

Nr. 492 Juni 2017 · 61. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 492 Juni 2017

Forside:
Per Nielsens Stanley
Steamer Model 70.
Foto: Jens MN.

Indhold:

Fra kontoret	3
Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4-6
Efterlysning – Cadillac	6
Klubaktiviteter - mødesteder	7-10
Velkommen til nye medlemmer	10
En vinterdag i Randers 1961	11
Nyt fra MhS	12
Nye frimærker	14
Kommentar: Fliverette	14
Forårsparade i Aabenraa	15
60 år med cylinderservice · Uldum	16
Delage – Champion du Monde	18
Triumph – BL-årene 1968-74, af Jens Ørvad	24
Danish Masters Racing Festival	35
Stanley Steamer 70 – 1910	36
Familiebilen – Austin Seven 1936	45
Fra arkivet – spørgsmål og svar	50
Fars Dag på Wedelslund	47
Invitationer	52
Køb & Salg	59
Bagklappen – IFA F8 1954	60

OBS! Fra kontoret

Tak for alle de rettelser af databladet som er sendt til kontoret! Det er dejligt at vi får ajourført vores database. Desværre har det givet os det problem at postkassen blev fyldt, og mange af jer har fået mailen retur.

Hvis du har fået denne besked med fyldt postkasse, må vi bede dig om at gensende skemaet. Vores postkasse er nu tømt for alt det vi kan undvære, og samtidig er kapaciteten blevet sat op til 10.000 MB.

Undskyld ulejligheden!

Dorte Stadil



Fra redaktionen

Køresæsonen er i fuld gang, og det er jo helt overvældende at se, hvor mange arrangementer og løb der er mulighed for at deltage i – se kalenderen! I redaktionen kan vi meget, men vi kan ikke være alle steder på én gang. Derfor håber vi, at I har lyst til at bidrage med ord og billeder fra sommerens oplevelser, så Veteran Tiden kan blive ved med at afspejle livet i klubben. Husk hvis I sender fotos at de skal være i højest mulige opløsning for at kunne bruges.

Derudover hører vi jo altid gerne om medlemmerne og deres biler! Skriv og fortæl! Vi rykker hellere end gerne ud, og hjælper både med tekst og fotografering.

Det er nærmest et princip, at vi altid kan bruge stof til VT. Kontakt redaktionen, også hvis du bare har en god idé.

Til sidst: Husk de nye deadlines – og at invitationer, annoncer og lignende altid skal sendes til DVKs sekretariat – og ikke til redaktionen.

Redaktionen ønsker god sommer!

jmn

VeteranTidende

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

Redaktør:

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

Annoncepriser:

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

I redaktionen desuden:

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

Layout/produktion:

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

Stof og deadline:

Redaktionelt stof sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne mail: vt@veteranbilklub.dk.

Annoncer og invitationer til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Gerne mail: kontor@veteranbilklub.dk. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

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

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

VT 492 udkommer omkring 2. juni.
Deadline til dette blad: 10. maj.



Møder, løb og arrangementer

Juni

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

Lørdag 3. Nivåløbet 2017. Fra Nivå Center, mødetid kl. 9.00, slut ca. kl. 15.00. Samme procedure som de sidste 25 år. Max. 25 biler. Tilmelding: willibald@mail.dk Alle som har meldt sig til Nivå løbet inden 31/3-2017 kl. 0.00 er tilmeldt!

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

Lørdag 3 - mandag 5. Græsted Veterantræf. Græsted Eventplads, Holtvej 40-67, 3230 Græsted. Se www.gvtf.dk - invitation i VT 491.

Lørdag 3 - mandag 5. TimeWinder Nostalgi Festival. Se www.timewinder.dk. Info: Michael Deichmann - e-mail: michael@deichmann.org

Mandag 5. Timewinder stjerneløb i Nordsjælland. Tilmelding på www.timewinder.dk. Info: Michael Deichmann, tlf. 22278651 - e-mail: mde@timewinder.dk. Invitation VT 490.

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

Mandag 5. Fars Dag på Wedelslund. Wedelslund Gods, Wedelslundsvej 2, 8464 Galten. Invitation i VT 491.

Mandag 5. Rundt om Ringkøbing Fjord. Kl. 09:30 med start fra P-pladsen ved Sædding Centreret, Esbjerg. Info: Lars Nørgaard, tlf. 23301124, e-mail: chevy57@stofanet.dk /Ove Iversen, tlf. 23950721, e-mail: ove.iversen@bbsyd.dk. Invitation her i VT 491.

Mandag 5. Farsdagstur. Start i Fjølstervang på p-pladsen ved købmanden. Invitation her i bladet.

Mandag 5. Klassisk Køredag 2017. Info: Michael, tlf. 21233934, Johnny B. Goode, tlf. 20745709. Invitationer her i bladet.

Fredag 9. - Lørdag 10. Englændertræf i Løgumkloster. Tilmelding via hjemmesiden: www.englaendertraef.dk eller pr. tlf. 29993789 - info@englaendertraef.dk. Invitation i VT 491.

Lørdag 10. Vitus Beringløbet 2017. Rådhusstorvet, 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. Østerskovvej 20, 8670 Låsby. Poul Grønkjær, tlf: 30948882, e-mail: poulgroenkjaer@gmail.com. Invitation i VT 489.

Lørdag 10. Veterantræf og fly-in. Holstebro Flyveklub og MG Midt-vest inviterer. Info: Claus Kjærgaard, tlf.

61558526. Http://www.flyvecenter.dk

Mandag 12. Søby Brunkulsmuseum - DVK mødested Midtjylland Herning. Tilmelding senst 8. juni til Villy Vejnø, tlf. 29919179, e-mail: villy@vejnoe.dk.

Onsdag 14. Lundebergtræf. Plejehjemmet "Strandlyst", Kystvej / Strandstien 1, hvor plejehjemmet byder på en kop kaffe. Invitation her i VT 491.

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

Lørdag 17. Dansefest og farlig ungdom. Andelslandsbyen Nyvang, Nyvangs Allé 4, 4300 Holbæk. Info: Line Jandoria Jørgensen, tlf. 59434030 - e-mail: lj@andelslandsbyen.dk. Invitation her i VT 491.

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

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem 17.30 – 18.00 på pendlerpladsen afkørsel 46 Hjulby og slutter i Kerteminde Kajakklub. Husk madpakken og hvad i ellers vil nyde, samt bord og stole. Info Flemming Larsen tlf. 21162470.

Tirsdag 23. Fuglsang Sø. Træf for veteran- og klassiker-køretøjer. Autogalleriet i Herning, tlf. 29213330. e-mail: ivjensen@privat.dk.

Lørdag 24. Sydhavs rally Historic 2017. Info: Karen og Ole Poulsen, tlf. 22148814 / 40444666 - email: akatrafik.poulsen@gmail.com. Invitation i VT 491.

Lørdag 24. Stumpernes Motorstævne 2017. Vissenbjerg-Bred Motorklub Lundegårdsvej 6, 5492 Vissenbjerg. Tilmelding: Jørgen Henriksen, tlf. 61261118 - e-mail: stumperne@hotmail.dk. Invitation i VT 491.

Lørdag 24. Alt på hjul - i Byparken, Søndergade 2, 5450 Otterup. Invitation her i bladet.

Torsdag 29. Harald Nyborg Aftenture. Køge. Gl. Lyngvej 19, 4600 Køge. Info: Flemming Pradel, e-mail: fp040365@hotmail.com. Invitation i VT 491.

Juli

Lørdag 1. - søndag 2. Bornholm Rundt 2017. Lukket for tilmelding!

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

Søndag 2. Københavnerier. Vi mødes i Nyhavn på den uartige side kl. 9.00. Deltagerpris kr. 375,-. Tilmelding og betaling til Danske Bank, konto 4460-4460020069. Kim Polte, tlf. 26134229, e-mail: kimpolte@hotmail.com. Invitation her i bladet.

Lørdag 8. Kulsvierne i Gribskov. Madpakketur fra DVKs P-plads i Nærum kl. 11:00. Info: Arne Castello Jensen, tlf. 45868194/29461224. Invitation i VT 491.

Søndag 9. Sommerkøretur - Mulstrup. Info: Jan Lem-



Møder, løb og arrangementer

ming, tlf. 22883829, e-mail: jan.lemming@email.dk.

Onsdag 12. Lundebergtræf. Den nye lystbådehavn. Invitation i VT 491.

Lørdag 15. Klippinge Madpakketur. Turen går til Præstø, hvor der er "kræmmerfest" i hele byen kl. 10-16. Invitation her i bladet.

Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem 17.30 – 18.00 ved Brobygård, Karlsbjergvej 39, Broby. Husk madpakken og hvad i ellers vil nyde, samt bord og stole. Sluttes hos Galleriejer Uffe Petersen, Sandrumgårdvej 1, Davinde. Info: Anne Lise Gustafsson, tlf. 22811954.

Torsdag 27. til lørdag 29. Ringkøbingløbet. Invitation følger.

Torsdag 27. Harald Nyborg Aftenture. Roskilde, Industrivej 29, 4000 Roskilde. Info: Flemming Pradel, e-mail: fp040365@hotmail.com. Invitation i VT 491.

Fredag 28. til søndag 30. Rundt om Sønderjylland. Invitation i VT 491. (Læs også 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. Invitation og tilmelding se VT 491.

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>. Invitation i VT 489.

Lørdag 5. - søndag 6. Dansk Austinklub Sommertræf. Info og tilmelding: Poul-Erik Jakobsen og Stefan Wolffbrandt, tlf. 71788095 / 40741099 - e-mail: jakobsen@skjerna.dk / post@wolffbrandt.com. Invitation i VT 491.

Lørdag 5. - søndag 6. Damp og nostalgi. Damptrømlklubben. Info Villy Skovborg e-mail: vsp@live.dk. Invitation følger. Se www.andelslandsbyen.dk

Onsdag 9. Lundebergtræf. Den nye lystbådehavn. Se invitation i VT 491.

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

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

Søndag 13. Veterankøretøjsdag. Det er os en glæde igen i år, at invitere jer til veterankøretøjsdag, hvor MF Ida selvfølgelig indgår i arrangementet. Info: Carsten Astrup, tlf. 27627029, e-mail: carstenastrup@hotmail.com. Se invitation her i bladet.

Tirsdag 15. Fuglsang Sø. Træf for veteran- og klassiker-køretøjer. Autogalleriet i Herning, tlf. 29213330. e-mail: ivjensen@privat.dk.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Se VT 490.

Lørdag 19. Køretur i Kongernes Nordsjælland. Veteran-dele, Tinghusevej 23, 3230 Græsted. Invitation i VT 489.

Lørdag 19. - søndag 20. Egeskov Classic Days. Se www.egeskov.dk/classicdays

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

Torsdag 31. Harald Nyborg aftenture. Amager (Tårnby), Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup. Info: Flemming Pradel, e-mail: fp040365@hotmail.com. Invitation i VT 491.

September

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

Søndag 3. Classic Event hos My Garage, Vejle. Se www.carcarebyoxholm.dk samt www.mygarage.dk. Info: Jens Heldgaard e-mail: heldgaard8700@gmail.com/Lars Oxholm e-mail: lars@carcarebyoxholm.dk **OBS: Tidligere annonceret med anden dato.** Se invitation her i bladet.

Søndag 3. Fjordløbet 2017. Køres fra Græstedgård i Ølstykke. Invitation i VT 489. Yderligere oplysninger: Per H. Frederiksen, tlf. 40849146 / 21375028. Arrangør: Ølstykke Veteranbil & Mc Klub.

Lørdag 9. CarPeople løbet. Nærum til Frederiksværk. Tilmelding til DVK Nærum, tlf. 45565610 - e-mail: kontor@veteranbilklub.dk. Opgiv venligst antal deltagere samt hvilket køretøj der deltager.

Lørdag 9. Lundebergtræf. Den nye lystbådehavn. Hvis der er stemning for det, kan vi køre en lille tur i omegnen. Invitation i VT 491.

Søndag 10. Historisk dyrskue og veteranstævne, Museumsgården Karensminde, Mosbølvej 102, 7200 Grindsted. Tilmelding på karensmindes-venner.dk eller Elna Sørensen, tlf. 75322345.

Onsdag 13. Aftentur i det fynske. Se VT 490.

