

Nr. 488 Februar 2017 · 61. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 488 Februar 2017

Forside:

Kølerfigur på
Hispano Suiza 1930.

Foto:
Jens Møller Nicolaisen.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Bonusinfo om Agnete	3
Aktivitetskalender	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-7
Indkaldelse til generalforsamling	8
Gorm Bang Olsen	8
Biler søges x 2	9
Vedr. tilskud til løb	9
Jubilæum i Klippinge	9
Fra mødestederne	10-11
Sirius – en tidslomme i Vejle	12
Nyt fra MhS	14
Nyt fra Danmarks Tekniske Museum	16
HVB – BurWain Diesel	16
Forladte steder – en efterlysning	17
Rally Monte Carlo start i Nærum	18
En klub fylder 40 – BMW	20
Bog anmeldelser	22
De farlige kølerfigurer	24
Citroën og amerikanerne, 2. del	30
BeringsBilBilleder 27	41
Fra arkivet – spørgsmål og svar	42
Invitationer	45
Køb & Salg	51
Velkommen til nye medlemmer	51
Bagklappen – Opel Olympia P2 pickup	52

VT 489 udkommer omkring 10. marts.
Deadline til dette blad: 15. februar.

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

Fra redaktionen

Som nævnt sidst, så er vi ved at "flytte" bladet, så det fremover udkommer tættere på den første i hver måned. Vær derfor opmærksom på at stof til marts-nummeret skal være os i hænde senest 15. februar.

På det seneste har vi haft en del artikelstof om forholdsvis gamle biler. Det vil vi gerne blive ved med, men vi vil også gerne have bredden med, så bladet afspejler aktiviteterne i klubben, herunder de lidt nyere biler. Overvej om du kan bidrage! Hvad er der i din garage?

-jmn

Bonusinfo

I januarbladet fik vi slået fast, at bilen på billedet nedenfor er en tysk "Podeus", et bilmærke der eksisterede fra 1911-14.

Poul Jørss fra Hasle havde tilmed information om skibet. Her er hvad han har skrevet:

Som gammel sømand, sejlede jeg i sin tid med et Svendborg-rederi. Jeg mener sådan nogenlunde 90% sikkert, at det må være "Sy'fynskes"; Sydfynsk Dampskibsselskabs S/S Agnete, bygget 1911 på Helsingør Skibsværft. 150 tons. Skibet sejlede på Sydfynskes forskellige ruter, men var efter 2. verdenskrig egentlig forældet.

Der viste sig så et marked på Øresund, hvor den fra 1952 sammen med flere andre skibe, sejlede Københavnere og østsjællandere til forskellige svenske destinationer. De fleste gik bare lige ned på kajen, og så ombord igen. Det var jo "toldfrit", og der kunne købes billige guldøl og snaps, og handles "stort" ind i kiosken. 2 pakker såkaldt "toldfrie" cigaretter i kiosken. Også chokolade og lignende blev der købt stort ind af.

Jeg kan huske skibet, fordi Agnete tit lå i Svendborg havn om vinteren, og blev repareret, malet og så videre på Svendborg Skibsværft, hvor vi også kom med Grønlandsskibene.

Agnete blev hugget op i 1968. Diverse facts er hentet på nettet.

Med venlig hilsen Poul Jørss





Møder, løb og arrangementer

Februar

Torsdag 23. Morrismøde hos Gunnar Sørensen, Læskovvej 20, 4632 Bjæverskov. Tilmelding senest 20. februar.

Marts

Lørdag 18. Kl. 13.00 Generalforsamling i DVK, i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby. Se indkaldelse.

Lørdag 25. Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia. Kom med i VIP bussen. Tilmelding: Frederik, tlf. 20725437, e-mail: natteravn66@hotmail.com

Torsdag 30. Morrismøde hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup, 3480 Fredensborg. Tilmelding senest 27. marts.

April

Tirsdag 25. Bustur fra Nærum til Egeskov. Åbning af sæsonen 2017. Se invitation her i bladet.

Torsdag 27. Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

Torsdag 27. Morrismøde hos Ole Nordlund, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene. Tilmelding senest 24. april.

Søndag 30. Swapmeet - Dampromleklubben, kl. 8-15. Danmarks største ikke-kommercielle stumpemarked.

Maj

Lørdag 6. - søndag 7. Danish Masters Racing Festival 2017. Årets højdepunkt indenfor den historiske motorsport på 2 og 4 hjul. Info: Uffe Madsen, tlf. 40363175, e-mail: uffemadsen@mail.tele.dk

Lørdag 13. Odsherredløbet 2017. Invitation VT 488. Info: Conny Larsen, tlf. 59302571, e-mail: col@mail.dk

Søndag 21. Køng Museums Familiemarked med veteranbilstævne og stumpemarked, kl. 9-16:30. Info: Hanne Tommerup, tlf. 40712113 - e-mail: koengmuseum@gmail.com - hjemmeside: www.koengmuseum.dk. Invitation her i bladet.

Torsdag 25. Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

Søndag 28. Charlottenlund Travbane "MotorClassic 2017". Info: Kim Polte, tlf. 26134229. Email: kimpolte@hotmail.com – Invitation VT 487.

Juni

Lørdag 3. "Æ Genbrug" – Veterantræf og åbent hus, Fladhøjvej 1, 6230 Rødekro - kl. 11-17. Invitation følger i VT 490.

Lørdag 3. Nivåløbet 2017. Fra Nivå Center, mødetid kl. 9.00, slut ca. kl. 15.00. Samme procedure som de sidste 25 år. Max. 25 biler. Tilmelding: willibald@mail.dk Se sidste tilmeldingsstidpunkt i VT maj 2017.

Lørdag 3. Stumpemarked, Jysk Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8863 Gjern. Tlf: 86875050 - e-mail: info@jyskautomobilmuseum.dk www.jyskautomobilmuseum.dk

Mandag 5. Roskilde Ring - Biler/Racerbiler/Formelbiler og MC'er min. 35 år. Tilmelding: John Øhlers, tlf. 40257965.

Lørdag 10. Vitus Beringløbet 2017. Rådhusortvet, 8700 Horsens. Info: Knud Kærslund, tlf. 40323638, e-mail: knud.kaerslund@pc.dk

Fredag 16. til søndag 18. Vadehavs Træf på Rømmø. Se invitation her i bladet.

Torsdag 29. Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

Juli

Lørdag 1. - søndag 2. Bornholm Rundt 2017. Mødested: "Cirkuspladsen" ved Shell, Strandvejen 2, 3770 Allinge. Invitation i VT 486. Palle Kejlstrup, tlf. 40114474 , e-mail: palle@pallehus.dk

Torsdag 27. til lørdag 29. Ringkøbingløbet. Invitation følger. Info: Jørgen Lind: jlind@esenet.dk og Kjeld Holm-Nielsen: holm-nielsen@bbsyd.dk

Fredag 28. til søndag 30. Rundt om Sønderjylland. Invitation følger. (Læs artikel i VT 486). Info: Jørgen Lind: jlind@esenet.dk og Kjeld Holm-Nielsen: holm-nielsen@bbsyd.dk

Lørdag 29. Biler der fulgtes med sporvognene. Invitation i VT 487. Tilmelding: Søren Palsbo, tlf. 60836234 - e-mail: presse360@gmail.com

August

Tirsdag 29. Stevnsløbet 2017. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037, e-mail: hpj.nielsen@mail.dk

Torsdag 31. Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

September

Lørdag 9. Krudtværksfestival – Nærum til Frederiksværk. Tilmelding til DVK Nærum, tlf. 45565610 - e-mail: kontor@veteranbilklub.dk.

UDLAND:

Februar

Fredag 3. - søndag 5. Bremen Classic Motorshow. <http://www.classicmotorshow.de>

Maj

Fredag 26. - søndag 28. Motorhistorisk Konference på Schlumpf-museet i Mulhouse. Info: kontakt kontoret.

September

Torsdag 7. - mandag 11. Goodwood 2017, Worthing, England. Tilmelding: Dorte Stadil, tlf. 40158008, e-mail: dorte@stadil.net

Arrangementer som afholdes på DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Kig også i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme. Her finder du også en samlet og opdateret liste med alle arrangementer.

Klubaktiviteter



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



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.

Marts d. 2. De glemte bilers ABC v/Niels Jonassen. Rolls-Royce fra Crewe - temaaften med RR-entusiasterne Jens Kærulff og Ole Kjær.

April d. 6. De glemte bilers ABC v/Niels Jonassen. Måske Tatra eller Skoda?

Tilmelding til spisning til:
h.froberg@live.dk

Mødestedsleder:
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.

Februar d. 22. Værkstedsaften. Vi

skal lære om tin og spartling.

Marts d. 1. Værkstedsaften. Kvinde kend din bil. Der vises film for herrene.

Marts d. 8. Klubmøde. Orientering om Græsted Veterantræf.

April d. 12. Klubmøde. Foredrag med Bent Sørensen Helsingø.

April d. 19. Værkstedsaften. Svejsekursus.

Maj d. 10. Klubmøde Bagagerums-marked på P-pladsen.

Juni d. 14. Klubmøde. Lær at forstå rallyinstruktioner.

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

Midtsjælland Mulstrup

3. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.

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.

Februar d. 21. Klubmøde.

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. lignen-

de, 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



Østsjælland Klippinge

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

Februar d. 28. Denne dag vil markere, at det er 20 år siden vi startede med mødested her i Klippinge. Gennem alle årene, med en god opbakning, ikke alene fra medlemmerne her på Stevns, ja fra hele Sjælland, og Lolland, og flere som stadig kommer her, har været med helt fra starten! Tilslutningen er jo som DVK blevet større med årene, men lokalerne er de samme, så nogen gange kan det knibe med pladsen. Til mødet den 28. februar er der begrænset plads, desværre.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205.
angliakai@dukamail.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.

Februar 15. Vi tager den årlige runde med sidste sæsons bedste gammelbilbilleder. Tag et udvalg med og delagtiggør os i de gode minder.

Marts 15. Jeg håber at Jørgen Rosenberg vil komme og berette om og vise billeder fra en særdeles spændende bilsamling i Sydafrika. Der er også dagen, hvor den forsikringsmæssige vinterpause slutter, så lad os få luftet klenodierne.

April 19. Klubmøde.

Peter Bering, tlf. 55996089.
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00, samt i vinterhalvåret cafe- og biblioteksaften den 2. tirsdag kl. 19.00 hvis ikke andet er anført. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Februar d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Februar d. 28. Foredrag og billeder ved Mogens Højstrup. I 40 år var Mogens Højstrup en del af det danske søværn. Mød op og hør en personlig beretning, om de mange år til søs, samt billeder fra livet i danske og udenlandske farvande.

Marts d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Marts d. 28. Skibet hed Jutlandia. I 1950'erne under Korea-krigen sendte Danmark hospitalsskibet Jutlandia til krigszonen, for at tage sig af sårede soldater. Det gav anledning til stor debat. Hør historien om skibet fortalt af forfatteren Søren Flott.

April d. 25 Klubmøde.

Anne Lise Gustafsson,
tlf. 62632051 / 22811954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk



**Sønderjylland
Aabenraa**

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

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

Februar d. 9. Klubmøde. Drøftelse af årets aktiviteter og indhold af klubafiteterne.

Med venlig hilsen

Martin Søndergaard, tlf. 21487262
martin261260@gmail.com

Frits Johansen, tlf: 22642909
mail: liseogfrits@johansens.info

**Sydvestjylland
Skjoldbjerg**

**Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.
Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg,
6623 Vorbasse.**

Februar d. 21. Vi holder klubmødet ved N.H. Emballage A/S Nebel, Fromsejervej 20A, 6623 Vorbasse.

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

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk

**Vestjylland
Ulfborg (Spjald)**

**3. torsdag i måneden kl. 19.30.
Industriarealet 10, 6990 Ulfborg.**

Carsten Andersen, tlf. 61469740

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til nsunuser@gmail.com



**Sydjylland
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.

"Havnetræf" hver tirsdag aften kl. 19.00, på mødestedet.

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

Februar d. 14. Vi mødes på Møllen til en snakkeaften. Har du ord eller billeder, vi alle skal se, så tag dem med. Vi snakker mulige arrangementer.



ter i året, der kommer, så tag også dine gode idéer med. Endelig rydder vi op i vor bladsamling.

Marts d. 14. Vi får besøg af maskinmester Gustav Schmidt Hansen, som vil fortælle om Liberty-skibene bygget i årene 1941-45. Seriebygget i USA. Ialt 2.751 skibe. Vel at mærke samtidig med produktionen af al mulig andet krigsmateriel. Denne præstation blev en legende indenfor skibsbygning, som aldrig er set hverken før eller siden. Da behovet for skibstonnage under krigen var størst, blev der leveret mere end 2 skibe pr. dag. Selv om myten fortæller noget andet, blev skibene generelt bygget meget solidt og var bedre udrustet end skibe traditionelt blev dengang. Efter krigen var der i Danmark stor mangel på tonnage, og flere af skibene blev overtaget af den danske handelsflåde.

Erik Hougaard, 40340049,
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299,
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 71788095,
jakobsen@skjernaa.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. 23950721,
ove.iversen@bbsyd.dk



Midtjylland Herning

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

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Østjylland Ristrup

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 Århusområdet. 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.

Marts d. 7. Kl. 19.30 kommer Erik "professor" og viser billeder og fortæller om sin tur til årets Retromobile i Paris.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 86923943
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. 30337370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk



Indkaldelse til

Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag den 18. marts 2017 kl. 13.00

i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr.Broby, 5672 Broby.

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse og suppleanter.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben på en vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne
Dorte Stadil



Gorm Bang Olsen

En af mine bil-historiske venner er ikke mere.

Gorm, som jeg har "leget" meget med. Næsten siden den historiske motorsports begyndelse i Danmark for mere end 25 år siden, og til i sommer på kajen ved Helsingør Kulturhus. Vi sås ofte rundt omkring og altid fik vi en god og lang snak om... – ja biler især. I sommer i Helsingør,

hvor han glad og forventningsfuld fortalte mig, at han havde fornyet sin banelicens, nu skulle den gule Triumph ud og rulle igen. Det var sidste gang jeg så og snakkede med ham, i dette liv.

Gorm var, (jeg tror ikke jeg træder nogen over tæerne når jeg siger), ikke noget stort musikalsk menneske. Jeg havde den tvivlsomme fornøjelse at akkompagnere ham på Munkebjerg hotel for mange år siden, om lørdagen til et Munkebjerg Hill Climb arrangement. Gorm ville synge en sang af Steppenwolf, "Born To Be Wild", fra filmen Easy Rider (1969) og OK, jeg som har spillet guitar i mange år... den kan jeg nu godt spille, men... den kunne Gorm absolut ikke synge. Hverken takt, tone eller arrangement passede nogen steder, men Gorm var en meget meget morsom mand, og fantastisk et stort komisk talent. Han tog alle med brusende storm og ja, måske nogen troede at han gjorde

det med vilje, men nej. Gorm ville gerne, men hans sangtalent havde absolut svigtet ham på dette område. Og han var ikke til at stoppe, for da bifaldet endelig havde lagt sig og han fortsatte med at underholde den store forsamling i "kvinders gøren og laden ved en parkeringsautomat" lå alle flade af grin en gang til. Jubelen ville ingen ende tage.

Jeg holdt utrolig meget af Gorm, som var et meget sødt og varmt menneske. Og dét at han, samtidig med at passe sit store arkitektfirma, kørte hele de to første Copenhagen Classic Car Cup hjem, med møder og planlægning i den helt store stil, siger noget om hans enorme arbejdsvilje og moral. Gorm var god til at delegere opgaver ud, men var også god til at gå forrest.

Jeg og den historiske motorsport vil komme til at savne Gorm!

RIP

John Milland

Biler søges

Classic Race Aarhus 2017 søger veterarbiler til parade- og brudekørsel.

Århus er kulturhovedstad 2017, så her er en enestående chance for at vise sit veterankøretøj frem.

Vi skal køre med gæster/brudepar, derfor foretrækkes store biler, gerne før ca. 1955, minimum 4 personers veterarbiler, åbne som lukkede. Der skal være plads til minimum 2 gæster i bilen.

Der tildeles 2 CRAA indgangsbilletter pr. bil og gratis camping i eget telt eller campingvogn. Der vil være vagter ved bilerne både på rådhuset og på hele pladsen alle dage.

Jeg ser helst man kan alle 3 dage men vi tager en snak ved tilmelding.

Tilmelding senest 15/4., enten pr. mail (gerne med billede af bilen) eller telefon.

Mail: rasmussen@sport.dk
Tlf: 20263220.

Cira Aalund og Ib Rasmusen

Biler søges

Vi er blevet kontaktet af Finn Jensen, for Finn Halkjær fra SMC – Skandinavisk Motor Co. De er ved at samle en parade med de bilmærker, som de har arbejdet med gennem årene, til deres 100 års jubilæum.

De har de fleste biler, men efterlyser Hudson, Essex og Dodge fra perioden 1917 - 1920.

Bilerne skal anvendes i en parade ved Bella Centret i dagene 22-26/3 2017.

Alle omkostninger bliver dækket, og bilerne bliver opbevaret på betryggende måde.

Finn Halkjær kan kontaktes på tlf, 3052 4013 - han er på Banemarksvej 16, Brøndby.

Jens Heldgaard



Løbstilskud - nye regler

Formålet med at give tilskud til løb er at stimulere medlemmerne til at arrangere og tilrettelægge løb, fortrinsvis for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer.

Udgangspunktet er, at du ikke selv skal have udgifter ved at planlægge og gennemføre løbet. De enkelte deltagere sørger normalt selv for:

- brændstof og andet til køretøjet
- egen forplejning
- entréudgifter o. lign.

Bestyrelsen har besluttet at for 2017 og fremover kan der ydes løbstilskud på kr. 500 pr. rute på minimum 50 km. Det vil sige, at holder man et aftenløb/ halvdagsløb på minimum 50 km ydes 500 kr. Til et heldagsløb, der nu skal omfatte en køretur formiddag og en eftermiddagstur samlet på min 75 km, ydes der 1000kr.

