberi. Det vil man gerne til livs, så flere får mod på at deltage. Der var svipsere i år, men der var også megen god og spændende kørsel at se.





Fra Peter Bering har vi nogle supplerende billeder - øverst fra parkeringen i parken ved Bellahøj, hvor den mindste mærkeklub havde den største udstilling (herover). Peter skriver i øvrigt: Den absolut mest spændende vogn var Auto Union V12 replicaen. Ganske interessant, at den - ligesom næsten alle GPracere idag - er bygget i England. Nydeligt med et R efter nummeret. Desværre havde museet glemt at give kystode nøglen til motorklappen med. Det var en stor skuffelse for mig (og måske andre).





1



2

Favoritten oversatsede

Bilens kulturhistorie blev den store vinder i Munkebjerg Hillclimb

Tekst og foto: Michael Eisenberg

Volvokøreren Heino Mejer fra Horsens blev søndag den nye bjergkonge i Munkebjerg Hillclimb for klassiske biler, da løbets favorit Vincenzo Santangelo fra Hinnerup oversatsede og satte sin Fiat Dallara i autoværnet. Men løbets helt store vinder blev bilens kulturhistorie, der søndag blev rullet ud i bredformat for et tusindtalligt publikum på Munkebjerg øst for Vejle.

Deltagere med biler som Lea-Francis fra 1929, MG K1/K3 fra 1933 og SS 100 fra 1935 kæmpede sig op ad bjerget på næsten dobbelt så lang tid som de hurtigste Volvoer og BMW'er fra 1980'erne, og 15 sjældne trehjulede Morganbiler fra perioden 1920-50 satte ind i mellem ekstra pift på eventen ved at give

opvisning på den regnvåde bane.

En imponerende skare af Triumph-, MG-, Lotus- og Alfa Romeo sportsvogne fra 1960'erne og 70'erne, de fleste af dem åbne, viste bilismens historie fra en tidsalder, hvor almindelige mennesker fik råd til at leve deres bildrømme ud.

Men det var løbets nyeste biler, der dominerede hastighedsmæssigt. Efter at Vincenzo Santangelo havde bulet sit flyvepap af en Fiat Dallara X 1/9, var det rallykøreren Heino Mejer, der i sin 300-hestes Volvo 242 turbo fra 1983 tog en klar sejr foran en anden rallykører, Johnny Pedersen fra Slangerup i BMW M3 fra 1990, det nyeste år for deltagende biler.



1: I tørvejr og regn: Foran en tusindtallig tilskuerskare på Munkebjerg var Heino Mejer fra Horsens suverænt hurtigst i sin Volvo 242 turbo fra 1983.

2: Terkel Lund Ovesen fra Aalborg drev sin 89 år gamle Lea-Francis op af bjergvejen fra Vejle Ford til Munkebjerg Hotel til en placering som nr. 88. Men vigtigere end det: Han ærede bilens kulturhistorie ved aktivt at bruge sin gamle bil.

3: Alle raske drenges drømmebil i 1960'erne: Søren Wichmann fra Fåborg er på vej op ad bjerget i sin Jaguar E-type fra 1967.

4: Ernest Kristensen, 72 år. Jaguar SS100.

5: 1950'erne blev repræsenteret på smukkeste vis af denne Alfa Romeo Giulietta fra 1959 kørt af Per Einarsson fra Frederiksværk.



Om Munkebjerg Hillclimb

Munkebjerg Hillclimb er et ægte hastighedsløb. Bilerne starter med et minuts mellemrum på sydsiden af Vejle Fjord og kører op ad serpentinevejen med mål ved Munkebjerg Hotel. Man kører ruten fem gange, to gange træning og tre heat i selve løbet. Ruten er 1,6 kilometer med en række krævende sving.

Der er gratis adgang for publikum. Man kan komme helt tæt på bilerne både ved start nede ved stranden og ved mål og ryttergård oppe på toppen ved Munkebjerg Hotel. Der køres hele dagen fra kl. 9-17.

6: I feltets nyeste bil, en BMW M3 fra 1990, blev Johnny Petersen fra Slangørup nr. 2.

7: Svend Algren fra Helsingør pudser vindspejlet på sin MG K1/K3 fra 1933 inden dagens sidste start i regnvejr på Munkebjerg.

8: Med Vejle Fjord i baggrunden suser Mads Nygaard fra Vejle op ad bjergvejen til klasesejr i sin Triumph TR 5 fra 1968.





Grethe og Mogens starter...

Sjov på tre hjul

Tekst: Jens Heldgaard og Mogens Dalsgaard
Foto: Jens Heldgaard og Morgan-hjemmeside

Det er ikke ofte, at man kan se 21 stk. af de små trehjulede Morgan køretøjer samlet på en gang – Det kunne vi glæde os over på Fængslet i Horsens i weekenden 5. til 7. august, hvor der blev afholdt Scandinavia Viking Run for de spøjse små køretøjer, som ikke rigtig kan bestemme sig for, om de er en bil eller en motorcykel.

Vi har mødt Morgan entusiasten Mogens Dalsgaard, som var en af arrangørerne af træffet. Mogens Dalsgaard har kørt Morgan siden 1985. Han startede med en +8, men blev

senere også betaget af den specielle teknik i den trehjulede model, og har haft forskellige udgaver, inden han for ca. 12 år siden fandt den nuværende model fra 1932 – Morgan, Beatle-back Super Sport med en 600 Jap motor på ca. 1.1 liter – En engelsk racermotor som man også kender fra bl.a. speedway – men faktisk udviklet til Morgan bilerne.

Three-wheeler folket er entusiaster – der skal tages nogle beslutninger, inden man hengiver sig til dette lille charmerende køretøj.

Inden man kan komme ud at køre, skal der indøves en speciel teknik for at komme om bord – Der er ingen døre, så indstigningen sker, ved at man lader sig glide ned i sædet, og håber på, at der er plads til både passager og fører.

Mogens foretrækker at køre uden sko i det smalle fodrum, så de sættes pænt ved siden af køretøjet inden processen indledes – og hives så indenbords inden afgang.

Der er ingen kaleche på en Three-wheeler – så påklædningen



skal kunne matche det danske sommervejr – hvilket da også fremgik af de mange veludstyrede ekvipager, der deltog i løbet. Mange kørte med styrthjelme – det er jo et køretøj indregistreret som motorcykel.

Og som Mogens siger: "Ja, man bliver våd når det regner !"

Vel placeret i kabinen kan den to-cylindrede V-motor startes – forudsat at man har styr på håndtagene på rattet til tænding, choker og gas – lyden er meget karakteristisk for denne type motorer med de to cylindre i V og oftest luftkølet.

Med den lave vægt på ca 380 kg, er køretøjet meget hurtigt, og kører stabilt på de tre 18" hjul.

At en Morgan three-wheeler ikke kun er til paradekørsel, beviste Mogens Dalsgaard sammen med en kammerat i 2007, da de kørte fra Horsens til Nordkap i den lille Morgan – På turen var den medbragte sparsomme bagage placeret i et par "saddeltasker" som hang på siden af den spidse bagende – Turen op til Nordkap gennem Norge, forløb uden problemer, men på hjemturen måtte de, på grund af en sprængt toppakning, der ikke kunne repareres forsvarligt på stedet, have transport det sidste stykke hjem – en flot præstation i det lille trehjulede køretøj !

Når man har lejlighed til at se så mange af disse specielle Morgan-modeller samlet på et sted, bemærker man, at der findes flere varianter – så vi får Mogens til at re-



Gymnastisk indstigning



Mange funktioner placeret på rattet



Beetle Back strømlinieform

degøre for historien og detaljer om teknikken, så vi kan lære lidt mere om Morgan Three-Wheeler.

M.F.S. Morgan startede i 1909 fabrikken i England, og begyndte at producere trehjulede køretøjer, som var billigere i afgift end firehjulede. Frem til 1932 blev de produceret med to gear og intet bakgear – derefter fik de tre gear + bakgear.

Produktionen af de trehjulede stoppede i 1954.

Produktionen af firehjulede Morgan biler startede i 1936.

De trehjulede er indregistreret som motorcykel, på grund af de tre hjul og en vægt under 400 kg. Der blev produceret over 30.000 trehjulede Morgan.



Et minde om en lang tur



Morgan-typer

På træffet kunne man se 4 forskellige eksempler på typer af Morgan Three-Wheeler (se fotos).

Den røde er forsynet med en JAP motor (John Alfred Prestwich), som blev benyttet op til ca. 1936. De fandtes i en luftkølet og en vandkølet udgave, og som topventilet eller sideventilet - de er på enten 1 eller 1.1 liter og yder 35-40 HK, der giver en topfart på 130 km/t !

Efter 1936 blev der anvendt en Matchless motor med nogenlunde samme data som den fra JAP (Den lyseblå Morgan)

Der var mange køretøjer med den karakteristiske synlige V-motor i front – men også et par stykker med mere traditionelt lukket motorrum.

