

Nr. 490 April 2017 · 61. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 490 April 2017

Forside:

Torben Hansens
Morris 1000 Super, 1964.
Foto:
Jens MN.

Indhold:

Sekretariatet holder påskeferie	3
Skaft Rasmussens gravsted	3
Aktivitetskalender	4-5
Velkommen til nye medlemmer	5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-9
Mødested Klippinge 20 år	10
Rolls-Royce i Nærum	11
Facebook: Veteran og klassiske biler	11
Nyt fra biblioteket	12
Enevold Vestergaard 100 år	13
Nyt fra MhS	14
Efterlysning: Chrysler 1932	17
Gaslys og hverdagens helte	17
Singer Junior 1931	18
Små lakreparationer	20
BMC - af Jens Ørvad	22
DOMI-van	35
Morris Minor 1000 Super, 1964	36
Sabotage på Nimbus	40
Fra arkivet – spørgsmål og svar	42
Invitationer	46
Køb & Salg	51
Bagklappen – et vrag i brombærkrattet	52

VT 491 udkommer omkring 5. maj.
Deadline til dette blad: 10. april.

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



Skaft Rasmussen

I filmen om Skaft Rasmussen ses i slutningen et klip fra hans gravsted, som findes på Pedersborg Kirkegård ved Sorø.

Det har undret John Christiansen (og flere andre), for Skaft Rasmussen var født i Nakskov og boede i sine sidste år på Bellahøj ved København, så det ville jo have været nærliggende at han var begravet i Næstved eller København. John Christiansen har derfor henvendt sig til Menighedsrådet ved Pedersborg Sogn, som har svaret med en forklaring på tilknytningen til Sorø.

Skaft Rasmussen var i 1948 sammen med sin tyske kone Therese vendt tilbage fra Tyskland. Da Skaft Rasmussen døde i 1964 blev hans urne sat ned i et gravsted ved Pedersborg Kirke, hvor hans søstes mand var præst. Efter Skaft Rasmussens død vendte Therese nogle år tilbage til Tyskland, men senere blev også hendes urne nedsat på Pedersborg Kirkegård.

Rettelse

I svarene til arkivbillederne i VT 488 (side 49) skrev jeg om billedet fra Vejle, at der kørte biler i Søndergade. Det var en hurtig tanketorsk, for gaden hedder Torvegade – det er jo også gaden hvor Sirius-observatoriet ligger i nummer 8. Tak til John Christiansen, som gjorde opmærksom på det.

jmn



Møder, løb og arrangementer

April

Lørdag 22. Aars Stumpemarked. Messecenter Vesthimmerland, Messevej 1, 9600 Aars.

Tirsdag 25. Bustur fra Nærum til Egeskov. Åbning af sæsonen 2017. Se invitation i VT 488.

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

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

Lørdag 29. Forårsparade – optakt til ny sæson. arrangerer for DVK: Erik From og Kjeld Holm-Nielsen. Se invitation i VT 489.

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

Maj

Lørdag 6. Esbjerg Veteranløb 2017. Dronning Louise, Torvet, 6700 Esbjerg.
Info: Jørgen Lind, tlf: 20166614. Invitation her i bladet – se også www.veteranbilklub.dk.

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

Søndag 7. Forårsmønstring på Kastellet. Kl. 13-16. Se invitationen her i bladet.

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

Søndag 14. Veteranbilparade til Bakken. Tilmelding: kontor@veteranbilklub.dk – Invitation i VT 489.

Fredag 19. - søndag 21. Classic Race Aarhus 2017. Vi søger veteranbiler til parade- og brudekørsel. Tilmelding: Cira Aalund og Ib Rasmussen, tlf: 20263220, e-mail: rasmussen@sport.dk. Invitation i VT 489.

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 i VT 488.

Torsdag 25. Forårstræf i Nr. Broby. Info: Annelise Gustafsson og team, tlf: 22811954, e-mail: annelise@dlmail.dk. Invitation i VT 489.

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

Søndag 28. Forårsløb. Svostrup Kro, Svostrupvej 58, 8600 Silkeborg. Invitation i VT 489.

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

Søndag 28: Bagagerumsmarked. I forb. m. Charlottenlund Classic Motor Meeting. Invitation i VT 489.

Juni

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

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 Øhlert, tlf. 40257965.

Lørdag 10. Vitus Beringløbet 2017. Rådhusortet, 8700 Horsens. Invitation i VT 488. Tilmelding: Se under kalender på DVKs hjemmeside: www.veteranbilklub.dk.
Info: Knud Kærslund, tlf. 40323638, e-mail: knud.kaerslund@pc.dk

Lørdag 10. Østerskovgaard-løbet. Østerskovej 20, 8670 Låsby. Poul Grønkjær, tlf: 30948882, e-mail: poulgroenkjaer@gmail.com. Invitation i VT 489.

Fredag 16. til søndag 18. Vadehavs Træf på Rømmø. Mødested: Holms Røgeri og Restaurant, Nordre Havnevej 1, 6792 Rømmø. Invitation i VT 488.

Søndag 18: Hedetræf, Autogalleriet Herning. Ivan R. Jensen, tlf: 61664505, mail: ivjensen@privat.dk.

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.

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

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

August

Lørdag 5. Oldtimer turen. I forbindelse med Odder Byfest i dagene 4. og 5. august. Yderligere info følger på <http://veteranlauget.balshave.dk>



Møder, løb og arrangementer

Lørdag 12. Munkebjergløbet 2017. Hans Geschwendtner, tlf: 40411921, e-mail: hans@geschwendtner.dk

Søndag 13. Munkebjerg Hill-Climb 2017. Hans Geschwendtner, tlf: 40411921, e-mail: hans@geschwendtner.dk

Lørdag 19. Kongernes Nordsjælland. Veterandele, Tinghusevej 23, 3230 Græsted. Invitation i VT 489.

Lørdag 26. Hestekræfter i Horsens 2017. Hans Geschwendtner, tlf: 40411921, e-mail: hans@geschwendtner.dk

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

September

Lørdag 2. Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8863 Gjern. tlf: 86875050, e-mail: info@jyskautomobilmuseum.dk. www.jyskautomobilmuseum.dk

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

UDLAND:

Juni

Søndag 18. Sofiero Classic - Helsingborg. www.sofieroclassic.se

August

Torsdag 3. - søndag 6. Styrkeprøven 2017. Olle Bergqvist, tlf: +46 707904288, mail: olles.rv6@telia.com. Invitation: Se DVKs hjemmeside eller www.styrkeprovet.se.

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 samtlige arrangementer.

Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2017

Hver ugedag

Sted	Dag	Kl.	Info
Hølken Strand - Odder	Onsdage	Kl. 16.00 - fra 19/4	Odder Strand Camping, Toldvejen 50, 8300 Odder. Per T. Hansen tlf: 21437383
Ny Ry Veterantræf	Torsdage	Kl. 17.00-23.00	Ny Ry, Siimtoften, 8680 Ry.
Egeristræf - Vestjylland	Tirsdage ulige uger		www.veteranvest.dk - Facebook: Egeristræf Kristian Nørgård, tlf: 27810131.
Kalvø Badehotel	Tirsdage	Kl. 18.00	Kalvøvej 12, 6230 Rødebro. Info: Ruth Andersen og Erik From, 29669847.
AMFI Træf	Onsdage lige uger		www.amfivestsjaelland.dk
Lundeborgtræf	Onsdage ulige uger	Kl. 18.00	Info: Jan Klarskov, tlf: 29876621.

Hver måned

Sted	Dag	Kl.	Info
Havnetræf i Kerteminde - Fyn	Sidste onsdag	Kl. 18.30	Nordre Havnekaj, Kerteminde. Info: Arne Sørensen, tlf: 65322249.
Storstrøms aftenture	2. tirsdag	Kl. 18.00	Vordingborg Nordhavn. Invitation her i bladet.
Aftentur i det fynske	3. onsdag	Kl. 17.30 - fra 17/5	Carl Niensens barndomshjem, Odensevej 2A, Nr. Søby, 5792 Årslev. Invitation her i bladet.

Velkommen til nye medlemmer:

Navn	Adresse	Postnr	Model	År
Lars Thye	Drogdensvej 43	2791 Dragør		
Jan Normann Larsen	Ågade 12	7323 Give	Ford Thunderbird	1959
Preben Vestergaard	Violvænget 6	5856 Ryslinge	FIAT 127	1978
Niels Beck Jensen	Hvilebækvænge 64	3520 Farum		
Torben Bo Hansen	Andantevej 3	2730 Herlev	Buick	1940
Jacob Krarup Rosendal	Taffelbays Alle 16	2900 Hellerup		
Michael Thomsen	Urbakken 12	9460 Brovst	MB 450 SL	1978
Morten Guhle Larsen	Lipkesgade 3, st. th	2100 København Ø		
Erik Holt Dinsen	Helsingørsvej 80	3480 Fredensborg	Jaguar Mark I	1959
Lasse Augustesen	Eskebjergvej 12	4591 Føllenslev		
Peter Michael Malik	Østervangen 13	8305 Samsø		
Finn H. Jensen	Postboks 07	2830 Virum		

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.

April d. 6. "Norden rundt i veteranbil" v/Niels Jonassen.

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.

April d. 5. Værkstedsaftener.

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

April d. 19. Værkstedsaftener. Svejsekursus.

April d. 26. Værkstedsaftener.

Maj d. 3. Værkstedsaftener.

Maj d. 10. Klubmøde. Bagagerums-

marked på P-pladsen.

Maj d. 17. Værkstedsaftener.

Maj d. 24. Værkstedsaftener.

Maj d. 31. Værkstedsaftener.

Juni d. 7. Værkstedsaftener.

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

Juni d. 21. Værkstedsaftener.

Juni d. 28. Værkstedsaftener.

lb 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.

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



Vestsjælland Løve

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

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, et garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.

dk eller på veteranbilklub.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve. Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

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

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

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

Nordvestsjælland Holbæk

NYT

Foreløbig d. 3. onsdag i måneden kl. 19.00. Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.

April d. 19. Klubmøde hvor vi lærer hinanden bedre at kende, og planlægger hvad der skal ske hen over sommeren. Alle er velkomne.

Matthies Nissen, tlf. 40165486
e-mail: moganissen@youmail.dk
Hans Henrik Hausted, tlf. 29663154
e-mail: hans.h.hausted@gmail.com
Ole Juel, tlf. 26837152
e-mail: ole.dkw@privat.dk



Østsjælland Klippinge

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

April d. 25. Vi forsøger at få Thom Bang til at fortælle om alt det som han, lige nu oplever her i midten af marts måned, der sker jo altid en masse i USA.

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.

April d. 19. Så er det sommertid, og vi kører til klubmøde i den gamle bil.

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.

April d. 25. Klubmødet afholdes med Museumsbesøg på Egeskov. Egeskov museum slår atter dørene op for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer inden den officielle sæson-åbning. Benyt chancen for at se det flotte museum og mød medlemmerne fra øst og vest. Museet er åbent fra kl. 18.30. Igen i år kan der bestilles "Biksemad" på Kværndrup Kro kl. 18.00. til 140,- kr. inkl. en øl/vand eller et glas vin, men da der er begrænset pladser, vil tilmelding være efter først til mølle princippet. Tilmelding og betaling senest d. 20. april, til Anne Lise 22811954 anneliser@dlgmail.dk. Eller til mødeafterne. Ved overførsel til konto 0828 0002830884 (husk navn).

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.

April d. 6. OBS! Vær opmærksom på, at datoen er rykket en uge frem på grund af påsken. En aften, hvor vi selv udfylder rammerne.

April d. 29. Forårsparade kl. 11 - 16 ved klubhuset. Der betales 20 kr. til dækning af kaffe og lidt til ganen.

Maj d. 11. Besøg på Svalegårdens museum i Gram, Hornsgårdsvej 4, 6510 Gram kl. 19.00. Madpakken kan indtages på stedet. Man kan køre direkte eller møde ved klubhuset kl. 17. 45. Der køres i fællesskab og madpakken indtages undervejs. Pris 60 kr. som dækker entre og kaffe efter besøget. Tilmelding til Martin eller Frits inden 1. maj.

Juni. Lørdag d. 3. Æ'genbrug i Rødekro fra kl. 11 - 17.

Juni. Søndag den 4. - 5. Er der nogle, der vil med til Græsted Veterantræf? Kontakt Frits på tlf. 22642909 for nærmere, inden 15. maj.

Juni d. 8. Vi får besøg af en bilsynsmand, som også kører klassisk race.

Juni. Søndag d. 11. Vi skal ud at køre med "de gamle" i de gamle - vi begynder med kaffen kl. 14.30 på Riseparkens Plejehjem. Vi håber på 8 - 10 biler - kom nu - en dag vil vi også være glade for sådan en tur! Tilmelding inden 1. maj på tlf. 2264 2909, så vi kender antallet af køretøjer.

Juli. Fredag d. 28. til søndag den 30. juli: Rundt om Sønderjylland.

Du kan læse mere på DVK Aabenraa
www.dvk-aabenraa.dk

Med venlig hilsen

Martin Søndergaard, tlf. 21487262
e-mail: martin261260@gmail.com

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

Sydvestjylland
Skjoldbjerg

Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

April d. 27. Klubmøde.

Maj d. 1. Mandag. Nu starter vi op med træf igen. Det er hver mandag frem til d. 28. august.

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

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk

Vestjylland
Ulfborg

3. torsdag i måneden kl. 19.00. Industriarealet 10, 6990 Ulfborg.

April d. 20. Klubmøde. I må meget gerne tilmelde jer til en af os, så vi ved hvor mange der ca. kommer.

Carsten Andersen, tlf. 61469740
Sussi Andersen, tlf. 2326 0562
c.s.andersen@post.tele.dk

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



Sydjylland
Lillebaelt

**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.

April d. 4. Havnetræf i mødelokalerne.

April d. 12. NB onsdag. Foredrag.

April d. 18. Havnetræf i mødelokalerne.

April d. 25. Havnetræf i mødelokalerne.

Maj d. 1. Mønstring på Gammelhavn kl. 13.00.

Maj d. 9. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Maj d. 11. Foredrag.

Maj d. 16. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Maj d. 18. Knallerttur, se hjemmesiden.

Maj d. 23. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Maj d. 30. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Juni d. 6. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Juni d. 8. Foredrag.

Juni d. 13. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

Juni d. 15. Knallerttur. Se hjemmesiden.

Juni d. 20. Havnetræf Gammelhavn kl. 18.00.

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.**

April d. 11. Besøg v. traktorsamling mv. Vi starter ved Uldum Mølle kl. 19.00 (i de gamle biler) og kører en lille tur i området, og målet er ved Jens Jørgen Therkelsen, Klaks Møllevej 36, Korning, 8700 Horsens. Jens Jørgen har en fin samling af traktorer og andet mekanik, og efter rundvisningen vil vi få serveret kaffe og boller fra Møllen.

Maj d. 9. Maj d. 9. Besøg hos Iversens Cylinderservice. Vi mødes på adressen Finlandsvej 6, 8700 Horsens og meget gerne i de gamle køretøjer. Vi skal se motorrenovering, og høre om hvordan man kan få liv i en gammel slidt motor – også de mere sjældne. Der serveres en lille forfriskning i løbet af aftenen.