Standardtilskuddet bevilges af bestyrelsens løbsansvarlige, der vurderer ud fra følgende kriterier:

- Løbet skal have været annonceret i Veteran Tidende – eller på DVKS hjemmeside
- Løbet skal være åbent for DVK medlemmer, og må ikke begrænses til under 20 køretøjer
- Hvis arrangeret af et af DVKs mødesteder, må løbet ikke afholdes på en alm. mødeaften
- Kørevejledninger skal udarbejdes og uddeles til alle køretøjer

Der kræves ikke regnskab for standardtilskud. Større tilskud til andet arrangement kan aftales med bestyrelsen efter ansøgning indeholdende budget. Sekretariatet udbetaler tilskuddet, som er til endelig afregning.

Løb skal ikke have til formål at skaffe klubben eller arrangørerne en indtægt. Deltagerne kan i fornødent omfang afkræves betaling for f. eks. bespisning undervejs eller entre på museer eller lign. For at gøre det endnu billigere og mere spændende for deltagerne, kan du søge at få sponsorer til at være med i arrangementet.

- Bestyrelsen



Jubilæum

Klippinges 20 års jubilæum holdt bagjulekomsammen, for alle de trofaste medlemmer som er kommet hos ham gennem de sidste 20 år. En kold januardag for 20 år siden, slog Kaj dørene op til sit hjem og bød medlemmerne indenfor. Der er godt nok ikke plads til 50 i den lille hyggelige stue, der er indrettet med alt hvad en veteranentusiast ønsker, men der er hjerterum, og der har været stuvende fuldt, alle de sidste tirsdage i måneden, lige siden.

Kaj og Nuser, hans søde lille lyseblå Anglia 105 årgang 1960, kender mange, for de har deltaget i mangt og meget. Kaj har haft kørekort i 70 år og kun lavet en enkelt skade, en dag hvor det var temmelig tåget. Det er der vist ikke mange der kan prale af.

Til Bagjulekomsammen, hvor vi traditionen tro spiller banko, havde Kaj som altid fået en masse fine præmier fra Harald Nyborg. Så mange, at alle fik en dejlig gave med hjem. Kaj fik overrakt en 20-års plakette fra klubben, selv om jubilæet først bliver fejret med lagkage til februar mødet.

Alle os der kommer hos dig, vil sige dig en STOR tak for dit altid gode humør, al den service du viser os, og tak for alle de fine arrangementer du har lavet i alle årene. Og husk du lovede at blive ved til du er 90.

Tillykke med 20 års jubilæet!

Dorte Stadil



Nytårskur i Nærum

En god måde at starte det nye år på. Nytårskur med champagne og hjemmelavet kransekage, så kan det da vist ikke gøres bedre. Et fyldt mødelokale skålede det nye år ind, og ønskede hinanden et godt køreår 2017.

-ds.



Nærum Nytårskur i Aabenraa

En fin aften med stor tak til et meget engageret dygtigt par og en rigtig god Nytårskur. Aabenraas afgående mødestedsleder, Kjeld Holm-Nielsen og fru Alice, fik overrakt en fin kurv, som tak for deres store engagement i de forgangne år.

-ds.



Aabenraa

Nytårskur i Lillebælt

Den 12/1 blev der afholdt nytårskur hos DVK Lillebælt med et pænt fremmøde. Selv et par af de ældre medlemmer mødte op. Det er rart at se, at de stadig støtter op om klubben. Der blev serveret gule ærter, som der er tradition for. Mums, med alt tilbehør.

Så skulde der være valg, uha, men det blev genvalg hele vejen rundt (tak for det).

Mvh - Povl Rasmussen.

Lillebælt





Nyt mødested: Ulfborg

Tekst: Jens Heldgaard
Foto: Jens Heldgaard og
Anders Graversen

Torsdag den 19. januar blev det nye mødested i Ulfborg indviet – og efter turen på de vintermørke veje, var det hyggeligt at komme indendørs i de nyindrettede lokaler, som ligger i tilknytning til VW og Retro Museum, der drives af Sussi og Karsten Andersen.

Man må sige at omgivelserne er meget inspirerende for netop et mødested for motor-interesserede deltagere, idet lokalerne er spækket med nostalgiske effekter, som de fleste kan genkende fra en svunden tid – og der følger mange gode historier med fra værterne.

Denne første aften forløb fint med ca. 35 deltagere, og der var overrækkelse af gaver og blomster, samt mange gode ønsker for det fremtidige virke for mødestedet.

Der er møde den 3. torsdag i måneden kl. 19.00. Adressen er: Industriområdet 10-12, 6990 Ulfborg.

Mødestedsleder er Karsten Andersen. Tlf: 61469740 – 23260562.
Mail: c.s.andersen@post.tele.dk

Gerne tilmelding til møderne af hensyn til forplejning.

VW og Retro Museet har åbent søndage i ulige uger fra 10-16.

Vi ønsker god vind til det nye mødested!

Ulfborg



Fra det første møde – invielse

Sussi og Karsten Andersen





Observatoriet som det ser ud idag



Poul-Erik og Frede studerer et af de gamle undervisningsapparater



Kirsten Kragbak ved kikkerten



Sirius – en tidslomme i Vejle

Tekst og foto: Jens Heldgaard.

Mennesker som interesserer sig for gamle køretøjer, har ofte også stor interesse i anden teknik og historie – og disse interesser fik vi til fulde tilgodeset tirsdag den 9. januar, da vi fra mødested Uldum Mølle besøgte det gamle observatorium *Sirius* i centrum af Vejle by.

Ad en meget smal og stejl trappe besteg vi det smukke røde tårn i en fint restaureret gård bag gågaden, og vi kom op i et lokale der oser af historie og hvor mange fine gamle instrumenter og effekter er bevaret.

Observatoriet er grundlagt i 1924 af N.A. Møller Nicolaisen, der var elinstallatør, og drev forretning i Vejle, hvor han købte bygningerne i Torvegade 8 – og senere opførte tårnet med observatoriet.

Dette blev ved Møller Nicolaisens død testamenteret til Vejle Kommune, der i dag driver stedet.

Vores vært denne aften var Kir-

sten Kragbak, der er tilsynsførende for stedet, og gerne deler ud af sin store viden om både observatoriets historie og astronomiens mange spændende områder.

Under tårnets kuppel så vi den fine gamle kikkert, som er en 130 mm refraktor med 2 m brændvidde, produceret af Mertz i München, og leveret af Cornelius Knudsen i København for kr. 3.000,- – mange penge i 1924!

Kikkerten har okularer som kan give en forstørrelse på 50-400 gange.

Opstillingen med drejetårn og urværk, der styrer rotationen, er konstrueret af Jens Olsen – ham med Verdensuret.

Det var spændende at høre historien om Møller Nicolaisens store engagement indenfor astronomien. Han har været noget af en ildsjæl og meget vidende. Selvom han var amatør, var han en af datidens me-

get anerkendte astronomer. Han var også meget optaget af Tycho Brahe – hvilket bragte ham til Hven, hvor han studerede Tycho Brahes efterladenskaber. Her fandt han frem til beliggenheden af Tycho Brahes papirmølle og fik tilladelse at foretage en udgravning (1933-34). Blandt fundene var en stor del af møllehjulet, og udgravningen førte til at Nicolaisen kunne udgive en bog med en total rekonstruktion af møllebygningerne.

Se mere på hjemmesiden: www.visitvejle.dk/sirius-observatoriet

En interessant aften med historisk islæt, fine gamle instrumenter og en hyggelig vært – tak Kirsten, for en fin aften.

Læserne har sikkert genkendt efternavnet Møller Nicolaisen – og ja, det er vores redaktørs farfar vi skriver om – måske han har et par supplerende historier til beretningen?



Kuplen drejes let med håndkraft



Sirius 1924



Hr. Nicolaisen gik gerne med fez



Objekter fra Tycho Brahes papirmølle på Hven

Et par ord om min farfar...

Min farfar var en spændende personlighed, med mange interesser indenfor videnskab, historie og teknik.

Opvokset "under trange kår", uddannede han sig bl.a. i England. Installatørforretningen var en guldgrube i en tid hvor elektricitet var noget nyt som alle skulle have. Sirius var et livseventyr, men endnu større var selvfølgelig fundet og udgravningen af Tycho Brahes papirmølle, og historien bag den.

Tycho havde eget trykkeri på Uranienborg, for selv at kunne udgive publikationer om sine stjerneobservationer – han skulle selvfølgelig bruge papir. At få bøger trykt i Tyskland var dyrt og langsomt og indebar også den risiko, at andre stjal hans videnskabelige resultater. Møllen blev opført omkring år 1590.

Alt dét fortælles bl.a. i min farfars lille fine bog om møllen - bogen blev udgivet på Gyldendal i 1948.

Selvfølgelig var min farfar bilist. Han kørte i Ford T, vistnok den selvsamme gennem flere årtier.

Desværre mødte jeg ham aldrig, da han blev dræbt ved et trafikuheld et par år før jeg blev født.

-jmn.

Ovenfor til højre ses udsigten fra Sirius' tagterrace, med installatørforretningen og Ford T'en i gården.



"Sirius" Observatoriet, Velle. Kikkerten, 130 m/m Objektiv, 2 Meter Brændvidde.



Nyt fra MhS

Opfølgende møde med Færdselsstyrelsen

Tre repræsentanter fra Motorhistorisk Samråd, Lars Genild og Steen Rode-Møller samt Johnny B. Rasmussen fra sekretariatet var inviteret til møde med Færdselsstyrelsen i Ribe den 15. december 2016.

Fra Færdselsstyrelsen deltog chefkonsulent Steen Jonssen og specialkonsulent Stefan Krebel.

Mødets formål var at følge op på et tidligere møde, hvor vi havde debatteret den danske implementering af EU-direktivet om "Road Worthiness Testing", på dansk Køretøjssikkerhedspakken, med Færdselsstyrelsen.

I EU-direktivet er der angivet en mulighed for at differentiere synskravene for historiske køretøjer, ligesom der angives en egentlig definition af disse historiske køretøjer.

Vores mål og opgave var at finde en fælles opfattelse af disse differentierede krav og at få sikret, at dette også kommer til at fremgå entydigt af det danske periodesynsdirektiv, der er den praktiske nationale udlægning af regelsættet.

Af EU-direktivet fremgår følgende:

Medlemslandene kan undtage følgende køretøjer fra direktivets anvendelsesområde:

Køretøjer, der anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, der aldrig eller næsten aldrig anvendes på of-

fentlig vej, såsom køretøjer af historisk betydning eller konkurrencekøretøjer.

Hvor de historiske køretøjer ligeledes er defineret som:

Køretøjer af historisk betydning: Ethvert køretøj, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registreringen er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:

- 1. Det er blevet fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden*
- 2. Det er historisk bevaret og vedligeholdt i tidssvarende stand, tilstræbt original stand, ligesom der ikke er foretaget væsentlige ændringer i hoveddelenes tekniske specifikationer.*
- 3. Den særlige type, som defineret af relevant EU-ret eller national ret (typisk typegodkendelsesnummer), er ikke længere i produktion.*

8-årigt syn

Både Færdselsstyrelsen og MhS er enige om, at det ikke er ønskeligt, at fritage de historiske biler for periodisk syn. Man bibeholder derfor den eksisterende ordning med otte-årigt periodisk syn for historiske biler.

Man var ligeledes enige om, at starttidspunktet for overgangen til 8-årigt periodisk syn for historiske biler rykkes, som en logisk følge af at veterangrænsen nu sænkes fra 35 år til 30 år.

For historiske motorcykler, derimod, bibeholder man den eksisterende

praksis med at de alene ejerskiftesynes.

Naturligt kom snakken også ind på indførelsen af den nye EURO4-norm for motorcykler, og her var man fuldstændig enige om, at det ikke blev aktuelt for historiske køretøjer, da disse uanset tidligere registrering, åbenlyst vil kunne identificeres som produceret FØR reglen trådte i kraft.

Vejen frem

Motorhistorisk Samråd fandt det ønskeligt, at EU-definitionen på et historisk køretøj som er anført i Periodesynsdirektivet, direkte blev overført til 'Synsbekendtgørelsen' og i 'Detailforskrifter for køretøjer', samt i de deraf følgende ændringer i 'Vejledning om syn af køretøjer'.

Færdselsstyrelsen var også enig i dette punkt.

Køretøjssikkerhedspakken kommer til høring her i foråret og offentliggøres i endelig form den 20. maj 2017, den træder dog først i kraft den 20. maj 2018.

Skatteministeriet mangler

Det er dog vigtigt at bemærke, at definitionen på et veterankøretøj, som er et køretøj, der er 30 år eller ældre indtil videre kun kommer til at gælde indenfor Færdselsstyrelsens område, og at det vil blive ændret i de relevante dokumenter som angivet i afsnittet ovenfor. EU definitionen (og Færdselsstyrelsens deraf logiske definition) gælder altså endnu ikke indenfor skatteministeriets område.



Der blev fra Færdselsstyrelsen givet udtryk for stor lydhørhed overfor vore interesser og ønsker, og mødet foregik i en god stemning.

Steen Rode-Møller

Resultat af gruppearbejderne på MHS Årsmøde 2016

16 grupper afgav besvarelser, enkelte har medtaget flere end 3 prioriteringer.

Langt den overvejende del af prioriteringerne ligger ikke uventet indenfor det lovgivningsmæssige, og der var selvfølgelig mange overlap. Herefter følger heller ikke uventet området vedr. kulturarv, og så forholdet til klubberne og sidst rekruttering af yngre medlemmer og uddannelse af fremtidens mekanikere mv.

Lovgivningsområdet deler sig i 2 områder, først det skatterelaterede, som primært vedrører regler for import/eksport, registreringsafgifter og afgifter i forbindelse med konstruktive ændringer. Hertil kommer digitalisering af toldattester og gule nummerplader. Der var et bredt ønske om enkelthed, klarhed og forudsigelighed og et klart ønske om sænkning af grænsen for veteranbiler generelt til EU regler på 30 år. En fortsat kørsel uden miljørestriktioner, gerne ved samarbejde med miljøorganisationer, fastholdelse af krav til accept af bilens oprindelige udstyr, herunder anvendelsen af historiske køretøjer på offentlig vej efter datidens lovgivning og miljøregler. Fortsat arbejde med historisk korrekte nummerplader og det internationale samarbejde i FIVA. Endelig opbevaring af uindregistrerede køretøjer og fælles nummerplader til flere køretøjer.

Kulturarven. Vi skal have fokus på veterankøretøjer som kulturarv (kørende museumsgenstande) frem for transportmidler og forsøge at deltage i kulturelle arrangementer, som f.eks. Den Gamle By i Århus.

Klubrelationer. Vi bør støtte klubledelserne med rådgivning og søge at fastholde og udbygge forholdet til

klubberne, evt. ved deltagelse i større møder.

Uddannelser. Søge at fremme uddannelse af mekanikere til "gamle biler" og orientering af synshaller, herunder særlige forhold vedr. CO2 og bremses.

Rekruttering og synlighed. Vi bør markedsføre os selv ved større motorhistoriske- og andre motor-events, deltage i messer og større klubmøder. Vi bør have mere mediefokus og pr-eksponering i videst muligt omfang, herunder deltagelse i havnearrangementer og ungdomsrelaterede arrangementer, samt forsøge kontakt til lokale TV-stationer og bred anvendelse af Facebook/Twitter.

Det dominerende i besvarelserne var det altafgørende fortsatte politisk rettede arbejde og lobbyisme.

Ole Nørretranders

Nye regler for godkendelse af campingvogne på veteranbiler

Går du og lurer på, at campingsæsonen er lige rundt hjørnet, men er ærgerlig over, at campingvognen dårligt har kunnet godkendes til veteranbil?

Det har været et problem, fordi der hidtil ofte har været et krav om maks. 50 % campingvognsvægt af den trækkende bils egenvægt.

I de nye detailforskrifter for syn af køretøjer som Færdselsstyrelsen har udgivet per 1. januar, er der en række nye muligheder for dem, der godt vil bruge deres veteranbil til ferieture, eller til at trække en campingvogn med til træf. Størrelsen på en

campingvogn kan være begrænsende for brugen af den, og ønsker man derfor at have en mere velvoksen campingvogn med sig, så var man med de gamle regler ofte noget begrænset af størrelsen på bilen. Selv store, tunge amerikanske biler på op mod 2 tons egenvægt har ikke kunnet få godkendelse til at trække noget videre.

I en ændring af synsvejledning står der nu, at for over 35 år gamle personbiler (Type M1) og varebiler (Type N1) kan største vægt af påhængsvogn med og uden bremses fastsættes til henholdsvis 90 % og 50 % af bilens egenvægt, såfremt der ikke foreligger oplysning om den af bilfabrikanten tilladte største vægt af påhængskøretøj. Der står endvidere, at i dette tilfælde skal der ikke foreligge oplysning om vogntogsvægt.

Angående monteringen af selve trækkrogen er der også nævnt en lille passus om veterankøretøjerne. Der står, at for over 35 år gamle personbiler kan tilkoblingsanordningen monteres efter tilkoblingssfabrikantens anvisninger, såfremt der ikke foreligger oplysning om monteringen fra bilfabrikanten. Det betyder sagt på en anden måde, at har man ikke fabrikkens specifikationer om monteringen af anhængertræk, så vil det være fabrikanten af trækkets anvisninger der skal bruges.

Rigtig god tur, hils på campingpladserne.

Johnny B. Rasmussen





Nyt fra Danmarks Tekniske Museum

Teknisk Museum har haft lukket de første 14 dage af januar, grundet en større ommøblering af en del af udstillingen. Også udskiftning og rengøring stod på programmet.

En del motorcykler og scotere er blevet fundet frem fra magasinet og er samlet i en ny og større udstilling. Der er også kommet mere luft mellem de udstillede ting, og flere biler er kommet mere frem i lyset. Når der er kommet mere plads på museet, skyldes det at et par militærfly er

gået tilbage til flyvevåbnet, og at ét af museets egne fly er blevet hængt op under loftet.