Nederst er det en type F, og bag det forkromede frontgitter gemmer der sig en 4 cyl. Ford-motor med typebetegnelsen E93A – denne udgave blev produceret mellem 1933 og 1952 og var på enten 1 eller 1,1 liter.

Ud over disse blev også anvendt motorer fra Anzani, Blackburn og MAG.

Den 4. type fortæller vi lidt om senere i artiklen.

Det var set forfra – men der er også varianter på udførelsen af den karakteristiske bagende.

Den traditionelle strømlinede udgave kaldes Beetle-back og dækker over det enlige baghjul og kædetræk fra gearkassen, som er placeret foran baghjulet.

Der er således ikke plads til reservehjul eller bagage – Nogle monterer så reservehjulet over dækslet, men det hæver tyngdepunktet, og mange foretrækker derfor at køre uden.

For at løse dette dilemma udvikledes en alternativ bagende fra 1935,



JAP-motor



Matchless-motor



Morgan Type F, med 4-cylindret Ford-motor



kaldet Barrel-back, hvor reservehjulet blev integreret i karrossens afslutning – så kunne man vælge efter temperament og smag.

Mogens fortæller et par eksempler på pudsige detaljer i konstruktionerne, der er anvendt i det trehjulede køretøj.

De første årgange (Type M) var som nævnt med to gear fremad og intet baggear – Det virkede med en kæde på hver side af baghjulet, med forskellig udveksling, og man kunne så med et stangsystem vælge hvilken side, der skulle være i indgreb. I 1932 kom der en egentlig gearkasse med 3 gear og baggear, og der er kardanaksel fra motor til gearkasse.

Bremserne på Mogens' Morgan var oprindeligt med fodbremse kun til baghjulet, og håndbremsen virkende på forhjulene – selvsagt ikke særlig effektivt. Det er bygget om, med tromler og hydrauliske cylindre fra en Morris Minor, og virker nu mere tidssvarende.

Nye Morgan Three Wheeler

Som nævnt tidligere observerede vi 4 køretøjer som skilte sig ud, og virkede mere moderne i konstruktionen.

Det var nye Morgan Three Wheeler, og vi har kigget lidt på Morgans hjemmeside:

www.morgan-motor.co.uk/3-wheeler, for at se hvad der sker i denne lille niche for specielle køreføjer.

I 2011 påbegyndte Morgan igen produktionen af Three Wheeler i en opdateret version, med moderne teknik og en S&S V2 motor på 2 l, og med 115 HK (samme motor som i Harley Davidson) – gearkassen er fra Mazda MX5.

Køretøjet vejer ca. 500 kg, og kan accelerere fra 0-100 på 4,5 sek. !!

Det forlyder at prisen i Danmark er ca. 750.000 kr.



Morgan med den såkaldte "Barrel Back"



Ny Morgan med S&S-motor på 2 liter

Men her slutter det ikke

Der arbejdes lige nu på at lancere en eldrevet udgave EV3 – hvor elmotoren er placeret ved det enkle baghjul, og med en batterikapacitet, der skulle række til ca. 240 km på en opladning.

Spændende om der deltager nogle EV3'er i det næste Scandinavian Viking Run.

Vi siger tak til Morgan-folkene for hyggelig snak og indføring i denne lille niche af spændende veterankøretøjer, og glæder os over den entusiasme der sikrer, at vi også bevarer disse fine små køretøjer.



Ud over en god snak med Mogens Dalsgaard, er der søgt oplysninger til denne artikel i to meget fine bøger med mange detaljer om emnet:

Morgan Three Wheeler – The Complete Story, af Peter Miller – (2001 The Crowood Press Ltd – www.crowood.com).

Completely Morgan Three-wheelers 1910 to 1952, af Ken Hill (Veloce Publishing PLC).



Ikke en veteranbil, men en helt ny Morgan Three Wheeler.

...og her ses den kommende model med eldrift, Morgan EV3.



Så kører vi...!



Den første samlefabrik i Danmark?

I 1919 etablerede Ford Motor Company A/S en samlefabrik i Heimdalsgade på Nørrebro i København. Fem år senere flyttede Ford til København Sydhavn, hvor en stor samlefabrik efter amerikansk forbillede blev indviet. Det er en udbredt opfattelse, at det er Danmarks første samlefabrik. Men andre havde allerede været i gang inden Ford etablerede sig herhjemme.

Af Erich Karsholt

Vi skruer først tiden tilbage til 1896, hvor de to svogre og købmænd A. W. Mammen og Martin P. Drescher grundlagde Mammen & Drescher. Selskabet havde til formål, at drive "Kontrol-, Speditions- og Pakhusforretning." Det gik hurtigt fremad med afdelinger i bl.a. Nyborg, København, Aalborg og Hamburg.

De to svogre var driftige forretnings-

folk optaget af datidens nyskabelser. I København blev der oprettet et handelselskab bl.a. med salg af vaskemaskiner. I årene op til Første Verdenskrig skete der en betydelig udvikling af automobilet, både i teknisk henseende og i form af en voksende udbredelse. Det bemærkede de to grossererere, der her så et nyt forretningsområde.

I 1913-14 opkøbte Mammen & Drescher en række amerikanske biler af forskellige fabrikater. Her skal bemærkes, at de amerikanske bilfabrikker i begyndelsen af 1900-tallet – både herhjemme og i Europa i øvrigt – stod i skyggen af franske og tyske mærker. I år 1900 var der omkring 5.000 biler af alle typer i USA, mindre end 20 procent var med brændstofmotor. På den tid var damp- og el-biler langt mere udbredt.

J. D. Scheel argumenterede i *Berømte biler* (1962) for, at amerikanske

biler fra første færd blev skabt som brugsgenstande, med det udgangspunkt, at stille bilisterne overfor færrest tænkelige problemer. Modsat de europæiske producenter, der havde en artistisk-teknisk tradition for elegante løsninger, og svært ved at se bilen som en konsumvare.¹

Det medvirkede til en vis skepsis herhjemme overfor de amerikanske biler. Det til trods for, at den amerikanske bilfabrikation hurtigt kom op i omfang.

I 1906 var der således over 100.000 biler på vejene i USA og efterspørgslen var så stor, at der blev fremstillet 60.000 nye biler, de største 100 fabrikker stod blot for 25.000 af dem. USA overgik samme år Frankrig som verdens største bilproducent – og alligevel var det endnu ikke for alvor begyndt at gå stærkt. I 1909, året efter Ford Motor Co. lancerede Model T, var produk-

Mammen & Drescher etablerede i 1914 "En Automobil-Forretning af større Dimensioner end vi hidtil har set Herhjemme" i St. Kongensgade 118-120 i København. Bilen er en Chandler, grosserer Mammens egen.

tionen på 14.000 Ford-biler og fem år senere, da samlebåndsproduktion var implementeret, rullede der 248.000 biler ud fra Ford-fabrikkerne!²

I sin præsentationsbrochure fra 1914 argumenterede Mammen & Drescher for, "Hvorfor De bør købe et amerikansk Automobil og ikke et europæisk." Påstanden var, at det amerikanske både var det bedste og det billigste: "Thi den Tid, da kun Europa byggede de gode Automobiler, er forbi. Ingen vil bestride, at "den gamle Verden" er den nye

overlegen paa det intellektuelle Omraade, at Europa yder den største Indsats, hvor det gælder Kunst og Videnskab. Men lige saa lidt kan man nægte, at Amerika er Nummer eet paa det rent materialistiske Omraade, at dets Maskinteknik staar langt over vor." Herefter understregede Mammen & Drescher, at de mærker man repræsenterede, var udvalgt blandt de bedste og mest ansete.

Også Motor kunne i 1914 bekræfte, at de amerikanske biler var kommet særdeles godt med: "Amerikanerne er bleven Europæerne en farlig Konkurrent, som grundet paa det vældige amerikanske Hjemmemarked og moderne Fabriksdrift, formaar at lave et Automobil, som baade er elegant og godt og tillige billigt."

St. Kongensgade

Mammen & Dreschers hovedkontor lå på St. Annæ Plads 26 i København. Men med den øgede satsning på bilerne, etablerede selskabet i St. Kongensgade 118-120 i København "En Automobil-Forretning af større Dimensioner end vi hidtil har set Herhjemme."³ Ordene stammer fra Motor, der samtidig kunne fortælle, at det nye bilfirma havde indkøbt en snes biler fra syv forskellige kendte fabrikker: Auburn, Chandler, Haynes, Mitchell, Nan-Ki-Vel, Pathfinder og Paige. Senere kom andre amerikanske bilmærker på programmet, herunder Elcar, R.C.H. og Singer Motor Co.

Det er uklart om Mammen & Drescher opnåede agenturet på alle de mærker, der blev importeret fra USA.

Grosserer W. Mammen stod i spidsen for Mammen & Dreschers aktiviteter i København, og var her drivkraften i selskabets engagement i bilimport, salg og fabrikation.