Juni d. 13. Klubmøde

August 5. til 6. Dansk Austinklub holder sommertræf i Holbæk området. Mulighed for indkvartering på Hørby Fægekro. Yderligere oplysninger fås hos Poul-Erik Jakobsen.

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

Jens Heldgaard, 30562299,
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 71788095,
jakobsen@skjerna.dk

Sydvestjylland Vesterhede

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

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

Ove H. Iversen tlf. 23950721,
ove.iversen@bbsyd.dk



Midtjylland
Herning

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

April d. 3. Start kl. 18.15 fra Autogalleriet. Vi besøger en af Ikasts større tekstilvirksomheder, Foamtex, Mads Clausensvej 1, 7441 Bording. En virksomhed hvis forretningsområde er bagsidebelægning, farvning, topskæring og imprægnering af gulvtæpper. Pris kr. 25,- Tilmelding til Villy Vejnøe, senest d. 30. marts.

Maj d. 1. klubmøde i autogalleriet.

Juni mandag d. 12. besøger vi Brunkulsmuset i Søby. Afgang fra Autogalleriet kl. 18.15, Pris kr. 100,- tilmelding til Villy Vejnøe.

Villy Vejnøe, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Østjylland
Ristrup

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

April d. 4. Når kalenderen siger april og vore biler er kommet i forårshumør, kører vi "en tur ud i det blå" til et sted hvor vi kan nyde vores medbragte kaffe. Mødestedslederen sørger for kaffe og brød.

Maj d. 2. OBS! Bemærk Kl. 18.30. Forårskøretur. Niels Kjær har lavet en rute til en "hemmelig" beværtning og vi får en kop kaffe med brød. Kaffe og brød er for egen regning. Tilmelding til mødestedsleder senest 23. april 2017.

Mødestedet tilbyder at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til: info@dvk-ristrup.dk. Det giver os bl.a. mulighed for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 86923943
www.dvk-ristrup.dk



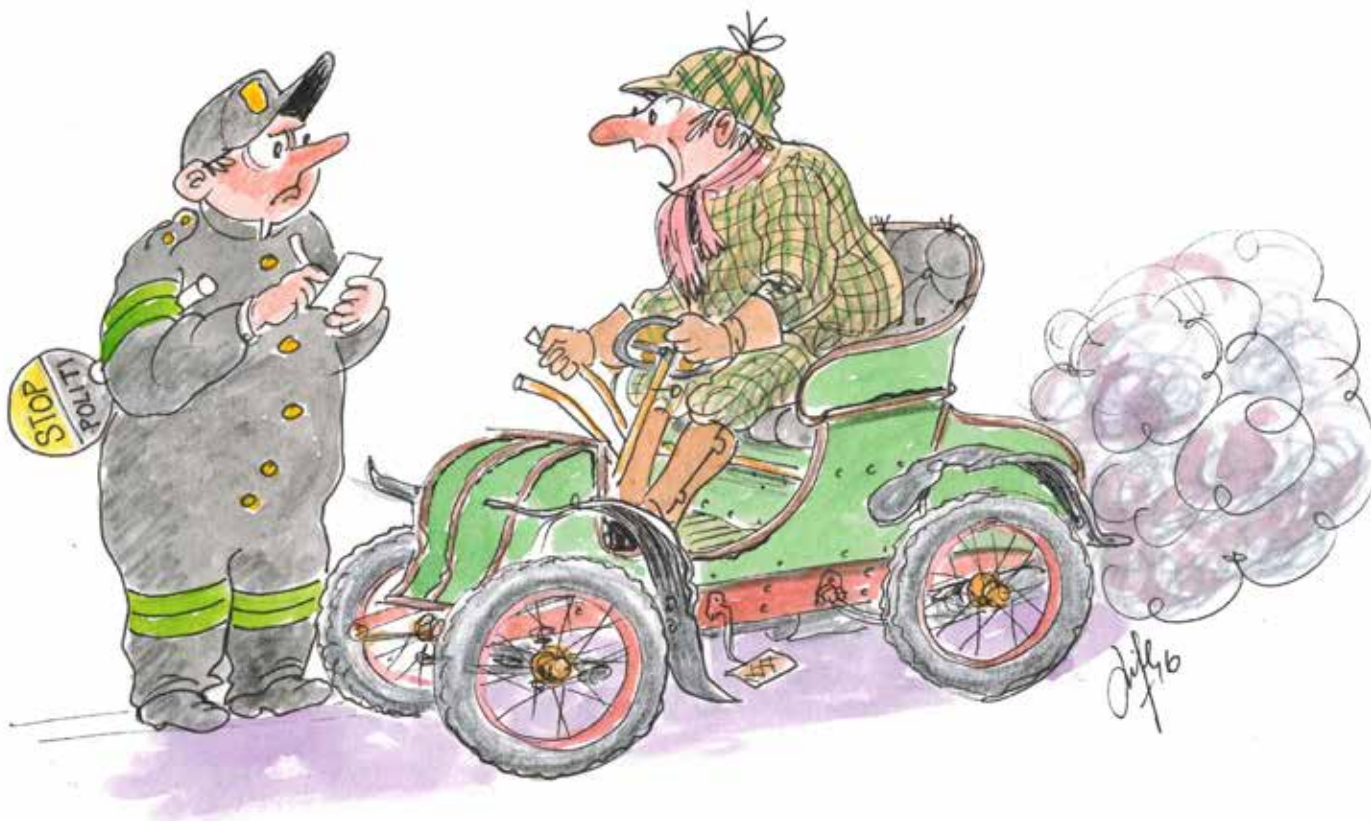
Nordjylland
Stenum

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

April d. 18. Vi besøger vores medlem Preben Nygaard, Degnevænget 18, Bjergby, 9800 Hjørring, mødetid klokken 19.00

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



- Kørekort? Gu' har jeg ej kørekort! Det fandtes ikke, da denne vogn var ny!



Klippinge 20 år

Sidste tirsdag i februar måned mødte en masse glade gæster op hjemme hos Kai Wredstrøm, for at fejre mødestedets 20 års jubilæum. Kai havde ønsket, at alle skulle have kaffe og lagkage og derefter røde pølser – og sådan blev det.

Der var en god snak i alle stuer og Kai har lovet mig at blive ved mange år endnu, selvom han er fyldt 88 år. Det er vi mange der er glade for!

Tillykke med jubilæet Kai, og tak for mange gode år.

Dorte Stadil



Helt til venstre ses en glad jubilær i gang med at skære lagkagen.

Klippinge

R-R i Nærum

På sidste klubmøde indledte Niels Jonassen med sin gennemgang af "De glemte bilers ABC". Vi var denne gang nået til R. (Uden skelen till alfabetets rækkefølge -red.)

Aftenens tema var Rolls-Royce fra Crewe, som RR-entusiasterne Jens Kjærulff og Ole Wulff talte levende om. En del var kommet til mødet i deres Rolls Royce, så dem kunne vi alle nyde på p-pladsen inden det blev mørkt.

Dorte Stadil



Jens Kjærulff og Ole Wulff.



Niels Jonassen.

Facebook: Veteran og klassiske biler

Inger Krog Nielsen og Henriette Weis Klausen har en spændende og velbesøgt Facebookside, hvor de bl.a. laver interviews med forskellige personer – alle bilentusiaster, og gør eller har gjort meget for vores fælles hobby.

Søndag den 12. marts var de på besøg i Nærum, hvor Ole Sommer fortalte om sit virke og tilblivelsen af Oscar, Jens Møller Nicolaisen indviede dem i Citroen samlingen, og et besøg i biblioteket blev det også til.

På nettet ligger der allerede et dejligt indslag med vores nye mødestedsledere i Ulborg, Sussi og Carsten Andersen, som viser deres flotte VW-museum frem.

Dorte Stadil



Henriette filmer og Inger interviewer Ole Sommer sammen med Oscar.



Jens Møller Nicolaisen og Ole Sommer hyggesnakker efter optagelserne.



Inger Krog Nielsen og Henriette Weis Klausen står bag Veteran og klassiske biler.



Nyt fra biblioteket

Gennem mange år har Eilif Erreboe Larsen i Hillerød drevet bilforretning med mærker som Honda, Fiat, Alfa og Lancia. Forretningen er nu lukket og erstattet af Det Italienske bilhus. Det er blevet til mange workshop manualer til et utal af forskellige bilmodeller, der er blevet samlet over en lang årrække.

Med Willibald Farbmachers mellemkomst er hele samlingen doneret og afleveret til DVKs bibliotek. I morgen tirsdag, inden arbejdsholdet går hjem, ved jeg alle kasser er tømt og vi har fundet ud af om der er noget vi har i forvejen.

Stor tak til Eilif og Willibald for at tænke på DVK.



Emblemerne er tilsyneladende alle fra tresserne. Læderstykket har vi sammen med meget andet, som er doneret fra et dødsbo, fået fra Kræftens Bekæmpelse.

Et ønske

Det er ikke altid kun bøger og blade vi modtager på biblioteket, forleden lå dette fine læderstykke med påmonterede Vespa-emblemer, til montering på frontskjoldet på en Vespa Scooter, i en af kasserne. Det bør hænges op, gerne med lygte, styr og spejle, så det kan komme til sin ret, og pryde en væg.

Derfor – skulle der være en af jer, der har en halv Vespa (eller mindre) og ikke skal bruge den, vil vi meget gerne overtage den, uanset stand! Tak!

Dorte Stadil



100 år

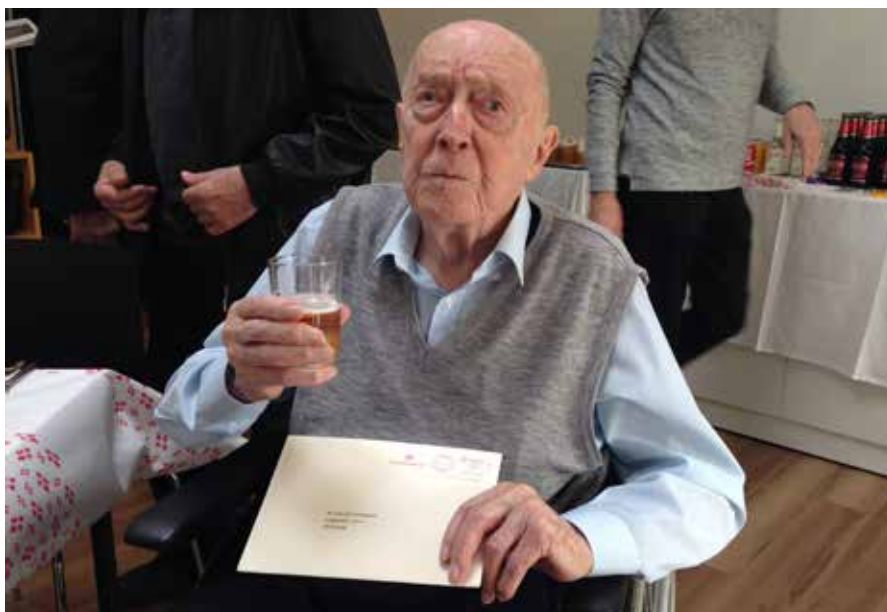
Enevold Vestergaard

Det er ikke hver dag man kommer til et kært medlems 100 års fødselsdag, men det skete i dag fredag d. 17 marts. Enevold Vestergaard fra Varde, DVK medlem nr. 1457, fylder 100 år og har inviteret familie og venner til at komme forbi mellem 11 & 14.

En af de første gange jeg mødte Enevold, var til Danmarksløbet i 2004, hvor han havde lokket sin gode ven Børge Borre til at være chauffør i sin MG TD. De var et festligt par som man altid kunne høre hvor var. Men MG'en var ikke den sidste bil Enevold fik købt, en 1960 Austin-Healey blev anskaffet nogle år senere, og kørt flittigt indtil for 5 år siden, hvor det var tid til at aflevere kørekortet. Heldigvis havde Enevold ikke længere til arbejde end at han kunne gå, så han kunne passe sin grosservirksomhed, i gummibranchen, fra kl. 9 til 17. Ja, i læste rigtigt, pensionisttilværelsen var ikke noget han dyrkede.

Rigtig hjertelig tillykke med den meget runde dag!

Dorte Stadil



Enevold fik brev med lykønsning fra fra Dronning Margrethe – han havde ellers håbet at hun ville sætte hans pension op...





Nyt fra MhS

Lempelser i synsvejledningen

Ved årsskiftet udsendte Færdselsstyrelsen en opdatering til det dokument, som synshallerne arbejder med, når de skal se på hvilke krav, der er til køretøjerne i deres synshal. Dokumentet kaldes 'Vejledning til syn af køretøjer'.

Med i ændringerne til vejledningen er en del der berører de historiske køretøjer, de væsentligste vil vi fortælle om her i denne artikel. Generelt ser man, at de fleste ændringer er af positiv karakter, dog er der også enkelte steder, hvor vi rammes med nye krav til køretøjerne. Lad os tage de negative ændringer med det samme, det handler om nye krav til stelnumre og om todsyn i forbindelse med import.

Krav til stelnumre

Før i tiden var der ikke noget krav til ihugget stelnummer, men det er der kommet nu. Fremover skal alle køretøjer, der importeres, have stelnummer. Det gælder importerede veterankøretøjer, også selv om de er ældre end 1956. For køretøj uden stelnummer, som skal registreres her i landet for første gang, skal synsvirksomheden lade et stel-

nummer indpræge. Dette nummer skal være tildelt af synsvirksomheden, efter grundig ID kontrol, efter principperne i det afsnit der hedder pkt. 5 afsnit C; *Et stelnummer skal opbygges som: SV efterfulgt af synsvirksomhedens CVRnummer, årstal (to cifre), efterfulgt af et løbenummer (tre cifre).* Stelnummeret kan på køretøjer ældre end 01.07.1956 være anbragt på en plade, der er nittet eller skruet på køretøjet.

Tolsyn skal genfremstilles samme sted

En ændring til vejledningens afsnit 19 om særlige undersøgelser fortæller, at i fremtiden skal et todsyn altid afsluttes hos den samme synsvirksomhed, som har påbegyndt synet. Først ved afslutningen tages eventuelt endelig stilling til køretøjets stand og udstyr. Et omsyn kan således ikke ske ved en omsynsvirksomhed, men skal foretages samme sted som todsynet.

Der er dog også en række ændringer, som kan anses som en forbedring af de eksisterende vilkår. Det omhandler godkendelse af køretøjet til at trække eksempelvis en campingvogn, og nye krav til godkendelse af anhængertræk. Færdsel-

styrelsen har endvidere oprettet en dokumentportal, hvor alle fremtidige dokumenter som udenlandske registreringsattester, billeder af køretøjet, stelnummeroplysninger og så videre skal uploades til at man har adgang til det i fremtiden.

Historisk køretøj med træk til campingvogn

Det har de senere år været sådan, at en campingvogns totalvægt højst måtte være 50 % af bilens egenvægt. Eksempelvis måtte en stor amerikanerbil på 1800 kg højst trække en campingvogn på 900 kg. Det er ændret nu, så når køretøjet er ældre end 35 år, kan der sættes en grænse på 90 % i stedet.