Alt dette arbejde er blevet udført af museets faste personale, som så har haft hjælp af 20-25 frivillige hjælpere hver dag. Uden de frivillige går det ikke, som direktøren har sagt hver morgen, når han bød velkommen, hvorefter de forskellige opgaver blev uddelt. Vi blev færdige til tiden, og museet er klar til at byde de besøgende indenfor fra nu af.

Direktør Jesper har også lovet os frivillige, at det bliver ikke sidste gang at vil man bruge os på den måde. Vi frivillige har så glædet os over en dejlig frokost hver dag!

Den bedste nyskabelse er nok, at nu bliver de besøgende mødt af en meget flot vifte af biler, straks når man træder ind i museet.

*Uffe Mortensen
Frivillig på DTM*

HVB

Foranlediget af vores tidligere artikler om BurWain dieselmotorer til lastbiler, har Stefan Knudsen fra Hedelands Veteranbane, HVB, sendt redaktionen et par hyggelige mails. Det er tvivlsomt hvor mange af disse lastbilsmotorer, der har overlevet, hvis nogen. Men BurWain-motorerne fandt også anvendelse i små industribanelokomotiver, til f.eks. tipvognstog. Enkelte af disse lokomotiver er bevaret hos HVB, blandt andre ét fra Pedershaab Maskin-

fabrik i Brønderslev. Typen hedder M4, og blev bygget i et større antal, med Ford benzin- og forskellige dieselmotorer. På HVBs værksted er man netop gået i gang med renovering af M4-lokomotivet, som er udstyret med en BurWain dieselmotor type 6S6. Meget mere kan læses på HVBs hjemmeside, ibk.dk. Kig under "blog", hvor der er nyt fra maskinafdelingen. God inspiration til en søndagsudflugt til sommer!

-jmn.



Forladte steder i Danmark

Til et kommende bogprojekt om forladte steder i Danmark med biler, motorcykler, traktorer og lignende med relation til transportsektoren som omdrejningspunkt ønskes tips om hvor jeg kan finde disse til fotografering, eller måske har du selv nogle fotos du vil bidrage med. Mange har nemlig kendskab til forladte steder, men er kede af at røbe "hemmeligheden", da stederne så ofte har tendens til pludselig at forsvinde. Det er dog en betingelse at stederne/tingene er set her i 2017!

Det kan være forladte eller nedlagte værksteder, servicestationer, fabrikker, en bilkirkegård, forladte færgelejer, gamle vejforløb, biler og traktorer bag laden eller i læhegnet, en forladt grusgrav med entreprenørmaskiner, et forladt fiskerleje – ja mulighederne er mange. Tip mig på: jk@motorploven.dk eller tlf 30243177.

Godt nytår fra Jørgen Kjær



I Sverige kan findes flere eksempler på interessante forladte steder, som for eksempel denne bilkirkegård ved Ryd i det sydlige Sverige. Den er ovenikøbet fredet for en årrække. Skovvrag er også hyppige i Sverige, men de findes også i Danmark – kender du nogen med biler, traktorer eller lignende hører jeg meget gerne. Er du ked af at oplyse, hvor stedet ligger, vil jeg også være glad for gode fotos.



Et sted i Danmark kan man finde sådan en række gamle traktorer. Dem må der være flere af!



Monte Carlo Historique 2017

Tekst og billeder: Jens Møller Nicolaisen

I sidste VT skrev Peter Cordsen lidt om det store klassiske Rally Monte Carlo. Som nævnt var Sommers Automobilmuseum rammen om starten fra København, hvor 9 biler, heraf 6 danske, blev sendt afsted torsdag formiddag, den 26. januar.

Dagen før var biler og mandskaber mødt op til teknisk kontrol og den sidste klargøring på værkstedet, forud for det 4.126 km lange rally.

Det er 20. gang der køres Rally Monte Carlo Historique, og det var en oplevelse at gå rundt i Sommers værksted om onsdagen. Mange af holdende havde selvfølgelig været i gang med forberedelserne i lang tid, så de færreste havde travlt, og der var god tid til at snakke og for-

nemme det meget hyggelige fællesskab, der er blandt alle. Stemningen var derfor yderst afslappet – men samtidig mærkede man tydeligt at mandskaberne var tændte forud for starten. Enkelte af kørerne gav sig endda til at pudse bil! Ventetiden var en mental forberedelse i sig selv.

Om aftenen var der middag for holdene på museet, som også havde almindeligt åbent resten af aftenen. I museets kustodegruppe mener de, at der aldrig har været så mange gæster på én gang, der var stuvede fuldt.

Torsdag kl. 11 gik det så endelig løs: Bilerne blev sendt afsted af Rundersdal Kommunes borgmester Jens Iwe, med præcis ét minuts mellem-

rum – det tog jo under 10 minutter... og så var de allesammen kørt, og der blev helt stille i Nærum igen.

Når disse linier læses er det hele løbet selvfølgelig overstået igen, men vi vender tilbage i marts-nummeret, hvor vi har fået lovning på en lille personlig rapport fra et af de danske hold, om oplevelserne på turen.

Man kan læse en masse om de danske deltagere og årets rally på nettet; bl.a. på Facebook: Rally Monte Carlo Historique 2017 - DK. Lars Hindsgaul og Arne Pagh, som deltager med den røde Fiat 128 Coupé, har også en meget anbefalelsesværdig hjemmeside, med masser af baggrundsviden og information, se www.fiat128.dk.

2017:01.26



**Teknisk kontrol
- fire øjne ser bedre end to!**



11:00

**Lars Bækkelund
Jan Østergaard-Nielsen
Porsche 924 Turbo 1979**



11:01

**Jens Jørgensen
Kristian Jørgensen
Alfa Romeo Alfetta GTV 1972**



11:02

**Toni Hansen
Per Brodersen
Audi 80 GLE 1979**



11:03

**Peter Karlsen
Erik Rasmussen
VW Golf GTI 1978**



11:04

**Heikki Viljanen
Liisa Viljanen
VW Golf GTI 1976**



11:05

**Jussi Pellinen
Antti Pellinen
Audi 80 GT 1974**



11:06

**Pauli Geir
Roy Ludvig Jovodden
Ford Cortina GT 1967**



11:07

**Kenneth Simonsen
Otto Kristensen
Lancia Fulvia HF 1968**



11:08

**Lars Hindsgaul
Arne Pagh
Fiat 128 Coupé 1972**



FREUDE AM FAHREN

En klub fylder 40

Tekst: Ib Jensen

BMW Verteranen-Club Deutschland e.v. kunne i november fejre 40 års jubilæum.

En kreds af BMW entusiaster samledes på Nürburg Ring i 1976 og blev enige om at etablere en decideret BMW klub for historiske køretøjer. Biler og MC. Initiativtageren, dr. Bernhard Knöchlein, havde allerede flere førkrigs-BMW'er i sin samling.

Den 27. november 1976 stifter man klubben, der får en flyvende start. Den første store opgave er, at få etableret en produktion af BMW 328-topstykker, der er forudsætningen for, at man kan holde sportsvognen kørende fremover.

Med stor hjælp fra BMW fabrikken og Helmuth Feierabends engagement lykkes det at reproducere det komplicerede topstykke. Bristol, der havde kopieret BMWs konstruktioner efter krigen, havde samme problem med topstykker, og man forsøgte uden held at reproducere topstykket. I dag leverer den tyske BMW-klub også topstykker til Bristol-ejere.

Klubben udvikler sig, og man kan tilbyde BMW ejere en pallet af tilbud:

- Kopi af håndbøger/litteratur
- typespecialister, der hjælper folk på vej
- reservedelsafdeling
- sportsafdeling, hvor der dystes om mesterskab på vej og bane
- Clubnachrichten: CN er klubbens organ, der udkommer 4 gange om året i op til 90 sider med meget historisk stof og løbende orientering om klubbens arrangementer.

Fra starten har man en løbskalender, der omfatter både det turistiske,

orienteringsløb, motorsport og løb i ulandet af høj karat.

Jeg blev i 1987 opfordret til at arrangere et internationalt løb i Skandinavien, så vi nedsatte et dansk team, der planlagde og udførte et løb: "Internationalt BMW Skandinavien Rally". Løbet gik over 4 dage med start i Sverige. 100 deltagende køretøjer fra hele Europa. Vi kunne afslutte med at have alle deltagende køretøjer i Tivoli, hvor vi fra Pantomimeteatrets scene uddelte præmierne.

I 2001 arrangerede klubben: "BMW Classic Marathon", over 4.000 km gennem Europa, med deltagelse også fra USA. Løbet "vendte" i København, så herfra arrangerede vi den danske afdeling.

Klubben er særdeles aktiv, men den store økonomiske støtte, som klubben i starten fik fra BMW, er nu ophørt. Man klarer sig uden BMWs tilskud, så med sparsommelighed og frivilligt arbejde går det alligevel godt. I dag har klubben 1500 medlemmer i 31 lande.



"Int BMW SkandinavienRally" – bilerne i Tivoli foran pantomimeteatret.

Jeg har været med fra starten og modtog invitation til at deltage i festlighederne den 26. og 27. november.

Lørdag var vi gæster hos ADAC i deres helt nye hovedsæde i München med det imponerende ADAC-TURM, som har en højde af 87 meter, hvor man fra toppen kan se München 360 grader rundt.

ADAC er verdens næststørste automobilklub med 9,2 millioner medlemmer! Stiftet i 1903 gik det hele tiden fremad indtil 1933, hvor det 3. rige opløste alle klubber, der nu blev samlet i DDAC. ADAC genopstod dog igen i 1946 i den amerikanske besatte zone. ADAC er særdeles aktuel, da man nu er en væsentlig medspiller på Veteranbilområdet. I dag har ADAC 56 kooperativ-klubber, der også omfatter BMW Veteranen Club.

ADAC har nu FIVA-medlemsskabet og kan tilbyde en pallet af tilbud til medlemmer og kooperativ-klubber. Man udfører i 2017 400 løb for veteranbiler og youngtimere (20 år gamle køretøjer). Man tilbyder forsikringer/vejhjælp/prøvestationer/kurser på N-Ring og meget mere.

Lørdag var vi ADACs gæster og her blev vi rundvist i det store hus, og besøgte arkivet, der ligger i en renoveret kontorbygning. Her er en stor samling af litteratur og emblemer samt enkelte køretøjer. En stor del af biblioteket er digitaliseret og tilgængeligt.

Lederen af ADAC CLASSIC, Thomas Alber, berettede om de mange aktiviteter, der i høj grad er rettet mod en ny generation. Dagen afsluttedes med en festmiddag i "Augustiner Bräustuben" på god sydtysk manér, hvor ADAC og BMW-klubben var sponsorer.

Søndag var vi gæster hos BMW Group Classic, der er rykket ind i nyrestaurerede bygninger i Moosbacher Strasse 66. I denne historiske bygning forgik produktionen af de første flymotorer i 1917. BMW købte ejendommen af Knorr Bremser og foretog en totalrenovering. Ejendom-

men rummer 2 store værksteder, et magasin med ca. 200 klassiske BMW'er, foredragssal og restaurant.

BMW's museum ligger ikke i forbindelse med dette hus, men er placeret ved fabrikken et par kilometer borte.

Søndag den 27. november, årsdagen for klubbens stiftelse, kunne jubilæet fejres. Der var taler af Gabrielle Funk, der er leder af BMW's museum, af Dr Friedrich Eichner, Finanschef for BMW, og fru Dr Bettina Gundler, leder af Deutsches Museum München.

En strygekvartet tog sig af det musikalske med ragtime i en usædvanlig udgave. Så var der æresbevisninger, til de medlemmer der grundlagde klubben, og til os der havde været med hele vejen gennem 40 år.

Efter en stående lunch kunne vi besigtige staldene og få en god snak med de andre "gamle". Den nye præsident Harald Klemann fortalte om de mange tiltag, man har gang i for at få nye og yngre medlemmer. "Family-Treffen" og "Club Challenge" er nyoprettede grupperinger for de unge. Man har foretaget en analyse af de unges ønsker og justerer her efter.

Personligt har jeg deltaget i flere af klubbens løb og særlig et løb i 1986 bringer erindringerne frem. Man fejrede 50 året for BMW 328 og havde været i stand til at mobilisere hele 50 stk af denne type!

Det foregik på og omkring Nürburg-Ring og det var en speciel oplevelse på den gamle Ring at være omgivet af et kobbelt 328'ere. Min 327/28 viste sig at være lige så hurtig som de langsomste 328'ere.

Afslutningsvis en klubhistorie

Nogle entusiaster fik BMW fabrikken med på et projekt, der skulle genskabe den berømte MC Type RS 54, bygget i 25 eksemplarer til private købere i 1954. Man greb det an på den måde, at man startede med at finde frem til den leverandør, der i 1954 havde leveret rammens ova-



“50 år BMW 328 (N-Ring): Det imponerende skue af 50 stk af 30ernes mest berømte sportsvogn. Min 327/28 i første række foroven.

le rør til stellet. Man var så heldig, at der på lageret lå en rest af disse specielle rør. De andre manglende dele blev fremstillet af de samme virksomheder, som dengang var underleverandører. Projektets fædre samlede eksisterende originale dele ind gennem en årrække, og til sidst var man i stand til at bygge 4 maskiner, der 100% modsvarede originalen.

En *replica* er en kopi af originalen *til sidste skrue*, fremstillet på fabrikken eller af det firma, der ejer rettighederne til mærket.

Turen til München fik mig til at tænke på udfordringerne her i Danmark,

hvor der skal en massiv tilgang af nye medlemmer til for at kompensere for en naturlig afgang.

Vi har også en stor national automobilklub, med ressourcer og politisk indflydelse, erfaring og viden, som jo allerede er godt igang indenfor Veteranbilssegmentet. Jeg kunne tænke mig et samarbejde lig det tyske, således at den nationale automobilklub formaliserede et samarbejde med de mange klubber. Det ville skabe en ny dynamik og muligheder for et klubliv i en moderne verden, der peger fremad.

*Med venlig hilsen
Ib Jensen*

Nye bøger om dansk bilhistorie



Mammen & Drescher - fra bilforretning til biltransport

I **VeteranTidende** havde vi i september sidste år en spændende artikel om det nu 120 år gamle firma Mammen & Drescher, skrevet af Erich Karsholt, som vist ikke behøver nærmere præsentation i disse linier.

Mammen & Drescher startede som spedions- og lagerfirma, og eksisterer som sådan endnu. Men frem til 1918 beskæftigede virksomheden sig også med import og salg af amerikanske biler, bl.a. med den flotte bilforretning i Store Kongensgade på billedet. Herudover var Mammen og Drescher jo involveret i produktion af danske køretøjer: JAN-biler fra Amager og F.L.A.C.-biler fra Jyderup. Desuden havde man import og salg af dæk, også efter at aktiviteterne omkring bilhandel var ophørt.

Erich Karsholt har med sin sædvanlige grundighed fået samlet en masse fint materiale sammen. Og det er der så kommet en meget fin lille bog ud af. Hele historien om Mammen & Dreschers bileventyr fra en tid, hvor bilen begyndte at præge landet, kan både læses og opleves, ikke kun takket være de mange fine (gamle) fotografier, men også en stor mængde datidige annoncer, tegninger og andre sjove illustrationer fra brochurer og lignende.

Bogen er blevet til på initiativ af, og med økonomisk støtte fra Heine Svendsen, der idag leder aktieselskabet Mammen og Drescher.

Er man bare en lille smule interesseret i dansk bilhistorie, er det bare om at få den købt!

Bogen er på 100 sider med hardcover. Pris i boghandelen 198,- kr. DVK-medlemmer kan købe den for kun 150,- kr. gennem klubben.

Gods på vej

En anden nyhed er "Gods på vej", skrevet af erhvervshistorikeren Jørgen Burchardt. Her er der tale om et bogværk i den tunge kaliber: tre bind og over 1500 sider! Værket er netop udgivet af Danmarks Tekniske Museum, som i deres pressemeddelelse bl.a. skriver, at dansk vejtransport med bogværket endelig får sin plads i historien, på samme måde som jernbanerne og søfarten tidligere har været beskrevet i store bogværker.

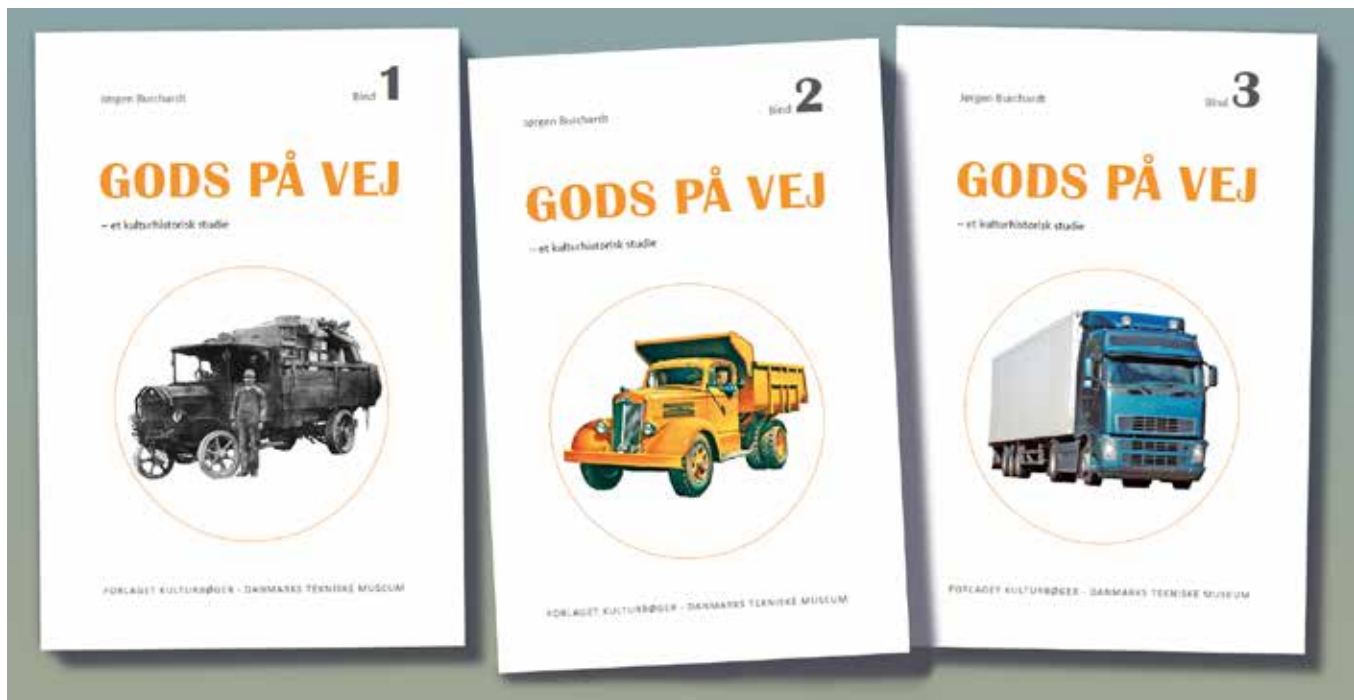


Jørgen Burchardt

Det er helt sikkert ingen overdrivelse, at betegne udgivelsen som et hovedværk – bøgerne indeholder et enormt materiale. Vejtransportens udvikling fra Middelalderen til idag. Køretøjernes tekniske udvikling fra de første små hestevogne til nutidens 25 meter lange modulvogntog, og så alt dét der i øvrigt hører med: Vejene og infrastrukturen samt containere, paller, gaffeltrucks og indretning af fabrikker og lagre – faktisk alt hvad der har med transport at gøre og hvordan det gennem tiderne har påvirket vores samfund, både økonomisk og fysisk.