Lørdag 23. - mandag 25. Lang Weekendtur i Kongernes Nordsjælland. Information: Cira Aalund, e-mail: cira.aalund@gmail.com. Program: Se DVKs hjemmeside under kalender. Invitation i VT 491.

Torsdag 28. Morrismøde hos Rimmy Tschernja, Krogagervej 39, 2605 Brøndby. Tilmelding senest 25/9, tlf. 40932301 - e-mail: rimmy@get2net.dk.

Lørdag 30. Englændertræf i Løve. Information følger. Kurt Plith, tlf. 20296605.



Møder, løb og arrangementer

Oktober

Torsdag 26. Morrismøde hos Carsten H. Hansen, Ziniavej 20, 2770 Kastrup. Tilmelding senest 2/10, tlf. 40111897 - e-mail: cha@lo.dk

November

Torsdag 30. Morrismøde hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde. Tilmelding senest 27/1, tlf. 46359520 - e-mail: morrisvov@gmail.com

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

Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2017

Hver ugedag

19/4-20/9	Hølken Strand - Odder	Onsdage kl. 16.00	Odder Strand Camping, Toldvejen 50, 8300 Odder. Per T. Hansen tlf: 21437383, e-mail: pt@balshave.dk
18/4-12/9	Dækspark i Tisvildeleje	Tirsdage kl. 19.00	P-pladsen i Tisvildeleje. Info: Michael Deichmann, e-mail: michael@deichmann.org
23/3-5/10	Ny Ry Veterantræf	Torsdage kl. 17.00-23.00	Ny Ry, Siimtoften, 8680 Ry.
11/4-30/9	Egeristræf - Vestjylland	Tirsdage ulige uger	www.veteranvest.dk - Facebook: Egeristræf Kristian Nørgård, tlf: 27810131.
2/5-26/9	Kalvø Badehotel	Tirsdage kl. 18.00	Kalvøvej 12, 6230 Rødekro. Info: Ruth Andersen og Erik From, 29669847.
3/5-6/9	AMFI Træf	Onsdage lige uger	www.amfivestsjaelland.dk
Fra 17/4	Varde Torv	Mandage kl. 18.00-21.00	Kontakt og info: Jens Jessen, tlf. 20737471, e-mail: jens.jessen@mail.dk

Hver måned

26/4-27/9	Havnetræf i Kerteminde	Sidste onsdag kl. 18.30	Nordre Havnekaj, Kerteminde. Info: Arne Sørensen, tlf: 65322249.
27/4-31/8	Classic Motor Café	Sidste torsdag kl. 18.00	Ringkøbing Havn.
4/5-7/9	Veteranbiltræf på Færchtorvet i Holstebro	Første torsdag kl. 17.00	Info: Claus Kjærsgaard, tlf: 61558526, e-mail: claus@mgtc.dk
9/5-12/9	Storstrøms aftenture	2. tirsdag kl. 18.00	Vordingborg Nordhavn. Invitation i VT 490.

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.



Efterlysning

Er der nogle medlemmer, som kender historien fra 1934-1957 på denne Cadillac cabriolet 1934, som har tilhørt min far, Alfred Petersen, Lejre i 1958.

På forhånd tak!

Henrik Petersen
Ledreborg Alle 20
4320 Lejre
Mobil 40285073



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. Cafeaftener starter igen til september – 3. torsdag kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Juli d. 6. Kom i gamle biler. Vi griller.

August d. 3. Gamle biler på pladsen. For søren, vi griller igen. Vi håber vejret holder.

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.

Juni d. 7. Værkstedsaftener.

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

Juni d. 21. Værkstedsaftener.

Juni d. 28. Værkstedsaftener.

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



Midtsjælland Mulstrup

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

Juni d. 20. Klubmøde. Den årlige aftenkøretur.

Juli d. 9. søndag. Sommertur. Vi mødes hos Ringsted Liftudlejning, Sleipnersvej 15, 4100 Ringsted, kl. 9.30, hvor der bydes på kaffe & Brød. Derefter går turen ud i den danske sommer. Frokostpausen holder vi i Haraldsted. Turen slutter med kaffe på vores mødested i Mulstrup. Max. 30 deltagere. Tilmelding senest d. 2. juli til mødestedsleder.

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. lignen-

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

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

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

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



Nordvestsjælland Holbæk

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

Den 19. april havde vi besøg af Otto Høj, som fremviste sine flotte miniature dampmaskiner, som i dagens anledning fik lov til at køre på trykluft. Det gjorde dog ikke oplevelsen mindre. Alt var håndlavet!

Juni d. 21. Vi fejrer årets længste dag med en køretur i de gamle biler! Køreturen udgår fra mødestedet kl. 17.30. Turens længde 30-40 km ad en fastlagt rute i den smukke omegn. Kl. 19.00 er vi tilbage ved mødestedet og grillen er klar. Du medbringer selv det, du vil grille. Hvis vejret er til det, spiser vi ude på terrassen. De, der ikke kan nå at møde kl. 17.30, er velkomne til sædvanlig tid kl. 19.00.

Juli 19: Intet møde.

August 16. Klubmøde.

Ole Juel, tlf. 26837152
e-mail: ole.dkw@privat.dk

Matthies Nissen, tlf. 40165486
e-mail: moganissen@youmail.dk



Østsjælland
Klippinge

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

Juni d. 5. Store køredag, det er jo også i år 2. pinse dag, men alligevel vil vi gentage den super gode tur til Præstø, og omegn med den flotte Rhododendronpark, og i år er cafeteriet færdigbygget i det gamle rådhus, så I kan købe mad! Det er jo en madpakketur, så medbring bord/stole mad og drikkeelse, velkommen alle.

Juni d. 27. Traditionen tro. En kort rundtur her på Stevns, med efterfølgende "havehygge".

Juli d. 15. Lørdag. Madpakketur til Præstø, hvor der er "kræmmerfest" i hele byen fra kl. 10.00 til 16.00 med start fra mødested Klippinge kl. 9.30. Tilmelding af hensyn til reserveret parkering, senest d. 13. juli.

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



Syddjælland
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.

Juni d. 21. Årets længste dag, så vi samles på gårdspladsen og kører en smuk lille tur til Præstø Havn, hvor der både kan købes is og andre herligheder.

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.

Juni d. 6. kl.19.00. Virksomhedsbesøg. DVK's medlemmer er inviteret på besøg hos Smel Industry Aps i Gislev. Sanderagervej 18B 5854 Gislev. Deres motto er! Fortvivl ikke, hvis uheldet er ude, så ring til Smel Industry. Det er en højteknologisk maskinfabrik, som laver reservedele til stort set alt og bl.a. laver de ældrevenlige senge. For mere info se www.smel.dk. Man kan vælge at følges ad fra mødestedet kl.18.20, eller køre direkte til virksomheden i Gislev. Anne Lise tlf. 22811954.

Juni d. 20. kl. 18.00, Bemærk ændret dato og tidspunkt. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat, brød, øl/vand, vin og kaffe. I er også velkomne til at medbringe det I ønsker at grille, drikkevarer købes på mødestedet.

August 8. Besøg hos Rolfsted Flyveplads. Øvej 12a, 5500 Langskov kl. 18.30. Flemming Larsen har arrangeret et besøg hos Rolfsted Flyveplads, hvor vi er meget velkomne. Ejeren af pladsen vil bl.a. fortælle om fly/teknik og om pladsens historie. I skal selv have kaffe mm, hvis I vil nyde noget i løbet af aftenen.

Juli d. 25. Køretur ud i det blå. Medbring selv kaffe, bord og stol. Kagen sørger jeg for.

August d. 29 kl. 18.30. Klubmøde og bagagerumsmarked. Fyld bagagerummet med stumper og diverse ting. Der er måske en anden, der lige står og mangler, den dims/ting du har i overskud.

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.

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. 22642909, 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

Klubaktiviteter



Sydvestjylland Skjoldbjerg

Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

Maj d. 21. Søndag, afholdes stumpe- og loppemarked ved Michael Boel "Vintage Farm", Hyldelund Bakkevej 8, Lindknud, 6650 Brørum.

Maj d. 24. Klubmøde. NB: På grund af Kristi Himmelfart d. 25. maj er mødet flyttet.

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

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk

Vestjylland Ulfborg (Spjald)

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

Juni d. 5. mandag. "Farsdagstur". Start i Fjelservang på parkeringspladsen ved købmanden kl. 11.00. Vi kører en tur på de små veje ud for at se? Og finder et sted hvor vi kan spise vores medbragte madpakke, jeg (Kristian) sælger øl/vand. Herefter kører vi til Skarild hus for at få kaffe med boller og lagkage. Startgebyr per person kr. 100,- som også er til kaffe. Tilmelding senest d. 1. juni til Kristian Nørgaard. Mobil nr. 27810131 eller mail nsunuser@gmail.com.

Juni d. 15. Klubmøde.

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 Lillebælt

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

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

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

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.

Juni d. 13. Kl. 19.00 Klubmøde. Både Jens Heldgaard og Poul-Erik Jakobsen har forfald denne aften. Men vi skal stadig vælge ny mødestedsleder, så mød op denne aften og lad os høre dit forslag og din stemme. Alle er valgbare og alle kan stemme og være med til at bestemme. Er

der enighed om en afløser, da er vi færdige. I modsat fald er der finale på august-mødet.

11. juli. Sommerlukket.
God sommer.

8. august. Kl. 19. Afhængig af resultat af juni-møde, skal vi have valgt fremtidens mødestedsleder. Tag også feriebilletter med. På tryk eller på USB-stick. Lad os se, hvor var din veteran denne sommer.

12. september. Kl. 19. Virksomhedsbesøg med en lille køretur. Vi mødes på Møllen.

Med venlig hilsen

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.

Juni mandag d. 12. besøger vi Brunkulsmuseet 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.**

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.

Juni d. 6. Mødestedslederen har bestilt godt vejr, så vi holder "spark-

dæk aften" og kører en lille tur i nærområdet.

Juli d. 4. **OBS!** Bemærk kl.17.30. Vi mødes og kører en lille tur rundt på egnen af ca. ½ times varighed for at vække appetitten, før vi vender tilbage til Ristrup, hvor slagteren så vil have grillen klar. Der vil være 2 forskellige slags kød, hjemmelavede pølser, 2 slags kartofler, salat brød og smør. Denne menu vil koste 180,00 kr. pr. person, børn under 12 år dog halv pris. Vin, øl og vand vil kunne købes på stedet, men må dog også gerne selv medbringes.

Tilmelding senest fredag d.30. juni enten til Mødeleder Morten Kræmmer mobil 40275813 eller til Erik Nielsen tlf. 8692 3943.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813

Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 86923943

www.dvk-ristrup.dk



**Nordjylland
Stenum**

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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

Velkommen til nye medlemmer:

Leif Birch	Stenlandsengen 13	3200 Hensinge	4050 3113		
Brian Bostrup Møller	Brovejen 301	5500 Middelfart			
Thomas Franck	Kauslundevej 95, st	5500 Middelfart			
Vibeke Sørensen	Lundtoftegade 106, 01. th	2200 København N			
Carsten Rædkær Nielsen	Vester Alle 11	9760 Vrå			
Niels Nielsen	Randersvej 400	8200 Aarhus N	8623 1134	Citroën B 2	1923
Christian Moesgaard	Alkhøjvej 5	6933 Kibæk		Opel Caravan Combi	1960
John Andersen	Støvesvej 8	9492 Blokhus		Ford Thunderbird	1965
Stig Damgaard Løjknær	Gl. Vejlevej 20	8721 Daugård	4225 5337	Kaiser Jeep	1965
Peer Grøndahl	Vietofte 5	2950 Vedbæk		FIAT X 1/9	1973
Jens Koster Kristensen	Ordrupvej 75. 03. th	2920 Charlottenlund		Jaguar E-Type 4,2 ltr.	1966
Jan Verner og Pia Margrethe Pedersen	Sattrupvej 21	8752 Østbirk			
Bjarne Skjoldborg Andersen	Vindebækvej 53	4792 Askeby			
Sven Koldby Nielsen	Christiansvej 30	2920 Charlottenlund	3963 7987	Austin1300 Mark II	1969
Christian Ulrik	Studsgaardsgade 60	2100 København Ø	5171 8892	Ford Vedette	1950
Christian Smedegaard	Borgmester Fischers Vej 5E, 2. 0002		2000 Frederiksberg		
Vagn Jensen	Irisalle 34	6920 Videbæk			
Martin Svendsen	Mågevej 8A	3600 Frederikssund			
Frank List	Skovparken 46	7323 Give		Citroën AX GT	1990
Peder Christiansen	Holstebrovej 103B	6900 Skjern		Loyd Alexander TS	1960
Vagn Holm	Bøgens Kvarter 80	7400 Herning	9712 9669	VW	1972
Jens Aa V Schulz	Klosterjordet 3	9000 Aalborg		Jaguar E-Type	1972
Henning Ejler Pedersen	Uglbjergvej 1	6900 Skjern		VW	1970
Lars Bo Bachmann	Mosebyvej 39	7500 Holstebro		Chevrolet	1928
Torsten Höök	Rådhusvej 5, 04	2920 Charlottenlund	2481 0855		
Lars Ehlers Egmosé	Trekanten 8	5600 Faaborg	6268 1294		



Classic Event ved MY GARAGE

-- **Ændring** --

Vi har tidligere annonceret dette spændende arrangement til lørdag den 2. september - Det er flyttet til søndag den 3. september fra klokken 11.00 til 15.00.