Grosserer Martin P. Drescher var en aktiv erhvervsmand, der med base i Aarhus engagerede sig i bestyrelsesarbejde bl.a. i Dansk Arbejdsgiverforening og Nordisk Film.





Grosserer Mammen udlånte en åben 35 hk Chandler, med registreringsnr. K3355 til Peter Nielsen og Alfred Nervø (bag rattet), da de i februar 1914 skulle køre Det Svenske Vinterløb fra Stockholm til Gøteborg og retur. Her ses de to vinterklædte danskere inden afgang ved Københavns Rådhus. Ugebladet "Hver 8. Dag" (15. februar 1914) skrev, at bilen var "udstyret til at kunne møde alle Eventualiteter."

Det var ikke usædvanligt, at inden en mere formel aftale, købte en bilimportør blot nogle biler, og kunne de sælges i hjemlandet, kom man tilbage til bilfabrikken og købte flere, hvorefter en mere formel agenturaftale kunne komme på tale. Det var antagelig medvirkende til, at der blev skiftet lidt rundt blandt de mange mærker Mammen & Drescher importerede.

Omkring 1915 var Mammen & Dreschers Automobil-Forretning tillige forhandler af de engelske Sheffield-Simplex luksusbiler og Royal Enfield motorcykler, hertil kom lastbiler, traktorer og Sterling bådmotorer, ligesom man i en årrække havde agenturet på Fisk Autogummi - et relativt stort mærke på den tid, hvor dæk som oftest var slidt ned efter få tusinde kilometer.

Fritz Hein

Til at lede Mammen & Dreschers Automobil-Forretning blev Fritz Vincent Hein ansat. Hein var født i København i 1883 og blev uddannet til ingeniør i New York i 1905. Herhjemme blev han officer i artilleriet inden han kom til Mammen & Drescher i 1914.

I *Automobilets Historie* (1938) skrev Fritz Schmitto, der selv havde fulgt bilismens udvikling herhjemme på nært hold: "Allerede før Verdenskrigens Udbrud, i begyndelsen af 1914, sendte det bekendte Københavner- og Aarhus-Firma Mammen & Drescher den unge Ingeniør F. W. Hein til U.S.A. for at studere Automobilfabrikation og træffe de fornødne Aftaler om Indretning af en Samlefabrik for Automobiler i Danmark." I samme værks personbiografi står, at Fritz Hein i perioden 1917-19 udarbejdede "Planer for Oprettelsen af amerikanske Samlefabrikker i København" og i forbindelse med Heins 60 års fødselsdag skrev dagbladet Politiken i sin omtale den 13. juli 1943, at "han var den første, der fremsatte Planer om Oprettelse af amerikanske Samlefabrikker i København."



Fritz Vincent Hein mens han var i Militæret, hvor han kom til skade og blev afskediget med pension. Herefter kom han i 1914 til Mammen & Dreschers Automobil-Forretning. (John Vincent Hein).

Nysgerrigheden er dermed blevet tændt: Hvad gik planerne ud på og hvor langt kom man med at føre dem ud i livet?

Mammen & Dreschers satsning på amerikanske biler faldt godt sammen med, at biler fra USA vandt voksende popularitet. I løbet af få år blev de amerikanske biler blandt de mest udbredte herhjemme, også hjulpet på vej af verdenskrigen, der i de første år ikke påvirkede eksporten herfra væsentligt - i modsætning til de europæiske bilfabrikker, der blev omstillet til krigsproduktion. Da man pr. 1. januar 1916 opgjorde bilbestanden herhjemme, så var der 1.388 tyske, 979 amerikanske, 542 franske, 143 engelske og 128 dansk fremstillede personbiler (ekskl. bivejsautomobiler).⁴

Ud af de 979 amerikanske biler stod der Ford på de 397, altså mere end 1/3 af bestanden. Samlebåndet var først etableret et par år tidligere, men Ford T havde alligevel siden sin fremkomst i 1908 vist sig både at være en gedigen og prisbillig bil, der fik stor udbredelse – især på landet. Således var over 80% af de danske Ford indregistreret i provinsen, en relativt høj andel.

Blandt de øvrige bilmærker var konkurrencen om at opnå afsætning hård. Der var 63 forskellige amerikanske bilmærker repræsenteret i Danmark, hovedparten er i dag forsvundet fra markedet.

Bestanden af de forskellige mærker - når vi ser bort fra Ford - var således yderst begrænset (antallet af biler pr. 1. januar 1916 fremgår i parentes): Hupmobile (87), Overland (63), Saxon (41), Scripps-Booth (33), Studebaker (33), Maxwell (33), Cadillac (23), Briscoe (21), Trumbull (17), Buick (16) og Chandler (16). De resterende 51 amerikanske bilmærker stod tilsammen for de re-



Øverst ses en Chandler - dette mærke var det primære hos Mammen & Drescher. Men også mange andre amerikanske mærker var igennem i kortere eller længere perioder. Nederst ses en en Oakland, en Chandler og en Oldsmobile, fotograferet ved Trustrup Kro i juni 1921. Det var dog kun Chandler, der blev forhandlet af Mammen og Drescher.

sterende 199 biler, så der var blot en enkelt eller nogle få eksemplarer af langt de fleste amerikanske bilmærker.

Oversigten dokumenterer, at det trods alt var begrænset hvad Mammen & Drescher havde fået afsat. Kun ét af de bilmærker som Mammen & Drescher repræsenterede –

Chandler – havde frem til udgangen af 1915 opnået et salg på over 15 biler.

Verdenskrigen udenfor landets grænser kunne efterhånden mærkes. I februar 1916 annoncerede Mammen & Drescher, at priserne steg med ti procent og som krigen skred frem blev der mangel på benzin, dæk og



MAMMEN & DRESCHER

AUTOMOBILFORRETNING

Udstillingslokale: **St. Kongensg. 118-120** HOVEDKONTOR: **SCT. ANNÆ PLADS 26** GARAGE: **Wildersgade 7**
 Telefon: Palæ 1416x. TELEFON: **CENTRAL 8765** Telefon: Byen 5003y.

Enorepræsentanter for:
 „Pathfinder“, „Auburn“, „Haynes“, „Chandler“, „Paige“, „R-C-H“, „Trumbull“ & „Flac“ Automobileer

Mærke	Pathfinder				Auburn			Haynes			Chandler		Paige			R-C-H		F.L.A.C.		Trumbull		
Type	Turistvogne med Torpedocasseri														Auk. Bivejv.		Coupé					
Antal Personer ...	7	7	5	2-4	6	2	5	2	7	5	3	6	5	3	7	5	3	7	5	3	2-4	2-2
Antal Cylindre ...	6	6	6	6	6	6	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4
Cylinderboring i cm	10,5	9,5	9,5			8,89			8,57			8,89			10,16	8,25	7,0	7,3				
Slaglængde i cm ..	13,3				12,7			12,7			12,7			12,7		10,2	10,2					
Udviklet Hestekraft.	60	50	40	36	55			35			36			25	10	12						
Carburator	Schebler				Rayfield			Rayfield			Steward			B-D	Mayer	Zephyr						
Magnet	Westinghouse				Bosch			Leece Neville			Bosch			Bosch		Splittorf						
Hjulafstand i m ...	3,43	3,18	3,22	2,89	3,23	3,07	3,05			3,14			2,94	2,8	2,24	2,03						
Dækstørrelse i eng.T.	35x5		34x4 1/2		34x4		32x4		34x4			34x4		32x3 1/2		29x3 1/2		28x3				
Kobling	Tør Pladekobling				Løder Coatskobling			Pladekobling			Løder Coats			Friktion		Løder Coats						
Alle Vognene er forsynede med elektrisk Selvsstarter og Belysning																						
Farve	Dyb Blaa				Olivengraa			Dyb Blaa			Hvid		Dyb Blaa									
Polstring	Sort Løder				Graat Stof			Sort Løder			Imit. Løder											

De ovenfor specificerede Vogne sælges af Mammen & Drescher ved Bestilling til nedenstaaende Priser frit om Bord i New York.

13400 Kr.	11470 Kr.	11000 Kr.	11000 Kr.	7000 Kr.	7000 Kr.	5350 Kr.	5350 Kr.	7575 Kr.	7250 Kr.	7250 Kr.	12000 Kr.	11500 Kr.	11000 Kr.	6535 Kr.	6535 Kr.	6535 Kr.	0000 Kr.	5400 Kr.	5400 Kr.	5020 Kr.	2905 Kr.	3400 Kr.
-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Prisen paa F. L. A. C. Vognen, som er dansk Arbejde, er Kr. 3000.
 *) Elektrisk Selvsstarter og Lysdynamo for Trumbull Vognen Kr. 300 ekstra.

Prøvevogne af forskellige Typer og Mærker haves paa Lager i
Mammen & Dreschers Udstillingslokale, St. Kongensgade 118-120.

Alle Motorerne har automatisk Smøresystem med Pumpe og er vandkølede ved Centrifugalpumpe med Undtagelse af „R-C-H“ Vognene og Bivejstvognene, som har Thermo-Syphon Kølesystem. Trumbullvognene har aftagelige Hjul, de større Vogne har aftagelige Følge.