Det er i vejledningens afsnit 3.01.200 om godkendelse af 'Vogntog', der står at *for over 35 år gamle personbiler og varebiler 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. I dette tilfælde skal der ikke foreligge oplysning om vogntogsvægt.*

Det kan man koble med vejledningens afsnit 9.05 om 'Tilkoblingsanordninger', for et solidt træktøj skal der jo til, hvis man vil ud i sommerlandet med huset på slæb. I det afsnit der hedder at *for over 35 år gamle personbiler kan tilkoblingsanordningen monteres efter tilkoblingsfabrikantens anvisninger, såfremt der ikke foreligger oplysning om monteringen fra bilfabrikanten.* Der skal man være opmærksom på det, der beskrives som 'Tilkoblingsfabrikanten'. Det vil sige den lokale smed, eller hvem det nu er der har konstrueret et træktøj til veteranbilen, så er det ham der bærer ansvaret, ikke Westfalia, BOSAL eller hvem der nu har fremstillet kugleanordningen.

Færdselsstyrelsen dokumentportal

Hvis registreringsgrundlaget er en udenlandsk registreringsattest, skal den nu scannes og uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal. Det betyder også at attester, der

udstedes i forbindelse med syn, nu også uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis disse bliver væk.

Ombyggede køretøjer

Et helt nyt afsnit, afsnit 18, samler nu de mange tidligere krav til ombyggede køretøjer. Kravene er gennem en meget lang høringsproces, hvor også Motorhistorisk Samråd har givet deres besyv med, revideret og samlet sammen. Styrelsens tekst i vejledningen siger, at der i forbindelse med sammenskrivningen er indført en række lempelser og nogle få skærper. Skærperne skulle kun være vedrørende støj, hvor synsvirkomheden tidligere kunne "skønne", men hvor der nu skal foreligge dokumentation, f. eks. ved brug af åbne luftfiltre der ikke er registreret som konstruktive ændringer.

Efter hvad Motorhistorisk Samråd erfarer, så er der i branchen forskellige områder i det sammenskrevne regelsæt, som ikke er blevet helt som forventet. Andre organisationer arbejder derfor på kommentarer til den del af regelsættet, hvilket Motorhistorisk Samråd også gør. Udkommet vil derfor nok blive endnu en revidering af den del.

Som Færdselsstyrelsen forklarer det, så omhandler lempelserne i Sektion 18, at effektforøgelse nu forudsætter færre afprøvninger end hidtil. Der vil være lettere mulighed for godkendelse af afvigende hjulmontering, og at man nu, i forbindelse med udskiftning, kan have op til to numre bredere dæk bagpå uden yderligere afprøvning. Der vil være en nemmere godkendelse af visse komponenter, der er fremstillet i større antal, og egentlige nybygninger (selvbyg) skal ikke have foretaget torsionsmåling, prøvningsinstansens øvrige afprøvninger anses som tilstrækkelige. I det hele taget kan der foretages større udskiftninger uden at køretøjet anses for at have mistet sin tekniske identitet.

Prøvningsinstansernes arbejde med konstruktive ændringer, og de afprøvninger det indebærer, betyder

også visse lempelser ifølge de nye regler. Eksempelvis vil bremsers faldning i stedet blive en fysisk kontrol af bremseskivers diameter og bremsetest på en landingsbane, og de undvigemanøvrer der også er en del af disse afprøvninger også bliver ens for alle biler.

Reglerne for bevarelse af identitet for motorcykler er præciseret, hvilket i nogle tilfælde medfører lempelser og i andre tilfælde skærper.

Allerede godkendte ændringer, som er registreret i DMR, er ikke berørt.

I Motorhistorisk Samråd er vi i gang med at analysere det 100 sider lange afsnit 18, for at se om de punkter vi har fremført i høring er med. Vi vil også indgå i dialog med andre organisationer om deres oplevelser af de nye regler.

*Sekretariatsleder
Johnny B. Rasmussen*

Forbryder Danmark sig mod en EU-traktat?

To gange om året bliver vi inviteret til rundbordssamtale hos SKAT på deres hovedafdeling på Østerbro i København. Samtalerne er et forum hvor man kan bringe generelle spørgsmål op, og hvor et panel af SKATs øverste embedsmænd mere direkte kan give et svar på specifikke spørgsmål, eller indgå i dialog om løsningsmuligheder. Det brancheudvalg, vi her er en del af, kaldes Motorkontaktudvalget.

Til forårets møde havde vi selv taget to spørgsmål med: et der handler om køretøjers første registreringsdato, og et om genimport af et veterankøretøj der tidligere har været eksporteret. Dertil var der flere spørgsmål fra de andre deltagere, som havde større eller mindre interesse for os.

Uhensigtsmæssig registreringsdato

Vi spurgte til den automatiske 1. registreringsdato, den der bliver sat



til 31/12 i køretøjets produktionsår hvor første registreringsdato ikke er kendt, hvilket blandt andet handler om biler og motorcykler importeret fra USA. Motorhistorisk Samråd finder at den automatiske dato sidst på året af og til skaber problemer for ejere, da køretøjet rent teknisk vil blive anset som værende en årsmodel nyere, end det faktisk er. Med den dato kan altså følge eksempelvis andre krav til køretøjets udstyr. Vi ser ingen grunde til at den automatiske datering ikke lige så godt kunne være 1. januar i produktionsåret.

I Motorhistorisk Samråd ser vi også af og til at der er behov for en mulighed for at rette den datering der fremgår af registreringspapirerne. Her ønsker vi en tydeliggørelse af processen. Det vil i nogle tilfælde kunne lade sig gøre at rette dette i en samarbejdsvillig synshal, men vi udbad os klare retningslinjer.

SKAT Motor fandt heller ikke umiddelbart at der skulle være noget til hinder for at 1. registreringsdato kunne ændres, eller at den automatiske datering skulle være i begyndelsen af året frem for i slutningen. Sidstnævnte har tidligere givet en del meningsudveksling mellem SKAT og Færdselsstyrelsen, hvilket der med vores henvendelse nu vil blive igen.

Klassisk Porsche som grundlag i en mulig traktatsag

På mødet kunne vi gøre SKAT opmærksom på en uheldig funktion i den eksisterende lovgivning med baggrund i en sag vi er blevet orienteret om. Det drejer sig om en mand der har købt sine drømmes Porsche 911 i Sverige, med henblik på at betale afgift til næste år, når den bliver veteran. Problemet er, at den nye danske ejer har fået oplyst at præcis denne Porsche, har en afgift der er næste dobbelt så stor som andre tilsvarende Porsche 911'ere. Det hænger sammen med at denne her eksporteret fra Danmark 5 år tidligere, og i den forbindelse blev der udbetalt knapt 150.000 i afgiftsgodtgørelse, hvilket SKAT så kræver ind igen ved genimport. Da manden

købte bilen i Sverige, var der ikke noget i dens historik der fortalte om eksportgodtgørelsen fra den danske stat, og derfor tvinges manden nu til at enten betale den meget højere afgift, eller sælge sine drømmes Porsche til udlandet.

På Motorkontaktudvalgets møde fandt vi lydørhed for principperne i den problematik, der ligger i sagen. I princippet kunne forskellen mellem eksportgodtgørelsen og veteranafgiften jo godt have været meget større, hvis der er tale om en bil der er eksporteret næsten som ny, og som genimporteres til Danmark mange år efter som veteran. Der kan være tale om at Danmark forbyrder sig mod EU traktaten, med deres håndtering af veteran køretøjer her. På mødet lovede SKAT at de ville tage problematikken med Skatteministeriets departement, vi holder i hvert fald stram snor i den.

Niveaulister er SKATs nye værktøj

Af andre interessante oplysninger på mødet kunne udtrages at SKAT for tiden bruger særligt megen energi på de såkaldte niveaulister. Her indsætter de nypriser på køretøjer ud fra model, mærke, årgang og udstyr så SKAT hurtigere kan angive en mere ensartet opgørelse af beregningsgrundlaget. Kursus og tema-dage for SKATs prissættere, der skal arbejde med niveaulisterne har været afholdt, også for de 5-8 medarbejdere landet over, der arbejder alene med at prissætte specialkøretøjer.

Motorhistorisk Samråd finder disse møder meget givtige, også i relation til det netværk der kan oparbejdes med andre dele af branchen. Næste møde i Motorkontaktudvalget er til september.

*Sekretariatsleder
Johnny B. Rasmussen*

Kan syn udsættes?

Biler med tilladelse til "Veterankørsel" opnår den lempelse, at de kun skal til periodisk syn hvert 8'de år, mens Veteranmotorcykler kun skal synes ved ejerskifte.

For langt de fleste er dette en ren rutinesag. Vi holder jo vores kæreste øje i god stand, så det burde ikke være den store udfordring. Imidlertid kan man komme ud i, at bilen er skilt ad med henblik på en større renovering eller på anden måde ikke er kampklar til synsdatoen.

Fortvivl ikke – men du skal reagere med rettidig omhu!

Når du modtager din indkaldelse fra Færdselsstyrelsen, og du kan se, at du ikke kan nå at få bilen klar, for eksempel på grund af reservedele du ikke kan få fat på eller lignende, kan du ansøge Færdselsstyrelsen om udsættelse. Begrundelsen skal altså være i orden – manglende energi til at få den klar dur ikke J. Og det skal være en begrundelse, der reelt holder bilen væk fra vejene under alle omstændigheder. Du skal desuden give et bud på, hvornår du forventer at kunne fremstille bilen til syn.

Bemærk at ansøgningen skal fremsendes til Færdselsstyrelsen i god tid inden den givne frist for synet.

Du kan læse de præcise regler på Færdselsstyrelsens hjemmeside her:

<http://www.fstyr.dk/DA/Syn-af-Ko-retojer/Spoergsmaal-og-svar/Syn/Periodisk-syn/Udsaettelse-af-synsfristen.aspx>

*Bestyrelsesmedlem
Michael Deichmann*





Efterlysning

Chrysler Cabriolet 1932 med svigermorklap

Jeg købte bilen i 1957 af en brugtvognsforhandler i Brønshøj. I 1958 efterlod/solgte jeg den til en tankpasser i Nyborg Færgehavn efter en tur til Karup i Jylland, fordi den desværre ikke kunne klare hjemturen.

Jeg modtager gerne oplysninger om bilen, eventuelt på mail: erikenggaard@mail.dk

Venlig hilsen

Erik Enggaard Peitersen, Helsingø.

Tlf: 48711716 eller 21467805.

Gaslys og hverdagens helte

På den nye nostalgifestival i Nordsjælland i pinsen, TimeWinder, vil vi godt gå lidt imod strømmen. Her over sommeren er der hundredvis af træf, hvor man kan se mange veteranbiler fra 30 år og opefter – den ene mere spektakulær end den anden.

Men jo ældre de bliver, jo sjældnere ser man dem, og det er en skam! Det vil vi gerne gøre noget ved, på den nye TimeWinder nostalgifestival ved Hundested i Nordsjælland. Efterhånden ser man kun "messingbilerne" og de tilsvarende gamle motorcykler hvert tredje år ved Styrkeprøven, men vi vil gerne se disse prægtige køretøjer i drift hvert år i Hundested. Så har du en messingford, en Cadillac, Oldsmobile, en Reo og hvad de ellers hedder disse herlige over 100 år gamle køretøjer, så overvej at tilbringe en eller helst alle 3 dage i det skønne Nordsjælland sammen med ligesindede! Det kunne være sjovt om vi over nogle år kunne komme op på at præsentere en snes af de helt gamle køretøjer!



Så karbid i gasgeneratoren og frisk benzin i tanken og kom lad os se dit pragteksemplar af en messingbil eller motorcykel!

I den anden ende af skalaen finder vi hverdagens helte. De køretøjer ingen interesserede sig for og færre ønskede at bevare. I dag er de væk – dvs. der var faktisk nogen der kørte dem til side et tørt og godt sted, og i dag er der lidt kult omkring Fiat 127, Datsun 1200, Opel Kadett og Rekord, Ford Taunus 12, 15 og 17M, VW 1200 osv. Under temaet "Jeg holder af hverdagen..." søger vi dis-

se hverdagens helte til en temaudstilling på årets TimeWinder.

Kommer du langvejs fra er der rige muligheder for overnatning. Dels er der festivalens egen camping, men ganske tæt på ligger der 2 andre campingpladser bl.a. med hytter. Desuden er der både hotel og B&B i nabolaget. Så til I der kommer fra Fyn, Jylland eller "Sydhavsørerne" er der god basis for in lille pinseferie i det Nordsjællandske.

Tilmelding som udstiller og øvrige oplysninger på www.timewinder.dk.

Michael Deichmann

Billeder fra WikiMedia





Singer Junior 1931

Af Henning Skaarup

Bilen blev købt den 22. marts 2007 af Gustav Andreasen, som havde arvet den efter sin far. Gustav døde desværre et par måneder efter, men han fortalte mig at fra ny var bilen købt af politimesteren i Helsingør og siden af Gustavs far. Han var ingeniør på stålvalseværket i Frederiksværk.

Bilen blev klodset op og afmeldt under krigen, derefter kom den ud at køre igen, dog med nyt nr. B2344. Han fortalte den havde været på Nordkap og i Frankrig på ferieture. I 1960 havde bilen kørt 130.000 km, da blev motoren hovedrepareret hos Carl Christensen med certifikat dateret 4. juni 1960. I 1969 blev den atter afmeldt og sat i hi, da stod speedometeret på 143.000 km.

Den stod hos Torben Hertz i Helsingør. Desværre kom der flere storme med skybrud og lignende, så laden

faldt sammen over bilen, og der stod den til jeg købte den i 2007, meget medtaget. Da vi trak den ud af laden faldt døre og bundbrædder og dæk af, men jeg havde jo købt og betalt den, så den måtte med hjem på transporter.

Nu begyndte jeg så at søge på oplysninger om sådan en, men ingen kendte noget til modellen. Jeg begyndte at skille den ad og tage muse- og fuglereder væk. Jeg gemte alt det afmonterede, selv det rådne. Bilen blev skilt ad i atomer, bortset fra motor, gear og bagtøj. Fjedre var rustet sammen og laskebolte sad fast. Jeg anede ikke hvor jeg skulle ende eller begynde, men jeg fik kontakt med en ældre snedker. Han vurderede at den karosse kunne han da genopbygge, dog uden soltaget, som var helt væk af råd.

Vi begyndte at finde ege- og aske-

stolper som han forarbejdede til tag og døre, udvendige plader er alu, så dem fik jeg lirket af for genbrug.

Efter to år begyndte vi at samle og tilpasse, det er tappet og dyvlet sammen. Fjedre og styretøj blev adskilt og jeg lavede nye styrebolte og bøsninger. Bremserne afdrejet og belægning vulkaniseret på, stænger rensat og justeret.

Da chassiset stod alene på bukke ville jeg starte motoren op. Men vacuum-benzinpumpen? Den blev adskilt pudset og fik fremstillet ny membran, og den virkede. Gammel håndværker er man vel, jeg var i lære med Vauxhall og Bedford i Slagelse. Forsøgte så – yes – da løb tårerne ned ad kinderne, den lød rigtig godt. Så blev der samlet og tilpasset osv. Alt adskilt igen og så til maler i løsdeler. Det tog sin tid, men det blev også godt. Så kom det sjo-



ve, pudse og samle, nyt ledningsnet, indtræk og sæder ombetrukket af min kæreste.