Til gengæld er der nu GRATIS adgang!
Se ny annonce bag i dette Veteran Tidende.

Venlig hilsen, Jens Heldgaard



En vinterdag i 1961 i Randers

Uden for en slagterforretning står en Ford V8 Cabriolet af årgang 1932. Til stor forundring for de forbigående kan man se nogle unge mennesker, den ene er i færd med at stryge kalesjen med et strygejern, den anden står med en rulle lyserød hæfteplaster af de brede.

Forhistorien er, at i efteråret under en storm blev kalesjen revet itu tværs over, lige der, hvor stoffet foldes, når kalesjen lægges ned. Som følge heraf måtte man finde sig i at køre i åben vogn - altid. Pengene var små.

På denne vinterdag var de to unge mennesker på besøg i Randers, og den enes fru Moder var aldeles bestyrtet over, at kalesjen ikke kunne bruges, den måtte repareres, og det omgående.

Som praktisk husmoder kom hun

med nål og solid tråd, hvormed flængen i kalesjen blev syet sammen. Derpå skulle syningen forsejles med hefteplaster, det havde hun også. Men plasteret ville ikke binde på grund af kulden.

Den gode husmoder vidste igen råd: Hun fremtryllede 2 elektriske strygejern, og med et sådan ovenpå og nedenunder blev plasteret nærmest svejset på både udvendigt og indvendigt.

Faktum er, at reparationen holdt i lang tid, men det må have været underligt for de forbigående at se en ung mand stå og stryge kalesje med et strygejern.

Forøvrigt blev den unge mand mange år senere sekretær i Dansk Veteranbil Klub.

Leif Gr. Thomsen



Nyt fra MhS

Køresæsonen ruller

Motorhistorisk Køredag

Grundlovsdag den 5. juni er ud over også at være Fars dag, blevet til det vi kalder Motorhistorisk Køredag. Det er dagen hvor vi opfordrer alle med et historisk køretøj i garagen, til at bruge det og til at få kørt lidt kilometer i maskineriet.

Rundt om i landet foregår små og store arrangementer for veterankørere, som ejerne valfarter til i hobe- tal. Har man ikke mulighed for på den dag at tage en halv eller en hel dag ud af kalenderen til kvalitetstid med den gamle bil eller motorcykel, så bør man se om den ikke i stedet kan bruges i forbindelse med dagens andre gøremål. Måske kollegerne på arbejdspladsen eller de andre handlende ved supermarkedet vil sikkert også sætte stor pris på at se dit gamle køretøj, og der er Motorhistorisk Køredag en aldeles fremragende lejlighed.

2017 markerer tolvte gang for den årlige landsdækkende begivenhed. Der er ingen eksakt formel for dagen, men landets klubber opfordres til at stå for arrangementer, der kan bringe deres medlemmers køretøjer ud i sommersonen. Samtidig opfordrer klubbernes paraplyorganisation, Motorhistorisk Samråd, så mange som muligt til at benytte de historiske køretøjer så meget som muligt på den dag, til glæde for alle dem der møder dem på deres vej.

På klubbernes hjemmesider og på Facebook, kan man finde oplysninger om dagens mange arrangementer landet over. Veteranpostens kalender <http://www.veteranposten.dk>

dk/Kalender/ indeholder også en god oversigt over dagen. Rigtig god køretur.

Bestyrelsen
Motorhistorisk Samråd

Ændring af 1. registreringsdato

Gennem SKATs Motorkontaktudvalg har vi stillet spørgsmål ved den automatiske datering der sker hvor et køretøj skal indregistreres i Danmark uden at det har en nøjagtig dato for første registrering. Det vil typisk sige import fra eksempelvis USA, her bruger man ikke en nøjagtig dato, men alene året for første registrering. I de tilfælde står der i registreringsbekendtgørelsen at SKAT skal indsætte den 31/12 det år, som første registreringsdato.

Motorhistorisk Samråd finder dog at den automatiske datering i stedet bør være den 1. januar i produktionsåret for at ramme mere korrekt, i forhold til hvilken årsmodel man står med. Vi ønsker endvidere at få tydeliggjort processen, for at få ændret den datering der allerede nu står på registreringsattesten, i de tilfælde hvor den er forkert.

Vi ser ofte at tidligere militærkøretøjer, ambassadebiler og andre køretøjer der har været brugt af det offentlige, kommer på markedet med en første registreringsdato flere år efter det reelle produktionsår. Har man viden om en mere korrekt datering, så ønsker vi at det bliver tydeligere hvordan man får dette ændret.

Den ønskede ændring af den automatiske datering fra 31/12 til 1/1 er nu en del af en høring der er ude



nu. Den vil vi naturligvis svare positivt på, samtidig som vi vil bede om at få tydeliggjort hvordan dem der allerede er indregistreret eventuelt får ændret den nuværende datering.

Da høringen omhandler hele registreringsbekendtgørelsen, så har vi også et mindre ønske vedrørende de historiske plader. Her ønsker vi at lovliggøre den faktiske praksis hvor for eksempel Fiat, VW og Jaguar indregistreres med nummerplader fra efter 1966, så de kan få kvadratiske bagplader. SKAT benytter i dag selv den samme praksis, uagtet den ikke har hjemmel i bekendtgørelsen.

Høringen har deadline den 11. maj, og vores komplette svar vil som altid fremgå af hjemmesiden.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder for Motorhistorisk Samråd

Skrot godt

I et af vinterens høringssvar har Motorhistorisk Samråd overfor Miljøministeriet, svaret at ministeriet burde se på den indbetaling der foretages til skrotningsordningen af de historiske køretøjer. I høringssvaret har vi desuden slået til lyd for at MhS og Miljøstyrelsen sammen skulle se på en kampagne målrettet mod skrotning og miljørigtig opbevaring af historiske køretøjer.

Som udløber af høringssvaret havde vi inviteret os selv til en samtale hos Miljøstyrelsen, aftalen var her at se på den fælles forståelse omkring veterankøretøjerne i skrotningsordningen, og om de nærmere muligheder i en eventuel informationskampagne.

Vi havde et godt konstruktivt møde, hvor vi kunne fortælle Miljøstyrelsens repræsentant mere specifikt om vores viden om skrottede veterankøretøjer. I dag betaler vi alle kr. 101 gennem forsikringen til miljøordningen. De indbetalte midler bruges til at udbetale en skrotningsgodtgørelse, når man indleverer en



bil til ophug. Der generes et stort overskud i skrotningsordningen, hvor det er ønskeligt at ordningen hviler i sig selv. Da veterankøretøjer almindeligvis ikke ophugges, er vi altså med til at skabe det store overskud. Selskabet 'Miljøordning for biler', der administrerer ordningen, oplyser at der ophugges 500 veterankøretøjer om året, hvilket skal ses i sammenhæng med de 45.000 der indbetaler til ordningen. Det betyder at for de historiske køretøjers vedkommende skabes der et overskud på næsten 4 mio. kroner om året.

Det er ikke fordi der ikke skrottes veterankøretøjer, det foregår bare ikke gennem en ophugger. I stedet bruges de gamle biler til reservedele og som donorbiler, af ejere af tilsvarende historiske køretøjer. Der er naturligvis visse miljøkrav der skal overholdes i den forbindelse hvor et veterankøretøj skrottes. De miljøkrav der stilles af myndighederne, har vi tidligere gennem diverse informationsmateriale fortalt nærmere om. Publikationerne vi har udgivet har efterhånden nogle år på bagen, og trænger til en opdatering i forhold til nugældende krav. Da styrelsen sidder på nogle midler til information om korrekt skrotning, er det vores tanke at Miljøstyrelsen og Motorhistorisk Samråd går sammen om en informationskampagne der er målrettet specifikt de historiske køretøjer.

Efter mødet er vi nu gået i gang med at overveje hvordan en sådan kampagne kan skrues sammen, og hvilke omkostninger der kan være i den

forbindelse, som Miljøstyrelsen kan hjælpe os med at løfte. Det er tanken at en eventuel kampagne kan løbe af stablen sidst i dette år.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder for Motorhistorisk Samråd

Veteranlauget i Den Gamle By i Aarhus

Som det vil være mange bekendt, er Aarhus europæisk kulturhovedstad i 2017.

Bl.a. derfor forventes der ekstra mange besøgende til netop Den Gamle By, og her har der gennem flere år været en institution kaldet "Veteranlauget". Lederen af lauget, Jann Olesen, bestyrer en tilmeldingsliste for interesserede, der har køretøjer fra perioden 1950 til 1976. Den Gamle By har nemlig en 1974-bydel med en gadestrækning, Havnegade, hvor der kan stå 8 biler og også motorcykler. Hvis man er interesseret i at deltage (fra kl.

11 - 16) og udstille sit køretøj, får man som belønning to fribilletter og to madpakker, som man kan nyde i Den Gamle By. En af de mere spændende oplevelser ved at udstille her er, at man møder et andet klientel af tilskuere. De er ikke kommet for at se på køretøjer, men når de så opdager de historiske biler, motorcykler eller knallerter, får man altid en god og interessant snak.

Kommer du til sommer i nærheden af Aarhus så gå ind på www.veteranlauget.dk og tilmeld dig til en af de ledige dage. Det vil du ikke fortryde!

Men hen over sommeren sker der andre spændende ting. Lørdag, den 17. og søndag, den 18. juni afholdes der håndværkerweekend med fokus på metal og teknik. I den forbindelse vil Veteranlauget meget gerne have Havnegade fyldt med køretøjer.

Og i august måned hhv. den 19. - 20. og 26. - 27. afholdes der "Dage med fart på". Den første weekend er med køretøjer fra før 1940, og den efterfølgende er med køretøjer fra 1940 - 1978. I forbindelse med den første weekend vil det blive muligt at se det nyindrettede værkstedskompleks fra ca. 1927 med masser af spændende værktøj, maskiner, motorcykler og biler. I begge weekender fyldes alle gader med tidstypiske historiske køretøjer. Så skal du til smillets by i sommer, så snyd ikke dig selv for en spændende oplevelse!

Steen Rode-Møller
Formand for Motorhistorisk Samråd





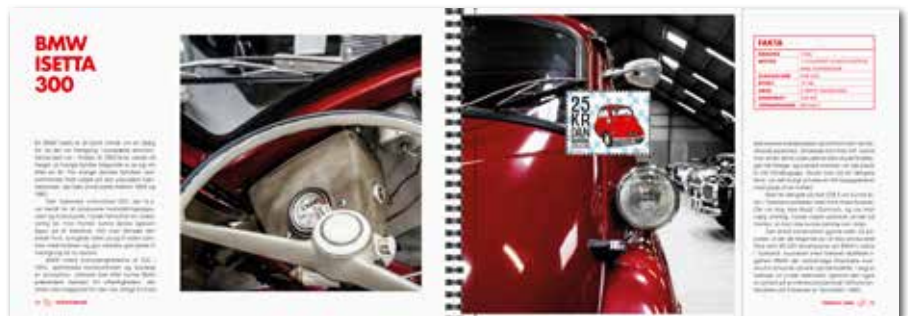
Nye frimærker

Pressemeddelelse fra PostNord

Glæden ved gamle biler er stor, uanset om man ser dem køre på de danske landeveje, eller om man selv er ejer af en veteranbil. Ud over at være en fryd for øjet gemmer en veteranbil også på en spændende historie fra dengang, bedstefar var ung. For at sætte fokus på denne populære hobby har PostNord udgivet tre frimærker med motiver af veteranbiler fra den gyldne periode, hvor privatbilismen steg voldsomt i Danmark. Alle modellerne kan ses på Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Prestigehæfte

Årets prestigehæfte på 32 sider handler om veteranbiler og sætter fokus på den interessante opgangsperiode i 1950'erne og 1960'erne,



da bilsalget nærmest eksploderede i Danmark. Ud over spændende tekster og flotte billeder byder prestigehæftet også på fire ark med frimærkerne – det ene endda et tryk, der viser farverne på frimærket enkeltvis og tilsammen. Prestigehæftet udgives sammen med frimærkerne 15. juni 2017.