Bogen er tydeligvis et resultat af et gigantisk og seriøst forskningsarbejde, foretaget med stor grundighed, og der er gjort meget ud af dokumentationen; værket har nærmest karakter af en videnskabelig afhandling.

Jeg har af gode grunde ikke læst bøgerne igennem, men førstehåndsind-



trykket er at man kan finde viden om stort set alt, hvad der har med vejtransporten at gøre. Dertil kommer at alt er sat meget overskueligt op, med en klar opdeling i kapitler og et detaljeret register, hvilket gør bøgerne særdeles egnet som opslagsværk, hvis man søger viden om noget konkret.

Det er en meget stor mundfuld Jørgen Burchardt har taget. 8 år, siger han selv, andre siger at det har taget længere tid. Han er kommet flot igennem: Bøgerne fremstår i et enkelt og sobert layout, blot kunne man ønske sig en bedre reproduktion af billederne, der desværre står i en noget grumset kvalitet. Flere billeder ville måske også have gjort bogværket lidt mere levende. Men det er en detalje i forhold til den enorme mængde af information, som værket rummer!

Der er noget at studere. "Gods på vej" er stærkt anbefalelsesværdig for enhver med interesse i dansk motor- og transporthistorie, især hvis man har hang til nyttekøretøjer.

jmn.

Over 1500 sider fordelt på tre bind i hardcover. Illustreret med 357 fotos, 59 figurer og 75 tabeller. Vejl. pris hos boghandleren: 960,- kr.

Første bind fortæller historien fra de første hestevogne og frem til, at mere end 95% af alt gods køres på lastvogn. Den tekniske udvikling og infrastrukturen beskrives detaljeret, inklusive forbindelser med jernbane og skibsfart.

Andet bind viser transporten i forskellige forsyningskæder og det, der får transport til at fungere: Organisation, samarbejde og statslig regulering. Bindet afsluttes med eksempler på nye transportsystemers totale forandring af brancher.

Tredje bind indeholder en oversigt over dansk og international forskning, en diskussion af den historiske udvikling og af moderne teorier om transport og logistik. Samtidig bringes et detaljeret emneregister, noter og litteraturliste.



Billedmaterialet kunne godt være stærkere, men når ambitionen er at komme hele vejen rundt om så stort et emne som godt 600 års vejtransport, er der ikke noget at sige til, at der må spares. Der er mange gode billeder i bogen - som dette, en lastbil med hvad der helt klart må betegnes som "blandet gods", fotograferet ved Frangtmandshallen i København.



De farlige kølerfigurer

Af Erich Karsholt

Midt i 1950'erne blev farlige kølerfigurer forbudt. Hvilke figurer der var farlige, var i høj grad baseret på et skøn. Rigtig mange bilmodeller blev ramt, ikke kun amerikanske biler med pompøse kølerfigurer, også mange mere almindelige biler fra Austin, Morris, Opel, Ford, Peugeot, Volvo og Mercedes-Benz. Det handlede om sikkerhed.

Der var engang hvor der blot var følgende at gøre, når man i en bil erfarede, at en kollision var uundgåelig: Man skal "bøje sig forover mod instrumentpanelet eller rattet og skjule hovedet i armene. Sidder man på bagsædet, bør man kaste sig på gulvet med ryggen mod fartretningen."¹ Det var i 1949. I det perspektiv var det godt, at der trods alt ikke fandtes flere biler dengang.

Alligevel steg antallet af dræbte og tilskadekommende år for år. Det var farligt både at sidde bag rattet, være passager eller såkaldt "blød trafikant" - gående eller på cykel. Det var også myndighedernes opgave at iværksætte tiltag, der kunne begrænse udviklingen med stadig flere og mere alvorlige ulykker. Ikke mindst i lyset af, at der midt i 1950'erne igen kom gang i afsætningen af biler herhjemme.

I Politiken undrede det "Den Lille Trafikfy" (15/2 1955) hvorfor myndighederne tillod indregistrering af biler med "sylespidse" kølerfigurer, der under uheldige omstændigheder kunne virke "som mord-instrument." Der var både tale om kølerfigurer monteret fra bilfabrikkerne og dem folk selv valgte at sætte på. Kølerfigurerne havde – især på de ameri-

kanske biler – øgenavnet "Jetjagere."

Der var allerede overvejelser i gang i den retning; samme år bragte Justitsministeriet nemlig et forslag på bane, der skulle hjælpe til at begrænse personskadernes omfang. I bekendtgørelse af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr blev det bl.a. bestemt, "at der ikke på motorvogne måtte være anbragt kølerfigurer eller hjelmornamenter, som på grund af form eller anbringelsesmåde, eller det materiale hvoraf de var fremstillet, frembød fare i tilfælde af påkørsel eller sammenstød."²

I begyndelsen var det kun undtagelsesvis, at kølerfigurer ikke blev godkendt ved indregistrering, men året efter havde Justitsministeriet modtaget så mange meddelelser om ulyk-

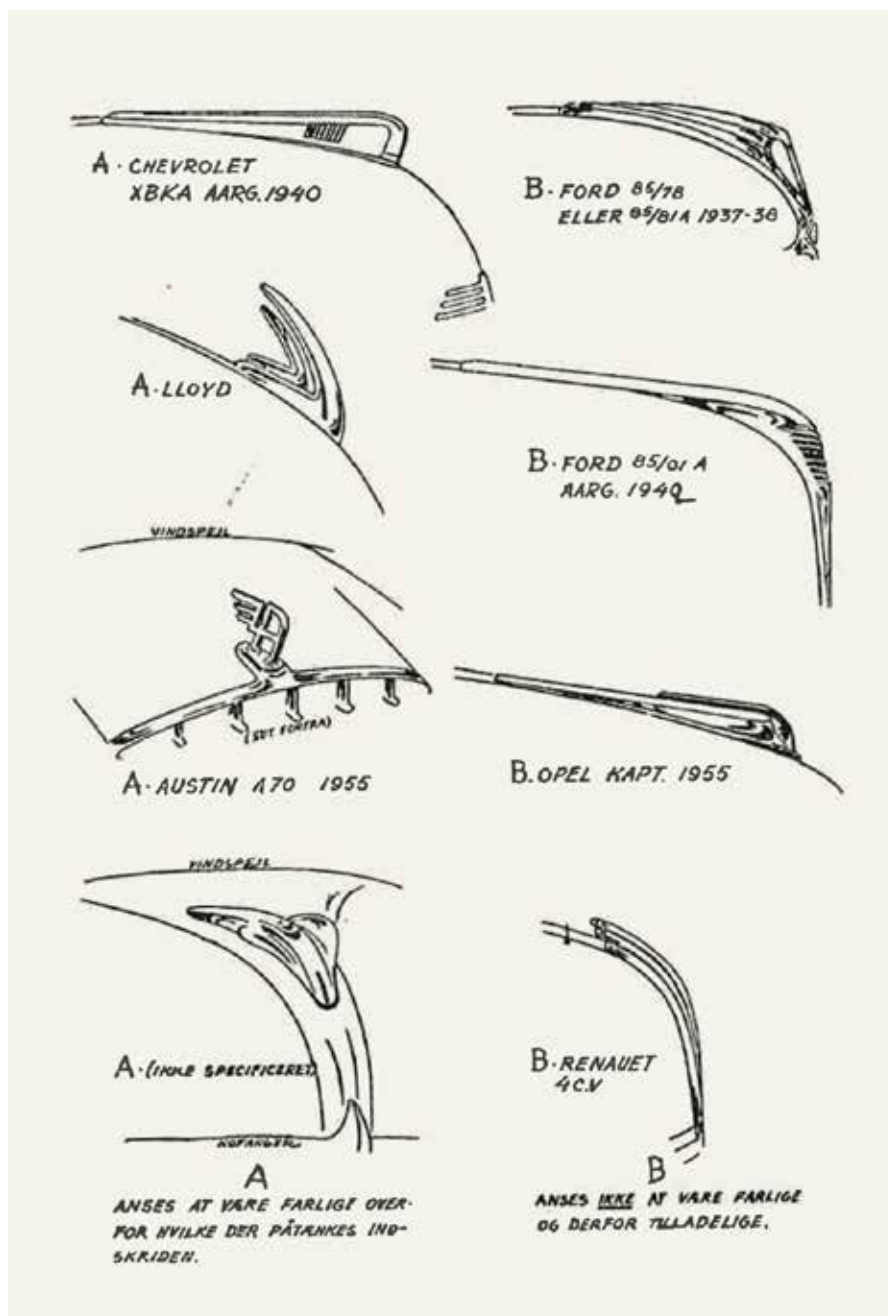
ker, hvor kølerfigurer havde givet alvorlige læsioner, at der derefter blev strammet op: "Farlige kølerfigurer o.l. godkendes ikke ved nyregistrering efter 1/7-56 og skal være fjernet fra allerede indregistrerede vogne senest 1/1-57."³

Politimestre og motorsagkyndige landet over blev anmodet om at påse, at lovgivningen blev fulgt. Var der tale om kølerfigurer o. lign. af metal eller andet hårdt materiale og enten forsynet med spidser eller skarpe kanter kom de i farezonen. Det samme var tilfældet hvis figurerne "er således konstrueret, at de kan yde selvstændig og væsentlig modstand mod legemer, der slynges mod kølerhjelm, så de evt. ikke kan glide op over denne."

Motorbranchens Fællesraad var ikke begejstret, da det sandsynligvis ville skabe vanskelighed for både import, produktion og salg af biler i Danmark. Man efterspurgte en statistik, der kunne dokumentere antallet af ulykker hvor kølerfigurerne havde forårsaget alvorlige læsioner. At der skete ulykker var der ingen tvivl om. Politiken kunne den 10/7 1956 fortælle, at en cyklist var blevet spiddet på en ca. 15 cm lang spids "Jetjager" på en amerikansk bil, og i den forbindelse lidt et stort blodtab. Han blev dog reddet, men det understregede, at kølerfigurerne var med til at gøre ondt værre, når uheldet var ude.

Brancheorganisationen mente også, at der var et forhold der burde behandles internationalt, så ændringerne skete i de lande hvor bilerne blev fremstillet. Men reglerne blev bekræftet i et cirkulære fra Justitsministeriet pr 8/5 1956. For at guide de motorsagkyndige på vej var udarbejdet nogle eksempler, hvor A) kølerfigurer m.v. anses at være farlige, og B) hvor de kunne accepteres.

3x Morris Minor. De to forreste med det fine M-ornament, som ejerne måtte undvære i Danmark. Den hvide bagest har den danske udgave, med en enkel pynteliste.



Eksempler fra Justitsministeriets cirkulære, 1955.





En Borgward Isabella og Volvo PV 444 fotograferet side om side i Sverige. I Danmark blev kølerfiguren på Volvo forbudt, mens Borgwards ikke blev anset som farlig. I Sverige blev de farlige kølerfigurer forbudt fra 1960.



Alligevel var der masser af plads til fortolkning. Og nu begyndte de forskellige bilimportører at søge om godkendelse af deres kølerfigurer.

De anvendte fabriksmonterede kølerfigurer til Morris Minor Type 2 og Wolseley 4/44 samt 6/90 var blandt dem, der fik dommen "ikke tilladt" - mens Borgward Isabellas og Skoda 440's fabriksmonterede kølerfigurer blev "tilladt". Justitsministeriet anså også kølerfigurerne til bl.a. Volvo PV 444 og visse modeller af Opel Rekord, Ford Zephyr, Consul og Prefect som "farlige".

Kølerfigurerne skulle også, hvis de var "farlige" og monteret på eksisterende biler, fjernes, så bilister med "mistænkelige" kølerfigurer kunne fra 1. januar 1957 imødesee at blive

stoppet af politiet. Og de bilister, der var i tvivl om hvorvidt de kørte rundt med en kølerfigur, der var dømt ulovlig, kunne hos politiet hente oplysning om det var tilfældet.

Man begyndte at imødesee en "slagting" af tusindvis af kølerfigurer. Blandt de biler, hvor kølerfigurerne skulle væk var Fiat 500, årgang 1938 samt Opel Kaptajn og Chevrolet, årgang 1939. De huller, der blev tilbage måtte dækkes med bolte med fladt hoved eller propper og lister.

Bilfabrikkerne fik travlt. Austin måtte således se i øjnene, at deres kølerfigur ikke kunne tillades, men "en figur i samme størrelse og form fremstillet af et blødt plasticmateriale er tilladt".⁴ Det samme var tilfældet

for Peugeot 203, hvor bilfabrikken gik over til at fremstille et løvehoved i plastic.

Der kom også gang i en dansk produktion af kølerfigurer, således udarbejdede Stridsen, Holmegaarden i Viby en "flyvende fugl" kølerfigur til Volvo PV 444, hvor den forreste del af figuren var afrundet, hvormed at den fremstående spids var fjernet. De danske samlefabriker måtte sikre sig, at deres kølerfigurer kunne anvendes, således fik General Motors A/S godkendt kølerfigurerne til Pontiac og Buick, årgang 1957.

Ford havde derimod problemer med deres amerikanske 1957-modeller.

Her måtte kølerfigurerne udskiftes med - hvad Politiken omtalte som - "en prunkløs lille aluminiumsstribe fra den billigste engelske Ford Anglia".⁵ Også Ford Zephyr, Consul og Prefect måtte tage til takke med listen fra Anglia.

En bilist med en Ford Prefect, 1947 spurgte i Politiken, hvad han skulle gøre, for hans kølerfigur var samtidig håndtaget til at åbne motorhjelmen. Svaret var, at han kunne anvende et dørhåndtag fra en Ford Anglia i stedet, og journalisten beroligede med, at "det ser ganske pænt ud".⁶

Den forbudte stjerne

Et af de bilmærker, der fik travlt var Mercedes-Benz. Stjernen på køleren var en vigtig del af bilens identitet. Og havde været det i årtier. Da Mercedes-Benz efter krigen begyndte at udvikle nye modeller, var der blot ét krav fra generaldirektør Haspel: Den lodrette køler med stjernen på toppen skulle fastholdes som bilmærkets særkende.

I Danmark kunne Justitsministeriet i forlængelse af de vedtagne regler proklamere, at Mercedes kølerfiguren i form af en "ring med tregrenet stjerne" måtte anses som farlig og dermed ikke kunne godkendes. For nok brækkede stjernen let af ved et sammenstød, men den nederste tredjedel af figuren sad tilbage og kunne medføre læsioner, hvis en blød trafikant kom ind over.

Da det rygtedes begyndte især mange taxivognmænd at skifte stjernen på køleren på deres hyrevogne til et almindeligt kølerdæksel uden stjerner.

Alligevel blev der arbejdet på højtryk for at finde en måde, hvorved stjernen kunne "overleve" som kølerfigur. Løsningen på problemet kom fra Ejnar Poulsen, der drev værkstedet Autohus, Sigurdsgade 31 på Nørrebro i København. Her forsynede man stjernen med en fjederanordning, så den bøjedede ved en let berøring. Det var nok til, at den blev tilladt.

Et stjerne med fjeder blev monteret på en træklods, som servicechef



Mercedes 220 præsenteres i Danmark på Skovriderkroen, Charlottenlund den 22. marts 1954 for danske journalister. Stjernen på køleren er en del af bilens karakter. Et par år senere blev stjernen på køleren forbudt - indtil en fjeder reddede den fra at blive fjernet.



Taxivognmand Kell Giørtz Hansen holder hånden op foran den tretakkede stjerne på hans Mercedes 170 i 1958 - eller måske er stjernen der slet ikke?

Jørgen C. A. Jensen fra Bohnstedt-Petersen A/S rejste til Stuttgart med og her overbeviste bilfabrikken om, at det var nødvendigt med en fjeder, hvis bilerne skulle have stjernen som kølerfigur i Danmark. Det lykkedes og fjederen blev efterfølgende standard på de nye bilmodeller - ikke kun dem til Danmark!⁷

En af dem, der fik problemer var vognmand Laurits Rasmussen fra Odense Taxa, der blev bedt om at fjerne stjernen på sin nye Mercedes 180'er. Men med en fjeder monteret

under stjernen blev bilen godkendt.⁸ På den måde fik Mercedes stjernen som kølerfigur trods alt lov til at overleve i Danmark.