Tilbehør: Med Bivejstvognene følger elektrisk Belysningsanlæg, Dunkraft, Vindskærm, Signalhorn og et komplet Sæt Værktøj samt Luftpumpe.
 Med Trumbull Vognene følger desuden: Kalesche med Sideskytter og Overtræk, elektrisk Horn, et ekstra, aftageligt Hjul med Gummi, Hastighedsmaaler og Uhr.
 Med de større Vogne følger: En ekstra Følge, Dunkraft, Fodhviler, Hastighedsmaaler, Kilometeræller, et komplet Sæt Værktøj, Signalhorn, elektrisk Horn (undtagen „R-C-H“ Vognene), Elektriske Projektorer og Sidelyster, elektrisk Bag- og Nummerlygte samt Kontrolløds Lygte, og for de aabne Vognes Vedkommende: Vindskærm og lukket Kalesche med Sideskytter og Overtræk.

Aabne og lukkede Luksusautomobiler, Læge- og Bivejstvogne, Leveringsvogne, Lastautomobiler & Baadmotorer.

Denne annonce fra 'Motor' 1915 giver et godt overblik over de mange bilmærker og valgmuligheder blandt bilerne i Mammen & Dreschers store udvalg.

reservedele. Det ændrede ikke på, at den samlede bilbestand herhjemme i september 1916 var øget til 5.718 biler. Det var mere end en tredobling på fire år, så man kan godt forstå, at den danske bilbranche søgte at holde hjulene i gang, så godt de kunne.

Knud A. Mammen (A.W. Mammens søn) blev i 1916 interviewet af det amerikanske brancheblad Automotive Industries, der bragte artiklen "Denmark - A Good Car Market." Mammen fortalte, at der i Danmark var et voksende marked for amerikanske biler, der hurtigt havde op-

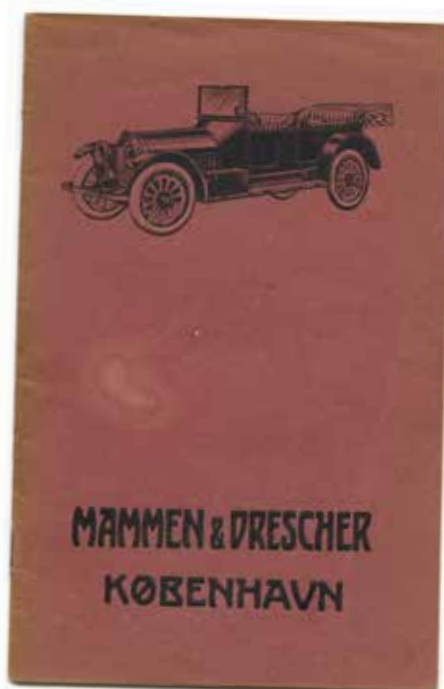
nået et stærkt renommé. Artiklen berettede dog ganske misvisende, at der var over 30.000 biler i Danmark, mod mindre end 2.000 biler i 1912. Nok havde der været en betydelig vækst, men altså ikke nær så betydelig, som artiklen gav udtryk for. Det var sikkert en misforståelse, men i USA, hvor alt var meget større, så betød et par nuller fra eller til, sikkert ikke det store...

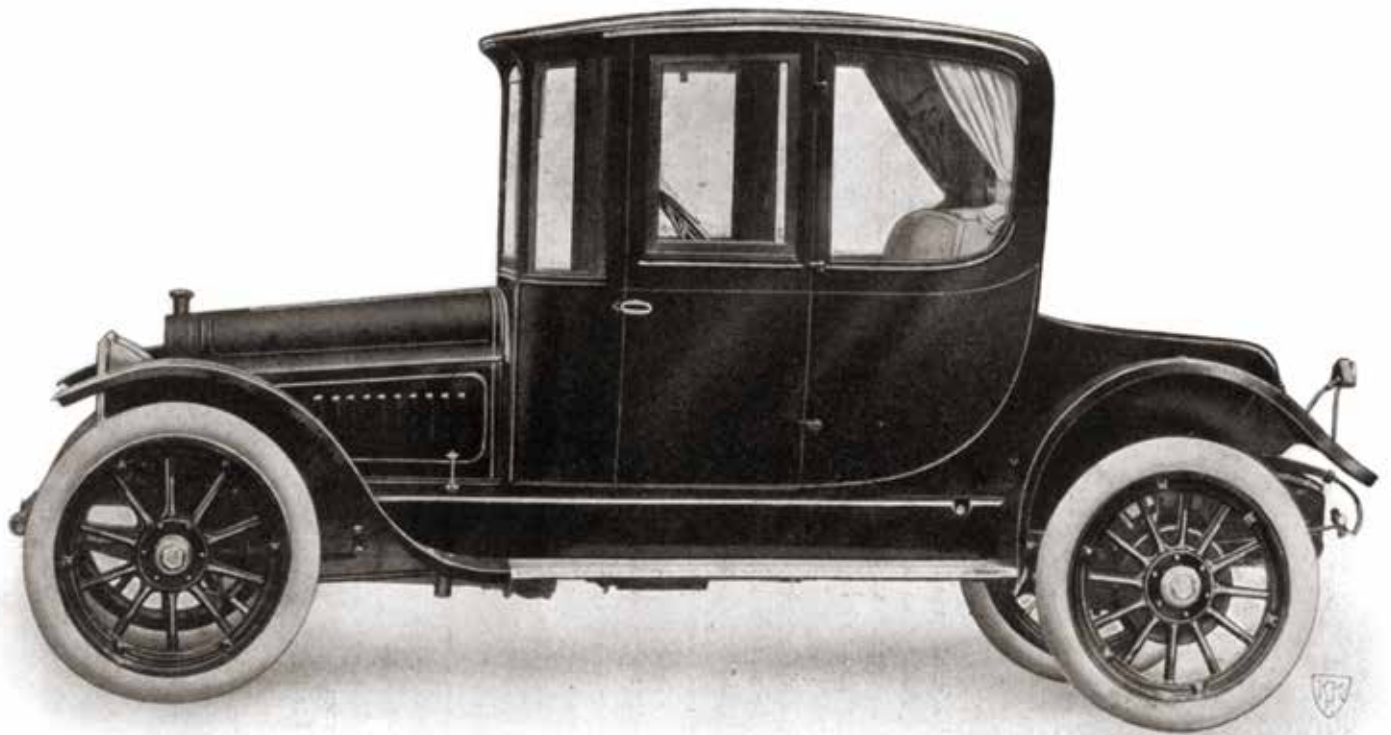
I artiklen berettede Knud A. Mammen, at de danske bilforhandlere havde udsolgt, og hver dag måtte skuffe kunder, der kom for at købe biler med lommerne fulde af penge.

Anledningen var, at det var blevet vanskeligt at få biler sejlet fra Amerika til Danmark, efterhånden som Verdenskrigen skred frem. Det fremgik også af artiklen, at DFDS-selskabet Scandinavian-America Line var eneste rederi, der fragtede biler direkte til Danmark.

Artiklen fortalte ganske interessant, at Mammen & Drescher var langt fremme med samling af biler i Danmark under sit eget navn, men med brug af standarddele indkøbt i USA. Bilen var allerede designet af Mammen & Dreschers cheffingeniør, A. H. Andersen, der var i gang med at arrangere det forestående arbejde med at få dele til de første 500 chassiser på plads.

Det er ikke lykkedes at finde yderligere omtale af, at Mammen & Drescher ville sælge deres helt egen bil, men man var tydeligvis meget optaget af, at holde forretningen i gang uanset udfordringerne som følge af, at Verdenskrigen rasede udenfor landets grænser.





En af mange illustrationer fra den fine brochure, der ses på foregående side nederst. Brochuren er fra 1914 - og bilen her er en Chandler 6-cyl. 35 Hk. 3-personers Coupé - Pris: 12.000 Kr. netto kontant. (Uffe Mortensen).

Karosserifabrik

Bilerne fra USA ankom for langt hovedpartens vedkommende som chassiser, dvs. den bærende ramme i en bil opbygget med en drivlinie bestående af motor, gearkasse og styretøj, aksler og dæk. Oftest også med kølerpartiet monteret, så man var klar over bilens identitet. Det var bilens ene del, den anden var karosseri med ruder samt sæder, indtræk og andet interiør.

I en brochure fra etableringen ser man en række af de biler Mammen & Drescher solgte, illustreret sammen med et logo med bogstaverne KKF. Det kan jo være Københavns Karosserifabrik (eller mon der er læsere af Veteran Tidende, der har et andet bud?).