Udgivelsesdag: 15. juni 2017, hvor frimærkerne vil være til salg på posthusene.
 Motiver: BMW Isetta 300 · VW Volkswagen 1200 De Luxe · Citroën DS21 Pallas
 Design: PostNord Frimærker/Jakob Monefeldt. Trykmetode: Offset

Kommentar

Ærværdige redaktør

Tak for endnu et fint VT #490 hvor I på side 45 har hentet stof fra Popular Science. Blandt andet den praktiske "Fliverette" eller SB-Elektrowagen.

Til info kan jeg oplyse, at et fint eksemplar kunne opleves på OS-museet under den store særudstilling tilbage i okt.-dec. 2006 om Jørgen Skaftø Rasmussen og DKW.

Hvorfor så lige JSR? Fordi han i forbindelse med SB-Elektrowagen's

konkurs opkøbte et større restparti, og Dr. R. Slaby samtidig blev ansat som teknisk direktør hos DKW.

På side 39 i Arne A Jørgensens bog "DKW-bilerne og motorcyklerne" er der et billede af JSR's første bilforsøg "Der kleine Bergsteiger". Sammenfaldet i designet med SB-Elektrowagen er tydeligt.

Vi havde lånt SB-Elektrowagen af Johanna Museet.

Med venlig hilsen
 Bjarne A. Balling / #9511



<http://www.johannamuseet.se/nagra-av-vara-mc-och-bilar/>

På ovenstående websted er der et fint billede af Johanna Museets fine lille elbil.



Aabenraa



Forårsparade i Aabenraa

Lørdag den 29. april 2017, inviterede DVK i Aabenraa til "Forårsparade", ved parkeringsarealet overfor klubhuset.

Som tidligere år, var der åbent hus og deltagerne blev budt på kaffe og blødt brød. Mange havde fulgt opfordringen og havde taget picnicurven med og kunne nyde den medbragte mad og drikke i klubhusets hyggelige lokaler. Vi var heldige med vejret, da vejrguderne havde sørget for tørvejr. Som dagen skred frem, kunne de godt 60 – 70 fremmødte personer, nyde det gode solskinsvejr udendørs. Det var dejligt, at også familier med børn mødte frem til arrangementet.

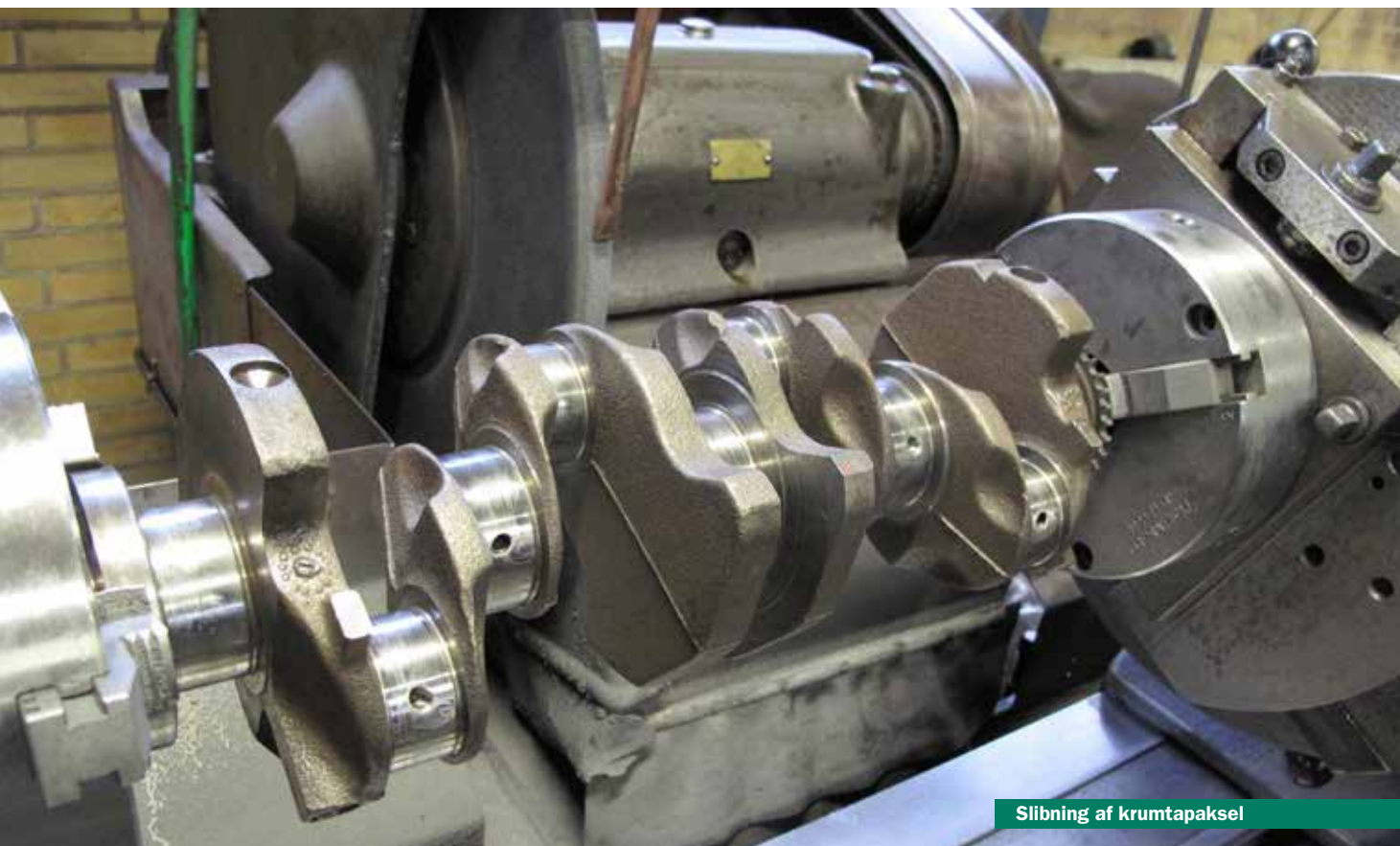
Vi havde atter en pænt fremmøde og kan derfor videregive et pænt overskud, til Børneafdelingen på Aabenraa Sygehus.

Tak til alle jer, som deltog i arrangementet. På grund af den flotte opbakning, vil der også i 2018 blive afholdt Forårsparade i Aabenraa.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen





Slibning af krumtapaksel

60 år med cylinderservice

Tekst og foto: Jens Heldgaard

For 60 år siden startere Ejnar Iversen en virksomhed med servicering og reparation af motorer på Vestergade 61A i Horsens.

Inden start af eget værksted med motorreparation, havde han arbejdet ca. 20 år for Albert V. Jensen ved Cyklebørsen på Nørretorv, hvor han også arbejdede med motorer af alle typer - mest knallerter, motorcykler og Lloyd biler – han fik tilnavnet "Professor Krumtap".

Virksomheden Iversen Cylinderservice lever her 60 år efter i bedste velgående, med ejer Poul Skov Sørensen ved roret – han har været i virksomheden i 56 år!

Vi var inviteret indenfor tirsdag aften den 9. maj, og ca. 36 interesserede veteranbilfolk kunne se et spændende værksted, som rummer mange specialmaskiner og værktøj, og slående er det, at der ikke er nogen computerskærme – alt arbejde udføres manuelt på de mange specielle maskiner, og det kræver stor indsigt

og præcision at udføre de mange opgaver på alle typer af motorer.

Opgaverne er meget forskellige, og spænder lige fra traktorer og lastbiler til motorcykler og mange veteranbiler, hvor det kan være en stor udfordring at skaffe de rigtige reservedele, og få stykket tingene sammen, så det færdige resultat er så originalt som muligt.

Der var stor interesse for de mange igangværende projekter, og stor spørgelyst, og vi vil gerne takke Poul og hans medarbejdere Bo, Jan og Jesper for en interessant og hyggelig aften, i denne "tidslomme" med fine gamle præcisionsmaskiner og gedigent håndværk – uden elektronik og automatisering.



Poul fortæller om opgaverne



Bugattimotor under renovering



Mange specialmaskiner – her krumtapaksel under bearbejdning

Uldum

Der er ikke megen elektronik i de gamle drejebænke

iversens.cylinder@mail.dk
Tlf. 7562 5299



Nimbus topstykke

Krumtapaksel fra 8-cylindret Bugatti





Champion du Monde 1927-2017 på Retromobile

I forrige blad bragte redaktøren en billedserie fra årets store Pariser-messe. Og der var unægtelig mange meget appetitlige biler og motorcykler; men det der var helt enestående – i hvert fald for en Delage-entusiast – var standen med fem ud af seks 1½-liters Delage grand prix racere model 15 S 8.

Arrangørerne havde håbet at udstille samtlige seks vogne (de fire fabriksracere og de to der blev bygget i 1930'erne); men chassis nr. 4, som bor på New Zealand, kom ikke. #4 er den bil, som Ramponi tuned og forbedrede for Richard Seaman, så han midt i 30'erne kunne slå spritnye ERA-racervogne – med en 10år gam-

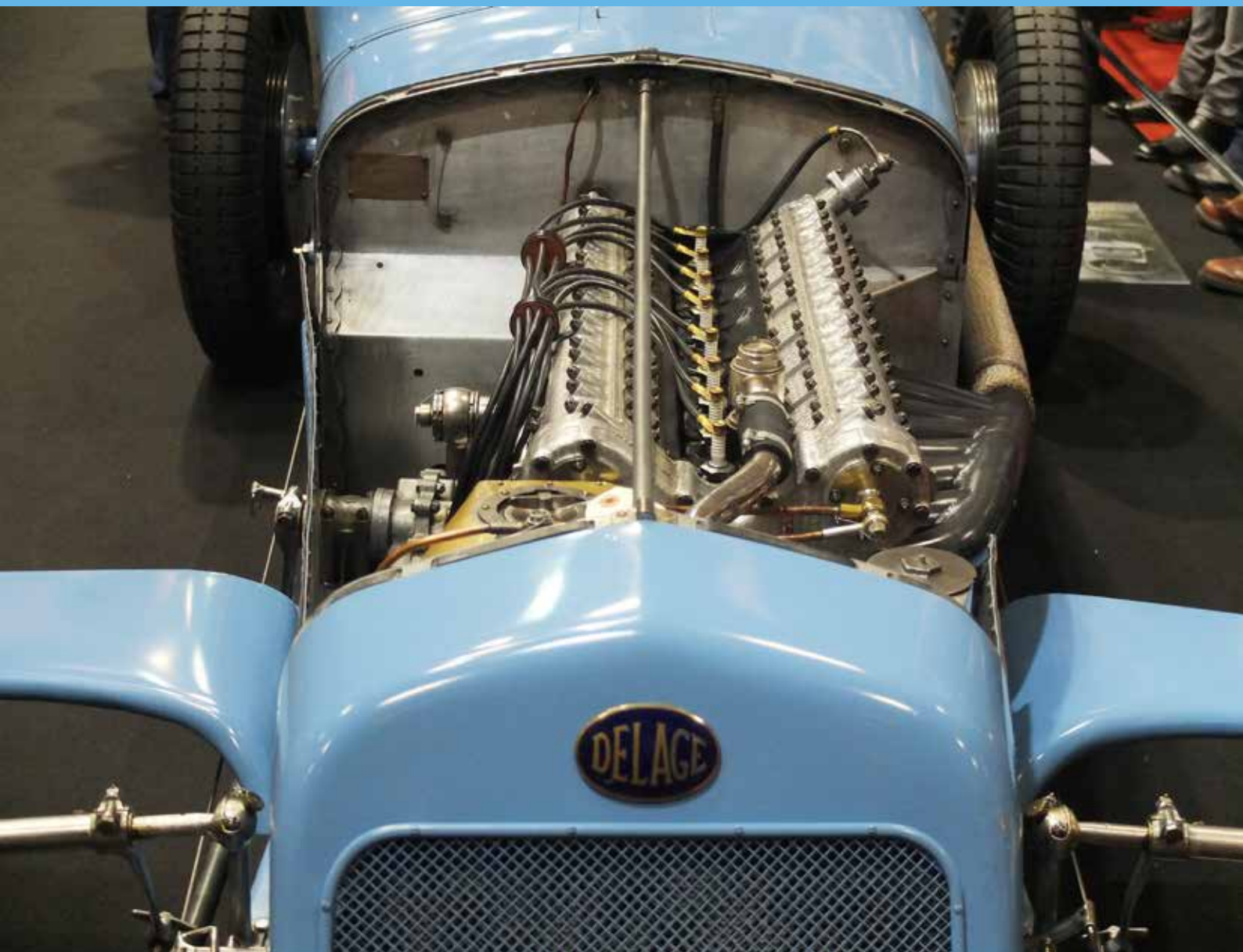
mel vogn. #4 kommer til England senere på året og alle seks vil kunne ses på Brooklands Double-12 og senere Goodwood. De to 'amerikanske' vogne er stadig herovre. Og de var begge på Montlhéry i maj; men det var kun #6 der var ude at køre og desværre kun en gang. #1 stod stille inde i sit telt – tilmed med motorklappen lukket (der er åbenbart mere sportsmand i Mullin end i Collier).