Endelig blev det tid til syn. Det gav nogle problemer, da jeg kun havde en ansøgning om ny registrering-sattest. Et gammelt billede af bilen med nummerplader på reddede mig fra told og afgift. Skat i Tåstrup kunne intet finde på en sådan bil, men efter nogen tid oprettede de den på ny.

Så til syn – godkendt – bestille nummerplader. Efter 5 uger var de der. Jeg kom ud at køre 1. september 2016, det var stort, og der var stor interesse for bilen alle vegne.

Henning Skaarup





Små lakreparationer

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Jeg vil gerne slå til lyd for, at vi også her i DVK-regi, gennem indlæg i Veteran Tidende, udveksler erfaringer og tips, gennem småartikler, hvor medlemmerne viser deres gode ideer og metoder – hermed opfordring !

Mange har gået i værkstedet i den forgangne vinterperiode og puslet med de gamle køretøjer, og indimellem går opgaven ud på at få udbedret mindre skader i bilens lak – det kan være små rustskader eller skrammer og småbuler – alt sammen noget der hører med til at vedligeholde en gammel bil, der bruges til formålet – at køre hele sommeren.

Ofte opstår så spørgsmålet, om man selv kan klare opgaven, eller der skal en professionel autolakerer ind over – og lad mig slå fast her, at de har ekspertisen, og kan lave et godt resultat.

Men – vi er jo mange, der har lyst til at gøre tingene selv – og som amatør har man jo vundet retten til at gøre tingene på sin egen måde – og så høste de erfaringer det giver.

Jeg havde en opgave med min VW1303 fra 1972, som på grund af rust, skulle have en ny "spids" på fronthjælmen og en ny højre forskærm – disse ting blev klargjort hjemme, og malet med to-komponent grunder og epoxy, der blev slebet klar til lakering – og derefter kørt til autolakerer. (Fra ham fik jeg en lille ekstra portion lak i den rigtige farve til den herefter beskrevne proces).

Min næste udfordring var tagrenderne, og som mange andre sikkert også har erfaringer med, kan disse være skadet tidligere af dårligt uformede beslag fra tagbøjler – med rustangreb til følge.

Her kan man selvfølgelig køre bilen til maler og lade ham klare det – formentlig ved at male hele taget.

Jeg havde lyst til at prøve selv, men erkendte hurtigt, at med den sædvanlige male-sprøjte blev det svært at afgrænse uden kanter, og også svært at komme til "bagsiden" af renderne.

Mine overvejelser og søgninger på Internettet endte i, at jeg ville prøve med en lille airbrush-sprøjte. Når kunstnere kan male store flotte motiver på siden af en lastbil eller på en MC-tank, kan jeg vel også foretage en lille lakering af en tagrende, en dørkant og en lille skade på en forskærm.

Jeg fandt – blandt mange muligheder – en pistol hos Biltema (varenr. 17-372) og dertil en slange (17-374) og nogle fittings til omkobling til alm.



luftkoblinger (samlet under 400,- kr – men fås også meget dyrere).

Jeg startede med at slibe tagrenderne grundigt med en fiberskive på boremaskinen, og diverse håndslibning godt ned i renden.

Lidt afdækning kan nu være fornuftigt, selvom airbrush-pistolen ikke støver særlig meget udenfor arbejdsområdet.

Der blev sprøjtet med to-komponent industrigrunder og det gav lidt øvelse med sprøjten.

Derefter polyesterspartelmasse til at dække rustgrater m.v. – og igen håndslibning.

Nu et lag "fed" epoxygrunder, der kan slibes klar til metallic baselakken – det er vigtigt her at sikre en jævn overgang til det den eksisterende lak.

Hele sprøjteområdet mattes med fint vandslibepapir og/eller en meget fin stump fiberskive – også gerne med vand.

Baselakken påføres med airbrush-pistolen med et tryk på ca. 2-3 bar, og derefter klarlakken med hærder – og her er det vigtigt at få så jævn en overgang som muligt.

På grund af værktøjets lille dimension, er det muligt at komme godt ind på "bagsiden" af renden.

Overgange kan ikke undgås – men de kan (næsten) fjernes ved slibning med fineste kornstørrelse og vand – og afslutning med polérpasta og polish – jeg brugte hvad der var i skufferne, men der er et stort udvalg at få på markedet.

Resultatet blev ganske pænt, og jeg fik noget erfaring med dette lille værktøj, og de er hermed givet videre – og så håber jeg, at mange af jer også vil dele jeres erfaringer og tips med os andre, så vi alle kan lære af det, og blive bedre og bedre til at passe og vedligeholde vore køretøjer.

Rigtig god køresæson til alle – vi ses derude i sommerlandet.





BMC

Af Jens Ørvad

Da forfatteren i perioden 1968 til 1972 inkl. har været ansat dels i BMC (British Motor Corporation, Europe) og senere i British Leyland Motor Corporation Europe, i det europæiske hovedkvarter, vil en del af denne artikel være baseret på egne oplevelser, bl.a. i forbindelse med omorganiseringen af det europæiske importør- og forhandlernet. Når der omtales det europæiske marked, menes der markedet på det vesteuropæiske fastland, med mindre andet er angivet.

BMC/Triumph

En beretning om Triumph kan til en vis grad ikke undgå at også komme til at handle om BMC, som Triumph

efter skabelsen af British Leyland Motor Corporation (BLMC) i begyndelsen af 1968 kom til at dele skæbne med. Derfor en lille pause i Triumph-beretningen.

Som nævnt i slutningen af afsnit 2 i denne beretning (VT482) blev BMC efter sammenslutningen med Jaguar i 1966 den dominerende partner i den nye gruppe, som officielt kom til at hedde British Motor Holdings (BMH). Et navn som dog aldrig blev kendt i den større offentlighed.

Man kan undre sig over, hvad Jaguar kunne opnå ved dette arrangement, men der var for både BMC og Jaguar fordele ved arrangementet. Jaguar fik, som mange andre engelske bilfabrikker på den tid, sine karrosserier

produceret af Pressed Steel i Cowley (Oxford). I 1965 blev dette firma, som var nabo til Morris Motors, købt af BMC, hvilket skabte usikkerhed hos de andre kunder udenfor BMC-gruppen, da man frygtede at BMC ville forhindre, at Pressed Steel fortsat ville i stand til at levere karrosserier til BMC's konkurrenter som f.eks. Jaguar.

Ovenfor ses de enorme fabriksanlæg i Cowley ved Oxford, hvor der blev produceret personbiler.

Hallerne i billedets øverste venstre hjørne over rundkørslen er Pressed Steel, som BMC overtog i 1965.



I Danmark kan man næsten ikke sige BMC uden at sige DOMI – Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, grundlagt i 1946 af Svend Nellemann. I de glade 60'ere var DOMI den største importør i den danske bilbranche. Her ses hovedkvarteret på Ringvejen i Glostrup – billedet er fra en DOMI-brochure fra 1967.

BMC i tresserne

Udover at sikre leverancer af karrosserier til sin produktion var Jaguar også på jagt efter kapital til at finansiere udviklingen af den nye model (XJ6), der skulle afløse Mk. II- og 420-serierne. På den anden side havde BMC problemer med sine lastbiler, som efterhånden ikke levede op til markedets krav, og her kunne Jaguar måske hjælpe. Jaguar havde i 1961 overtaget Guy Motors i Wolverhampton, som var en respekteret producent af busser og lastbiler, og BMC så en mulighed for at afsætte Guy-produkterne gennem sit eget forhandlernet. Endelig trængte BMC's store modeller, Wolseley, Austin og Vanden Plas til fornyelse, hvor Jaguar måske kunne være behjælpelig.

BMC var løbet ind i økonomiske vanskeligheder midt i tresserne. Der var flere årsager: Økonomisk afmatning i Storbritannien, strejker på både egne fabrikker og hos de mange underleverandører, for lille fortjeneste på de mest solgte biler og for mange reklamationsudgifter pga. sjuksket produktion. Det betød dog ikke, at BMC-ledelsen ikke havde været opmærksom på muligheder for at øge afsætningen af biler på markeder udenfor Storbritannien og de tidligere britiske kolonier. Europa var et stort marked, men de fleste store lande havde deres egen bilindustri, som man fra officiel side gjorde alt for at beskytte mod udenlandsk konkurrence; først og fremmest med kvoteordninger, hvor man begrænsede antallet af importerede biler og derefter



ved at belægge de biler, som blev importeret, med høje toldsatser og andre indgreb, som næsten umuliggjorde det for importerede biler at konkurrere med de "nationale" produkter.

BMC licensprodukter

Specielt i Italien og Frankrig var der meget strenge tiltag, først og fremmest gennem høje toldsatser, for at begrænse importen af biler. Det var derfor nødvendigt for de udenlandske bilfabrikker enten at etablere samlefabrikker eller ligefrem etablere et produktionsapparat baseret på lokal produktion af populære bilmodeller, ofte gennem en licensaftale med en lokal virksomhed.

Italien var efter krigen et næsten lukket marked for udenlandske biler. Her fik BMC imidlertid i 1959 kontakt med den store Innocenti-koncern, hvis hovedaktivitet var produktion af værktøjsmaskiner til bl. a. bilindustrien, men Innocenti var efter

Overblik

BMC - **British Motor Corporation** - blev grundlagt i 1952, som en sammenslutning af mærkerne Austin og Morris, herunder MG, Riley og Wolseley samt Nuffield (traktorer).

I 1965 overtog BMC kontrollen med *Pressed Steel*, der bl.a. leverede karrosserier til Jaguar. I 1966 kom Jaguar med i BMC.

Senere i 1966 ændredes navnet til **British Motor Holdings**.

I 1968 blev organisationen lagt sammen med Leyland Motor Corporation (Standard - Triumph - Rover samt lastbiler og busser) og kom til at hedde BLMC - **British Leyland Motor Corporation**.

I 1975 blev BLMC delvist nationaliseret og kom nu til at hedde **British Leyland Limited**.



Innocenti A40

krigen også begyndt at producere de populære Lambretta scootere, som blev solgt i store antal i både Italien og på mange eksportmarkeder, bl.a. Danmark. Desuden blev de bygget på licens hos NSU i Vesttyskland. Scooterne blev sammen med andre 2-hjulede køretøjer en væsentlig faktor i bestræbelserne på at skabe en mobil arbejdskraft med en højere beskæftigelse til følge.

Efterhånden som de økonomiske forhold i begyndelsen af halvtredserne forbedredes, begyndte scootermarkedet at skrumpe og ønsket om biler voksede, så Innocenti og BMC så en mulighed for et samarbejde; Innocenti for at få del i bilsalget og for BMC en mulighed for at komme ind på det italienske marked ad bagdøren. Det første resultat af det nye samarbejde resulterede allerede i 1960 i en italiensk produktion af Austin A40, som vi i Danmark kender som Austin Futura. Austin navnet var erstattet af Innocenti-emblemet, og det er egentligt ganske bemærlesesværdigt, at BMC satser på at erobre markedet i Italien med en britisk produceret bil, men designet af Farina i Italien.

Det mest vellykkede projekt i samarbejdet var dog nok den Ghia-designede 950 Spider, som var baseret på Austin-Healey Sprite (frøøjemodellen) og siden 1963 forsynet med en 1098 cc. motor. Innocenti

fik lov til at eksportere Spideren til bl.a. Japan. Senere fulgte Mini og 1100/1300 serien i modificerede udgaver og med italienske modelbetegnelser, 1100/1300-serien fik modelnavnet IM3S.

Stifteren af Innocenti døde i 1966, og da firmaet efterfølgende kom i økonomiske vanskeligheder endte det med at British Leyland i 1972 købte firmaet. Det gav lidt organisatoriske problemer, fordi der lige var sket det, at man i overensstemmelse med planen om at etablere egne importselskaber i de europæiske lande, i 1971 havde startet BL Italia med hovedsæde i Milano. Det var først og fremmest gjort med henblik på selv at få fingrene i Jaguar og Triumph-Rover importen, men også for at kunne servicere de engelsk-prodicerede Austin-Morris produkter, især MG, der fandtes i Italien. Italien var på det tidspunkt, næst efter USA, Jaguars største eksportmarked og i trekant-området Milano/Torino/Bologna og omkring Rom havde man en markedsandel, der kunne matche salget af Jaguar i de fleste større engelske byer. Dette firma indgik derefter i BL-Innocenti-gruppen.

Et andet interessant, men også lukket marked, på det tidspunkt var Spanien. I Franco-tiden var det næsten umuligt at importere ny biler til Spanien og for den sags skyld også alle andre varer. Budskabet



Innocenti 950 Spider 1961



Innocenti IM3



Innocenti I5



Innocenti Mini 1001

var, at alt skulle fremstilles lokalt. Fiat havde i begyndelse af halvtredserne hjulpet med etableringen af SEAT, og midt i tresserne sad Seat, som fremstillede ældre Fiat-modeller på licens på over 50% af markedet. Resten af markedet var stor set dækket af Simca med 1000-modellen og af Renault med "8"-modellen. Desuden fremstillede firmaet Santana i Nordspanien Land-Rover på licens, og det menes, at det var



Austin Apache blev produceret i Sydafrika i perioden 1971-78 og blev dermed den sidste variant af BMCs 1100/1300 serie. Som man kan se var midtersektionen af karrosseriet genbrug, men både for- og bagende blev redesignet af Michelotti (Triumph) – med elementer, bl.a. baglygter, fra Triumph 2000/2500.



i Spanien startede firmaet Authi med licensproduktion af MG 1100, og fra 1972-75 adopterede man Apache, der i Spanien blev solgt under navnet Authi Victoria.

i både Mini og Authi 1300 og MG 1300.

Når nu de biler, der blev bygget i Spanien, skulle bygges af dele produceret i Spanien, fik underleverandørerne en chance. Der var ganske vist enkelte gode pålidelige firmaer, som allerede var leverandører til Seat, som f.eks. Femsas, der arbejdede på Bosch-licens. Ellers var kvaliteten af produkterne desværre af meget svingende kvalitet, hvilket førte til mange generelle kvalitetsproblemer med bilerne, som ellers blev godt modtaget af spanierne. Det var nok også rart for dem med lidt afveksling til Seat-bilerne og de få muligheder Renault og Simca tilbød, og på det tidspunkt var Authi'erne noget mere smarte end de gamle Renault'er eller Seat 600 og 850 eller endnu ældre Fiat-modeller.



Land-Rovers succes, som inspirerede BMC til at undersøge mulighederne for at starte en licensproduktion i Spanien i samarbejde med en lokal partner.

BMC begyndte derfor i 1965 at forhandle med de spanske myndigheder om mulighederne for at komme ind på det spanske marked. Det endte med, at man i samarbejde med det spanske karrosserifirma NMQ byggede en ny fabrik i Pamplona (der hvor man har det årlige tyreløb gennem byen) i Nordvestspanien, hvor den spanske regering var meget interesseret at tiltrække nye industrier. Etableringen af fabrikken i Nordspanien var i høj grad et beskæftigelsesprojekt; området havde tradition for stålværks- og minedrift, og udviklingen gjorde, at der skulle findes andre beskæftigelsesmu-

ligheder. De spanske myndigheder var især interesseret i bilproduktion, fordi bilfabrikkerne altid vil være afhængige af en stor kreds af kvalificerede underleverandører, som ville have stort behov for arbejdskraft. Blev der bygget en bilfabrik, vil underleverandørerne helt sikkert følge efter.