I marts 1957 faldt de først domme over bilister, der ikke havde afmonteret ulovlige kølerfigurer fra deres biler. Bilisterne fik påbud om at fjerne dem, og bøder på 50 kr. Danmark var ikke eneste land, hvor der blev strammet op. I Schweiz blev kørekortet taget fra bilister, der efter en advarsel, ikke fjernede kølerfigurer, der var dømt farlige, fra deres biler.⁹

Og efterhånden valgte bilfabrikkerne at gå helt bort fra de farlige kølerfigurer, så problemet løste sig selv. Derimod fortsatte antallet af trafikulykker med at stige de følgende år, ikke blot i Danmark. Det fik bilfabrikkerne til at sætte yderligere fokus på sikkerhed. I begyndelsen af 1970'erne kulminerede antallet af dræbte i trafikken herhjemme med over 1.200 årligt.

De stadig sikrere biler kombineret med kampagner, der fokuserede på trafiksikkerhed, hjalp med til at vende den uhyggelige udvikling i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Den uafhængige og standardiserede crashtest, *European New Car Assessment Programme*, kaldet EuroNCAP, hvor man siden 1997 har crashtestet biler efter en fælles standard, har i de seneste år tillige givet bilerne karakter efter hvor gode de er for bløde trafikanter ved en kollision, hvilket har påvirket bilmodellerne, men nu på baggrund af mere konkrete fakta, end det var tilfældet ved 1950'ernes forbud mod kølerfigurerne.

Tak til Per Groth, Per Giørtz Hansen, Uffe Mortensen og Jens Møller Nicolaisen for hjælp med foto til denne artikel.

Noter:

- 1 Citat fra International Motor Revy, nr. 4/1949, s. 11.
- 2 Jf. Karosseri-Tidende nr. 1/1956, s. 5-9, nr. 2/1956, s. 5, nr. 4/1956, s. 10 og nr. 11/1956, s. 11.
- 3 Citat fra Skrivelse fra Justitsministeriets motorsagkyndige i Køge og St. Heddinge politikredse, 10/6 1956, s. 5 med baggrund i et cirkulære fra 8/5 1956.
- 4 Citat fra Karosseri-Tidende nr. 5/1, s. 10.
- 5 Citat fra Politiken, 4/1 1957.
- 6 Citat fra Politiken, 14/12 1956.
- 7 Jf. interview med Jørgen C. A. Jensen og Peter Olesen, begge tidligere medarbejdere hos Bohnstedt-Petersen A/S, 24/11 2009.
- 8 Jf. Kurt Rasmussen og Peter Kjærgaard: Med foden på gaspedalen, s. 92-93. Det fremgår her, at det var Laurits Rasmussens egen ide med fjederen, hvilket ikke kan udelukkes – ideen var jo oplagt og krævede ikke det store for at blive omsat i praksis.
- 9 Jf. Politiken, 31/8 1956.



Pontiac



Buick



Hvor 50'ernes kølerfigurer ofte havde form af mere eller mindre nonfigurative fantasier over strømlinie og jetjagere, var de tidligere mere naturalistiske. Kvindekroppe, gerne med vinger, eller dyr, især fugle i mange varianter. Små kunstværker, men også (overflødig?) pynt – og helt sikkert ikke rare, hvis man skulle blive ramt af dem!

-jmn.



Isotta-Fraschini



Lincoln



Duesenberg



Maybach



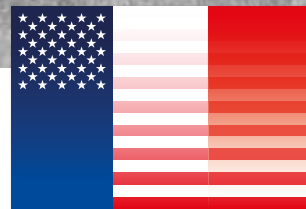
Pierce-Arrow



Caddillac



Bentley



Citroën og amerikanerne – 2. del

Af Jens Møller Nicolaisen

Den første del af denne artikel giver et indtryk af, hvordan Citroën efter 1923 blev den mest amerikanske bilfabrik i Europa, med en enorm maskinpark der næsten udelukkende bestod af amerikansk isenkram. Samarbejdet var meget tæt, med amerikanske teknikere udstationeret i Paris, en amerikansk fabrikschef, der samtidig var ansat hos Budd, samt en konstant udveksling af delegationer af teknikere og ledelsespersoner, der tog turen frem og tilbage over atlanten. Der er ingen tvivl om, at også udviklingsarbejdet foregik i et fællesskab, hvilket formentlig også er en årsag til at Citroën havde en udviklingsafdeling i Detroit, som arbejdede parallelt med den i Paris.

Da B10-modellen med helstålkarrosseri blev lanceret i 1924, var den

et vigtigt skridt på vej mod mere moderne biler. Som tidligere nævnt, var det ren og skær Budd-teknologi, købt på licens af Citroën, som dermed kunne fremstille den første helstålsbil i Europa. Men ser man på udformningen af karrosserierne på både den åbne og den lukkede model, er der ingen tvivl om at der også her har ligget et fælles udviklingsarbejde til grund; B10 ligner sine forgængere, model A og B2.

Monopièce

Den sidste generation af Citroëns baghjulstrukne modeller, de såkaldte "Rosalie" type 8, 10 og 15, blev lanceret i 1932. I sidste blad viste vi dem i form af Type 8, i forbindelse med Floating Power motorophæng, der gav dem tilnavnet Svane-modellerne. Men faktisk bød disse mo-

I sidste **VeteranTidende** handler det om de baghjulstrukne Citroënbiler frem til 1934. Denne gang er der fokus på vejen frem mod selvbærende karrosserier og forhjulstræk, hvor Citroën bragte bilens udvikling et kvantespring fremad med model "7". Spørgsmålet er ikke om amerikanerne havde del i Citroën Traction Avant – men i hvilken grad.

Billedet herover er et tidligt fabriksfoto af Citroën 7, sikkert fra marts 1934. Foruden forhjulstrækket og et meget moderne selvbærende karrosseri var bilens øvrige tekniske sidste skrig: Uafhængig affjedring med torsionsstænger, hydrauliske bremses og meget mere.

Bilen her er en pre-serievogn – flere detaljer afviger fra produktionsmodellen. Der er kun én vinduesvisker, håndtagene på motorhjælmens sideklapper er ikke de endelige og bagskærmene har heller ikke samme facon som på de første produktionsbiler.

deller på en langt vigtigere nyhed. I løbet af de 8 år der var gået siden de første helstålskarrosserier, havde Budd videreudviklet pressemetoder og værktøjer, så man nu kunne presse langt større emner og mere komplicerede former. Nu var det muligt at lave hele karrosserisider i ét stort stykke. I 1928 fremstillede Budd karrosseriet til Dodge Victory Six, det første med hele bilsiden som én stor del. Året efter leverede Budd kopier af presseværktøjerne til Pressed Steel i England, hvor man begyndte at lave karrosseri og chassis ganske magen til Dodge, til Wolseley Messenger og kort derefter Morris Isis². Wolseley'en var den første bil i Europa med monoside karrosseri, 3 år før Citroën, som kaldte det *monopiece*.

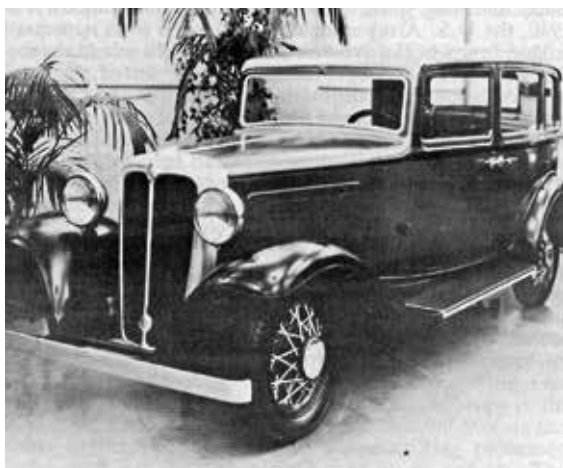
Også her var Budd meget direkte involveret i udviklingen af Citroëns bilmodeller, og vi kan her vise et billede af en prototype til en Rosalie 10, med Citroën-logo på kølerkappen, men fremstillet i USA. Formentlig blev et større antal karrosserier eller dele til modellen produceret i USA, mens man i Paris også havde andre ting at tage sig til: I begyndelsen af 1933 var Citroën i gang med et større ombygningsarbejde for at forberede sig på en forøgelse af produktionen af de nye modeller. Stort set hele fabrikken blev revet ned og bygget op igen, det hele i løbet af ca. 5 måneder, og vel at mærke uden at lukke ned. Luftfotografiet her på siden giver et indtryk af projektets omfang; utroligt at det har kunnet lade sig gøre.

Det siger næsten sig selv, at Monopiece-karrosserierne var endnu et vigtigt skridt på vej mod de selv bærende karrosserier. De senere Rosalie-modeller bød på flere interessante ting, blandt andet et forløj med uafhængige hjulophæng og torsionsfjedre, næsten magen til det der kom på Traction Avant.

Men herudover er det også historien om at Citroëns samarbejde med Budd var særdeles intenst i netop den periode, hvor man udviklede en forhjulstrukket bil med selv bærende karrosseri!

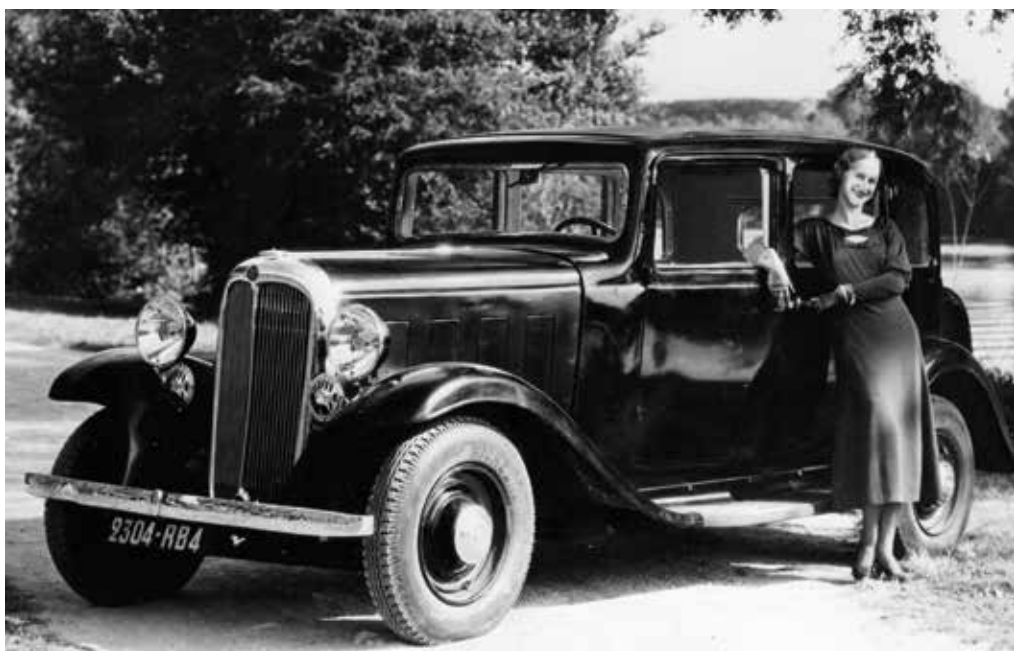


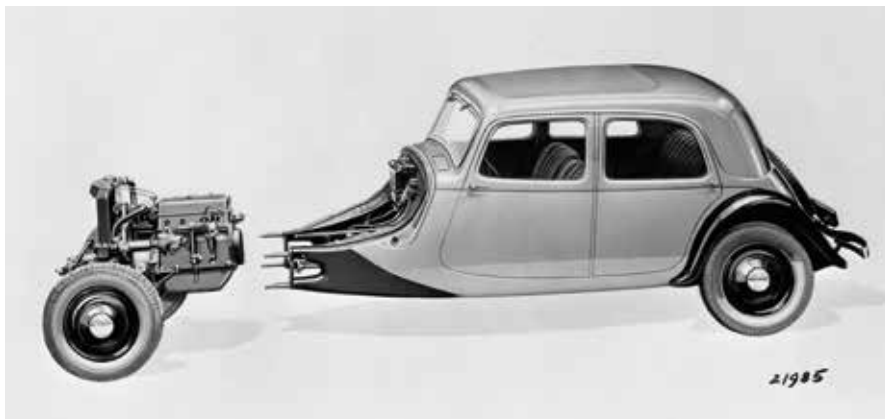
Citroëns nye hovedkvarter og det enorme fabriksanlæg på Quai de Javel, som det så ud efter ombygningen i 1933. Man kan især få en idé om ombygningsprojektets enorme omfang ved at sammenligne med billedet i sidste VT side 19.



Citroën 10 prototype fremstillet hos Budd i 1932. Monopiece – endnu et eksempel på en meget tæt forbindelse mellem Citroën og Budd. Foto fra Per Åhlström.

Herunder et reklamefoto af den endelige model, årgang 1932-33.





Her er nogle illustrationer, der giver et godt anatomisk overblik over Citroen 7. Det øverste billede af karrosseriet er baseret på en helt tidlig model, men er kraftigt retoucheret. Mange af de mange forbedringer, der skete i løbet af de første par år er tegnet ind. Vigtigst er udformningen af sektionen under bagsædet, hvor bagtøjet er fastgjort; en stor ændring, der blev lavet i september 1934. Mærkeligt nok har man ikke indtegnet det mellempanel, der hurtigt blev tilføjet mellem de langsgående inder- og yderpaneler. Læg mærke til de lange rør, der holder hele forbroen med drivlinjen. De er fastgjort i flere punkter langs motorrummet, så kræfterne er fordelt over et større område.

Bilen herunder er en udstillingsmodel fra 1934, ganske sikkert fremstillet hos Budd, lige som den Citroën B10 helståls-sedan, vi viste i første del af artiklen.



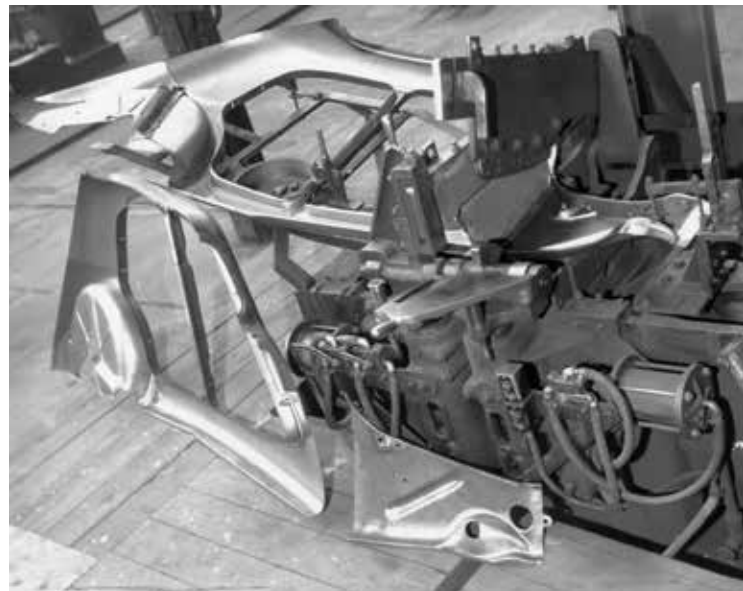
Citroën Traction Avant

Her springer jeg så lidt i det, for det er nok lidt nemmere at forstå udviklingshistorien, når man ved hvordan Citroën 7, der kom i produktion i slutningen af april 1934, er konstrueret – og produceret. Her har jeg forsøgt at udvælge nogle billeder, der bedst muligt forklarer fænomenet.

Det grundlæggende er naturligvis, at bilen ikke har nogen chassisramme, men er konstrueret som én enhed, hvor størsteparten incl. dørstolper, tag osv., er medbærende og afstivende. Karrosseriet består af relativt store pladestykker, som er svejset sammen på forskellig vis. Udover pressemetoderne var elektrisk svejsning et af Budds kerneområder og stort set alle svejsningerne på Citroënen er elektrosvajsninger, enten som punktsvejsning med modstandssvejsere, eller de af Budd udviklede ruller-svejsninger, som var meget effektive ved kantsvejsning. Billederne med tilhørende tekster forklarer det nærmere. Som en kuriositet kan det nævnes, at karosseripladerne lå i ca. 1 meter brede ruller, og dermed var for smalle til flere af de store karosseridele. De blev derfor sat op i et særligt stativ, rullet ud over et land og elektrosvajset sammen, så man fik den dobbelte bredde. Svejsestrømmen gik gennem nogle små hjul, og teknikken er én af Budds mange opfindelser. Senere startede man med pladerul-



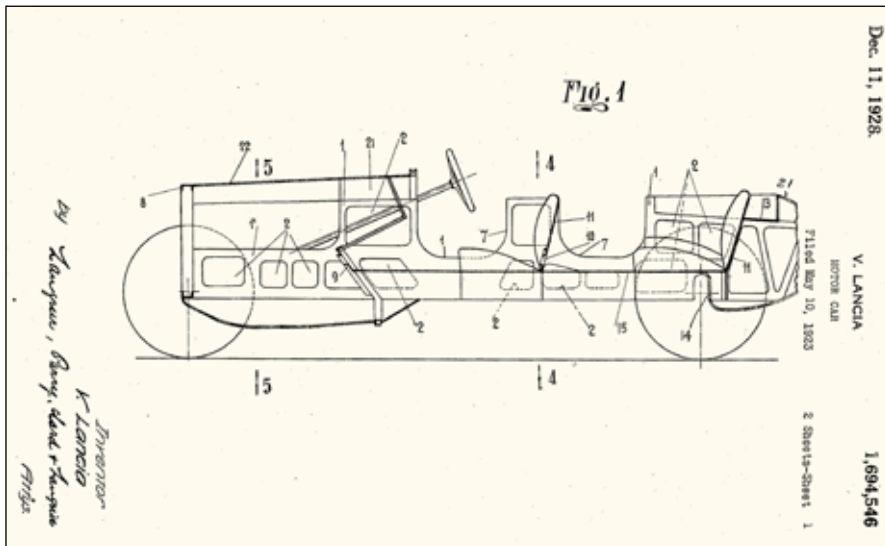
De amerikanske presser var seriøst isenkram! Her gælder det venstre halvdel af karrosserierne. Bemærk stakken på gulvet.