15 S 8 var en teknisk kraftpræstation, som i kompleksitet ikke blev overgået før BRM lavede deres 1½-liters V16 godt tyve år senere. I motoren er ingen glidelejer – kun kugle- og rullelejer. Den blev konstru-

eret af ingeniøren Albert Lory. Han kom til Delages motorsportsafdeling i 1921, hvor han assisterede chef-designeren Charles Planchon med DH-verdensrekordvognen og 2-liters V12 Grand Prix raceren 2LCV. Da Planchon blev fyret i 1923 blev Lory chefdesigner. Han forbedrede 2LCV med kompressorer og konstruede en helt ny række-otter til den nye 1½-litersformel i 1926. 1927-udgaven, som stort set var helt ny i forhold til den første, er hans mesterværk. Med den vandt Delage og deres stjernefører Robert Benoist alle Grand Prix løbene i 1927 og blev dermed verdensmester.

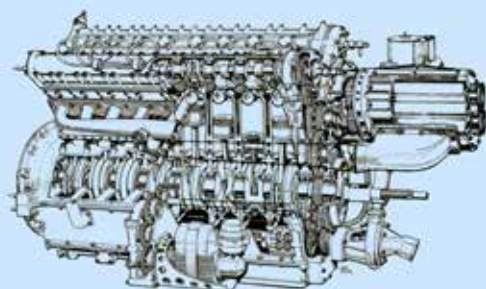
-pb.





#1

Vogn #1 er den mest originale af bilerne. Efter løbene i 1927, hvor den blev kørt af Bourlier, blev den i 1929 solgt til De Rovin, som deltog og udgik i et par løb. Den kom derefter til USA og kørte nogle enkelte løb i 30'erne. 1955 købte Briggs Cunningham den og i dag tilhører den Collier i Florida.



Delage 15 S8

8-cylindret rækkemotor, 1488 cm³, 55,8x76mm,
2 overliggende knastaksler, kompressor.

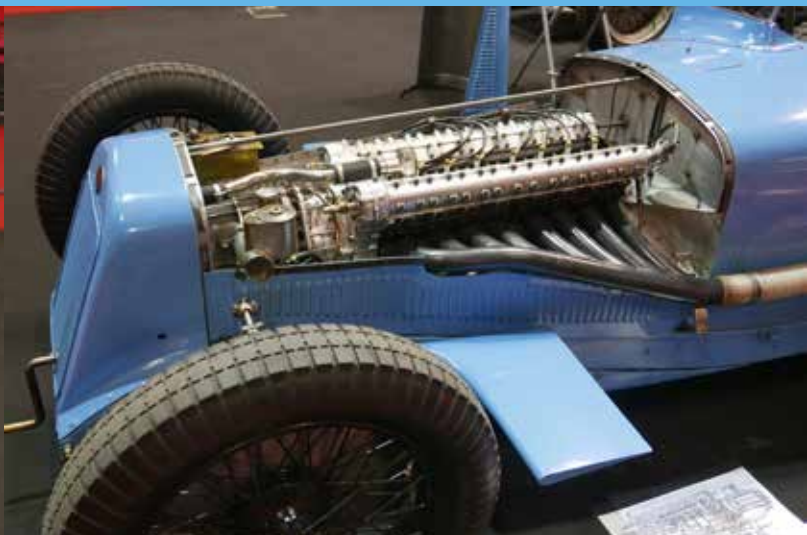
Ydelse ca. 170 hk.

Egenvægt ca. 750 kg. – topfart over 200 km/h.

Helt til venstre ses en krumtap, som også var udstillet på Retromobile.
Den blev låst inde hver aften...



#1



#2

DELAGÉ

#2

Vogn #2 og #3 blev solgt til Malcolm Campbell i 1928. Han kørte løb med #3 i '28 og '30. #2 solgtes til W.B. Scott, som kørte den med succes i nogle år. 1937 blev den købt af Prins Chula, som bruger delene til at fuldføre #5 på det nye chassis, som Lory har designet med uafhængig forhjulsaffjedring. Fra 1964 og frem genopbygger Alan Burnard en komplet 15S8-motor - bl.a. med dele fra den franske klub 'Les Amis de Delage'. Burnard testamenterede bilen til museet på Brooklands.





#3

#3 er Benoists bil i '27 og dermed verdensmesterbilen. Campbell solgte den til Lord Howe, som i september 1932 krøllede den rundt om et træ på Monza. Mekanikeren måtte skære chassiset i to stykker for at få bilen med hjem til England. Stumperne bliver opkøbt og opsamlet af Burnard. Han arbejder på det enorme projekt i perioder, mens han gør #2 færdig. Efter hans død i 2012 købte Christoph Pund delene og 'Les Amis de Delage' solgte motor #4 til ham. Han arbejder nu henimod at få en hel bil ud af delene.



Monza, september 1932





#5

Da Biras fætter Prins Chula så den enorme succes Richard Seaman havde med #4 i 1936 købte han både den og #2 (af J.C. Davis). Og han fik Albert Lory til at designe et chassis med uafhængige forhjulso-phæng. To chassiser bliver lavet i England af Rubery Owen. Det første WMG101 bliver #5, som indeholdt de bedste dele fra #4 og motoren fra #2. Det blev ikke nogen succes for Bira, som foretrak sine ERAer. #5 tilhører siden 1995 Jean Claude Miloé, som kører den i Monaco Grand Prix Historique og andre arrangementer.



#6

#6 er bl.a. kendt som 'Parts Bin Special'; men den er bygget på det andet Lory-chassis fra 30erne. Den blev samlet lige efter krigen. Og den kørte med en 15S8-motor fra 1946 til '50. Den kom til Rob Walkers team i 1949 og den fik en Wade-kompressor og blev forrygende hurtig, ladetrykket viste sig at være for meget for motorblokken fra 1927, så sæson 1950 gav nogle afbrudte løb. Derefter fik den ERA type E motor, hvormed den fortsat kunne gøre sig gældende frem til 1953. 2005 kom den til Peter Mullins samling i Californien.

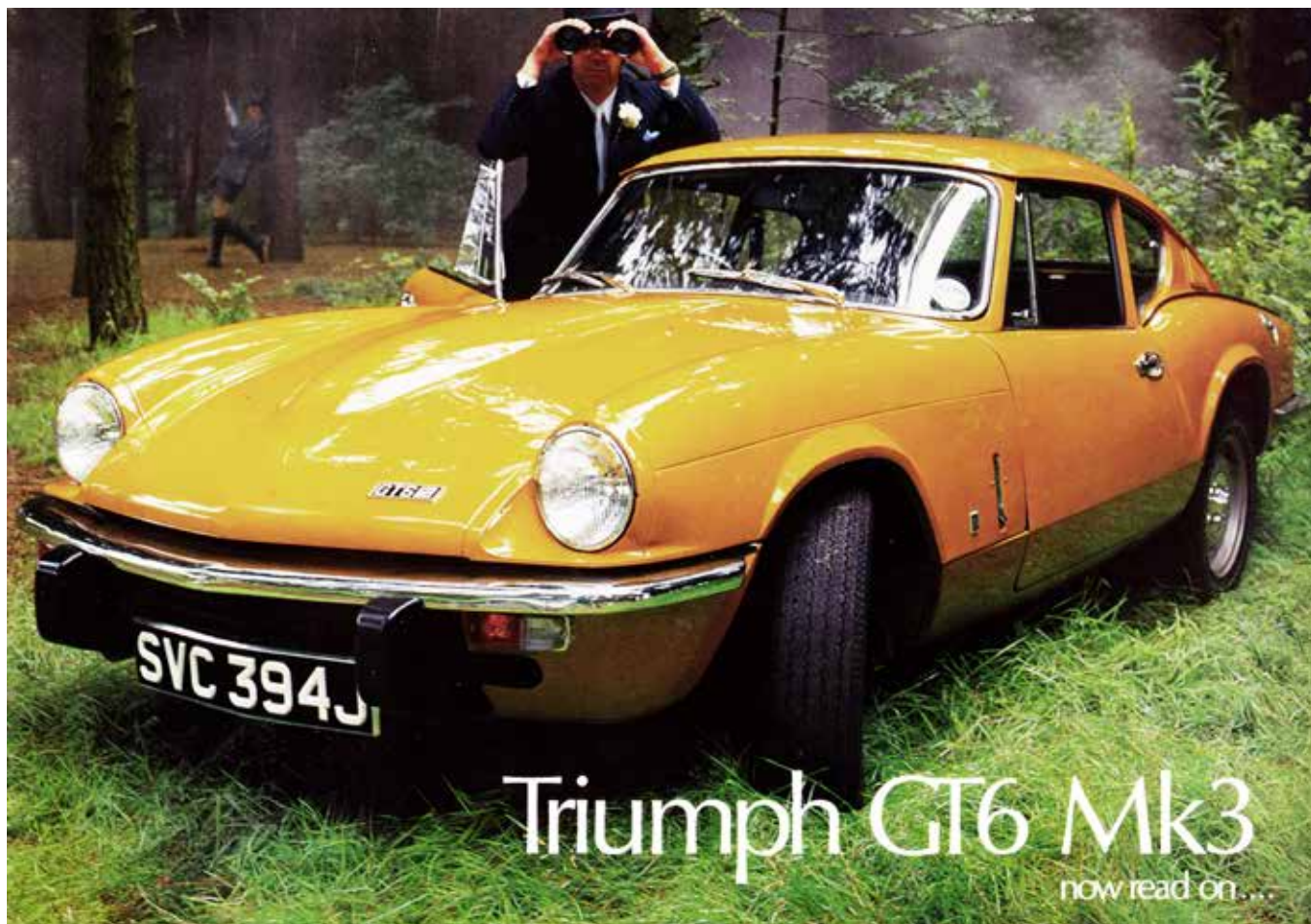


Tekst: Peter Bering
Fotos: Peter Bering og Jens MN.



#2

#1



TRIUMPH

– fra tricykel til TR8 og Acclaim

British Leyland Motor Corporation-årene fra 1968-1974

...og derefter?

Af Jens Ørvad

Nye tider – nye problemer

Selv om fremtiden for Triumph i midt-tresserne begyndte at se så lovende ud, at der i den britiske motorpresse blev spekuleret i muligheden for, at Triumph kunne blive det britiske svar på BMW, begyndte der at komme sorte skyer på himlen: Der var et meget stærkt behov for en afløser af Herald-linien, den mest solgte Triumph-model, og senere for de modeller, der var baseret på Herald-komponenterne (Vitesse, Spitfire og GT6). Det kunne heller ikke skjules, at der var voksende tekniske problemer med flere af produkterne.