I 1915 annoncerede Mammen & Drescher, at man havde egen karosserifabrik, så man kunne imødekomme kundernes ønsker til karosseri. I en annonce hed det, at "... vi paa vor egen Karosserifabrik fremstiller 'Toppe' til de aabne Karosserier, saa man i Løbet af faa Minutter paa en nem og praktisk Maade kan forvandle det aabne Automobil til et lukket, saa baade Blæst og Kulde holdes ude. Vi fabrikerer ogsaa hele lukkede Karosserier - saavel som aabne



Heldigvis blev der i bilens ungdom taget mange billeder med både biler og mennesker. Desværre kendes personerne på dette foto ikke, men bilen er en Haynes - ét af de mærker som Mammen & Drescher forhandlede. (DVK's arkiv /Uffe Mortensen)

- og enhver kan saaledes fra vore Værksteder faa udstyret sit Automobil ganske efter eget Ønske og med al Hensyntagen til klimatiske Forhold."

Desværre har det ikke været muligt at finde yderligere viden om Mammen & Dreschers karosseriproduktion. Egen karosserifabrik indebærer umiddelbart, at virksomheden havde etableret en selvstændig enhed,

der varetog fremstilling- og montage. Det kan dog have været en lidt pralende annoncetekst, dækkende over et tæt samarbejde med en eksisterende karosserifabrik.

Under alle omstændigheder fortæller det, at Mammen & Drescher ikke nøjedes med salg, men engagerede sig bredt i de muligheder der var for skabe en forretning med automobiler.



Brdr. Jacobsens bilfabrik i Jyderup, hvor man ser et par biler til venstre i billedet. Bygningen eksisterer desværre ikke mere.
(Holbæk Bibliotek, Tølløse og Jyderup Arkiv).

F.L.A.C. og Jan-bilerne

Mammen & Drescher blev også involveret i dansk bilfremstilling. For at kunne tilbyde mindre biler end de amerikanske biler etablerede den københavnske bilforhandler allerede i 1914 samarbejde med Brdr. Jacobsens Automobilfabrik i Jyderup, der fremstillede F.L.A.C. biler. De var opkaldt efter forbogstaverne i fornavnene hos de fire Jacobsen-brødre, der stod for produktionen. Mammen & Dreschers Automobil-Forretning var eneforhandler af F.L.A.C. bilerne.

F.L.A.C. bivejsvognen, som navnet fortæller, måtte køre på bivejene. Til gengæld var den begrænset i vægt og størrelse, men kunne dog leveres til to eller fire personer. Bilen var udstyret med et trinfriktionsgear og remtræk til baghjul gemt i en lukket oliebadkasse.

Efter nogle enkelte biler med franske motorer blev der indkøbt 25 firecylindrede motorer på ti hk i USA. Muligvis af mærket Mitchell. Erhvervelsen af motorerne er med stor sikkerhed sket med Mammen & Dreschers mellemkomst. Kun otte F.L.A.C.-biler blev leveret til Mam-



Avisudklip af ukendt oprindelse - men det er samme bygning!
(Kaj Berg Andersen/Uffe Mortensen).

men & Drescher, større var afsætningen således ikke.

Erfaringerne med F.L.A.C. afskrækkede ikke Mammen & Drescher fra at kaste sig ud i endnu en aftale. Denne gang med Jan Juel Hagemester (1892 - 1976), der fremstillede sin egen Jan bil. Mammen & Drescher blev generalrepræsentant for Jan. I 1916 blev det i annoncer fremhævet, at Jan-bilen var bygget efter årelang erfaring. Foruden at prøvekøre bilen, tilbød man at

kunderne kunne besøge fabrikken i Finlandsgade 5-9 på Amager hvor Jan bilen blev fremstillet. Det var jo trods alt en af fordelene ved lokal fabrikation, og understregede også stoltheden over den danske bilfabrik.

Thorkil Ry Andersen nævnte i sin bog om danske biler og motorcykler 1900-20 (udgivet 1969), at foruden salg af Jan bilerne, var Mammen & Drescher og bilfabrikken knyttet sammen gennem import af 20 amerikanske Duplex lastbiler, der efterfølgende viste sig at være for svagt motoriseret, hvorfor man bad Hagemester konstruere en stærkere motor, der blev monteret i lastbilerne. Mammen & Drescher Automobil-Forretning havde ved den lejlighed investeret 376.000 kr. i bilfabrikken. Et beløb der skal ganges med ca. 50 (!) for at kunne sammenlignes med købekraften her 100 år senere.

Automobilfabriken Jan blev - som hele bilbranchen - økonomisk ramt som verdenskrigen skred frem og selskabet trådte i likvidation i august 1918. Landmandsbanken var tillige bank for bilfabrikkerne An-

Telefon 12712 - 13. Automobilfabriken Telefon 10416.

„JAN“
ved
JAN HAGEMEISTER.
Finlandsgade 5 - 7 - 9. København S.

Generalrepræsentant:
MAMMEN & DRESCHER
Store Kongensgade 118-120.



Jan Hagemeister - privatfoto fra 1960'erne.

glo Dane på Frederiksberg og Thrige i Odense. Alle tre selskaber havde økonomiske problemer og Landmandsbanken ønskede sin kapital sikret. Derfor konsolideres de tre selskaber under De forenede Automobilfabriker med varemærket TRIANGEL. En fiks sammentrækning af Thrige-Jan-Anglo Dane.

Også en tredje dansk bil kom på programmet. Schmitto skrev "Forsøg paa at starte en regulær Fabrikation af færdige udenlandske Automobildele - bl.a. den af Ingeniør Hein tegnede 'Delta-Vogn', hvoraf der blev fremstillet en hel Serie paa en Snes Stykker, førte heller ikke til afgørende og blivende Resultater." Delta bilen var baseret på et amerikansk forlæg og antagelig fremstillet i Jyderup, men blev altså heller ikke en kommerciel succes.

Restriktioner

Mammen & Drescher havde i april 1917 ansat 42 mand i sin automobilafdeling. På det tidspunkt var der indført restriktioner. Allerede i januar 1917 blev indførsel af personbiler fra England og USA stoppet. Det blev ganske enkelt ikke udstedt flere importbevillinger af myndighederne. Personbiler blev trods alt anset som en luksus og skibsfarten skulle reserveres til varer, der blev anset for mere nødvendige. Selvom begrænsningerne kun var gældende for personbiler, mens lastbiler var friholdt, gav det bilbranchen store problemer.

Det var et hårdt slag for Mammen & Drescher. Grosserer Mammen kunne i Politiken den 30. januar 1917 fortælle, at virksomheden havde over



En Chandler, skænket til hæren i 1914 af generaldirektøren for Nordisk Film, Ole Olsen.

300 Chandler i ordre: "Vi har netop sluttet Kontrakt med den amerikanske Fabrik om, at den skal levere os Chassiser, saa samler vi dem og bygger Karosserierne selv. Vi anlægger for tiden en stor Samlefabrik med Karosseriværksteder ude på Peter Bangsvej. Og paa Østerbrogade har vi af Kommunen købt en stor Grund til 100 Garager, saa vi er ved at oparbejde en ny, stor dansk Virksomhed."

Baseret på erfaringerne med dansk bilproduktion i mindre skala, så havde Mammen & Drescher på Peter Bangsvej tydeligvis tænkt på etablering af en moderne samlefabrik - den første af sin art herhjemme - baseret på Fritz Heins planer. Men restriktionerne satte en kæp i hjulet, så det blev ved planerne. Og antageligt med et betydeligt tab til følge.

Så nok var Ford først med en samlefabrik, der blev etableret efter Første Verdenskrigs afslutning i 1919, men en samlefabrik havde på det tidspunkt allerede været langt fremme, og herefter opgivet. Selv om der i interviewet står, at man er i gang med at anlægge en samlefabrik, så er det dog ikke lykkedes at finde frem til hvor på Peter Bangsvej, Samlefabrikken skulle være beliggende.

Kan nogle af Veteran Tidendes læsere mon hjælpe? Frederiksbergs Stadsarkiv kan ikke umiddelbart finde nogen dokumentation.



7-personers Chandler, der tilhørte Vognmand Christensen i Herning. Chauffør Nørgaard står ved bilen foran Herning Museum. Ca. 1924.

Afvikling af bilerne

Bedre blev det ikke af, at reservedele også blev en mangelvare som verdenskrigen skred frem. Knud A. Mammen, tog derfor i efteråret 1917 til USA for at forhandle om bl.a. muligheden for at få reservedele fra de bilfabrikker som selskabet på det tidspunkt repræsenterede: Chandler, Elcar, Haynes, Paige, Pathfinder og Stearns Knight.

Helge Drescher (M. P. Dreschers søn) erindrede, at Knud A Mammen under sin rejse i USA i 1917, havde indkøbt alt for mange reservedele, der efterfølgende var usælgelige og dermed tabsgivende. Helge Drescher understregede ved samme lejlighed, at der aldrig var et ondt ord mellem de to gamle grosserere, der delte fortjeneste og tab uden at kny. Biler havde tydeligvis været blandt de tabsgivende aktiviteter, så selv om man efter krigens afslutning kunne se frem til bil- og benzinleverancer, valgte selskabet på det tidspunkt at afvikle sin bilforretning.