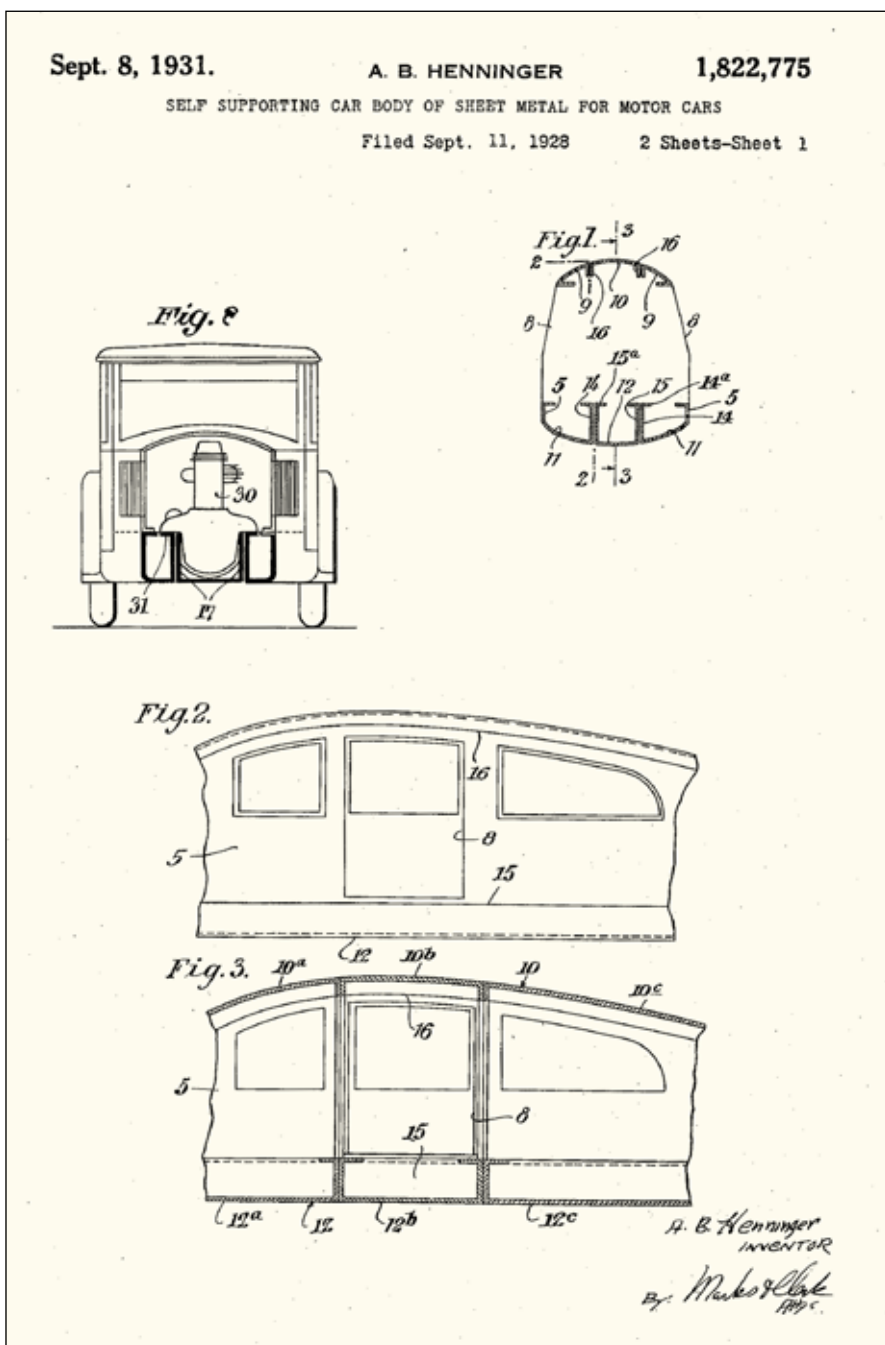
Svejselig/automat, hvor ydersiden af frontstykket med en elektrisk rullesvejsning bliver sat sammen med karrosserisiden.



De to karrosserisider svejses sammen med bagendens yderside i dette anlæg, som må have været det ypperste højteknologiske på sin tid. Et godt eksempel på hvor industrialiseret produktionen af Citroën 7 var fra dag 1. Billedet er taget i 1934!



Lancia Lambda fra 1923 og Henningers patent til selv bærende karrosserier.



ler i tilstrækkelig bredde, men kigger man på et tidligt Traction-karrosseri, kan man se en langsgående svejsning i hele karrosseriets længde, ca. midtpå – altså en svejsning der er foretaget inden karrosserisiden blev til i pressen.

Traction-karrosseriet er således én selv bærende skal, en monocoque, hvor resten af bilens dele, herunder for- og bagtøj er boltet på. Ganske som biler er lavet idag.

Lancia

I billitteraturen bliver Lancia Lambda fra 1923 ofte betegnet som verdens første bil med selv bærende karrosseri. Det kan man ikke se bort fra, for ser man på konstruktionen udgør karrosseriet en enhed, selvom det grundlæggende ligner en chassisramme. Til forskel fra almindelige chassisrammer er man gået ned i godstykkelse, og samtidig er der opnået styrke ved ombukninger og profiler. Men der er også ydre karrosseridele, der ikke er bærende – og i patentbeskrivelsen er konstruktionen da også beskrevet som en sammenbygning, hvor karrosseriet er en integreret del af chassisrammen. Så selvom det er en selv bærende konstruktion, er det ikke et selv bærende karrosseri i moderne forstand, men der ingen tvivl om at Lancia'en var noget af det mest avancerede på sin tid, og noget andre fabrikanter og konstruktører studerede særdeles grundigt.

Henninger

I marts 1926 fik Albert Berthold Henninger i Tyskland patent på en konstruktion, som med tiden udvikledes til at blive til det moderne selv bærende karrosseri. Tegningerne viser en bil med integreret ramme og karrosseri, med kraftige bokskonstruktioner som bærende elementer. Patentet blev tilbudt til Edward G. Budd, som i første omgang ikke var interesseret. Først senere forstod Budd værdien af Henningers patent og købte det - for 70.000\$, en enorm sum på den tid.¹



Joseph Ledwinka er mindre kendt end sin fætter Hans Ledwinka hos Tatra. Men han har utvivlsomt haft større indflydelse på udviklingen af den moderne bil.

Joseph Ledwinka og Budd

En nøgleperson i historien er Joseph Ledwinka (en fætter til Hans Ledwinka, kendt fra bl.a. Tatra).

Joseph Ledwinka var chefkonstruktør hos Budd og havde været med fra starten i 1909. Joseph Ledwinka står anført som opfinder af flere af Budds patenter og han var en ledende person i Budds udviklingsarbejde, der som tidligere nævnt ikke kun omfatter diverse fremstillingsmetoder, men også hele biler; prototyper som kunne vise Budds produkter og tekniske fremskridt. Allerede i 1926 var man i gang med en forhjulstrukket bil – som præsenteredes i 1929, nogenlunde samtidig med den berømte Cord L29. Den blev senere blev solgt under navnet Ruxton, og fremstillet hos Moon i St. Louis.

En interessant prototype

En anden og i Citroën-sammenhæng mere interessant bil, konstrueredes af Joseph Ledwinka. Den havde både selv bærende karrosseri og forhjulstræk og efter al sandsynlighed en karrosserikonstruktion, der minder om Citroën 7. Den er ofte vist i bøger om Citroëns historie, hvor den nævnes som øjeblikkelig inspirationskilde for André Citroën, der så bilen under et besøg hos Budd i 1931. Per Åhlström nævner i sine artikler at bilen næppe har været "inspirationskilde", men muligvis meget mere. Ret sikkert er det, at relationerne mellem Citroën og Budd har været så tætte, at begge parter



Ruxton 1929 med forhjulstræk og monoside – et rent Budd-produkt. Foto fra Wikimedia.



Joseph Ledwinkas prototype havde både forhjulstræk og selv bærende karrosseri i 1931. På dette tidspunkt havde André Citroën givetvis i flere år med stor interesse været mere eller mindre involveret i Budds udviklingsarbejde. Foto fra Per Åhlström.



En mystisk bil, der nok er Budd, men næppe Citroën. Foto fra Per Åhlström.

havde et solidt indblik i hinandens udviklingsarbejde – og at Citroën har kendt til bilen allerede på idéstadiet.

Desværre vides der ikke så meget om bilen, udover de kendte fotografier.

En lidt mere mystisk bil

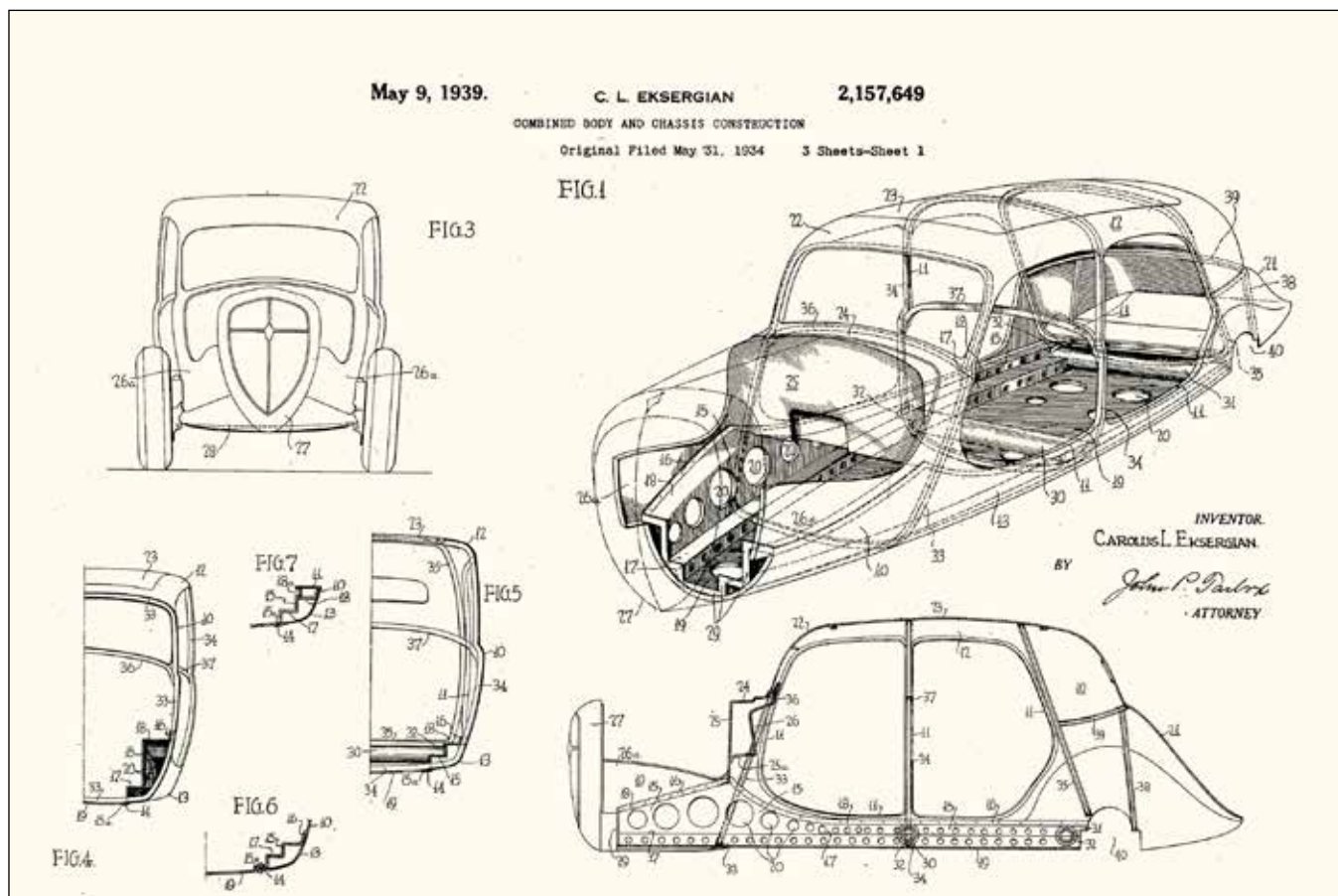
I Budds arkiver er også fundet et foto, dateret 29/3-1934, som viser forenden af en noget mere primitiv bil. Den har baghjulstræk, men den har også selvbærende karrosseri. Kuverten som billedet er fundet i, har påskriften Citroën. Måske er det en fejl. Bilen har ligheder med Chrysler Airflow, et andet Budd-produkt, men mangler det meste af elegancen. Umiddelbart kan den være et resultat af Budds bestræbelser på at designe en bil med lav vægt og små produktionsomkostninger, måske endda i et samarbejde med Citroën. I så fald inden André Lefèvre blev ansat. At der var et sådant samarbejde, i hvert fald i 1930, er dokumenteret. På dette tidspunkt havde Budd en stor delegation af



teknikere placeret i Paris. Per Åhlström nævner at der i Budds personaleblad *The Budgette* er en beskrivelse af "The American mission at the Citroën plant", hvor 19 personer ses - blandt dem er også salgsdirektør Hugh Adams og Citroëns fabrikschef Denis Kendall (se sidste VT).

Endnu et foto fra Budds arkiver, en bil som der desværre ikke findes oplysninger om, men mon ikke vi er lige omkring 1930. det kunne se ud til at være en selvbærende, og måske er der endda forhjulstræk. Der er lighedspunkter med Ledwinkas bil fra 1931. Om den er køn eller ej? I hvert fald særpræget, og når nu vi har billedet, skal det selvfølgelig med her! Foto fra Per Åhlström.

Her er endnu et eksempel på et af Budds mange patenter i karrosserikonstruktion. Mange patenter handler om smådetaljer, samlinger og lignende – men også de store linier som her, hvor C. L. Eksergian angives som opfinder. Der er mange forskelle, men også ligheder med Citroënen. Patentansøgningen er indgivet på et tidspunkt, hvor Budd stadig havde fuld gang i samarbejdet med Citroën.



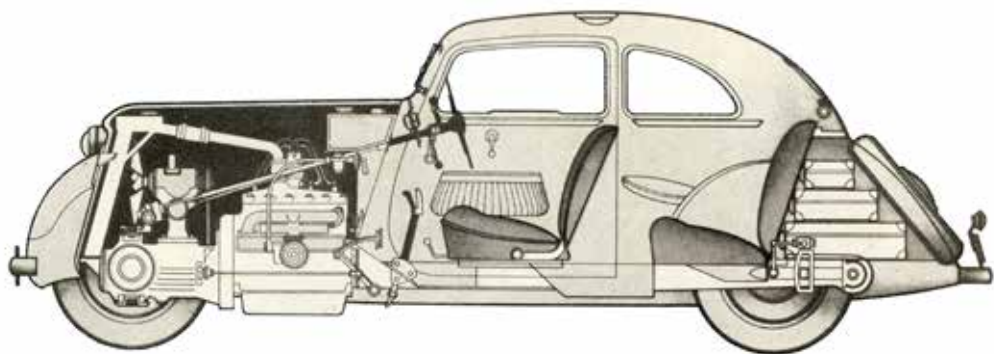
To moderne biler

Nu det handler om selv bærende biler og moderne karrosserier, er der to biler, man ikke kommer udenom.

Adler Trumpf Junior med forhjulstræk kom i produktion fra 1932. I første omgang med chassissramme og et konventionelt karrosseri med træværk, men fra 1936 med en mere moderne konstruktion, selvfølgelig helt i stål. Dette karrosseri blev fremstillet hos Ambi-Budd i Tyskland. I forhold til Citroën 7 var produktionen langt mindre industrialiseret. Konstruktionen bestod af mange smådele, og var reelt en plattformramme med påsvejset karrosseri. Adleren var en lille lavprisbil, med sideventilet motor og mekaniske bremses.

En anden interessant bil er den baghjulstrukne, meget aerodynamiske Chrysler Airflow, som introduceredes i 1934. Den har også en form for selv bærende karrosseri, men er opbygget som en gitterkonstruktion af stålbjælker, som bærer de ydre karrosseridele. Næsten som den gamle Lillebæltsbro. Altså igen et anderledes princip – men bilen er meget solid!

Interessant er det, at Chrysler Airflow også er et Budd-produkt, lige som Adleren. Budd var med overalt, hvor der var gang i udviklingen.



Adler Trumpf Junior



I 1934 demonstrerede Budd Chryslerens styrke ved at lade den slå en kolbøtte ud over en høj skrænt, hvorefter to mænd satte sig ind, startede bilen og kørte videre. Nøjagtigt samme stunt lavede Citroën – efter al sandsynlighed med Budds medvirken. Det var god reklame for sikkerheden i forhold til de gamle trækarrosserier, der blev pulveriseret ved samme behandling (hvilket også blev demonstreret). Jeg har ikke fundet datoer, så det er uklart hvem der var først – Chrysler eller Citroën. Men det er jo heller ikke så vigtigt.



André Lefèbvre. Det store spørgsmål er, hvor meget han havde med i kufferten ved ansættelsen hos Citroën i marts 1933.

I Budds arkiver er fundet andre billeder af flere prototyper, med samme dato, hvorfor nogle af dem sikkert er ældre. Så måske er der tale om et foto, taget for at dokumentere samarbejdet med Citroën, før udviklingsarbejdet med tractionen blev påbegyndt. Men billedets datomærkning svarer nu nok nogenlunde til bilen, med tanke på dens linier. Svaret får vi sikkert aldrig, da både Budds og Citroëns arkiver er langt fra intakte.

André Lefèbvre

Nu springer vi til Frankrig. André Lefèbvre blev født i 1894 og uddannede sig 1911-14 som flykonstruk-

tør (ja; man havde en meget fin flykonstruktør-skole i Paris). I 1916 kom han til Voisin, hvor han kom til at arbejde med både fly og biler, i en tid hvor Voisin var blandt de mest eksperimenterende, og hvor han fik en ledende rolle i designarbejdet. Voisin var som så mange andre bilfabrikanter også involveret i bilvædeløb, og Lefèbvres konstruktioner var ofte utraditionelle. En fællesnævner var aerodynamik og lav vægt i forhold til styrke, ikke overraskende for en flykonstruktør.