Det var en efter tidens forhold en meget moderne fabrik, man byggede, og i 1967 startede man produktionen af 1100-serien med Authi-emblemer. Kravet fra de spanske myndigheder var, at bilerne skulle have et spansk navn. Authi står for *Automoviles de Turismo Hispano Ingleses*. Dette forhindrede dog ikke, at man senere begyndte at producere biler med MG-mærket. I 1968 begyndte man at producere A-motoren i 1275 udgaven, og den blev brugt



Innocenti Mini'erne blev lavet frem til 1975, hvorefter man lancerede modellerne Innocenti Mini 90 og 120, med Innocentis eget karrosseri, tegnet hos Bertone.



Austin Mini'er nærmer sig færdiggørelse på fabrikkerne i Cowley.

både en Austin- og en Morris-forhandler, eller mindst en af hver, som alle solgte stort set identiske biler.

BMCs distribution i Europa

På det europæiske marked var situationen typisk den, at BMCs biler blev importeret af selvstændige, private importører, hvorimod General Motors og Ford Motor Company havde egne importselskaber, i mange tilfælde som f.eks. i Danmark, i forbindelse med en samlefabrik.

Situationen med denne distributionsform førte bl.a. i Vesteuropa til kombinationer af flere konkurrerende mærker fra samme importfirma, f.eks. blev Austin til Finland importeret af et firma, som også importerede Mercedes, Audi og NSU. Næsten det samme var tilfældet i Danmark, hvor Austin blev importeret af et søsterselskab til NSU-importøren. Tidligere havde Morris-importøren (Domi) tillige bl.a. importeret Borgward fra Tyskland. Der var også andre specielle arrangementer; f.eks. havde man i Holland foruden Austin- og Morris-importørerne, også en importør som kun repræsenterede Riley og Wolseley, og desuden havde man i fleste lande separate importører af Nuffield traktorerne.

Det var helt åbenlyst, at det ikke på langt sigt var holdbart at have to forskellige salgsorganisationer, som solgte stort set identiske biler med forskellig navne, selv om Longbridge-folkene i lang tid syntes, det var en glimrende idé.

Efter succesen med Mini- og 1100/1300-serierne troede man i lang tid, at man også kunne få det meget vigtige flådemarked i Storbritannien til at købe de forhjulstrukne biler, men fiaskoen med 1800-serien viste tydeligt, at flådemarkedet på det tidspunkt stadig ønskede mere konventionelle biler á la Fords

Tilbage til England

Den økonomiske afmatning midt i tresserne med forbrugsbegrænsende foranstaltninger ramte BMC hårdere end tilfældet var for Ford og Vauxhall, som havde et stort salg af firmabiler, hvor Austin-Morris bilerne derimod var mest populære hos privatkunderne. Det indgreb, som ramte hårdest, var en stramning af mulighederne for afbetalingskøb med krav om større udbetaling og kortere kredittid. Det var måske på længere sigt en meget dårlig, kortsigtet løsning, fordi den medførte en meget stor arbejdsløshed blandt bilarbejderne med efterfølgende social uro.

Det største problem var dog, at for tjeneren på de solgte biler var for lille, eller som eksperterne sagde: "mini-biler giver mini-fortjeneste". En af årsagerne var, at forbruget af mandetimer pr. produceret bil var dobbelt så stort som forbruget

f.eks. hos VW i Wolfsburg, og det blev efterhånden klart for ledelsen/bestyrelsen, at der var behov for nytænkning på mange områder i den store organisation, hvorfor det blev besluttet, at den daværende leder af BMC, George Harriman skulle nøjes med at være bestyrelsesformand og den hidtidige chef for karrosserifabrikken Pressed Steel, Joe Edwards, skulle være administrerende direktør, altså ansvarlig for den daglige drift.

Edwards tiltrådte i juni 1966 og opgaverne var mange. Der skulle styr på økonomien, og det betød fyringer og lukning af fabrikker, hvilket i løbet af året kostede 14.000 arbejdere deres job. Salgsorganisationen på hjemmemarkedet var stort set uændret siden sammenlægningen af Austin og Morris i 1952, og det betød efterhånden, at man i Storbritannien og også på de større eksportmarkeder, i de fleste byer havde



...og her er det så Morris 1100.

og Vauxhalls mellemklasse-modeller. I den konkurrence var BMC's Farina-modeller (Oxford og Cambridge etc.) ikke længere konkurrencedygtige. Derfor opstod ideen om et nyt, men konventionelt modelprogram, som skulle bære Morris-navnet og bestå af et program, der kunne matche Fords britiske program, samtidig med at Austin fortsatte med de forhjulstrukne modeller, baseret på Isigonis-designet.

Mini skulle blive et selvstændigt mærke, og skulle som det eneste mærke og de eneste BMC-modeller forhandles af både Austin- og Morris-forhandlerne. Det var ikke helt klart, hvad der skulle ske med sportsmodellerne, men der var overvejelser om at genoplive de store Austin Healey-modeller.

Planen var også på længere sigt, at alle BMC-produkterne på de europæiske eksportmarkeder skulle importeres og distribueres via egne nationale selskaber, som skulle sælge bilerne gennem to forskellige for-

handlernet, altså et netværk, der har ligheder med Peugeot/Citroën og Hyundai/Kia-organisationerne i dag. Det første BMC-importselskab blev oprettet i Sverige i 1967 som BMC Sweden, hvor man også forsøgsvis solgte Austin- og Morris-modellerne som BMC-biler, hvilket betød, at man faktisk kun markedsførte to mærker: BMC og MG.

Ny situation i 1968

Det ville dog tage meget lang tid og koste mange penge, at gennemføre dobbelt-programmet, specielt i betragtning af, at den eneste nye volumen-model, man var i gang med at gøre produktionsklar på det tidspunkt, var den Austin, som senere kom til at hedde Maxi.

I begyndelsen af 1968 skete der så pludselig noget, som med eet fuldstændigt ændrede alle forudsætnin-gerne for BMC's planer. Leyland var kommet under pres af den britiske regering under Harold Wilson, som i betragtning af British Motor Holdings

anstrengte økonomi forsøgte at skabe en fusion mellem BMH og én eller flere af de andre britiske producenter, bl.a. Leyland, som jo på det tidspunkt, trods flere opkøb af andre producenter, stadig var økonomisk velpolstret. Resultatet af disse sonderinger blev, at Leyland mere eller mindre blevet tvunget til at gå ind og i realiteten overtage BMC/BMH.

Sammenslutningen, som blev annonceret i januar 1968, gav naturligvis stor usikkerhed i hele den nye organisation blandt aktionærer, medarbejdere, forhandlere, importører, leverandører og kunder og sikkert også hos bankerne.

Noget uventet blev der imidlertid meget hurtigt givet grønt lys for at køre videre med BMC's europæiske projekt, blot med den forskel, at de ny importselskaber, som BMC ville oprette, også skulle stå for importen af Rover, Triumph og Jaguar, for selv om BMC og Jaguar siden 1966 havde været sammen i det, der hed BMH, var der endnu ikke etableret



DOMI-biler på udstilling i Aalborg-hallen 1955, med et stort udvalg i mærker og modeller.



noget samarbejde på salgssiden. Det er en misforståelse, at det var Leyland-folkene, som gennemtvang denne omlægning af distributionen af bilerne, men det blev dem, som skulle føre planerne ud i praksis.

Samtidig blev det besluttet, at i de lande, hvor der endnu ikke var etableret nye importselskaber eller hvor det endnu ikke var muligt, skulle mærkerne fordeles på de hidtidige Austin- og Morris- importører på den måde, at Rover incl. Land Rover gik til Morris-importøren og Triumph og Jaguar gik til Austin-importøren, hvilket passede meget godt med tanken om, at Morris-siden skulle stå for den mere konventionelle linje. Desuden blev det vedtaget, at der kun skulle være een importør af BMC-lastbilerne i hvert land.

Nogenlunde samtidigt billede af en Morris 1000, fotograferet på Langebro i København. Det "nye" kølergitter kom med 55-modellerne, men bilen har stadig det engelske kølerornament, der fra 1956 var forbudt i Danmark (se VT 488, februar 2017).



Situationen i Danmark

I Danmark havde Rover hidtil været importeret af Skandinavisk Motor Co., Triumph af Dansk Auto Import og Jaguar af E. Sommer, men den nye politik betød at disse firmaer i 1969 måtte afgive disse aktiviteter til DOMI og DFA. Den nye politik m.h.t. lastbilerne betød til gengæld, at De forenede Automobilfabrikker (DFA) i Odense mistede importen af Austin lastbiler i Danmark.

DOMI var nu dansk eneimportør af BMC-lastbiler, men for DFA var det en stor skuffelse; DFA havde jo stolte traditioner som både producent af Triangel lastbiler og senere som importør af Austin lastbiler, hvor de også havde en stærk salgsorganisation.

Etableringen af egne BMC/BL-selskaber skulle først og fremmest ske i de lande, hvor man delte flere importører med andre bilfabrikker, og efter indgående studier blev der i begyndelsen af 1969 startet i Østrig,

og kort tid efter fulgte Norge. Den næste store mundfuld var Frankrig, og så gik det ellers slag i slag. Det blev i løbet af mindre end 3 år til 7 nye nationale selskaber med 8 centrale reservedelslagre fra Spanien i syd til Norge i nord.

I Danmark gik det knapt så let. Dels var Danmark det marked i Europa, hvor BL-mærkerne tilsammen havde den største markedsandel, og hvor begge importører, DOMI og DFA, var økonomisk stærke og begge havde stærke, landsdækkende forhandlernet.

Ved udgangen af 1970 var der i Danmark en bestand af BL biler på ca. 166.000 enheder – et antal der næsten svarer til tilstanden af Opel biler i Danmark i dag – og det betød så også, at det ville være meget kostbart for British Leyland at etablere sit eget importselskab eller at overtage en af eller begge BMC-importørerne. Man nøjedes derfor i første omgang med at for-

Sammen med Morris 1000 var Issigonis-bilerne Mini-1100-1800 de helt dominerende DOMI-modeller i Danmark op gennem tresserne, hvor de havde en stor fremgang. I en brochure fra DOMI 1967 nævnes det, at andelen af britiske biler i den danske vognpark voksede fra 19-27% i perioden 1960-66, hvor DOMI solgte næsten hvert tredje bil.

Her ses et dansk pressefoto af en tidlig Mini, med det danske navn Mascot, illustreret med netop en... Mascot. Austin Mini (der i England hed Austin Se7en) kom til at hedde Partner.

enkle systemet og dele mærkerne mellem DOMI og DFA, hvor DOMI udover Morris, MG og Wolseley (Riley var stoppet) fik Rover og Land Rover. DFA med Austin fik overdraget Triumph og Jaguar, men måtte afgive importen af lastbiler til DOMI. Det hele gik faktisk ret smertefrit, selv om det naturligvis var med blødende hjerte for både Jaguar og Ole Sommer, at Sommer måtte sige farvel til Jaguar. Helt farvel blev det dog ikke, idet E. Sommer A/S, i hvertfald for en tid, fortsatte som Jaguar-forhand-



Billedet af Marina'en er taget i forbindelse med introduktionen på det danske marked (1962). Bilen er anbragt på et underlag af kampesten for at illustrere hydroelastic-afjedringens lyskigheder. I begyndelsen fandtes den kun som 4-dørs. Bilens bagklap er smukt dekoreret med et lille emaljeret DOMI-logo.

Marina var også et navn, der kun blev brugt i Danmark, hvorimod den tilsvarende Austin måtte nøjes med 1100-navnet som i England. Senere adopterede englænderne Marina-navnet til de teknisk noget mere tilbagestående baghjulstrukne modeller.



De store modeller hed henholdsvis Morris Monaco og Austin Windsor i begyndelsen. Her er det klargøring og inspektion hos DOMI, som sender bil nr. 100.000, en Monaco Mk. II, afsted på de danske veje. Helt til højre ses Svend Nellemann.



Da 2-dørsudgaven af Marina blev introduceret i Danmark i 1966, steg salget med 196% i løbet af et år.

Til højre: Iført et tykt lag beskyttelsesvoks ankommer nye DOMI-biler med specielt transportskib.



ler for hele området øst for Storebælt.

Det var den samme opdeling af mærkerne, som fremover skulle anvendes i hele Europa, men det blev meget hurtigt klart efter starten af den nye organisation i Danmark, at det ikke var en langtidsholdbar løsning. For det første var der alt for mange forhandlere, mere end 200, som stort set alle kun handlede med BL bilerne, altså mange ens biler, blot med forskellige navne.

Sommer måtte desværre også erkende, at hans Jaguar-forretning på de nye betingelser ikke var rentabel, og Sommer giver i øvrigt en meget sober beskrivelse af hele forløbet af afviklingen af Jaguar-aktiviteterne til DFA i Claus Frausings bog "Samtaler med Ole Sommer".

Ny situation i 1972

I begyndelsen af 1972 blev der derfor igen indledt samtaler om den fremtidige organisation for BL i Danmark. Der kunne stadig ikke blive tale om en 100 % BL-overtagelse af importen i Danmark, og man satsede derfor på, at man kunne danne en ny organisation bestående af de to importører og med f. eks en 25 % ejerandel til BL.

DFA havde længe været i den situation, at man var pisket til meget hurtigt at finde nye tidssvarende faciliteter for at kunne imødekomme

de krav, der stilles til en moderne effektiv bilimportvirksomhed. DFA havde stadig til huse i de bygninger, der egentlig var en rytterkaserne med staldbygninger, hvor der senere i Thrige/Triangel-tiden blev bygget både lastbiler, busser og jernbanemotorvogne.

Det var imidlertid British Leylands mening, at det ikke ville være hensigtsmæssigt, at DFA alene gik ind i et stort, nyt byggeprojekt, når DOMI allerede havde store, moderne nyere faciliteter, der med visse mindre udvidelser sagtens kunne håndtere produkterne til både Austin- og Morris-forhandlerne. Med andre ord ønskede man, at DOMI og DFA og med British Leyland som minoritetsaktionær dannede et fælles selskab.

Forfatteren var selv til stede på det møde, der fandt sted på BL's regionalkontor i København tidligt i 1972 med deltagelse af lederne for DOMI og DFA, hvor man skulle diskutere den fremtidige organisation. Det var forudset, at det ville blive nogle meget svære og måske langvarige forhandlinger, før man nåede en løsning.

Men sådan blev ikke. Mødet var dårligt nok kommet i gang før Grosse-rer J.F. Busk-Rasmussen, ejeren af DFA, til alles overraskelse meddelte, at han gerne ville afhænde sit firma til DOMI.

DOMI var et familieaktieselskab

med en efterhånden forholdsvis stor aktionærkreds af medlemmer af Nellemann-familien med Direktør Svend Nellemann, som den største aktionær. Der blev alligevel forholdsvis hurtigt opnået enighed om pris, tidsplan, information til presse og til medarbejderne og forhandlerne og meget mere. DFA's filialer i de større byer fulgte ikke med i handlen, da det stadig ikke var DOMI's politik at drive detailforretninger. Flere af disse filialer blev i stedet overtaget af de hidtidige forretningsførere, og i nogle tilfælde skiftede man ved samme lejlighed forhandling. For eksempel blev Randers-forretningen Fiat forhandler, og Vejle-afdelingen blev senere en Mazda-forretning.