Den 1. januar 1919 blev det gennem annoncer meddelt, at Mammen & Drescher havde sammensluttet sin Automobil-Forretning med Dansk Motor Compagni A/S, Strandvej 5-7. Selv om forretningen i St. Kongensgade 118-120 fortsatte, så var det under navnet Dansk Motor Compagni A/S, der bl.a. forhandlede Peugeot. A. W. Mammen indtrådte ved den lejlighed i bestyrelsen.

Der var dog stadig biler på lager, således søgte Mammen & Drescher så sent som i 1922 at sælge et dusin biler og næsten lige så mange traktorer til halv pris. Ligeledes kunne Motor samme år fortælle, at Mammen & Drescher lå inde med en del reservedele til Chandler. Mammen & Dreschers Automobil-Forretning er et eksempel på, at mange af de initiativer, der blev taget i begyndelsen af forrige århundrede, omkring produktion og salg af biler, var risikofyldte og tabsgivende. Det tog trods alt nogle år før danskerne for alvor tog bilen til sig.

Refleksion

Mammen & Drescher forhandlede amerikanske bilmærker som Chandler, Haynes, Paige, Pathfinder, Auburn (i 1914-15), Elcar, R.C.H., Singer (USA) og Templar. De fleste af bilmærkerne forsvandt efterhånden fra markedet, men ingen kunne dengang vide hvilke mærker, der ville overleve. For nok trak Ford og General Motors for alvor fra de øvrige efter Første Verdenskrig, alligevel var tiden frem til krakket på Wall Street i 1929 præget af optimisme og efterspørgslen betydelig.

Det handlede ikke kun om hvem der fremstillede de bedste biler, men også om økonomisk magt - eller afmagt - og finansielle transaktioner. Resultatet blev en betydelig koncentration af de amerikanske bilmærker med kun få store bilkoncerner, således som vi kender det i dag.

Virksomheden Mammen & Drescher A/S eksisterer stadig. I dag som spedition-, lagerhotel og transportforretning under ledelse af Heini Svendsen, der er bilentusiast og medlem af DVK.

Noter:

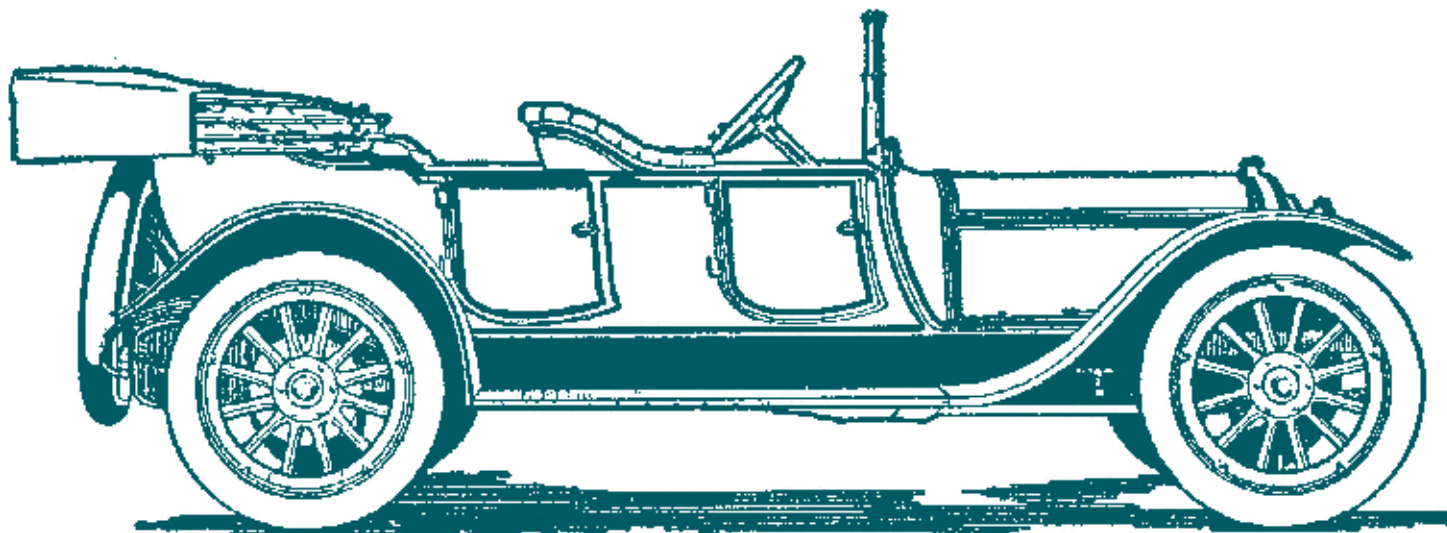
- 1: Jf. J. D. Scheel og V. Hancke: Berømte biler, s. 176.
- 2: Jf. Politiken, 15/1 1906 og 11/3 1908 samt D. E. Nye: America's assembly line, s. 30.
- 3: Citat fra Motor, 1914 s. 217.
- 4: Jf. A. Nervø: Danmarks motorkøretøjer, kronik i Politiken, 24/11 1916. Det skal bemærkes, at opgørelsen ikke indeholder de såkaldte bivejsautomobiler. Det samme gælder for de efterfølgende oplysninger med antal på amerikanske biler og bilmærker.

For yderligere kilder til artiklen henvises til den kommende bog om Mammen & Drescher. Bogen forventes at udkomme november 2016.



En kendt biladresse

Da vi i Veteran Tidende nr. 477 fortalte historien om Super Service A/S, der begyndte i Dr. Tværgade 4, København, så fremgik det, at bilforretningen i 1937 flyttede til St. Kongensgade 118. Altså samme adresse hvor Mammen & Drescher tyve år tidligere havde drevet forretning. Til gengæld var der i mellemtiden opført en stor etageejendom, hvor Super Service A/S lejede sig ind i stueetagen.



Chandler

Som nævnt var der mange bilmærker på programmet hos Mammen & Drescher, der blev dog først og fremmest satset på mærket Chandler, som også var bilmærket, det var planlagt at samle i Danmark...

Chandler Motor Car Co. var en helt ny bilfabrik, da Mammen & Drescher fik agenturet for Danmark. Etableret i 1913, da Frederick C. Chandler og andre ledende medarbejdere forlod Lozier Motor Company for at etablere egen bilfabrik. Måske derfor lidt pralende, når Mammen & Drescher allerede året efter omtalte Chandler som et af Amerikas mest ansete bilmærker: "Det er kendt for sin over-

ordentlige Soliditet og gennemførte Konstruktion. Det har en kraftig, sekscylindret Motor med en meget blød og elastisk Gang, der tillader at variere Hastigheden paa højeste Gear fra Skridtgang til 110 Kilometer i Timen." Udstyret fejlede heller ikke noget, som standard fulgte "alle moderne Fordringer" såsom selvstarter, lysdynamo, aftagelige fælg, kilometertæller, vindskærm, kaleche osv.

At det var bilmærket man havde de største forventninger til hos Mammen & Drescher var nok også anledningen til, at det netop var en Chandler man udlånte til Alfred

Nervø, da han deltog i det Svenske Vinterløb i 1914. Hvilket understregede, at "det er et Automobil, man lige saa vel kan benytte til lange Udlandsrejser som til Kørsel herhjemme."

Denne Chandler 1916 havde indregistreringsnummer H577 og tilhørte Konsul og Apoteker J. W. Christensen i Stege.





Her er Konsul og Apoteker J. W. Christensens bil klargjort til langtur. Chaufføren hedder Svend M. Ronvold, og billedet er taget i 1920.



Her er det også Svend M. Ronvold, der om bilen (stadig en Chandler 1916) har skrevet: "Jeg havde selv restaureret og malet den i min fritid". Man kunne forsigtigt gætte på at det er samme bil som chaufføren havde overtaget og ombygget/moderniseret. Hr. Ronvold ser i hvert fald ud til at være blevet lidt ældre end på det øverste billede.



En Chandler fra 1914, der tilhørte Direktør Bruun i København. Ved billedet er noteret at bilen endte med at falde af Guldborgsund-færgen...

Alle 4 fotos fra Ry Andersens scrapbøger /Uffe Mortensen.

En sekscylindret Chandler 35 hk kostede i 1914 fra 8.000 kr. for en fempersoners åben turistvogn til 13.000 kr. for en sekspersoners lukket limousine. Beløbene kan ganges med ca. 50 for at få prisen i dagens kroner!

Chandler Motor Car Co. var beliggende i Cleveland, Ohio, og var i drift fra 1913 og frem til 1929, hvor Hupmobile overtog firmaet og nedlagde produktionen. Produktionen toppede i 1927 med over 20.000 biler.

Efterlysning med dusør!

Den samlede historie om Mammen & Dreschers Automobil-Forretning vil senere på året udkomme i bogform. I den forbindelse søges der foto og dokumentation om nogle af de bilmærker som Mammen & Drescher Automobil-Forretning og Fritz Hein repræsenterede, herunder de danske mærker F.L.A.C., Jan og Delta. Det samme gælder viden om

Mammen & Dreschers planer om samlefabrik. Også originale danske foto af de amerikanske bilmærker – og dæknavnet Fisk – har interesse.