På grund af forskellige vanskeligheder, som er en helt anden historie, måtte Lefèbvre søge nye græsgan-

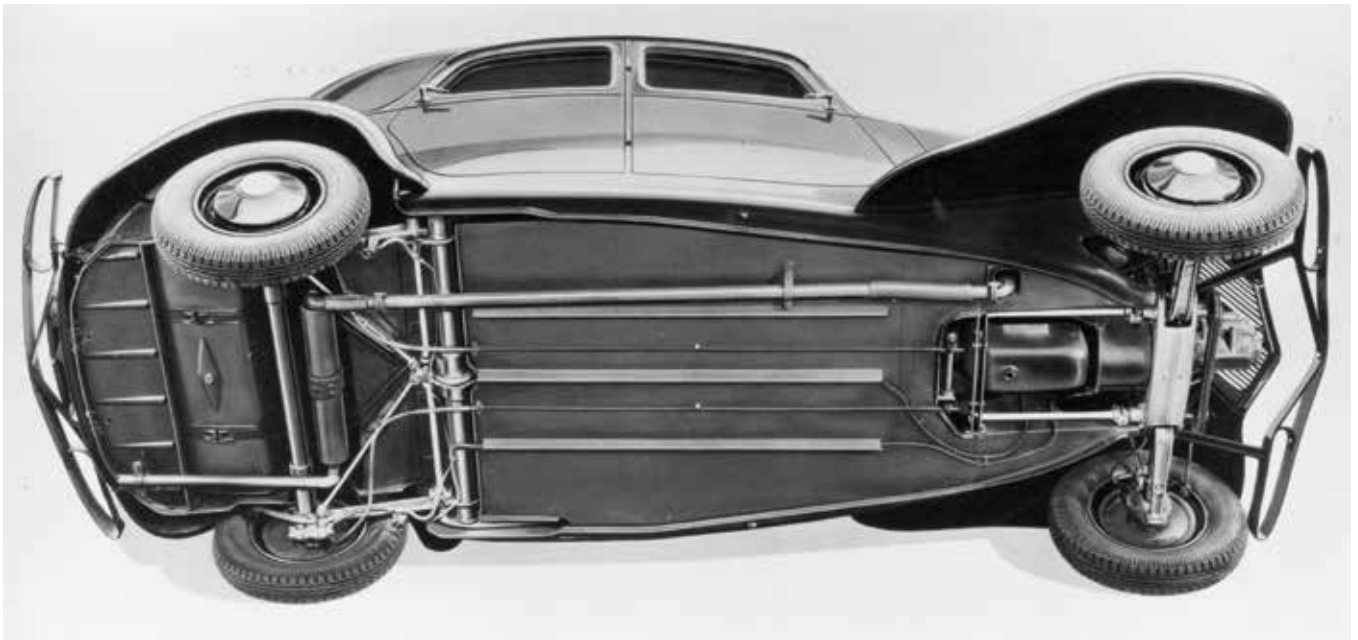
ge, og kom i maj 1931 til at arbejde hos Renault. Det kom der ikke meget godt ud af, og ingen af Lefèbvres idéer, som efter sigende blandt andet handlede om lette vogne med forhjulstræk, faldt i god jord hos den konservative Louis Renault (der i parentes bemærket ventede 30 år med at implementere Lefèbvres principper – Renault 4). I februar 1933 forlod Lefèbvre Renault.

I marts 1933 blev André Lefèbvre, i øvrigt på Gabriels Voisins anbefaling, ansat hos Citroën. I Berks bog om Lefèbvre (se kildeangivelsen) fortælles det, at Citroën selv var optaget af at udvikle en forhjulstrukket bil, men havde svært ved at få teknikerne i sine udviklingsafdelinger til at brænde for projektet, hvilket var noget Lefèbvre skulle rette op på. 13 måneder senere begyndte salget af Citroën 7A, den første Traction Avant-model.

Lefèbvres rolle

I langt størsteparten af de bøger der findes om Citroëns historie, især de franske bøger, beskrives Lefèbvre som "manden der konstruerede Citroën 7", og manden der umiddelbart ved sin ansættelse øjeblikkeligt fik overbevist André Citroën om at dét der var brug for, var en forhjulstrukket bil med selv bærende karrosseri. At han ene mand fik rådighed over alle ressourcer og frie hænder til at arbejde med "sit" projekt. Kun sjældent finder man det nævnt, at Citroën havde et langvarigt samarbejde med USA, og ofte er Budd ikke nævnt.

Der er ingen tvivl om at Lefèbvres bidrag, til især de sidste faser af udviklingsarbejdet med Citroën 7, har været helt afgørende. Der er heller ingen tvivl om, at Citroën havde mere end almindelig travlt med at få en ny storsælgende bilmodel på gaden. Firmaet kørte på kanten af en konkurs; der skulle en satsning til, og udviklingsarbejdet har helt sikkert været forceret i en grad der ligner panik. Når man så samtidig bevæger sig på den yderste forkant at det teknisk mulige, er der nok heller ikke så meget at sige til, at bilen



Citroën 11 Normale fra sidst i 1934 - set nedefra. Her ses bilens opbygning, herunder rørtraversen med de lange sværd, der holder bagtøjet.

ikke var videre gennemprøvet endsi-ge færdig ved lanceringen.

At Lefèbvre har betydet meget, er klart – men med til historien hører også, at Citroëns udviklingsafdeling alene i Paris havde omkring 600 ansatte³ og at Lefèbvre aldrig blev ud-nævnt til Chef. Og ser man på de tekniske løsninger i Citroën 7, står der jo Ledwinka og Budd på det me-ste, hvilket jo ikke kan undre, når man ser på Citroëns mere end 10 år lange samarbejde med Budd, herun-der det fælles udviklingsarbejde.

Kan historien skrives om?

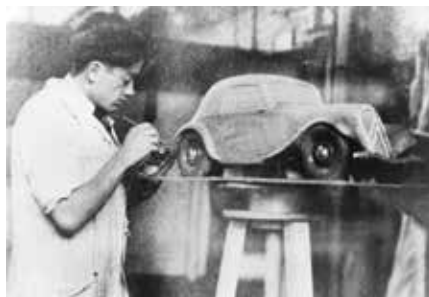
At Lefèbvre nærmest alene skulle være ophavsmanden til Citroën 7, ser man af og til nogle mere eller mindre sandsynlig forklaringer på. Brioult nævner i sin bog (igen - se kilderne) følgende forklaringer: At Lefèbvre var et geni, som var god til at forklare sine folk, hvad der skulle gøres. At han havde carte blanche fra André Citroën. At arbejdsdagene var længere end idag. At alle i ud-viklingsafdelingen troede på Lefèb-vre og projektet. At Lefèbvre allerede havde tegninger og konstruktioner klar, da han kom til Citroën. Og selv-følgelig at André Citroën var "utålmo-dig" og pressede på.

At Lefèbvre var et geni er en kends-gering (som han både før og se-ner beviste), men ellers kan det

meste jo afvises. Det vides dog, at Lefèbvre i 1929 var beskæftiget med et projekt til en forhjulstrukket bil hos Voisin.

Nogle kilder (der ikke er nævnt her) fortæller at Citroën havde kørende prototyper allerede 5 måneder ef-ter Lefèbvres ansættelse, men jeg har aldrig set noget der ligner doku-mentation; det tidligste jeg har set er nogle fotos, der skulle være fra februar 1934. De tidligste motorer til Citroën 7 er støbt i marts 1934. Bilen var oprindeligt tænkt udstyret med en automatgearkasse (konstureret af Sensaud de Laveaud), og da denne blev droppet skulle Lefèbvre egenhændigt have konstrueret en manuel 3-trins gearkasse, bare 14 dage før bilen kom i produktion. Det er vel rimeligt at spørge sig om han havde tid til det.

Per Åhlströms artikler er et kærkom-ment bidrag til historien om hvordan det hele er foregået, og de bryder



Den italienske billedhugger Flaminio Bertoni var manden, der gav Citroën 7 sin form.

med den gængse opfattelse og med hvad vi kunne kalde fransk ønske-tænkning. Mange ting er beskrevet og dokumenteret, men kilderne til den fulde sandhed er desværre så få, at skabelshistorien om Citroën 7 nok aldrig vil kunne fortælles helt og fuldt. Men sikkert er det i hvert fald, at det ikke var Lefèbvre, der gav Citroën idéerne til den forhjulstruk-ke bil, at Citroën 7 indeholder mas-ser af amerikansk teknologi i såvel konstruktion som produktionsmeto-de, og at Citroën og Budd havde haft gang i en intensiv dialog om forhjuls-træk og selv bærende karrosserier siden slutningen af 20'erne – længe før André Lefèbvre kom til.

Efterskrift: Citroën 7

Som tidligere nævnt, så var model-len ikke fuldt færdig, da salget star-tede omkring 1. maj 1934. Faktisk gælder dette for nogle meget grund-læggende elementer i konstruktio-nen. De tidlige karrosserier havde alvorlige problemer med revnedan-nelser, og noget så elementært som monteringen af bagtøjet var ikke løst: de tidlige biler havde en tvær-vange i gulvet ved bagsædets for-kant, hvor bærearmer og torsions-stænger var fastgjort med bolte. Det kunne ikke holde – og der er eksem-pler på at revner simpelthen fik bag-tøjet til at falde af. Først i Septem-ber 1934 blev dette løst med en

påboltet rørtravers, med nogle lange fremadgående sværd, der kunne fordele kræfterne i det lette karrosseri. Mange andre ting blev lavet om, især på fortøjet. De bløde motorophæng, *moteur flottant*, fungerede ikke godt i den nye bil. Inden 1934 var omme havde bilerne fået et nyt *système Lémaire*, hvor motorerne var ophængt i spiralfjedre på begge sider og i gearkassen fortil. Og sådan kan man blive ved. Frem til 1936, hvor bilerne fik tandsstangsstyretøj i maj måned, var der flere konstruktionsændringer end i resten af modellens levetid, helt frem til 1957! Trods et tilfredsstillende salg helt fra begyndelsen, har børnesygdomme sikkert medvirket til Citroëns konkurs i december 1934. Men Citroën 7, der allerede havde fået følgeskab af model 11 og diverse karrosserivarianter, blev i den grad grundlaget for Citroëns videre eksistens.

Med Michelin ved roret efter André Citroëns død, gjorde Citroën sig i

slutningen af 30'erne uafhængig af amerikanerne. André Lefèbvre blev sammen med formgiveren Flaminio Bertoni ophavsmand til flere nye avantgardistiske modeller, som Type H-varevognen, 2CV og DS19.

Noter:

Note 1: efter nedenfor nævnte artikel af Per Åhlström.

Note 2: Iflg. Anders Ditlev Clausager.

Note 3: Iflg. Roger Brioult 1987.

Kilder:

Af Per Åhlström: Traction Avant - den sidste amerikanske Citroën. Artikel i bladet *Attraction*, 2011.

Gijsbert-Paul Berk: André Lefèbvre - and the cars he created for Voisin and Citroën, Veloce Publishing 2009. En stærkt anbefalelsesværdig bog, selvom Lefèbvres indsats måske er lidt overvurderet.

Roger Brioult: Citroën - l'histoire et les secrets de son bureau d'études, ediFree 1987.

På www.coachbuilt.com findes en stor artikel om Budd. Oplysningen om at Budd i 1929 lavede en prototype til Citroën TA, er nu nok ikke helt rigtig.

Stor tak til Anders Ditlev Clausager, for at kaste et skarpt blik på linierne i denne artikel.



Rettelse

Anders Clausager har gjort opmærksom på en fejl i første del af artiklen. Budds mand, der fra 1929 også var ansat som Citroëns fabrikschef i Paris, hed ikke George, men Denis Kendall. I øvrigt en stærkt kontroversiel person, bare prøv at slå ham op på Google. Han forlod Citroën i 1938.



- Ærlig talt, Henrik! Er du ikke lidt pjattet med den bil?



BeringsBilBilleder 27

I mange år samledes man til Nordsjællandsløbet nede i servicegaden ved Hørsholm Midtpunkt. Det gav de fotograferende mulighed for at se det hele lidt fra oven. Billedet er fra 1982 og det er to sortmalede franskmænd, der er kommet i kameraets søgelys. Den ene vogn var på forsiden af VT i august sidste år. Den anden kan jeg ikke huske, hvornår vi sidst har bragt. Men begge vognene har kørt i klubben i mange år.

Den øverste er Peter Schmidt Jensens Citroën 15 Six. Dens historie kender jeg ikke; men redaktøren kan med garanti supplere, for det er jo et af 'hans mærker'.

Den nederste er Svend Haubergs Bugatti Type 57 Ventoux fra 1934. Den tilhører nu Lars Thybo. Hauberg købte bilen i Frankrig midt i 1960'erne, restaurerede den i 70'erne og kørte ret meget med den. Den første ejer var Grevinde

Czaykowski, som var enke efter racerføreren af samme navn. Hun gav motoren fra mandens smadrede Type 54 i bytte, som en del af betalingen. Type 54 var en meget kraftig Grand Prix Bugatti med 4.9 liters motor med kompressor og 200hk. Greven hævdede timeverdensrekorden til godt 208km/t i bilen i 1933.

-pb.

Af de godt 85 Citroën 15six, der har kørt i Danmark, er Peter Schmidt Jensens én af de få, som vi ikke ved så meget om, bortset fra at den startede sit liv i København i 1952, med nummer K23-022. I 1970 tilhørte den Niels Lomholdt, og i 1980 blev den købt af Per Bødker i

Roskilde, der nogle år senere solgte den til Peter Schmidt Jensen. For ca. 4 år siden blev den overtaget af Stig Larsen i Tikøb, ham med baronessens benzintank. Han lavede en del renoveringsarbejder på bilen. Sidste år kom den til den nuværende ejer, Tom Kristensen på Bornholm.

-jmn.



Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Her befinder vi os på Rådhusstorvet i Vejle. Den opmærksomme læser bemærker muligvis kuplen på et vist stjerneobservatorium i baggrunden. Men her skal det naturligvis dreje sig om forgrunden. Bilerne er ikke deltagere i DVK-løb, for året er lige omkring 1929. En fin samling køretøjer! Og lad os så få artsbetemt så mange af dem som muligt!

Foto: N.A. Møller Nicolaisen



Billedet her er taget i 2008 på en biludstilling i Paris. Men bare rolig, den var faktisk små 50 år gammel, da det blev taget.

Hvis man tror det er en Renault Dauphine er det selvfølgelig ikke rigtig forkert! Men her er altså tale

om en yderst speciel model af slagsen, som i øvrigt må betegnes som yderst sjælden, og den har også et helt andet navn. Er det overhovedet en Renault? De vakse og kloge har ordet!

Foto: J. Møller Nicolaisen



Til venstre ses billedet som vi bragte i sidste VT – og som også findes i "Automobilets Historie og dets Mænd" fra 1938, hvor bilen er omtalt som Danmarks første rutebil! Indsat derunder en skanning med den tekst, der var skrevet på originalfotoet, som er taget af Fotograf Th. Collin, Lyngby.

Det lille billede herover er dét som blev vist i Bilhistorisk Tidsskrift 1974. Dette blad kan læses på DVKs hjemmeside, hvilket anbefales. Der findes også et godt bud på historien om hvorfor Kongevejen ved Sorgenfri Slot var et yndet sted for fotografering af biler.

www.dvk-database.dk/bht/bht_1974/bht_1974_38/bht38_1974_27.htm

Svar på billederne i VT 487

Danmarks første rutebil!

Igen har vi fået adskillige fine svar på arkivspørgsmålene. Flere havde luret, at denne bil har været vist før. Såmænd også i Bilhistorisk Tidsskrift (nr. 38, 1974). Den optrådte også i Thorkild Ry Andersens bøger, 'Auto Album' og 'Man drejer Håndsvinget til Motoren gaar'.

Bilen er en tysk Maurer-Union, og i sidstnævnte bog fortæller Ry Andersen, at den fra ny blev købt af H.C. Frederiksen, der lavede Anglo Dane cykler, og arbejdede med at bygge en lille lastbil med motorkobling via friktionsskive. Det skulle være i 1902.

Billedet som vi viser her i VT, er ikke det samme som det der ses i BHT og i Ry Andersens bøger. Her er kæden til baghjulet er blevet forsynet med en beskyttende læderkappe og der er endvidere monteret en slags kasse under forbrættet. Så det nye billede er sikkert taget da bilen var forholdsvis ny – og vi kender jo den nøjagtige dato, den 3. august 1902, da det er skrevet på billedet. Mon ikke den på dét tidspunkt stadig var i H.C. Frederiksens ejerskab.

Påskriften, som er gengivet ovenfor kan give anledning til lidt overvejel-

ser. "Fra den første Automobilskovtur i Danmark (en familie)..." – det er jo langt fra sikkert at chaufføren er en del af den familie, så måske er der ligefrem tale om kommerciel turistikørsel.

Ifølge Ry Andersen blev vognen senere solgt til en Løjtnant Fuglsang, som i 1903 brugte den, da han oprettede landets første bilrute mellem Nysted og Nykøbing F.

Og så skrider vi til dansk bilhistories bibel: 'Automobilets Historie og dets Mænd' fra 1938, nok det første værk nogensinde om bilens Danmarkshistorie. I det første af de tre store bind finder man på side 498 præcis det samme billede, som det nye, der er dukket op. Der er også et citat fra Nationaltidende 3/9-1903, hvor det kundgøres, at Løjtnant Fuglsang fra Fredericia har til hensigt at etablere en forbindelse mellem de to byer pr. automobil. Og bilen beskrives også, som "en aaben Charabanc med Plads til 12 Personer", som var forsynet med et sejldugstag med gardiner, til beskyttelse mod regn og sne.

Om bilen står der desuden, at den var udgaaet fra Fabrikken "Maurer Union" i Nürnberg, hvorfor den i dag-

lig tale blev kaldt Nürnbergvognen.

Efter indsættelsen i fast rutefart, som skete den 23. september 1903, indtraf adskillige uheld. Bilen var simpelthen ikke driftssikker nok og efter kort tid blev den udskiftet med en omnibus fra Dansk Automobilfabrik i København.