Det var på det tidspunkt Triumphs politik, at man gerne ville være pionerer med at gøre brug af de nye tendenser inden for bilprodukti-

on som det allerede skete, da man som den første engelske producent indførte skivebremser på en almindelig produktionsmodel, TR3, i 1957. Denne politik førte bl.a. senere til, at Triumph som den første af de større britiske fabrikker begyndte at anvende Lucas' indirekte benzindsprøjtningssystem, Lucas Petrol Injection.

Lucas-systemet, der oprindeligt var udviklet til brug i militære køretøjer, blev i en periode anvendt i Formel 1-racere, og da Lucas gerne ville udbrede systemet til det "civile" marked, så Triumph en mulighed for at præsentere nytænkning uden alt for store investeringer. Resultatet af denne idé blev udmøntet i Triumph TR5, som blev den første 6-cylindrede TR, og samtidig blev den første

I VeteranTidende nr. 481 og 482, juli - august 2016 bragte vi artiklens første dele, om Triumphs historie frem til 1968. Det anbefales også at læse Ørvads artikel om BMC i VT 490, april 2017. Her kommer tredje og sidste del.

Triumph med indsprøjtningssystemet. Indsprøjtningssystemet var imidlertid ikke færdigudviklet til dagligt brug og gav mange problemer for Triumph og dets kunder. Man må derfor undre sig over at Triumph, trods problemerne med Lucas-systemet alligevel også besluttede sig til at præsentere en ny version af den populære 2000 saloon, nemlig en 2,5 liter-version med en motor, der stort set var identisk med TR5-motoren men med en lavere tuningsgrad.

Desværre gav Lucas-systemet mange problemer, som forårsagede stor skade på renommeet for både TR5 og 2,5 PI. Triumph fortsatte dog med at bruge systemet, også i den kommende TR6 på det europæiske marked, og man skal helt frem til 1975, før Triumph opgav 2,5 PI

saloon og i stedet introducerede 2500S med to karburatorer, men da var renomméet allerede ødelagt.

Nye partnere

Sammenslutningen af Leyland Motors, som ejede Triumph (og Rover) og British Motor Holdings (BMC og Jaguar) blev meget mere skæbnesvangert for Triumphs fremtid end nogen på det tidspunkt kunne have forestillet sig. Det første problem for Triumph efter skabelsen af British Leyland Motor Corporation blev, at to Triumph topmedarbejdere, nemlig den administrerende direktør, George Turnbull og chefkonstruktøren Harry Webster tidligt i 1968 blev overflyttet til Austin-Morris i Longbridge, hvor de både skulle sørge for en forøgelse af effektiviteten og samtidig forberede introduktionen af den nye Austin-model, der kom til at hedde Maxi. I den forbindelse flyttede en del gode medarbejdere med fra Coventry til Austin-Morris i Birmingham.

Udover ovennævnte opgaver skulle Harry Webster også sørge for at skabe en konventionel afløser for Morris Minor (1000), som både skulle kunne afløse Minor'en og også skulle kunne sælges til firmakunderne (flådeejerne). Harry Websters job hos Triumph blev overtaget af Spen King, som kom fra Rover, hvor han bl.a. havde været involveret i Rover 2000 (P6)- og Range Rover-projekterne.

Ændringerne betød imidlertid også, at der på grund af den enorme kapitaltilførsel, der var nødvendig for at bringe BMC på fode igen, ikke længere i samme grad var råd til de investeringer i Triumph, som man havde været vant til siden Leyland Motors blev ejer af firmaet. Der var nemlig også et meget stort behov for investeringer hos Rover, som sloges med lange leveringstider på sine produkter pga. for lille produktionskapacitet. En situation, som kun ville blive yderligere forværret, når Range Rover'en skulle i produktion. Dermed var Triumphs kamp for overlevelse blevet skærpet, og det kom til at vare lige til den bitre ende i 1984.



Med baghjulstræk og tromlebremser var Toledo fra 1970 ikke en spændende bil i forhold til sin forgænger, 1300. Her et brochurebillede af en Toledo TC fra 1972.

Modelprogrammet i 1968

Selv om Triumph Herald sidst i tresserne stadig solgte pænt, var det absolut nødvendigt med en afløser for den snart ti år gamle modelrække. I 1966 var det oprindeligt meningen, at Triumph 1300 (kodenavn Ajax) skulle være Herald'ens efterfølger, men Triumph-ledelsen måtte se i øjnene, at med den højere pris i forhold til Herald, ville det ikke være muligt at nå op på de samme salgstal, som Herald havde opvist. I Danmark kostede en 1300 28.637 kr eller godt 9.000 kroner mere end den nye Herald 13/60 og 12.000 mere end den hidtidige Herald 1200, som stadig var på markedet. Til sammenligning kan nævnes, at en Audi 80 1,7 på samme tid kostede 27.747.

Løsningen på det dette problem, troede man, blev et kompromis: Man tog et 1300-karosseri, ændrede forpartiet og skiftede til baghjulstræk og en konventionel stiv bagaksel. Samtidig måtte den nøjes med tromlebremser på alle fire hjul. Modellen, som først kom i en 2-dørs udgave, fik navnet Toledo og blev præsenteret i 1970. Det var mildt sagt en kedelig bil, som på mange punkter var dårligere udstyret end sin forgænger, Herald 13/60.

Den oprindelige 1300 fik samtidig et facelift med ny front og et forlænget bagparti. Motoren var nu på 1500 cc.

I 1972 kom der igen en ny model, der benyttede et karosseri baseret på den oprindelige 1300-model, nemlig Triumph Dolomite, med baghjulstræk og baghjulsophæng fra Toledo'en, men forsynet med den nye 1,8 ltr. motor, som Triumph siden 1969 havde leveret til Saab i Sverige. Samme år skete der også det, at Rover og Triumph kom under fælles ledelse, hvorefter det hurtigt blev bestemt, at Rover fremover skulle stå for udvikling og produktion af de større personbiler, medens Triumph skulle koncentrere sig om sportsvogne.

Der skulle med andre ord ikke komme nogen afløser for Triumph 2000 og 2,5 saloon'erne. Dette marked skulle overtages af en ny Rover-model, som var under forberedelse. I mellemtiden – indtil 1980 – måtte 1300-karossen (kodenavn Ajax) derfor lægge ryg en hel række af mere eller mindre spændende mellemstore salooner, lige fra den 2-dørs Toledo til de virkelig spændende Dolomite Sprint-modeller.

Nye tider - igen

I slutningen af 1974 skete der imidlertid noget, som virkelig blev fatalt for Triumph og på længere sigt skæbnesvangert for alle mærkerne i British Leyland. Denne beretning drejer sig om Triumph og ikke om British Leyland generelt, og derfor vil der kun i den videre beretning blive



Dolomite

omtalt hændelser indenfor koncernen, som direkte kom til at påvirke Triumphs eksistens. Den første dramatiske hændelse oprandt ved årsskiftet 1974/75. Efter rimelige gode resultater i begyndelsen af den store fusions første år, var kassen nu tom.

For at sikre arbejdspladserne og den fortsatte afsætning af køretøjer fra British Leyland indtrådte den britiske stat derfor som hovedaktionær i et nyt holdingselskab, som nu skiftede navn til blot British Leyland Limited og senere bare BL. Den daværende labour-regering indsatte en Sir Don Ryder til at overvåge driften af BL og til at komme med forslag til den fremtidige udvikling. Ryders mål var, at BL fortsat skulle være den største britiske producent og den største leverandør af køretøjer til de britiske forbrugere. Desværre indeholdt forslagene intet om lukning eller sammenslutning af fabrikker eller rationalisering af produktionsmetoder og modelprogrammer.

For Triumph kom det dog til at betyde, at man måtte leve videre med den overkapacitet i produktionen, man havde som følge af de to fabrikker i Liverpool-området: Liver-

pool 1 (Hall Engineering), som var med til at lave karrosseri-sektioner til Triumph Herald og senere karrosserier til TR- og Dolomite-modellerne samt dele til TR7- og Stag-modellerne. Liverpool 2-fabrikken startede med at bygge komplette Toledo-biler i 1969/70 og byggede samtidig karrosserier til Triumph Stag. Toledo-produktion blev i 1974 flyttet til Canley fabrikken i Coventry for at give plads til TR 7-produktion, men efter langvarige strejker i 1977/78 blev denne produktion flyttet til Coventry og senere Solihull (Rover) og fabrikken blev efter mange arbejdskonflikter ikke siden anvendt af BL.

I mellemtiden kom den oprindelige Standard-Triumph fabrik i Coventry i større og større omfang til at spille rollen som underleverandør til de andre fabrikker i gruppen. Det begyndte med gearkasser og bagaksler til Morris Marina og senere også gearkasser til Rover og Jaguar. Senere fik man også ansvaret for at udvikle de nye sekscylindrede motorer på 2,3 og 2,5 ltr. til Rover 3500 (SD1).

Disse motorer med typebetegnelsen Leyland PE 166, til dels baseret på Dolomite Sprint ("Saab")-motoren

var i virkeligheden de første nye motorer, som blev udviklet af British Leyland efter dannelsen i 1968.

Motorproblemer

På det tidspunkt var Triumph begyndt at levere den kommende Dolomite-motor til Saab til montering i Saabs nye 99-model. Desværre viste det sig hurtigt med Saab-motoren, at den ikke (traditionen tro) var tilstrækkeligt gennemprøvet, og at man måske heller ikke havde været omhyggelige nok med valg af materialer. Resultatet blev, at Saab selv videreudviklede motoren og fik den produceret hos Scania i Södertälje, som Saab nu var blevet en del af. Saab anvendte siden motoren med god succes i mange modeller og i mange versioner, både med og uden turbo, indtil Saab blev en Opel-filial.

Nye motorer og modeller

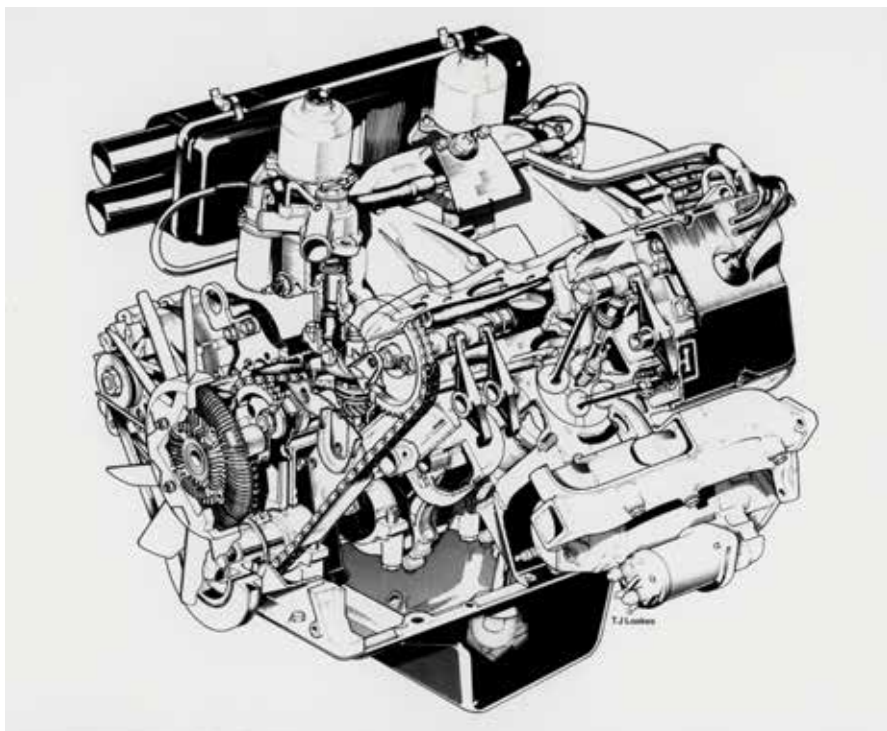
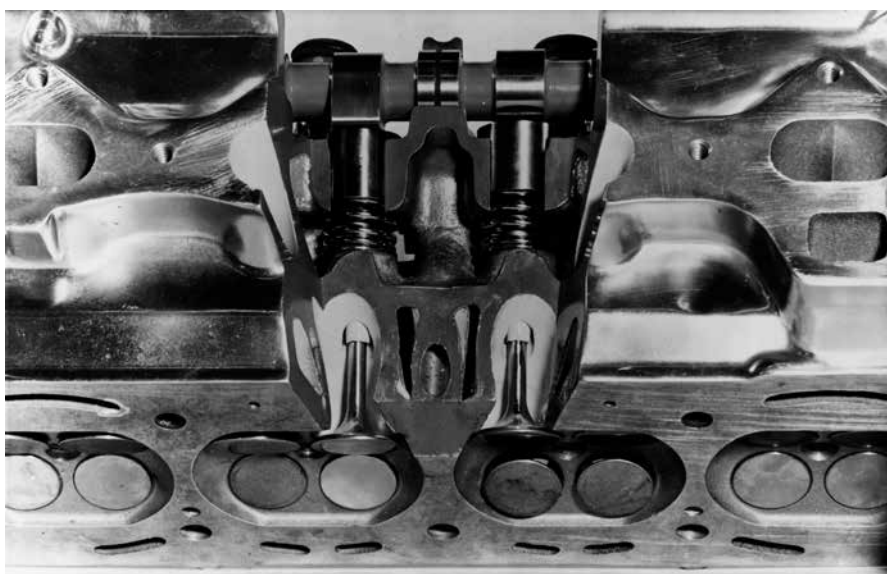
Selv om Triumph på papiret var blevet kraftig begrænset i sine muligheder for at udfolde sig med nye og spændende modeller, kom Triumph i løbet af halvårerne til at lægge navn til to meget kontroversielle modeller, som sammen med "Saab-motoren" blev en medvirkende årsag