Henvendelse til Erich Karsholt, erich@zarpkarsholt.dk, telefon 20311416. Alle henvendelser, der indeholder hjælp til bogen, vil blive honoreret med en bog, når den udkommer senere på året.



Den eneste ene

Tekst: Erich Karsholt

Biler har en særlig interesse hos den nuværende ejer af speditonsfirmaet Mammen & Drescher A/S, Heini Svendsen, der bl.a. ejer en Mercedes 170 S-V varevogn fra 1954.

Mercedes-Benz fokuserede i starten af 1950'erne på de lidt større lastbiler, mens dem, der ønskede en Mercedes til erhvervmæssige formål og hvor en lastbil var for stor, måtte have hjælp fra en karrosserifabrik til at opbygge en varevogn på basis af 170'er modellen. Mange af disse erhvervskøretøjer var arbejdsduelige langt op i 1960'erne, men det daglige slid havde sat sit præg, hvorfor langt de fleste efterhånden blev skrottet. Enkelte slap fri af opsluggeren.

En dag i 1979 kom Heini Svendsen forbi en Mercedes 170 SV varevogn,

der stod hensat på en tankstation i Gilleleje. Nysgerrigheden var vakt og trods buler og rust, var det kærlighed ved første blik - selv om vennerne rystede på hovedet over at han ofrede 1.900 kr. på så gammelt et vrag.

Det tog fire år før Heini Svendsen fik bilen gennem syn, senere i 1980'erne fik den en gennemgribende renovering. Her tilbød Mammen & Drescher A/S, der var Heini Svendsens arbejdsgiver, at betale lakeringen, mod at bilen gjorde reklame for speditonsfirmaet.

Det var Skotterup Karrosseri, der i 1954 byggede denne ene varevogn til en håndværksmester ud fra et chassis med front og rude leveret fra Tyskland. Der findes andre 170 varevogne, men der er kun en som

Heini Svendsens. Han har da også på et tidspunkt fået en forespørgsel fra Mercedes-Benz Museet i Stuttgart, der viste interesse for bilen og tilbød at købe den til museet, men Heini takkede nej - for som han siger: "Man skiller sig jo ikke af med et kært familiemedlem."

Bilen bruges stadig og blev for nogle år siden renoveret nænsomt, så det unikke køretøj lyser stadig op ved arrangementer i ind- og udland og står som eksponent for en tid, hvor godt håndværk var en selvfølge. Også selv om det blot var en enkelt varebil, det drejede sig om.

Heini Svendsens Mercedes 170 S-V fra 1954 med reklame for Mammen & Drescher A/S. Den daværende ejer, Finn Drescher, tilbød i sin tid at betale for lakering af bilen mod at den reklamerede for speditonsfirmaet. Det gør bilen stadig. Foto: Jørgen Dankelev.



Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilkklub.dk



Øverst ses tre fotos, som kommer fra Preben Buchhave - det er scanninger fra et gammelt negativalbum. Selv en redaktør kan se, at bilen er en BMW – men hvad er det egentlig for en bil vi har med at gøre her? Det er vel overvejende sandsynligt, at bil eller ejer har haft tilknytning til Veteranbilklubben. Måske er der nogen derude, der ved en hel masse om det?

Billedet her til venstre er taget på en højskole og stammer fra 1931. Visse personers identitet kan sikkert fastslås, men vi hører meget gerne meget mere om bilerne på billedet: Som man kan se, er der to stk. Hvilke?



Svar på billederne i VT 482

Borgward Hansa

Mange læsere havde klare svar på skovvraget fra Sverige. Biler er – eller har engang været – en Borgward Hansa, 1500/1800, 2-dørs Limousine.

Altså slet ikke en coupé: Den sammensunkede karrosse og bagskærmens forskydning opad og fremad i forhold til resten af bilen fik den til at se noget lavere ud, hvilket snød eders underdanige redaktør.

Med til at identificere bilen var aftrykket af det store rhombeformede Borgward-emblem på frontklappen.

Modellen blev bygget i perioden 1949-53; 1949-51 med 1,5 liters motor og 3 gear, 1952-54 med 1,8 liter og 4 gear. Den fandtes både som 2- og 4-dørs Limousine og som stationcar og varevogn. Den efterfulgtes af Borgward Isabella, med selv bærende karrosseri.

La Salle

Billedet med K14 har Uffe Mortensen købt af en amerikansk avis, incl. de medfølgende oplysninger. Bilen er en La Salle model 328 Convertible Coupé fra 1929. Og som det ses af slippet, er den elegante Herre Prins Viggo (1893-1970), sønnensøn af Christian den 9. Dette stemmer fint overens med nummerpladekeesperten Thomas Thorsens



Photo by UNDERWOOD and UNDERWOOD

DANISH PRINCE AND HIS "SNAPPY" ROADSTER—PRINCE VIGGO, MARRIED TO AMERICAN GIRL, READY FOR A RIDE THROUGH THE COUNTRYSIDE

Photo by UNDERWOOD and UNDERWOOD

COPENHAGEN, Denmark—PHOTO SHOWS: Prince Viggo of Denmark about to step into his American-made roadster for a long ride through the countryside. Besides being a Cavalry Captain in the Danish Army, the prince is an ardent sportsman and especially fond of motoring. He is married to Eleanor Green, daughter of Dr. James O. Green of the United States.

S/4615X907 PRINCE VIGGO



Denne La Salle er næsten magen til, men fra 1927. Den ejes af Jes Petersen og har altid været i Danmark. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 82 /1985 Foto: Uffe Mortensen.

oplysning om at nummeret K14 i 1922 og 1924 tilhørte Kejserinde Maria Deodorovna, der før sit ægteskab hed Prinsesse Dagmar af Danmark – altså har vi med kongehuset at gøre. Nok om det her.

Anders Clausager ramte for en gang skyld ikke plet med identifikation af bilen, men var til gengæld ikke i tvivl om stedet: Det er hovedindgangen til Odd Fellow palæet i København.

La Salle eksisterede som bilmærke fra 1927-41. Bilerne blev bygget på GMs Cadillac-fabrik og var en smule billigere end Cadillac, men blev markedsført som mere "smarte" og modeprægede, og med samme kvalitetsniveau. Convertible Coupé modellen har Fischer-karrosseri.

Tak for alle de mange svar!

-jmn.



Emaljeskiltetræf 2016

afholdes lørdag den 8. oktober



*For sjette gang - skiltetræf i Nærum i Dansk Veteranbil Klubs Mødelokale (over Sommers Automobile Museum), Nærum Hovedgade 3. **Gratis adgang for alle.***

Lørdag den 8. oktober 2016 fra kl. 09 til 15 afholdes der for sjette gang skiltetræf. Arrangementet foregår også denne gang i Dansk Veteranbil Klubs mødelokale på adresse, Der er gratis adgang for alle til emaljeskiltetræf, hvor man kan købe, sælge og bytte gamle emaljeskilte, plakater og andre historiske reklameeffekter. Eneste betingelse er, at alle (også de handlende) kun sælger originale genstande. Igen i år møder en række af landets førende handlende op, for at sælge originale emaljeskilte, gamle blikkilte, blikdåser, emblemer, plakater, historiske reklameeffekter osv.

Ved skiltetræffet afholdelse får man mulighed for at træffe andre med samme interesse fra hele Danmark. Det er den perfekte mulighed for at mødes om den fælles interesse for historisk reklame og emaljeskilte. Alle er således velkommen til at møde op og se, hvad der rører sig inden for dette specielle felt. Et dusin handlende har tilmeldt sig, og gang efter gang er udbuddet af genstande til salg øget. Arrangørerne har sørget for, at de fremmødte også får mulighed for at bytte og sælge skilte og historiske reklameeffekter på træffet. Ligeledes vurderer John Juhler Hansen gratis medbragte emaljeskilte.

Der er endnu mulighed for at leje en stand på skiltetræf. Bestilling sker ved at maile på adressen john@juhlerhansen.dk eller ved henvendelse på telefon 40 41 60 80. Se mere om arrangementet på hjemmesiden www.gadensblikfang.dk

På skiltetræffet kan man købe Gadens Blikfang, bogen om danske emaljeskilte gennem 100 år, der udkom i april 2016. Se omtalen af bogen på hjemmesiden www.permild-rosengreen.dk

Indendørs MARKED



Kun bilrelaterede ting!

Søndag den 13. november 2016

fra kl. 10 til 14

FRI ENTRE

Efter succesen i februar gentager vi nu Indendørs Marked i klubbens lokaler i Nærum.

P-pladsen er åben for gamle biler - til den sidste tur i køresæsonen

Tilmelding og betaling til DVK's kontor, (se bordplan på klubbens hjemmeside under kalender).