Københavns-filialen med Jaguar blev dog overtaget af DOMI, og den fortsatte som en DOMI-ejet Jaguar-forretning, men man glemte at registrere navnet Jaguar House, så det snubbede Johan Bendixen til sin Jaguar brugtbilforretning i Nordsjælland, og det hedder den stadigvæk. Der blev gjort mange forsøg på at få navnet tilbage, men det er aldrig lykkedes.

Nye tider

Da omstruktureringen var gennemført, begyndte problemerne for alvor for både BL og DOMI, og man måtte se i øjnene, at der med det daværende modelprogram og en ugunstig prisudvikling ikke kunne opretholdes en organisation som hidtil, med



DOMIs store stand på biludstillingen i Bella Centeret (nu Grøndalscenteret) i 1972. Morris, Austin, MG, Rover m.m.

mindre man fik tilført flere produkter og/eller nye aktiviteter. På et tidligere tidspunkt havde det tillige været British Leylands ønske, at også busfabrikken Leyland-DAB i Silkeborg skulle overtages af DOMI, men selv om DOMI fra starten var interesseret i forslaget, faldt dette projekt til jorden, og DAB forblev i Leyland-koncernen til den bitre ende. De tidligere fabriksbygninger huser i dag Bilernes By. De havde dog inden da også i en periode bl.a. været ejet af Scania, som for en tid byggede egne busser på stedet.

Det heldigste tilvalg af nye agenturer hos DOMI var nok John Deere agenturet, der i 1978 blev en god afløser for Nuffield/Leyland traktorerne. DOMI havde traditionelt også været involveret i import af lastvogne fra både Morris, Leyland, Borgward og Fargo fra USA, men efter det var slut med Leyland lastbilerne, forsøgte DOMI en overgang at sælge de spanske Pegaso-lastbiler på det danske marked uden den store succes.

På bilsiden startede man sidst i halvfjerserne på import af Subaru og senere Daihatsu-biler fra Japan, selv om man nok havde foretrukket at have fået Mitsubishi - importen. Subaru var dengang suverænt de grimme japanske biler på markedet, og selvom de i dag er nogle af de mest fejlfri og problemfrie biler på markedet, er de aldrig rigtigt slået an i Danmark.

Senere oprettede DOMI i 1979 et datterselskab, som overtog importen af Renault, og der blev bygget et fint nyt Renault-hovedkvarter ved siden af DOMI-huset i Glostrup/Brøndby. Det blev dog en kort oplevelse, fordi Volvo i 1982 indgik en aftale med Renault i Frankrig om, at Volvo fremover skulle stå for Renault-importen i de nordiske lande, og DOMI måtte så med stort tab afvikle hele sin næsten nye Renault-operation. Men trods det dyre Renault-eventyr var der stadig penge i kassen, og det endte med at DOMI købte Lada-importen i Fredericia af familien Brock Jørgensen og flyttede siden

hele bilimporten – minus Jaguar – til Fredericia. Reservedelslageret flyttedes til det gamle klargøringscenter i Varde. Senere supplerede man aktiviteterne i Fredericia med importen af Chrysler, som DOMI tidligere havde haft i Glostrup fra 1946 til sidst i halvtredserne.

Modelfornyelser

Efter introduktionen af Isigonis-bilerne (mini og 1100/1300) kom der ikke mange nye modeller. Der blev lavet lidt face-lifting på de gamle Farina sedan'er, men forsøget med en stor Isigonis-bil (1800-serien) slog ikke an og et endnu mere mislykket forsøg blev Austin 3 litre, som i virkeligheden var en forlænget 1800, men med motoren liggende nord-syd (på langs) og med træk på baghjulene. Motoren var en 3 ltr. C-serie motor. Det var en meget velkørende og behagelig bil, men navnet og udseendet var nok forkert, og der blev kun fremstillet godt 10.000 eksemplarer.



Bilen var tænkt som en afløser for konventionelle Austin, Morris, Princess og Wolseley-modeller og som "forbindelsesmodel" op til Jaguar-modellerne. Hvorfor blev den ikke præsenteret som en Wolseley eller Riley?

BMC havde længe før starten på samarbejdet med Jaguar flirtet med tanken om samarbejde med en anerkendt producent af prestige-biler. I tresserne havde BMC samarbejdet med Rolls Royce om et projekt, hvor BMC skulle producere en prestige-model, som skulle bære Bentley-navnet og være en konkurrent til de store Jaguarer. Der blev fremstillet flere forskellige BMC/Bentley prototyper baseret på ADO61 (Westminster)-karrosseriet. Projektet førte ikke til en BMC/Bentley, men endte dog med at der kom en Vanden Plas Princess 4-litre R forsynet med en Rolls Royce Military R motor, med motorblok og topstykke i aluminium. Motoren var på 3909 cc. og ydede 175 hk/4800 omdr.



Austin 3 Litre 1967-71.
6-cylindret motor på langs og baghjulstræk.

Fotos: Wikimedia Commons
- Graham Robertson



Vanden Plas Princess 4-litre R, 1964-67.



Endnu et billede af den statelige Prinsesse. Den tilhører Dorte Stadil og er fra 1965.

Brugen af Rolls-Royce-motoren og brug af R-R navnet i markedsføringen var dog ikke nok til at få markedet til at acceptere en pris, der lå på linie med prisen på en Jaguar Mk. X, og da modellen udgik i 1967 efter BMC og Jaguar sammenslutningen, var der kun blevet solgt ca. 6.500 eksemplarer. Det er ret bemærkelsesværdigt, når man sammenligner det med salget af den forkætrede Austin 3 ltr., hvoraf der blev solgt godt 10.000 stk. fra 1968 til begyndelsen af 1972. De fleste blev solgt i Storbritanien.

Efter sammenslutningen med Leyland, som havde både Triumph og Rover og med Jaguar, som allerede var i familien, var der ikke længere behov for at BMC-grenen brugte flere kræfter og penge på at frembringe en ny stor personbil større end 18-22 og og de planlagte nye Princess-modeller.

Den eneste endnu ikke præsenterede BMC-model i begyndelsen af 1968 var den model, som sene-

re blev døbt "Maxi" og introduceret i 1969 og i overensstemmelse med den ny modelpolitik kom Maxi'en kun i en Austin-udgave. Der var dog flere interessante projekter på tegnebræddet og flere spændende prototyper fandtes allerede. Der var først og fremmest en ny MGB-afløser med kodenavnet EX234 med karrosseri designet af Pininfarina og forsynet med Hydrolastic affjedring. I 1966 kom der desuden en Pininfarina-designet sportsvogn baseret på Mini komponenter og med en 1275 ccm. motor. Issigonis var også nået langt med en Mini-afløser, men begge projekterne blev droppet af den nye ledelse på grund af pengemangel.

BMC gik altså – ligesom Triumph – ikke ind i en spændende fremtid som følge af BMH/Leyland sammenslutningen.



Og her kan vi så lige vise Pininfarinas forslag en fornyelse af MGB, som desværre ikke blev til noget. Den var her i februar udstillet på Retromobile i Paris, hvor Peter Bering havde kameraet fremme.

Tak for billeder til denne artikel; de fleste fremskaffet af Uffe Mortensen. Nogle få er fundet på nettet. Også tak til Dorte Stadil og Peter Bering. Billedredaktion og -tekster: jmn.



DOMI-van

- en mystisk dansk model...



Mange besynderlige modeller er gennem tiderne opstået som et resultat af de specielle danske forhold – ikke mindst, når det gælder mærkelige varebiler.

Denne Morris 1000 er kendt som "DOMI-van" og blev lavet i et antal eksemplarer, efter brochurerne her at dømme omkring 1954-55. Men hvorfor??? I hvert fald fra 1954 havde man jo Morris' egen varevogns-udgave (se det lille billede).

Udover hvorfor, kunne det også være interessant at vide hvor mange, der blev bygget i Glostrup. Samt hvad der findes af overlevende biler.

Hvem kender mere til historien? Alle oplysninger modtages med stor tak – kontakt meget gerne redaktionen!

-jmn.



Hvorfor en dansk varebil? Når man nu havde denne her, der måske ovenikøbet har dannet udgangspunkt for den danske model...





Morris Minor 1000 Super, 1964

Tekst og foto: jmn.

Bilen som pryder forsiden af denne måneds **VeteranTidende** tilhører Torben Hansen fra Humlebæk.

Det er en ualmindeligt fin Morris 1000 – og den fortjener at blive vist lidt mere grundigt frem. Det er ikke hver dag man løber ind i en bil, som absolut hverken er sjælden eller gastronomisk kostbar, men som alligevel er blevet gennemrestaureret så den faktisk er som ny.

Det er prisværdigt, for det handler jo om engagement fremfor forretningsans, når der ofres ufattelige mængder tid og penge uden skelen til bilens handelsværdi. Og vi andre kan glæde os over en hverdagsbil i

martssol, helt som langt de fleste kan huske den og har set den – det er bare længere tid siden, end man lige tænker over.

Torbens Morris så faktisk ganske pæn ud, inden han gik i gang med at lave den. Men det viste sig hurtigt, at den var så dårlig, at der kun var én måde at gøre det på. Så han har været helt i bund, inkl. sandblæsning af karrosseriet, som også har været igennem et større svejsearbejde med mange nye pladedele, som blev skaffet fra England. Også bilens indtræk er nyt.

Som lastvognschauffør får Torben styret sin daglige lyst til at fremfø-

re et motorkøretøj. Så selvom Morris'en blev færdig tilbage i 2012 har den kun kørt 371,8 km siden. Man kan mene, at én af de store glæder ved de gamle biler er at *køre* i dem, men det har ikke førsteprioritet her. Vi er alle forskellige. For Torben er restaureringsprocessen og dét at eje og pleje bilen det vigtigste.

Men når vejret er godt, så skal bilen selvfølgelig ud at køre – som Torben siger: "Hvis jeg får tid".

Oprindeligt er bilen solgt hos Domi-forhandler Ejler Pedersen i Køge og den har været indregistreret med nr. AY 29.942 fra 19/7-1964 til den blev afmeldt i 2008.









En sag om sabotage, der involverer Nimbus-toppakninger med papir i stedet for varmebestandig asbest har ingredienser, der er en Hollywood-film værdig.

Her ses et eksemplar af de saboterede toppakninger, hvor asbesten mellem de to lag metalfolie er erstattet med papir. Umiddelbart er der ikke forskel på en original toppakning og de saboterede.

Nimbus-sabotage opdaget efter 70 år...

Af Jens Jessen

Sabotage

Besættelsen fascinerer stadig. Historien om den er stadig fuld af fortællinger om de fem år og sabotagen mod den tyske Værnemagt. Dog hører det til sjældenhederne, at en sabotageaktion først opdages godt 70 år efter den er foretaget. Men det er ikke desto mindre tilfældet. Et parti Nimbus motorcykeltoppakninger, er for nylig dukket op på et gammelt værksted i Norge, og det har vist sig, at de er saboteret. I stedet for asbest mellem de to tynde stykker metalfolie, er der almindeligt papir og ikke asbest, som jo var normen dengang. Det vidste man dog ikke, da man fandt partiet sidste år. Da én af disse toppakninger blev monteret, kørte Nimbus motorcyklen kun 200 kilometer, inden toppakningen ikke kunne klare varmen, og derfor kvitterede med at smelte og blæse i stykker. Men historien starter en tid før, og den kunne være taget lige ud af en Hollywood-film.

100 Nimbus motorcykler til Jugoslavien

Firmaet A/S Fisker & Nielsen i København er i dag kun kendt for Nilfisk støvsugerne, men engang var de også kendt for deres Nimbus motorcykler. Model et, Kakkelovnrøret model A og B, blev produceret fra 1920-28, og den næste model, kaldet model C, blev produceret fra 1934 til 1959. Det danske militær aftog fra starten rigtig mange, og fabrikken havde et ønske om at få en eksport i gang.

Allerede inden besættelsen af Danmark havde det jugoslaviske luftvåben vist interesse for den danske motorcykel, og på trods af at Danmark var blevet besat, forblev interessen intakt, og i november 1940 blev der leveret to prøveeksemplarer. Testkørslerne faldt positivt ud, og jugoslaverne bestilte 100 Nimbus motorcykler til levering i april 1941.



Her holder en tysk politienhed frokostpause i sted i Norge. Nimbus motorcyklen er en model 1939 og den har nummeret; Pol 281. Pol står for Polizei - altså politi. Politisoldaterne bærer "Polizeimantel" med mørkt kravespejl og "Knobelbecherstiefeln" - også kaldet rafflebægerstøvler.



Pause på Strømsø Torg i den norske by Drammen. Ud fra Pol-nummeret på nummerpladerne, kan det afgøres, at det er tyske politienheder. Statuen til venstre i billedet forestiller Johan Jørgen Schwartz, som var en kendt norsk politiker.



Politinimbusmotorcykel nummer Pol 0147 er ved at køre. Både foran og bagved er der Nimbus motorcykler, og den lange række er alle Nimbus motorcykler.



Forplejningspause. I rækken af Nimbus motorcykler skimtes igen nummer Pol 281. En ældre officer har et barn på armen, mens han snakker med politisoldaterne. På billedet ses maskingeværer i sidevognsaffutage af tjekkisk fabrikat ZB vz 26 eller ZB vz 30 og et enkelt gevær af typen Mauser 98K.



Tilsyneladende har de tyske politisoldater ikke været klar over, hvor genial en Nimbus egentlig er. Var sidevognscyklens blev rejst op på stativbenet, var baghjulet kommet til at svæve frit, og så kunne man helt uden anstrengelse have afmonteret det.



Her ses en Nimbus med en tysk soldat i sadlen. Stedet er formentlig Sønderjylland, og meget tyder på at billedet er taget tirsdag den 9. april 1940.

Krigen indhentede motorcyklerne

Den 6. april 1941 okkuperede Nazityskland, med italiensk hjælp, Jugoslavien. Nimbus motorcyklerne var på det tidspunkt færdige, og stod klar til udskibning til Jugoslavien. Men da man hørte om besættelsen af Jugoslavien på Nimbus fabrikken, vidste man godt, at motorcyklerne risikerede at falde i Tyskernes hænder. Derfor gemte man de 100 motorcykler i kælderen under Kongens Bryghus.

En tid efter fandt tyskerne i Beograd i Jugoslaven papirerne, der omhandlede købet af de 100 Nimbus motorcykler hos A/S Fisker & Nielsen i Danmark, og som en konsekvens af det, beordrede man motorcyklerne udleveret, da Tyskland på det tidspunkt havde magten i begge lande. Hvad der skete, er ikke helt klart, men Fisker & Nielsen måtte modstræbende udlevere motorcyklerne.

Til Norge i stedet for Jugoslavien

I A/S Fisker & Niensens arkiv er der et antal fotos af disse motorcykler, som blev produceret i serier á 25 styk. Bag på et af billederne har direktør P. A. Fisker skrevet: "9/1 - 1941. Maskiner bestemt for Jugoslavien. Men Dagen efter brød Tyskerne ind i Jugoslavien. Maskinerne blev gemt i det gamle Kgl. Bryghus. Ved Oprydning i den bombede Nationalbank i Beograd fandt Tyskerne Kontrakt og Papirer og forlangte Maskinerne".