til, at Triumphs ny drømmebil i halvfjerdsere fik så store problemer.

Da Triumph-ledelsen gik ind i udviklingen af et nyt motorprogram midt i tresserne, dukkede ideen om at lave en motor, som i enkeltrække 4-cylindret udgave kunne tilpasses forskellige volumenstørrelser (13-2000 ccm) og i 8-cylindret v-form ville kunne dække behovet for motorer over 2 ltr.

V-8 motoren blev kun brugt i én Triumph. Den nye drømmebil, som senere blev kendt som Triumph Stag, var affødt af en idé fra husdesigneren Michelotti. Han præsenterede sin idé om en 2000 Coupé gennem en ombygget Triumph 2000 for Triumph-ledelsen, som syntes godt om projektet. Under den ny ledelse med Spen King voksede imidlertid ønskerne til udformningen af sådan en model, at det til sidst ikke længere var en 2000-version, men en helt selvstændig model med meget begrænset anvendelse af komponenter inkl. motor. fra andre Triumph-modeller. Stag skulle altså være Triumphs prestigemodel og, som det senere blev bestemt, den første Triumph-model til at bruge den nye V-8 motor.

At Triumph fik lov (og penge) til at gennemføre dette projekt, specielt med motoren, viser, at Triumph på det tidspunkt, hvor Rover også var blevet købt af Leyland, men inden dannelsen af British Leyland, for en tid stadig havde et meget stort råderum til at træffe egne beslutninger. Triumph-folkene vidste selvfølgelig godt, at Rover havde den 8-cylindrede Buick V-motor fra GM, som også ville være velegnet til en Stag, men det lykkedes Triumph-produktfolkene at overbevise ledelsen om, at Rover/Buick motoren ikke kunne rummes i Stag-motorrummet. Det er imidlertid en sandhed med modifikationer, for efter at de tidlige Stag-modeller blev ramt af alvorlige motorproblemer, fik flere af dem installeret Rover-motoren. Det må også lige tages i betragtning, at Rover næppe havde produktionskapacitet til at forsyne både Triumph og Rover med motorer, når der også lå planer om



Dolomite Sprint – og motoren, på skrå og med 4 ventiler pr. cylinder.



Triumph Stag. Foto: Wikimedia

at levere denne motor til MG og Morgan.

Stag's problem fra starten blev imidlertid, at det oprindelige koncept, en coupé-version af 2000-modellen, var konstant blevet ændret af ledelsen, som mere ønskede en luksus-coupé, som skulle kunne konkurrere med de tyske og italienske modeller. Dette forsinkede færdiggørelsen og afprøvningen af prototyperne, hvoraf der kun blev bygget seks eksemplarer. Stag blev efterhånden et meget spændende og ambitiøst projekt, men samtidig gjorde BLs økonomiske situation det nødvendigt at fremskynde præsentationer af nye modeller. For Stags vedkommende betød det, at der blev sendt et godt designet, men ikke tilstrækkeligt afprøvet produkt, på markedet.

Den nye Stag blev godt modtaget af den europæiske motorpresse, hvorimod den amerikanske presse, som tegnede det marked man havde de største forventninger til, var temmelig forbeholdne i deres anmeldelser af den. Kritikken gik bl.a. på, at Stag'en satte sig mellem to stole. Den var for simpel og lille til at være en GT Grand Tourer, som kunne konkurrere med GT-biler fra

BMW, Mercedes og Jaguar, samtidig med at den var for lidt sporty til at kunne konkurrere med de klassiske britiske sportsvogne fra både BL og mange andre britiske producenter.

Desværre kom der mange problemer. Et af de største problemer med motoren var overophedning. Omhyggelige, omfattende prøvekørsler under forskellige vejforhold kunne sikkert på et tidligt tidspunkt have afsløret dette problem. Det samme gælder for de fleste andre "børnesygdomme", og det er et faktum, at flere dygtige Stag-specialister i England har formået at løse de fleste af de oprindelige problemer, således at en Stag i dag er et meget behageligt bekendtskab. Den skal behandles med omhu, men betaler så igen med megen køreglæde. Samtidig er der en temmelig god situation mht. reservedele og ikke mindst med råd og vejledning fra de engelske Stag-klubber.

De mange motorproblemer i de tidligere år førte til, at der i mange tilfælde blev gjort forsøg med alternative motorer. Det mest nærliggende var at bruge Rovers Buick-motor, der i modsætning til hvad Triumph-folkene tidligere havde hævdet, kun-

ne monteres i en Stag. Et andet og billigere alternativ var Fords V6-motor fra Granada og Capri, og endelig skete der ombygninger, hvor motoren fra TR6 blev anvendt.

Selv om der fra starten ikke blev importeret Stag til Danmark, findes der alene i DVKs medlemskreds 6-8 eksemplarer.

Farvel til de store Triumph saloon'er

Efter introduktionen af Stag blev det hurtigt klart, at der ikke var ret mange penge tilbage til udvikling af nye modeller, bl.a. en afløser for Herald'en. Det betød simpelthen, at den model, der i 1966 startede som Triumph 1300, i mange år måtte forsøge at bære arven videre fra de gode tider sidst i tresserne, således at man skal faktisk helt op til 1980, før den sidste 1300/Dolomite blev produceret.

I 1970 blev der foretaget en ny divisionsopdeling af British Leyland, som på det tidspunkt bestod af mere end 40 større produktionsanlæg. Det betød, at Jaguar, Rover og Triumph indgik med hver sin direktør i "Specialist Car Division". Denne ordning varede dog kun til marts

1972, hvor en ny ændring i virkeligheden betød, at Rover og Triumph blev sluttet sammen til én enhed med fælles ledelse, samtidig med at Jaguar mere eller mindre fik lov til at stå på egne ben under ledelse af "Lofty" England".

Med al respekt for Triumph-folkene – eller dem der endnu var tilbage – efter flytningen af nøglepersoner til Austin/Morris, havde Rover på det tidspunkt en betydelig stærkere og mere kompetent ledelse end Triumph, og det var dem, som kom til at præge den fremtidige udvikling, hvor Triumph-produkterne og de tilbageværende medarbejdere mere og mere kom til "at spille andenviolin" i den gruppe. Alligevel blev der i mellemtiden præsenteret nye versioner af de andre eksisterende modeller. F.eks. kom der som nævnt i 1974 en karburatorversion af Triumph 2,5 PI, men da havde Rover allerede besluttet, at det var den sidste store saloon med Triumph-navn. Den forblev dog i produktion indtil 1977, og dermed var det slut med store saloon-modeller med Triumph-navn.

TR-serien

En anden klassiker, som også trængte til fornyelse sidst i tresserne var TR5. Der var imidlertid det problem, at Michelotti, der vanen tro også skulle kreere en afløser til TR5, på det tidspunkt var så travlt beskæftiget med andre Triumph-projekter, bl. a. Stag-modellen, at det blev besluttet i stedet at søge hjælp hos Karmann i Osnabrück i Tyskland, som ellers først og fremmest arbejdede for VW. På rekordtid lykkedes det for Karmann at skabe en markant fornyelse af den gamle TR-karosser, som førte til at TR6-versionen, som blev den mest solgte af samtlige af de klassiske TR-modeller, med næsten 95.000 solgte enheder.

Det kan undre, at Triumph valgte denne løsning. Forklaringen er sikkert endnu en gang pengemangel. Michelotti havde allerede i 1965 præsenteret en prototype af en sportsvogn, kaldet Fury, for Tri-



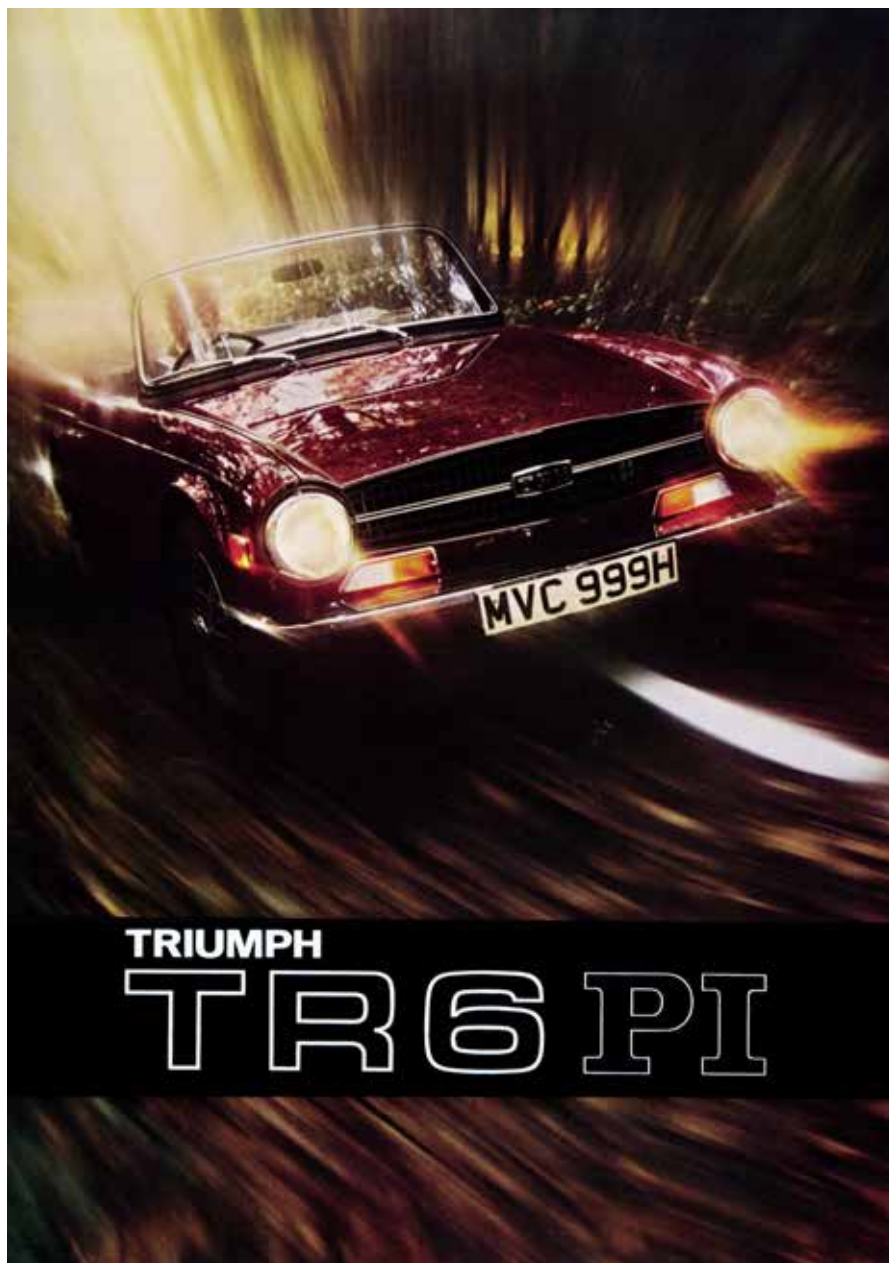
2500 PI mk. II – 1972



2000 – 1974



2500 TC – 1974



Brochureforside – Triumph TR6 PI



Michelottis prototype "Fury". Foto: Wikimedia, Brian Snelson.

umph-ledelsen. Den havde i modsætning til de hidtidige Triumph sportvogne selvbærende karrosseri og var tænkt som en afløser for både Spitfire- og TR-modellerne.