**Bordleje 140 x 70 cm. 100 kr.
konto: Reg.nr. 5326 - 0245257**



Veteranbanen i samarbejde med Restaurant Vrads Station afholder igen i år

VETERANTRÆF

Søndag d. 16. Oktober 2016

"Da far og mor var dreng" er årets tema.

Vi vil gerne se en hel masse gæster i tøj fra 1930' - 1940' - 1950' - 1960'erne; den årrække hvor Bryrupbanen kørte på strækningen mellem Bryrup og Vrads. Vi har spottere på perronen, og der er en præmie til den bedst udklædte herre eller dame ved hver togafgang fra Bryrup.

På veteranbanen sætter vi så mange af vore enheder i drift som muligt, og vi holder åbent hus på værkstedet og i vognhallen.

Vi indbyder alle typer af motordrevne transportmidler og arbejdsmaskiner, der er bygget før 1981, til at deltage i træffet. Personbiler, - Rutebiler, - Lastbiler, - Motocykler, - Scootere, - Knallerter, - Traktorer, - Landbrugsmaskiner, - Entreprenørmaskiner osv.

Træffet afholdes i Bryrup midtby og på arealerne ved Vrads Station. Der vil være mulighed for at man kan køre ad småveje mellem de to lokationer - og man kan naturligvis også tage Veterantoget.

Af hensyn til disponeringen af plads på parkeringsområderne bedes Veteran-køretøjer/Maskiner tilmelde sig senest 26. september med angivelse af type og alder til finnjoh@post2.tele.dk

Vi bekræfter tilmelding og giver nærmere oplysninger om praktiske forhold efter tilmeldingsfristens udløb.

Følg med på vores hjemmeside for de seneste oplysninger og giv meget gerne denne information videre til andre du tror, kan have interesse i at deltage.

www.veteranbanen.dk



**Man behøver ikke
være veteran...**



...for at læse

**Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk

TRANSPORT MED TRADITIONER...



- Speciale: Shipping af klassiske biler verden rundt
- International sø- og luftfragt
- Lager- og logistikløsninger
- Vejtransport Danmark og Europa
- Rådgivning i toldforhold



MAMMEN & DRESCHER A/S
TRANSPORT - SPEDITION - LAGERHOTEL

Oldenvej 10 A
3490 Kvistgård

Telefon: 39 27 41 41

www.mammendrescher.com

Sundkaj 7, Frihavnen
2100 København Ø

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

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

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



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Opbevaring

af biler i aflåst lade med betongulv

Pris fra kr. 2.500,- pr. år

Ring og hør nærmere:

Ebbe Nordborg, Skovvejen 7, 4050 Skibby. Tlf: 61 70 94 14

e-mail: ebbenordborg@gmail.com

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

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
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

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

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

Priseksempler (2016):

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

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

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



Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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

Køb & salg



Biler sælges

Chevrolet 1928 personvogn - stort set original - sælges for højeste bud. Bilen er adskilt og har været i mit eje siden 1975.

Knud Engedal, tlf. 2222 2709.
e-mail: kengedal@gamil.com

Ford Mustang V8 motor Coupé - 4-trins manuelgear. Synet og på plader. Pris kr. 140.000.

Bent Gnist Christensen,
tlf. 6221 2532.
e-mail: bentgnist@gmail.com



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



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

Opel Rekord P1 1959, 2-dørs, mellemblå. Skal istandsættes. I familiens eje altid, men afmeldt 1997 og stået inde siden. (10 km fra Holbæk, Vestsjælland). Pris kr. 8.500.

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

Motorcykler sælges

Veteranmotorcykel, **Yamaha 920 XV**, 1987 - god stærk klassisk chopper, god original stand, 35.400 km. Sortmalet stel og tank. Næsten nye Metzler dæk, Haynes værksteds-håndbog og original 920XV manual medfølger. Pris: kr. 20.000.

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0588.
e-mail: bqui@dadlnet.dk

Automobilia

52 årgange af DVKs **Bilhistorisk Tidsskrift** - senere Veteran Tiden. Fra 1964 til 2016 sælges (kun samlet). **"Motor Sport"** 1970-1982, 13 årgange - sælges samlet. Ca. 60 numre af **"Thoroughbred and Classic Car"** sælges. Ca. 50 numre af **"Motor-Klassik"** sælges.

Palle Murmann
e-mail: daytona@daytona.dk

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



Foto: Albert Kuhn Nicolaisen



Diverse



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

Bjørn Quistorff, tlf. 2434 0588
e-mail: bqui@dadlnet.dk

Velo Solex 2200 årgang 1961-
1964. Til istandsættelse - få mang-
ler. Billeder kan mailles. Pris 1.250.
(København).

Johan Fløe Svenningsen,
tlf. 5376 5276.
e-mail: jfs@trimmer.dk

Vinteropbevaring af biler og MC'er.
5 km vest for Hillerød.

Arne Sørensen, tlf. 4013 9743.
e-mail: as-media@post5.tele.dk

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:

Torben Pedersen	Dons Byvej 34	6051 Almind			
Hardy Christensen	Hybenvej 9	7361 Ejstrupholm	Austin 12/6	1932	
Carsten Buhl Sørensen	Mosegårdsvej 15	7000 Fredericia	Ford Popular	1954	
Steffen Thiemer	Nøddebo 35	6000 Kolding			
Gunnar Meelby	Brødskovvej 62A	3400 Hillerød			
Gert Bergstein Holm	Kastanievej 6	4130 Viby Sj.	Cadillac Serie 62	1955	
Kurt Jernsen	Faxevej 4	4654 Faxe Ladeplads	Reo	1931	
Søren Palle Iversen	Sidingevej 27	4560 Vig	Plymouth Valiant	1964	
Søren Malling Nielsen	Onsgårdsvej 25	2900 Hellerup	VW	1966	
Flemming Busch	Neslihan Cad.	34460 Istanbul, Turkey	Lotus Seven	1965	
Brian Henriksen	Drøsselbjergvej 39	4200 Slagelse	6017 8720	Chevrolet G20	1981
Brian Henriksen	Drøsselbjergvej 39	4200 Slagelse	6017 8720	Oldsmobile CS 442	1967
Alexander Camre	Stockflethsvej 38, 03. tv	2000 Frederiksberg		Buick Model 67	1934
Maria la Cour Søborg	Nytorv 3T, 01	8800 Viborg		FIAT 1200	1963
Jacob Andersen	Acacievej 19	4600 Køge	6051 1979		
Marianne Vilstrup	Syvhøjvej 1	4871 Horbelev	5444 4456	Toyota Crown	1981
Hans Jørgen Grundtvig	Norddyssen 66	1441 København K	5360 1125	Ford F 3	1951
Thomas Hougaard Andersen	Roskildevej 141	4100 Ringsted	9390 9899		
Lars Olesen	Godthåbsvej 82	7400 Herning			
Søren Eckhardt	Dronningens Tværgade 35, 01, th		1302 København K		



● Bagklappen ●

Toyota Crown 1967

Jeg er sikker på at vi alle har en forkærlighed for netop det bilmærke, som måske var vores første bil, eller for den bil vi har gemt i vores carport som veteranbil eller måske kører i til daglig. For mit vedkommende blev det Toyota i 1963. Dengang blev min far Europas første Toyota-forhandler. Jeg var kun 9 år, men rigtig begejstret for dette, dengang specielle bilmærke.

Bilen på billedet er en Toyota Crown, det var den første Toyota-model som blev importeret til Danmark. Den kunne købes som 4 dørs sedan, stationcar og som pick-up. Crown var udstyret med 4- eller 6-cyl. motor. Stationcarmodellen havde det specielle, at ruden i bagklappen var elektrisk og kunne køres op og ned, ved at betjene nøglen i bagklaplåsen.

Bilen på billedet er en Toyota Crown, 2300 årgang 1967, med 6 cyl. række motor og med 115 SAE HK v/5200 omdr. Dengang blev hestekræfter målt i SAE, det så bedre ud i salgsbrochurer fordi SAE gav et højre tal end DIN-normen.

Historien om bilen på billedet er, at min far købte den i midten af 1980'erne. Den har fra ny tilhørt en bagermester i Charlottenlund. Vi har brugt den meget til udstilling da vi var Toyota-forhandler og flere af vores ansatte har lånt den til brudekørsel. Nu på dens gamle dage får den bare nogle små ture rundt i kvarteret.

Med Venlig Hilsen
Kurt Søe

*Prøv at se på billeder af gamle biler – Alle er taget forfra (næsten).
 Vi vil her på bagsiden i de næste numre gerne vise nogle spændende biler fotograferet bagfra, og den historie, der ofte kan udledes af nogle bogstaver, tal, et mærke eller andet, der er karakteristisk for netop denne særlige model.
 Send os gerne et foto af din bils bagende, og fortæl hvad der er specielt ved den – vi glæder os til nogle gode små historier, og vi kan vel alle lære lidt mere om specielle modellens betegnelser og særkende.
 Send til: VT@veteranbilklub.dk eller Heldgaard8700@gmail.com /Jens Heldgaard*

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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