En stor del af dem, formentlig dem alle, blev sejlet til Norge, og overgik der til det tyske militærpoliti. Det er blevet sagt, at en last bestående af 25 Nimbus motorcykler endte på bunden af Skagerak, men det er aldrig blevet bekræftet. Ud af de 100 Nimbus motorcykler, der blev omdirigeret, har omkring 40, der var bestemt for Jugoslavien overlevet, og de kører i dag stadig i Norge.

Mange spørgsmål

Sabotage var i tyskerne optik en alvorlig forbrydelse, og straffen var høj. Men hvem der har saboteret Nimbus-toppakningerne, og erstattet den varmebestandige asbest med almindeligt papir, bliver formentlig aldrig opklaret. Der bliver sandsynligvis heller aldrig hittet rede i, om de saboterede toppakninger er fremstillet i Norge eller i Danmark og ikke mindst hvem, der har fremstillet dem. Men det ligger fast, at pakningerne er produceret under krigen, og der her er tale om en sabotage, som først er opdaget 72 år efter krigen sluttede!





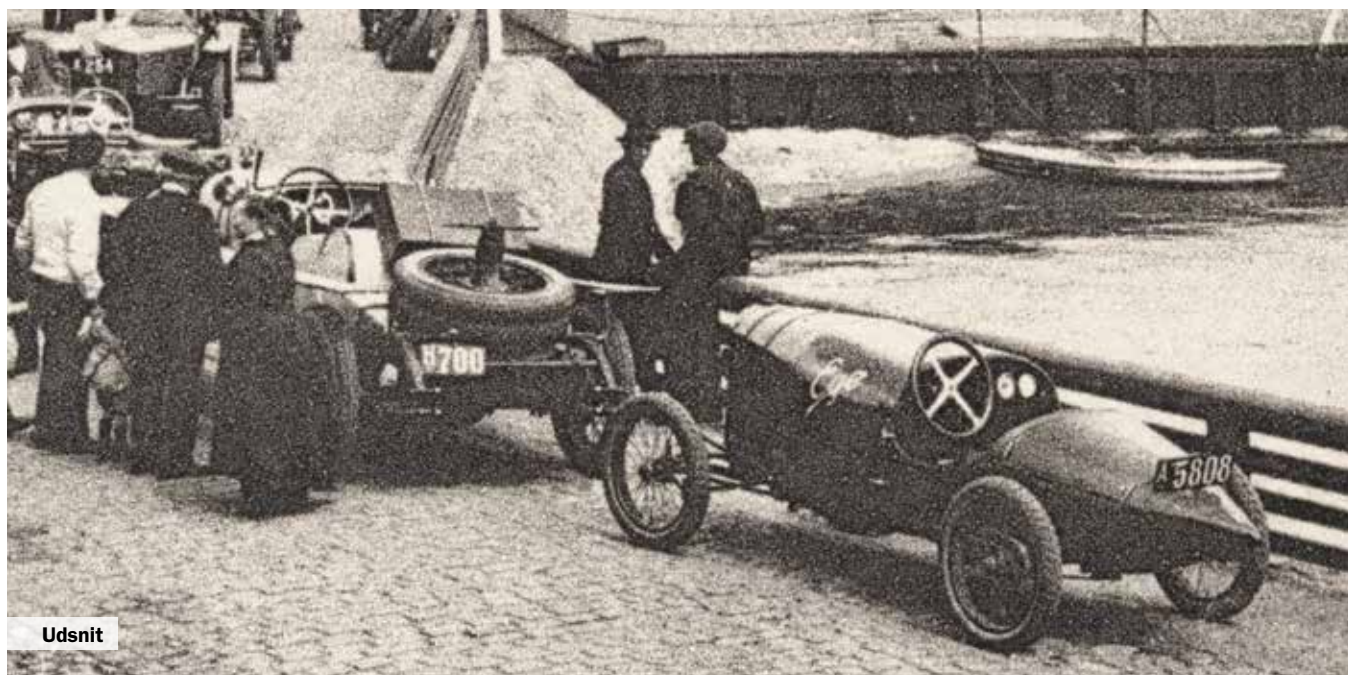
Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Farvebilledet indgår i en større samling lysbilleder, som Uffe Mortensen er ved at gennemgå på Danmarks Tekniske Museum. Vinteridyl i Stenløse, engang i tresserne - okay måske lidt trøstesløst. Men bilerne er nok et ganske repræsentativt udvalg af den danske vognpark, der for en stor dels vekommende befandt sig på papegøjeplader. Men lad os høre hvad I kan fortælle om dem!

Det andet billede er såmænd et "tilfældigt" postkort fra Fanø: Udsigt over Fanø Færgeleje mod Esbjerg". Men hov. Det er vist ikke en tilfældig dag, med havnekajen fyldt med racerbiler af vidt forskellig slags, på A, K og H-nummerplader.

Forhåbentlig kan nogen datere billedet og måske endda identificere nogle af de spændende biler.



Udsnit



Efter bilerne at dømme er det ikke helt almindelige feriegæster, der venter på færgen til Esbjerg.

Svar på billederne i VT 489



Stor og tysk

Desværre må vi foreløbig betragte spørgsmålene som uløste, for det er ikke lykkedes at fastslå identiteten på nogle af bilerne i sidste blad.

Men starter vi med A3818, så er der blandt svarene enighed om at bilen er tysk, og fra tiden lige efter 1. verdenskrig. Resten er kvalificeret gæteri!

Egon Lintner foreslår en N.A.G. Typ C4 10/30 fra 1920-22, Søren Lund og Leif Gr. Thomsen gætter på Austro-Daimler. Leif går i detaljer med et skud på, at bilen er forsynet med et karrosseri af Neumann Neander, bygget hos Papler. Indikationen herfor er de specielle spidse

skærme og karrosseriets udbygning bagtil, som rummer og skjuler kaleschen.

Anders Clausager går i luften med hvad han kalder et vildt gæt: En Stöewer D7, som var en gigantisk bil, Tysklands kraftigste, med en Argus flymotor på hele 11,2 liter. I hvert fald er bilen gigantisk; klart stor nok til at kunne være sådan én.

De fleste er enige om, at den hammerlåede kølerkappe ikke ligner noget fra de foreslåede biler, og at den sikkert er uoriginal eller fremstillet af en karrosseribygger.

Eders ydmyge redaktør melder sig i koret blandt de mange, der syntes at spørgsmålet er svært. Jeg har også pløjet rundt på internettet uden at finde et mere præcist svar.

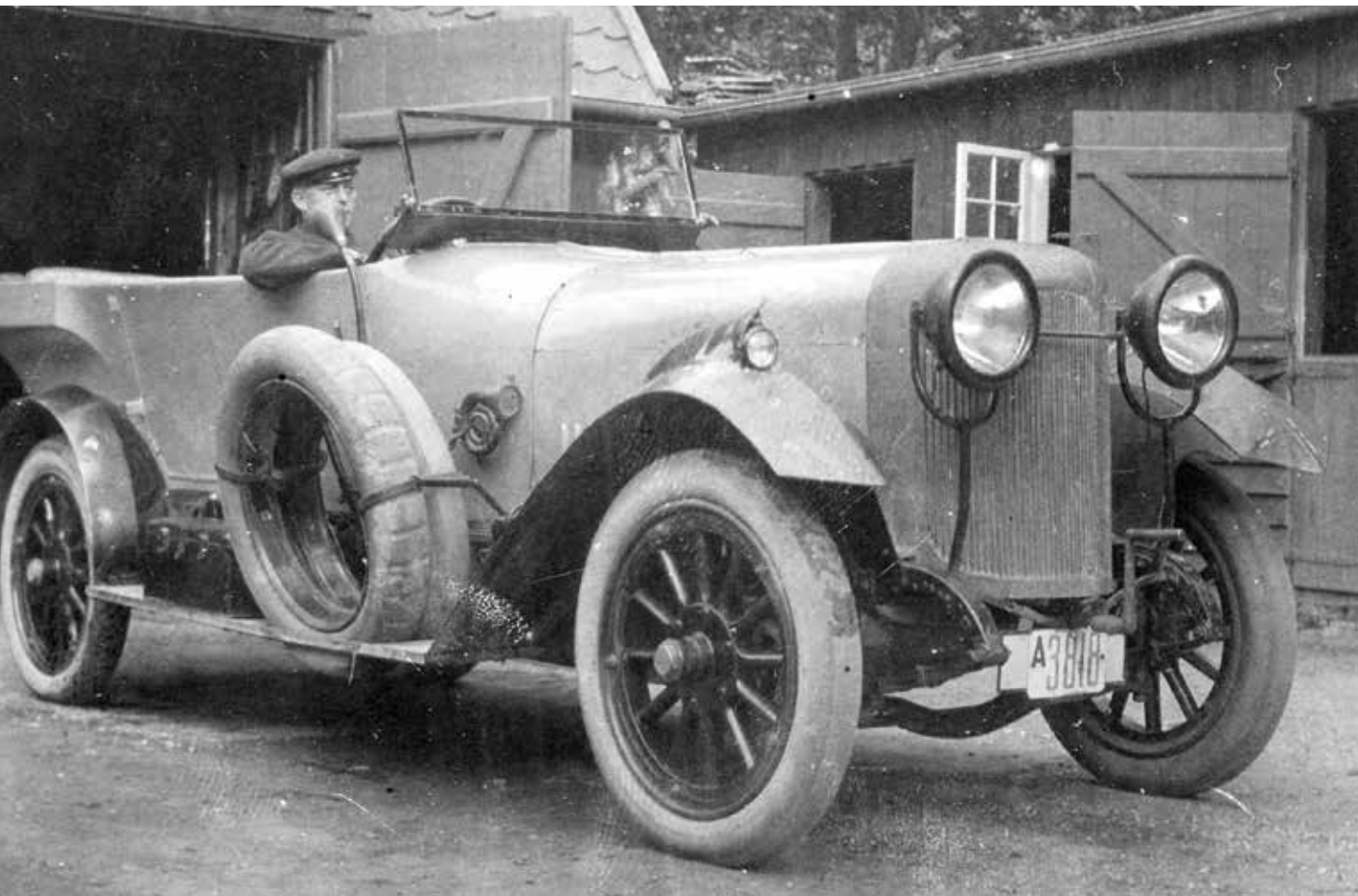
Med hensyn til dateringen, så er vi nok tæt på 1920 eller lige før, dog har jeg fundet oplysninger, blandt andet om de specielle forlygter og monteringen, der skulle være typisk på tyske biler omkring 1914-15.

I Danmark blev der importeret en del brugte tyske biler i årene lige efter Første Verdenskrig, hvor Tyskland var økonomisk i knæ og den danske krone var hård valuta. Det var ofte store og prestigefyldte biler, og blandt dem var bl.a. Stöewer.

Lad os være enige om, at vi i DVK ikke behøver at have mindreværds-komplekser over, at vi ikke (endnu) har identificeret bilen. På den højt estimerede hjemmeside prewarcar figurerer under "uløste mysterier" en bil, der høj grad ligner den vi taler om. Prøv at kigge på dette link:

<http://www.prewarcar.com/magazine/un-solved-mysteries/the-hungarian-quiz-mystery-update-iv-doubts-doubts-002235.html>.

Og vi giver heller ikke op! Anders Clausager har tilbudt at sende billederne videre til det tyske AHG (Automobil Historisches Gesellschaft). Det må antages at være rette sted, når det drejer sig om ekspertise udi biler som dem i VT 489!



Billederne af den mystiske bil var gengivet i relativt lille størrelse i sidste VT – det råder vi lige bod på her. Det kan måske også kaste lys over den underlige kølerkappe. Den ser nærmest ud til at være en pyntekappe uden luftgennemstrømning. Nummerpladen og det faktum at bilen ser godt brugt ud, kan måske medvirke til en mere præcis datering...



Berliner-turbussen

Med denne bliver det nok mindst lige så svært at fastslå bilmærket, hvis ikke endnu sværere. Adskillige tyske bilfabrikker, små som store, producerede under Første Verdenskrig en stor mængde lastbiler. De var så godt som ens, da de var beregnet til krigsbrug og fremstillet efter de samme kejserlige retningslinier. Og det er ganske sikkert en af disse, der så efter krigen er blevet ombygget til åben turistbus.

Vi har selvfølgelig fået nogle gode gæst på mærket; heriblandt Horch og Hansa-Lloyd, men der er et utal af muligheder!

Anders Clausager skriver bl.a. at der under krigen angiveligt er bygget omkring 40.000 standardiserede lastbiler og nævner et stort antal fabrikater: Benz, Büssing, Daimler, Deutz, Hansa Lloyd, Horch, Komnick, Magirus, Mannesmann, NAG, m.fl.

Clausager skriver endvidere: "Ifølge Berolinas hjemmeside blev det busfirma først grundlagt i 1929, men billedet her er jo klart ældre, og er da også nydeligt datostemplet 24.7.21. Lloyd Triestino havde rejsebureau på Under Den Linden fra 1919 og fremefter, så mon ikke billedet er taget der".

-jmn.

Flere har sendt forskellige billeder af de tyske lastbiler fra perioden. Her ses øverst en Daimler, derunder en Mercedes og nederst en vogn fra Wiener Automobilfabrik.

Blandt fællestrækkene er kædetræk til baghjulene og de kraftige, støbte hjul med massive ringe, som netop ofte er med 6 eger foran og 8 bagi.





Popular Science

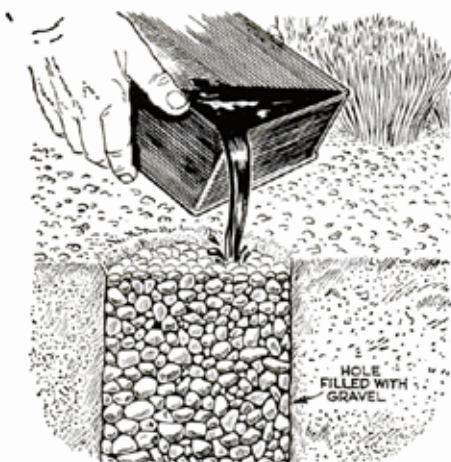
Tekst: Jens Heldgaard

Inspireret af en notits forleden på en Facebookside, gik jeg lidt mere i detaljer med kilden – et amerikansk tidsskrift, Popular Science, som startede omkring 1872.

Alt er scannet i fin kvalitet og kan findes ved søgning på Google/Popular science. Her et par pudsige eksempler fra januar 1963 side 166:

Bortskaffelse af spildolie - Hvor svært kan det være ?

Her beskrives hvordan man borer et hul i jorden, fylder det op med grus/sten, og nu har man så et sted at deponere den sorte spildolie – hullet



Disposing of used engine oil can be a problem. Solution: Dig a hole in the ground with a posthole digger and fill it with fine gravel. Then pour in the oil. It will be absorbed into the ground before your next change. Cover the spot with soil.

166 POPULAR SCIENCE JANUARY 1963

dækkes med lidt jord, og kan i øvrigt bruges igen efter næste olieskift.

Det beskrives, at gruset opsuger og omdanner olien inden næste "påfyldning".

Det skal understreges, at dette ikke er redaktionens anbefaling.