Lidt teknik

Bilen havde én cylinder, 100x120 og ca. 3,6 hk. Noget af det mere specielle ved den var gearret, som var trinløst. Iflg. Ry Andersen var der på svinghjulet en stor friktionsskive, og på en aksel bagved sad et læderbeklædt hjul, som kunne forskydes vinkelret på friktionsskiven ved hjælp af et håndtag, som dermed regulerede hastigheden. Med et andet håndtag kunne man koble ud, ved at føre hjulet væk fra friktionsskiven. Kraften overførtes ved kæde-træk til venstre baghjul.

Maurer-Union

Jeg fandt et par hjemmesider, der viser adskillige modeller og på tysk Wikipedia kan man læse, at der blev produceret omkring 300-400 biler om året i perioden 1900-1910. I programmet fandtes også egentli-

MAURER-UNION



Maurer-Union-Wagen, 52 % Steigung nehmend.

Nürnberg

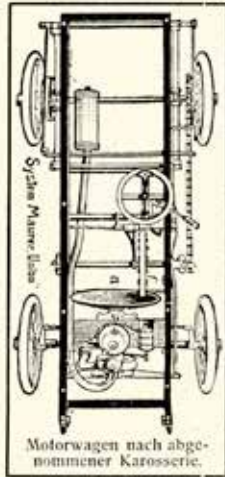
Einfache, zuverlässigste
Konstruktion

Leichteste Handhabung

Das Schwungrad *a* des Motors überträgt seine Kraft direkt auf das beliebig verschiebbare Friktionsrad *f*. Zuverlässigste, jede Geschwindigkeit ermöglichende Kraftübertragung — Höchster Nutzeffekt.

Für die Dauerhaftigkeit und Nichtversagen der Friktion leisten wir auf Verlangen **mehrjährige Garantie.**

Neue Modelle: Tonneau mit 8 HP Motor, 16 HP Zweizylinderwagen, 30 HP Vierzylinderwagen. Spezialität: Aerztewagen u. Lastwagen.



Motorwagen nach abgenommener Karosserie.

Nürnberger Motorfahrzeuge-Fabrik „Union“ G. m. b. H. Nürnberg

Neuer Katalog erscheint
1. September 1904.

ge lastbiler, vistnok de første i Tyskland. I 1923 forsøgte Ludvig Maurer sig igen med bilproduktion, med en lille to-cylindret to-taktsmodel. Men det blev ikke til mere.

Jeg fandt også annoncen fra 1904, og her kan man faktisk se konstruktionen, med den éncylindrede motor og friktionsgearet ("Maurer-System"), samt kædetrækket i venstre side på den lille tegning af chassiset.

Måske kommer der mere nyt

Ole Engel har lånt billedet fra skovturen til Sorgerfri Slot hos en gammel dame, og det skulle være hendes aner, der sidder som passagerer i vognen. Hvis muligheden opstår, vil vi prøve at få nærmere oplysninger, og så vender vi selvfølgelig tilbage. Billedet er under alle omstændigheder taget, inden vognen blev solgt til Løjtnant Fuglsang.

Egon Lintner tager prisen, for at kunne se, at bilen var en Maurer-Union, uden at kende til artiklerne i BhT og Ry Andersens bøger! Imponerende! Men også meget godt at kunne huske en artikel i BhT fra 1974!



Billedet fra Aalborg

Vi fik også mange svar på billedet fra evakueringsøvelsen ved Aalborg, der foregik i maj 1953 (og ikke i 1952, det var en fejl!).

Der var nogenlunde enighed om bilerne. Fra venstre: Ford V8 1941 (!), Morris Fourteen-Six Series III 1938/39, Ford V8 eller Mercury 1939, Opel Olympia 1939 (eller muligvis en Kadett) samt den halve bil til højre, som flere har gættet på nok er en Vauxhall fra lige før eller efter krigen.

Blandt bilerne i rækken er det den venstre, der tiltrækker sig opmærksomhed. For spørgsmål er jo, hvordan en Ford V8 fra 1941 er kommet her til landet. Almindelig import af amerikanske biler var i praksis umuligt i de første år efter krigen. Måske er der tale om én af de såkaldte gavebiler, hvor man "fik" en nyere brugt vogn af en rig onkel fra Amerika, og derved kom uden om de mange restriktioner. Det er der desværre ikke kommet svar på.

-jmn.



**Bustur fra Nærum til åbning af sæsonen 2017 på Egeskov.
Tirsdag d. 25. april
Pris Kr. 140,00 pr. prs.**

Tirsdag d. 25. april slår Egeskov museum, atter dørene op for Dansk Veteranbil Klub's medlemmer, også selv om vi er flyttet til nye lokaler.

Benyt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra den anden side af broen. Vi spiser Biksemad på Kværndrup Kro. Der er plads til 120 personer, så det bliver først til mølle princippet for andre.

Tilmelding senest d. 10. april

Bustilmelding og betaling:

Mette på kontoret, tlf. 4556 5610 eller kontor@veteranbilklub.dk

Konto Reg.nr. 5326 - 0245257

Kør selv tilmelding og betaling:

Anne Lise, tlf. 62632051 eller anneliserg@dlgmail.dk

Konto reg.nr. 0828 - 0002830884

Sjællands bussen kører præcis kl. 15.15 og vi regner med at være fremme ved Kværndrup Kro kl. 18.15. hvor vi går til bords.

Der er plads til 56 i bussen, så det er også her, først til mølle princippet, der gælder.

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	15.15	Nærum	Dansk Veteranbil Klub
2	16.15	Køge	Transportcenteret
3	16.45	Ringsted	Ringsted øst, afkørsel 35 – P-pladsen
4	17.15	Korsør	OK tanken, St. Bæltsvej – v/afkørsel 43

Bussen kører igen mod øst kl. 21.15



ODSHERREDSLØBET Køres St. Bededags Lørdag 13.maj 2017



PROGRAM. Kl. 9⁰⁰ - 10⁰⁰ Løbs deltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Nyvej 22 4573 Højby
Der serveres morgenkaffe fra kl. 9⁰⁰
Kl. 10⁰⁰ Løbet starter med præsentation af køretøjer. Der sendes af sted i nummer orden.
22. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca.110 km lang rute, som afslutter med frokost på Hotel Højbyso, Ellingbjergvej 1, 4573 Højby
DELTAGELSE.: Alle køretøjer over 35 år max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).
HUSK beskrivelse af køretøj gerne historie.

Betaling pr.køretøj incl. fører 300,00 kr ekstra person 200,00 kr. Børn under 12 år 100, 00 kr dækker dagens forplejning: morgencomplet, frokostbuffe, inc. 1 øl, eller 1 gls. vin. eller 1 vand kaffe / kage.

Tilmeldingsfrist. Max 100 køretøjer først til mølle.

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1B, 4573 Højby Mail. col@mail.dk tlf.59 30 25 71

Beløb sendes pr. Check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 0001017899
HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.

Man er ikke tilmeldt før beløb er modtaget. Alle modtager besked pr. brev.

Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen

Invitation

til

Køng Museums Familiemarked med veteranbilstævne og stumpemarked

Søndag den 21. maj kl. 9-16.30

Vi indbyder jer herved til det populære Familiemarked på Køng Museum.

Sidste år samledes omkring 200 veteranbiler og motorcykler i Museets hyggelige have, og det store stumpemarked var godt besøgt.

Vi håber at se mange af jer til en hyggelig dag hos os igen i år!

Der foregår mange forskellige aktiviteter dagen igennem. På markedspladsen arbejder og udstiller et stort antal kunsthåndværkere, og der er gratis adgang til museet med en spændende broderiudstilling og til rundvisninger med et historisk tilbageblik på Køng i 17-1800tallet. For børn er der gode muligheder - bl.a. med gamle lege, og der kan købes mad og drikke hele dagen.

Stumpemarkedet starter kl. 9, og kl. 10 åbner alle markedsboderne.

Alle veteranbiler skal være på plads senest kl. 12.30.

Vel mødt til en dejlig dag på Køng Museum den 21. maj - og det er gratis at deltage! Kontaktoplysninger:

Køng Museums Støtteforening

Hanne Tommerup

40 71 21 13 koengmuseum@gmail.com

www.koengmuseum.dk





12. VITUS BERING LØB 2017

Det er os hermed en glæde igen at kunne invitere jer til veteranbilløb i Horsens. Denne gang på en tur i det skønne område sydvest for Horsens.

Tidspunkt: Lørdag den 10. juni 2017, hvor vi mødes på Rådhusstorvet mellem kl. 9.00 og 09,30, ved Horsens Rådhus, hvor der bydes velkommen og serveres kaffe og brød. Første start kl. 10.30.

Program: Turen går gennem et smukt landskab i området mellem Horsens – Hedensted – Daugård og Vejle, med indlagte pauser og afslappende prøver på spændende steder. Der serveres frokost undervejs og løbet forventes afsluttet mellem kl. 16.00 og 17.00.

Efter løbet er der festaften på Scandic Hotel Bygholm Park, med spisning og præmieuddeling. Under spisningen er der levende musik og efter middagen er der mulighed for en dans. Musikken leveres af Martin Jønsson Duo. Der er dermed lagt op til en rigtig festlig aften med god musik og god stemning.

Deltagelse: Løbet er åbent for max. 75 køretøjer op til ca. årgang 1979 (kørsel med prøveplader efter loven)

Deltagerpris: Kr. 350,- pr. person, børn under 12 år kr. 170,-. Beløbet dækker morgenkaffe, frokost, eftermiddagskaffe og festmiddag incl. velkomstdrink, men eksklusive øvrige drikkevarer. Der udleveres endvidere en løbsplakat på 50 x 70 cm. til hvert deltagende køretøj.

Tilmelding: Udfyldt tilmelding og deltagergebyr skal være modtaget senest 1. Maj.

Oplysninger: Yderlige oplysninger og tilmelding kan foretages via hjemmesiden www.vitusberinglobet.dk. Har du ikke mail ring da på tlf. 40 32 36 38 og oplys navn og adresse.

Overnatning: Hotel Scandic Bygholm Park kan tilbyde værelser til specialpris, kr. 875,- (dobb. værelse), incl. stor morgenbuffet, ved henvisning til Vitus Bering Løbet, Tlf. 7625 4800.

Der findes også mange andre gode muligheder og Horsens Turistbureau står gerne til rådighed med oplysninger på tlf. 7560 2120.



VADEHAVSTRÆF

Tag turen til Rømø over den 9 km lange dæmning og kom til veterantræf d. 16. - 17.- og 18. juni 2017. Træffet er for alle bil- og mc-mærker fra før 1981.

Fredag er der ankomst på Rømø. Vi mødes ved Havneby Butikscener kl. 18.00.

Vi har reserveret borde på Holm's Restaurant. Her vil der blive serveret en stor buffet bestående af forskellige fiske- og kødretter samt dessertbord.

Prisen pr. person er 200,- kr. + drikkevarer. Efter spisningen vil vi køre en tur rundt på Rømø.

Lørdag kl. 10 mødes vi ved Lakolk Butikscener, hvor alle er velkommen.

Derefter dækspark, socialt samvær, butik- og cafe besøg eller en tur på "gåben" til Danmarks bredeste badestrand.

Kl. 13.00 samles vi ved bilerne for at køre til Danmark's ældste by.

Opholdet i byen vil vare til ca. kl. 16.00. Herefter kører vi tilbage til Rømø.

Søndag mødes vi igen ved Lakolk Butikscener kl. 9.30. Herefter kører vi til fastlandet.

Turen går gennem Nationalpark Vadehav med stop undervejs.

Vi besøger bl. a. Højer Mølle og sluse. Vi kører videre til Rudbøl og Schackenborg.

Vi har reserveret et antal værelser på Hotel Lakolk.

Prisen for 2 overnatninger i dobbeltværelse med morgenmad er 995,- kr.

Booking sker til: mail@hotel-lakolk.dk under mærket "Vadehavstræf" tlf. 74755145

For deltagelse fredag aften til buffeten bedes indbetalt 200,- pr. person
på **kontonr. 9824-4170008591**

Deltagelse er først til mølleprincip. Maks. antal deltagere er 45.

Sidste frist for tilmelding d.11. juni.

Husk pas.

Ret til ændringer forbeholdes.

Tilmelding og info til Bent Jessen tlf. 51892758 eller mail: englaender@outlook.dk



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



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

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

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

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

SHOPUSA
YOU SHOP WE SHIP

KONTAKT OS PÅ:
info@shopusa.com
 +45 70 34 50 36

Køb det du søger i USA med ShopUSA
 Snak med os så hjælper vi dig
 Vi kan håndtere indkøbet og fragten
 Hjem til dig i Danmark.

YOU SHOP IN USA
WE SHIP TO DENMARK

OPRET PROFIL

Du får din egen postadresse i USA. Som du angiver som din shipping adress.

SHOP I USA

I alle de amerikanske netbutikker med den ShopUSA-adresse som din shipping address.

OPRET FORSENDELSE

Opret din forsendelse på alle dine indkøb. Og de sendes sikkert hjem til dig.

LEVERING

Dine forsendelse kan leveres hjem til dig i Danmark på 5-7 dage med fly.

Shop med sikkerhed

"Det er søgt 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 Krommer

Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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



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

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

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

Priseksempler (2017):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 500 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 846 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 500 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.057 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 500t kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 2.937 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	DVD film	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo med navn kr. 400,00 kr. 350,00	 Kr. 200,00	 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



Biler sælges



Buick Skylark 1964, hvid med rød kabine. Bilen har været i familien fra ny. Står i original og fejlfri stand. Bilen kan fremvises efter aftale. Pris: 139.000 kr.

Alexander Camre, tlf: 28588858
e-mail: alexandercamre@gmail.com



Volvo PV 544 B18 1962. Lys beige med lysegrå kabine. Bilen har været i familien fra ny. Med 1 ejer og står som da den forlod Volvo-fabrikken. Bilen kan fremvises efter aftale. Pris: 125.000 kr.

Alexander Camre, tlf: 28588858
e-mail: alexandercamre@gmail.com

Diverse

Bomberjakke, US Air Force, Original Design WW2, mørkebrun rulam, str. 56 (L), som ny kun brugt få gange, pris kr. 1.500.

Henrik Benz, tlf.: 40464444
e-mail: benz@youmail.dk



Ford A Pickup 1928 med EBA trailer. Pæn og i orden. Kører som den skal. Der er stativ/presenning til forvogn og presenning til trailer. Synet og godkendt uden bemærkninger 12/12-16. Flere billeder kan mailles. Prisinde kr.168.000.

Poul Hedegaard, tlf. 22521483
e-mail: post@poul-hedegaard.dk
www.poul-hedegaard.dk

Dele til biler sælges

Ny sort kaleche til **MG TD/TF** sælges pga. anden farvevalg - kr. 1.300.
Louis Nielsen, tlf. 61837306
e-mail: Inholmelin@gmail.com

Til **Chevrolet 1926-33** sælges: kølerfigurer-forlygter-baglygter-torpedolygter-horn (motor el.trumpet)-hjul-kapsler-bagagebærer(1932).
Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads.

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
Mail: kontor@veteranbilklub.dk
Husk! Sidste frist den 10. i måneden!

Velkommen til nye medlemmer:

Peter Hansen Lassen	Irisvej 6	6100 Haderslev	7452 0330	Ford 20 M XL	1970
Stig Helmer Jensen	Krægestræde 11	4760 Vordingborg		De Soto	1938
Peter Mikkelsen	Odinshøjvej 88	3140 Ålsgårde		Jaguar E-Type 3,8 ltr.	1961
Nils Skeby	Capellavej 29	5500 Middelfart		Ford Tunderbird	1962
Jørgen Troelsfeldt	Halten Strasse 25C	SCHWEIZ			
Espen G.B. Stausgaard	Skeltoftevej 92	2800 Kgs. Lyngby	4593 7474	Triumph TR 6	1973
Kristian René Hansen	Lucernevej 5	8700 Horsens		VW 1303/133	1973
Poul Ejner Pedersen	Enighedsvej 7	2620 Albertslund	4362 2715	Morris Minor 1000	1962



Foto: Bo Blichfeldt Henriksen

● Bagklappen ●

Opel Olympia P2 pick-up

Et sjældent syn af en dansk samlet erhvervsbil bagfra. Selvom det egentlig er en sydafrikansk opfindelse, er denne Opel P2 pickup bygget af GM i København. Med sydafrikansk menes der, at denne model kun opstod fordi et firma i Sydafrika sidst i 1950'erne skulle bruge 1000 pickups. Disse blev i første omgang produceret af GM på deres sydafrikanske fabrik i form af Opel P1 pickup. Siden skulle samme firma bruge yderligere 1000 køretøjer af samme format og disse blev produceret i form af Opel P2 i 1960.

Historien om denne pickup kommer GM i København for øre, og da man på den sydafrikanske fabrik stadig havde værktøjerne til de specielle pickup dele, beslutter man sig for at indkøbe dele til produktion af denne P2 Pickup i København. Der blev indkøbt dele til at producere 1500 biler – om man nogensinde nåede dette antal er ret usikkert – ingen ved det tilsyneladende, men jeg har selv set et karrosserinum-mer 576, så mindre er der ikke lavet. Opel P2 pickup blev lavet i 1961-62 og om det var en succes kan diskuteres – den sidste pickup blev efter sigende først solgt i 1965. Modellen blev kun solgt i Danmark og Norge.

Den danske udgave er selvfølgelig venstrestyret, hvor den sydafrikanske er højre dit-to. Ellers er der ikke mange forskelle, ud over at nummerpladelygten blev tilføjet en "hængslet" plade, hvorpå man også monterede nummerpladen, da danske regler siger at pladen også skal kunne ses når klappen er nede. Som erhvervsbil gik modellen under navnet "Olympia", hvor personbilerne blev til Rekord.

Min egen udgave er renoveret fra A til Z – bilen lignede noget der var trukket op fra bunden af en grusgrav, og spørger folk om den var meget rusten, svarer jeg gerne at selv askebægeret var gennemtæret. Men bilen står nu, som den dag den blev stillet i forhandlerens udstillingsvindue. Farven og manglen på pyntelister er ganske original og bilen er udstyret med diagonaldæk uden hvide dæksider – det var ekstraudstyr.

Med Venlig Hilsen

Helge Olsen

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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