Et andet tip til hjemmemekanikeren med korte ben:

Man svejser et lille stativ og monterer en træplade, og nu kan man så nå op over den store skærm og ned i motorrummet!

Prøv selv at blade nogle numre igenem. Det er interessant og hyggelig læsning!

Som nævnt andet sted i dette nummer af Veteran Tidende, opfordrer vi læserne til at indsende tips og ideer fra værkstedet – så andre kan lære af det, og vi alle kan blive klogere, og få videreført erfaringer og viden!



Wheel step makes engine work easier

Mechanics in the repair shop at Oklahoma State University use this wheel step for better access to the engines of large trucks. The platform is a 9"-by-18" piece of plywood reinforced at the ends by 1"-by-1" angle iron. The step is supported by 3/4" reinforcing iron welded to the angle iron at each corner. A hook at the upper end of the reinforcing iron fits over the tire.—Dean Merrill, Ripley, Okla.



I augustnummeret fra 1920, hvis forside ses øverst til venstre, præsenteres den meget kompakte og praktiske elbil: w "Flivverette", opfundet og bygget af tyskerne Dr. R. Slaby og Mr. H. Beringer. Verdens mindste elbil – svaret på "poor man's motoring". Ingen problemer med opbevaring – den kan være i et hundehus eller en reol!



KASTELLET 2016

“FORÅRSMØNSTRING I KASTELLET”

SØNDAG DEN 7. MAJ KL. 13.00-16.00

Endnu engang kan vi med stor glæde byde velkommen til et par timers fornøjeligt samvær i de nostalgiske rammer i det gamle fæstningsværk.

Norgesporten åbnes mellem 13.00 og 16.00 og Kasteslets kommandant og Kasteslets Venner er vores værter. Vi parkerer på kirkepladsen under kommando af Kasteslets livjægere (HJV), som ”læsser” køretøjerne, så alle kan holde komfortabelt.

Vi finder imellem de mange hundrede køretøjer 3 af de mest spektakulære, og præmierer disse.

Alle klubber og ejere af veteran og klassiker køretøjer med familie er velkomne.

Der afkræves Kr. 20 pr. køretøj før indkørsel til Kasteslet. Beløbet dækker de omkostninger, Kasteslet har i forbindelse med oprydning efter arrangementet. Eventuelt overskud herfra doneres til Børnecancerfonden.

Vel mødt!

Arrangører for Dansk Veteranbil Klub: Claus Neble, Kim Polte & Tina Morgan.

OBS: Al indkørsel foregår ad Norgesporten (den side som vender ud mod Langelinie). Parkeringsanvisningerne skal overholdes, eller man risikerer at blive bortvist. Det er muligt at køre ind af Norgesporten fra kl. 13.00.



Velkommen til "en fantastisk dag"

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

Har du en bil fra 1950-1990, og vil du prøve et ægte rally, hvor både bil, du selv samt din codriver kommer trygt og godt igennem løbet?

Så skal du deltage i turistklassen i Oresund Rally lørdag den 6. maj med start og mål i Hillerød. Et endagsløb på 110 km, hvor det vigtigste ikke er at vinde, men at være med.

Du kører efter tydelige kort, og ruten er let at lægge ind. Der er ingen præcisionskørsel undervejs. Men smukke nordsjællandske

landeveje, som du og din codriver nyder.

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

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

Sidste år deltog DVK-bestyrelsesmedlem Ole Poulsen med fru Karen i løbet i deres Austin Mini fra 1968. I *Veteran Tidende* skrev Ole

Poulsen: "Vi havde en fantastisk dag. Det bliver ikke sidste gang vi kører "rigtig rally"."

Ved start på rallyet får du en gratis endagslicens. Medlemmer af DVK kan køre hele ruten sammen og nyde dagen sammen.

Se alt om løbet på www.oresundrally.org. Og læs hele Ole Poulsens artikel i Veteran Tidende samme sted.

Vel mødt til Oresund Tourist Rally.





INVITATION TIL STJERNELØB I NORDSJÆLLAND

Den Nationale Motorhistoriske Køredag 5. juni 2017



Med start kl. 9:00 i Helsingør, Nærum (DVK), Roskilde og Holbæk *) ad smukke landeveje i Hornsherred og Nordsjælland til målet TimeWinder Nostalgifestival på Grønnessegård Gods ved Hundested.

For alle køretøjer fra 1987 eller ældre. Fører og 1 ledsager kommer gratis ind – øvrige passagerer skal betale almindelig entre ved ankomst. Opstilling på særligt område på pladsen, også for deltagere i biler nyere end 1975.

Ophold på pladsen til Concour de Charme blandt festivalens gæster obligatorisk (ca. 2 timer).

Tilmelding på www.timewinder.dk/stjerneløb

*) Der tages forbehold for om tilstrækkeligt antal melder sig til de enkelte startsteder og start evt. aflyses eller flyttes



TIME WINDER
NOSTALGI - TIL LANDS, TIL VANDS OG I LUFTEN



FORÅR- og madpakketur til AVNØ NATURPARK

St. Bede dag fredag 12. maj 2017, kl. 09:00.

Start fra mødested Klippinge, ad små veje gennem landsbyer, forbi Bregentved Slot, og Gissfeldt Slot, og passere Sparresholm Gods, til naturpark "Avnø", som er en gammel militær flyveplads, hjemtur med ophold hos Tommy Jørgensen i Allerslev.

Turen er gratis, men medbring selv: bord-stole frokost kaffe/ the (øl og vand giver løbsledelsen).

NB! Løbet er åbent for alle medlemmer af DVK, tilmelding, senest fredag 5. maj til:

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205 eller
Tommy Jørgensen, tlf. 25707503



"Æ Genbrug", Fladhøjvej 1, 6230 Røddeko inviterer hermed alle til
VETERANBIL TRÆF OG ÅBENT HUS

LØRDAG D.3. JUNI 2017

Pladsen med de udstillede veteranbiler fra

Als Veteranklub, Tønder Veteran Klub og Dansk Veteranbil Klub
vil være åben fra kl. 11.00 til kl. 17.00. (Butikken fra kl. 09.00).



Der vil blive serveret pølser med brød, samt øl eller vand til de fremmødte. Der vil også være kaffe på kanden.

Der vil være levende musik på pladsen.

Der afholdes en publikumskonkurrence, hvor publikum stemmer på deres favorit. Første præmien er 1 weekend ophold for 2 prs. . Anden og tredjepladsen belønnes hver med et gavekort. Blandt publikumsdommerne, vil der blive trukket lod om tilsvarende præmier. Lodtrækningen finder sted kl. 14.00 på pladsen, ved indgangen til butikken, blandt de som er til stede på pladsen.

Arrangementet er gratis. Tilmelding Veteranbiler senest 30. maj 2017 til

Dorthe og Vagn Damm på mobil 2164 8502 eller på mail til:
vagndam@godmail.dk.

"Æ Genbrug" er en privat genbrugsbutik, hvor overskuddet går til julemærkehjemmet Fjordmark





Aftentur i det fynske

Vi forsætter succesen fra de foregående år med aftenture den 3. onsdag i måneden. September 2. onsdag.

De 5 aftenture starter forskellige steder på Fyn. Vi kører en tur i det smukke Fynske landskab, ad små og mindre veje og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe.

Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør.

PS! Husk borde og stole

Første gang er onsdag den 17. maj.
Vi mødes mellem 17.30 og 18.00 ved
Carl Niensens barndomshjem.
Odensevej 2a, Nr. Søby, 5792 Årslev.



Info:

Annelise Gustavsson og Benny Kock, tlf. 6590 1542/4040 5885.

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

Med venlig hilsen
Anne Lise Gustafsson.



Turene omkring Storstrømmen fortsætter igen i år, med rigtig mange **nye** skønne og flotte aftenture.

Vi kører som i 2016 den 2. tirsdag i måneden, turene er planlagt som følger:

9/5 – 13/6 – 11/7 – 8/8 – 12/9

Turene starter på Nordhavnen i Vordingborg (skiltet) med mødetid fra kl. 18.00.

Vi kører senest kl. 19.00 - da vi gerne skulle nå målet før det bliver mørkt.

Vel mødt til **DVK** aftenture omkring Storstrømmen.

Bo Frederiksen



SWAPMEEET

Danmarks største ikke-kommercielle
stumpemarked.



Søndag 30 April. 2017 8⁰⁰ - 15⁰⁰

<http://swapmeet.dk/>

Indgang 60 kr. Oldvejen 25 4300 Holbæk



Dansk Veteranbil Klub Aabenraa



Tirsdags træf ved Kalvø Badehotel.

For alle typer veterankøretøjer og klassiske biler.

I 2017 afholdes der træf hver tirsdag fra den 2. maj til 26. september fra kl. 18:00 til solnedgang.



Kalvø ligger idyllisk i Gøner Bugt, forbundet til fastlandet med en dæmning.

Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt. Tag brød, kaffe, borde og stole med og lad os få en hyggelig aften sammen.

Alle er velkommen til at deltage også fra andre klubber.

Toiletter forefindes på pladsen

Adresse: Kalvøvej 12, 6230 Rødekre

På gensyn

Ruth Andersen og Erik From

29669847

erik.kef@webspeed.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.

OPRET PROFIL
 Du får din egen postadresse i USA. Som de amerikanske netbutikker med din ShopUSA-adresse som din shipping address.

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

OPRET FORSENDELSE
 Opret din forsendelse på alle dine indkøb. Og de sendes samlet hjem til dig.

LEVERING
 Din 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

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

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

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



Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

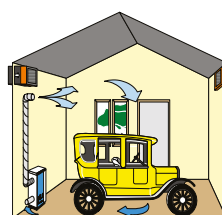
bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Sorptionsaffugtning af garager



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



- specialister i affugtning

Tlf: 4495 3355 • www.munters.dk



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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



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

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

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

Priseksempler (2017):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisko 500 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 846 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisko 500 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.057 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisko 500 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



Køb & salg



Biler sælges

Rolls Royce 1970 MPW cabriolet, super flot Royal Blue. Velkørende. 5 år til syn.

Otto Krogh, tlf. 26716500.

BMW 2000 CS 1966. I særdeles god stand. 100% original. Sølvfarvet m. Blå læderstue.

Porsche 356C 1964. 3 ejere. 100% original. Sølvfarvet. Rød læder/velour.

Stig Pedersen,
e-mail: stiggepedersen@gmail.com



Utförsäljning af Mercedes-Benz 1960-65

Körbara och renoveringsobjektmodellerna 180, 190, 220 B, 220 S, 220SE, 230, 280S. Jag bor i Alstad - 20 kilometer från Malmö. Se hemsida www.bonilsson.com

Bo Nilsson, tlf. + 46 40485012

Dele til biler sælges

Fine motordele kun lidt brugte til **MG TD**: 2 stk. kobling, svinghjul, ventiler + fjedre + stødstænger, højgearaksel, knastaksel, gear-tandhjul på aksel, topstykke-dæksel og mange løse ting - samlet pris kr. 6.500. 5 stk. hvidmalede fælge med huller, 5 stk. originale fejlfri kapsler med monogram. Alle 5 stk. med tilhørende næsten nye dæk - samlet pris kr. 2.500. Indtræk sofaryg m/originale fjedre, dørsider og andet - kr. 250. 4 stk. bremseskåle, 2 sæt bremselægning - næsten ikke brugt - kr. 1.000.

Louis Holmelin Nielsen, tlf. 61837306 - efter kl. 16.
e-mail: lnholmelin@gmail.com

MGB Hardtop - sort. Moss MGH001 incl. beslag. Pris kr. 2.000.

Mogens Thor Møller, tlf. 40160162
e-mail: blh-vhtm@privat.dk

Støddæmpere nye til næsten alle biler årg. 1950 - 1980 fra kr. 85.

Otto Krogh, tlf. 26716500

Automobilia

MK Testbuch - Tysk 1939. 17 tests over tyske biler fra Tempo til Maybach, og bl.a. Opel Admiral, Horch, Mercedes Benz 540. 20 motorcykler fra Ardie til BMW R 71. 120 sider. Pris 500 kr.

Motor Rundschau Testbuch 1951. 22 tests over tyske biler fra DKW til Opel Kapitän og Mercedes 170. 20 motorcykler fra Adler til BMW R51/2. 136 sider. Pris 500 kr.

Poul Jørss tlf. 32585377
e-mail: poul.jorss@gmail.com

Diverse

Værkstedshjælp søges. Jeg har en samling classic biler fra 50'erne, som skal vedligeholdes, Derfor søges kompetent mekaniker evt. pensionist til småopgaver. Værksted haves.

Stig Pedersen,
e-mail: stiggepedersen@gmail.com

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

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

<input type="checkbox"/> Salg	<input type="checkbox"/> Køb	Tekst: _____
<input type="checkbox"/> Biler		_____
<input type="checkbox"/> Dele til biler		_____
<input type="checkbox"/> MC		_____
<input type="checkbox"/> Dele til MC		_____
<input type="checkbox"/> Automobilia mv.		_____
<input type="checkbox"/> 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!



● Bagklappen ●

Et vrag i brombærkrattet

Ak ja, der findes mange typer bagklapper – og mens vi går og klargør vore fine biler til den kommende sæson, står dette sorte køretøj og forfalder – det har efterhånden stået på i mange år.

Ser man godt efter inde i brombærkrattet, kan man ane et Taunus-logo til højre på bagklappen – og ser man bilen fra siden, kan det konstateres at det er en coupémodel – og så er der jo forskellige gæt, idet det ikke er muligt at komme tættere på bilen for detaljer.

Ford havde i starten af 70'erne et par modeller: Ford Taunus Coupé GXL 2000 v6 og Ford Taunus Coupé 1600 L – jeg skal ikke sige om det rammer – men vi kan jo invitere et Ford-kyndigt medlem til at give en lille lektion i Taunus-historien i et kommende nummer af VT.

Dét jeg egentlig tænkte på, da jeg kom forbi vraget forleden var, at alt har sin tid, og at alt forgår – men så kan man jo glædes over vores bestand af fine velholdte køretøjer i klubben, hvor de ældste biler med omkring 100 år på bagen jo stadig er i fin køreklar stand. Og vi kan skønne på, at der er så mange medlemmer med interesse for de gamle køretøjer, som bevarer dem til eget brug og for kommende generationer. Med den rette pleje og viden om køretøjerne, kan de i princippet holde evigt – men det kræver at vi får videreført viden og hånddelag til de yngre generationer. Her har vi en stor opgave i veteranbilkлубberne, hvor der er mulighed for at mødes og udveksle de gode ideer og erfaringer.

Rigtig god køresæson 2017!

Venlig hilsen, Jens Heldgaard

Prøv at se på billeder af gamle biler – Alle er taget forfra (næsten).

Vi vil her på bagsiden i de næste numre gerne vise nogle spændende biler fotograferet bagfra, og den historie, der ofte kan udledes af nogle bogstaver, tal, et mærke eller andet, der er karakteristisk for netop denne særlige model.

Send os gerne et foto af din bils bagende, og fortæl hvad der er specielt ved den – vi glæder os til nogle gode små historier, og vi kan vel alle lære lidt mere om specielle modellers betegnelser og særkende.

Send til: VT@veteranbilkklub.dk eller Heldgaard8700@gmail.com /Jens Heldgaard

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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