Man var hos Triumph godt klar over, at den gode afsætning af sportsvogne til USA, som var det største marked for Triumph-sportsvognene, var en succes på lånt tid, for de amerikanske myndigheder var i begyndelsen af halvfjerdserne for alvor begyndt at interessere sig for bilernes sikkerhed og at stille helt nye krav om miljøbeskyttelse, som ville komme til at påvirke både fremtidig karrosseriopbygning og motorkonstruktion. Det førte også til en frygt hos fabrikanterne for, at det ikke længe ville være muligt at sælge cabriolet-versioner (soft tops) i USA.

De britiske eksportører til USA forsøgte i første omgang at imødekomme de nye amerikanske krav ved at modificere de eksisterende modeller ved f.eks. at forsyne dem med større og mere fleksible kofangere, som bl.a. kendes fra MGB "rubber nose"-modellerne. Motorenes forurening blev bl.a. reduceret ved at man formindskede motorydelserne. For TR6's vedkommende betød det også, at medens den europæiske version overtog Lucas indsprøjtningssystemet fra TR5, blev USA-versionerne (federal versions) i stedet leveret med to Stromberg karburatorer. I de syv år den var i produktion blev der specielt på USA-versionerne løbende foretaget ændringer i kompressions- og udvekslingsforhold for at imødekomme de stigende amerikanske miljøkrav.

Ser man på Triumphs "nye", britiske modeller præsenteret i BL-tiden, er det nemt overset; Stag var allerede langt fremme i udvikling ved oprettelsen af BL i 1968, hvorimod den anden helt nye, model, TR7, som nævnt blev skabt hos Austin i Longbridge.

De værste 50 biler nogensinde

De to nye modeller blev, trods TR7'ere's enklere konstruktion end sine forgængere, alligevel pænt modtaget af den britiske motorpres-

se. Det gode indtryk forduftede dog for en tid og specielt den amerikanske presse blev efterhånden meget kritisk overfor de to modeller, som ellers først og fremmest var designet for det vigtige amerikanske marked.

Selv om de to biler efterhånden, bl.a. med hjælp fra de uafhængige specialister, har opnået et rimeligt kvalitetsniveau, forhindrede det ikke det amerikanske TIME magasin i forbindelse med åbningen af den årlige biludstilling i Detroit i 2007 at bringe en artikel med titlen "De værste 50 biler nogensinde", udarbejdet i samarbejde med Dan Neil, som er en Pulitzer-pris belønnet bilkritiker. På listen var adskillige britiske biler fra både MG, Jaguar og ikke mindst Triumph med to kandidater, Stag og TR7. De følgende linier er et resumé af Dan Neils kritik.

Triumph Stag 1970

Konklusionen for Stag var, at den havde elegant stil skabt af Giovanni Michelotti, men som sine "klassekammerater" fra samme tid præget af halvhjertet og nølende ingeniørarbejde, måske fordi der ikke blev ofret tilstrækkelig tid og penge på projekterne. Alligevel var Stag'en livlig og en nydelse at køre – så længe den kørte. V8-motoren på 3 ltr. var det største problem; utilstrækkelig køling, stort forbrug af de enkeltrækkede forkæder, dårlig kvalitet af støbegodset i topstykkerne og revnede eller gennembrændte stempler. Defekte vandpumper og revnede hovedlejer var også et hyppigt problem, men Stag'en var sjov og livlig at køre – når den kørte!

Triumph TR7 1975

De sidste "ægte" Triumph Sports blev TR7 med "storebroderen" TR8, og det var samtidig den første – og eneste – Triumph sportsvogn, som ikke var blevet designet og udviklet på Triumph-fabrikken i Canley, Coventry. Den blev designet i Austin-komplekset i Birmingham af Harris Mann, som også var manden bag bl.a. Austin 18-22 Princess (Ambassador) og Austin Allegro og Metro.



TR7 fra 1975, og nederst storebroderen TR8 med V8-motor. Foto: Wikimedia.



Triumph Acclaim kom aldrig til Danmark. Foto: Wikimedia.

Han kom oprindeligt fra Ford, hvor han havde været involveret i skabelsen af Escort og de første Capri-versioner.

Her lød dommen, at problemet med TR7 ikke så meget var dens konstruktion, som var mere simpel end hos de tidligere TR-modeller, eller karrosseriets avancerede kileproblem. Dens værste problem var derimod den elendige samlekvalitet, som f.eks. manglende justering af karburatorerne eller sjusket samling af ledninger med efterfølgende kortslutninger. Olie- og vandpumper nægtede at pumpe og forlygterne nægtede at komme op fra deres indelukke.

Det virkede som om de arbejdere, som samlede bilerne, kun havde et ønske: nemlig at få lukket deres arbejdsplads. Og det lykkedes for dem. Trods alle problemerne blev TR7 den mest solgte version af TR-erne.

Uanset hvad historiens dom er over de to modeller er, så er deres skæbne så spændende, at det anbefales den interesserede læser at hente mere information i de adskillige bøger om disse modeller, som findes i DVKs bibliotek.

Triumph Acclaim

I 1981 var det med TR8 slut med de egentlige Triumph-modeller, og det bedste ville have været at man så sluttede med at benytte Triumph-navnet. Der var ikke penge til at udvikle

flere nye modeller, hvilket førte til at flere prototyper og projekter, som var tænkt som efterfølgere til de eksisterende modeller, blev droppet.

Den ny ledelse, som var tiltrådt i 1977, indså hurtigt, at der ikke var midler til at udvikle nye modelserier på egen hånd og begyndte derfor at se sig om efter samarbejdspartnere. Problemet var imidlertid, at de fleste andre europæiske bilproducenter allerede havde allieret sig i nye grupper: Fiat og Lancia (og senere Alfa Romeo), Citroën og Peugeot, Simca og Rootes (Chrysler). Der blev i stedet etableret kontakt til Honda og i foråret 1979 blev officielt meddelt, at BL og Honda havde indgået samarbejdsaftale, som bl.a. indebar at Triumph skulle bygge en ny person-

bil baseret på en Honda Ballade, en 4-dørs sedan med en 1335cc motor. Karrosseriet blev bygget i England, medens drivlinien og undervogn kom fra Japan. Ironisk nok blev Triumph Acclaim ikke samlet i Coventry hos Triumph men i Cowley i den gamle Morris-fabrik.

I modsætning til de "ægte" Triumph'er var Acclaim'en totalt problemfri bil, ja lige så problemfri som den var kedelig. Der blev alligevel solgt mere end 133.000 stk. fra 1981-84, og Acclaim blev dermed en af de mest solgte Triumph-modeller nogensinde. Der kom ingen Triumph-efterfølger, men den næste Honda Ballade-version blev hos BL til en Rover 200 og endte sine dage som en Rover 25.



Lynx – en TR7-baseret prototype fra 1978. Foto: Wikimedia.

Triumph

– europæiske modeller og versioner 1968-1984

1300 Saloon fwd	1965-70
GT6 Mk.1	1966-68
Herald 13/60-serien	1967-71
1300 TC Saloon fwd.	1967-70
TR5	1967-68
Spitfire Mk.3	1967-70
GT6 Mk.2	1968-70
Vitesse 2 Ltr. Mk.2 Saloon	1968-71
Vitesse 2 Ltr. Mk.2 Conv.	1968-71
2000 Mk.1 Saloon	1963-69
1300	1967-70
2000 Mk.1 Estate	1965-69
2,5 PI Mk.1	1968-69
TR6 PI	1969-75
2000 Mk.2 Saloon	1969-77
2000 Mk.2 Estate	1969-77
2,5 PI Mk.2 Saloon	1969-75
2,5 PI Mk.2 Estate	1969-75
1500 Saloon fwd	1970-73
Toledo 1300 Saloon rwd.	1970-76
Spitfire Mk.4	1970-74
GT6 Mk.3	1970-73
Stag	1970-77
Dolomite 1850	1972-80
1500 TC Saloon rwd.	1973-76
Dolomite Sprint	1973-80
2500T Saloon	1974-77
2500TC Estate	1974-77
Spitfire 1500	1975-80
2500S Saloon	1975-77
2500S Estate	1975-77
TR7	1975-81
Dolomite 1300	1976-80
Dolomite 1500TC	1976-80
TR8	1980-81
Acclaim	1981-84

Fabriksfoto fra British Leyland af en hårdt-pumpet Dolomite Sprint. Modellen høstede fine resultater både i rallies og på bane.



Ved årets sidste løb satte Jac. Nellemann alle sejl til og slog de store amerikanerbiler med sin hurtige Triumph Dolomite Sprint. DM-titlen var allerede sikker, men den blev understreget med maksimum-points.

Nellemann giver alt og alle baghjul i sin Dolomite Sprint. Fra udklip af ukendt oprindelse.

De sidste Triumph-år i Danmark

Selv om der ikke blev solgt mange Dolomite'er i Danmark, lykkedes det alligevel for Jac. Nellemann i 1975 at gøre Dolomite kendt i Danmark ved at vinde DM for standardvogne i en Dolomite Sprint i klassen 1601-2500 cc. Nellemann stillede op i samtlige løb i klassen i 1975 og vandt dem alle. Blandt modstanderne var bl.a. Alfa Romeo, Opel Commodore og Ford Escort RS2000, og så vidt det har kunnet spores, dukker Nellemanns Dolomite Sprint senere op i andre løb i 1981-82 og med anden fører – og med gode resultater. Det ser ud til, at den har overlevet "en hård ungdom" og i dag vist nok befinder sig på Falster.

De nyere versioner af 1300/1500-modellerne, nu med baghjulstræk,

fandt heller ikke vej til Danmark i noget antal. For Dolomites vedkommende stoppede importen i 1977. Til gengæld kom TR7'eren i DOMIs prislister i 1978 og i september 1980 var prisen kr. 102.396,60!

Med TR7'eren satsede DOMI på endnu en gang at markere sig i dansk motorsport og indsatte en TR7 med Jan Mortensen ved rattet. Jan var kendt som rally-kører, men havde en fortid bl.a. som Mini (Mascot)-kører i jordbaneløb. Senere blev Jan "fabrikskører" for DOMI, bl.a. i en Morris Marina, den baghjulstrukne! Marina'en var allerede på vej ud, så DOMI gjorde det fornuftige valg, at Jan hellere måtte få en nyere og mere spændende bil: en TR7.





Jan Mortensen med sin TR7

Jan holdt i 2015 et foredrag om sin karriere og giver heri bl.a en medrivende beretning om sine oplevelser med TR7'eren (som senere, i 1979, blev til en TR8), 7'eren var fra starten forsynet med en tunet Dolomite Sprint motor, som ydede ca. 210 hk. Senere fik den en Rover (Buick)-motor, og så blev det endnu sjovere.

Det kan undre, at DOMI på det tidspunkt, hvor BL og dermed Triumph var i store vanskeligheder, og hvor det knob alvorligt med at få salgbare biler fra England, brugte så mange kræfter på deltagelse i motorsport. Forklaringen kunne være den, at bilerne og kørerne skulle provokere DOMI-navnet mere end selve produktet. DOMI var allerede på det tidspunkt engageret i import af Daihatsu og Subaru, samtidig med at man havde overtaget importen af Renault gennem et nystartet datterselskab.

Som sagt blev TR7-8 de sidste Triumph-biler, der blev markedsført i Danmark. Triumph Acclaim kom aldrig til Danmark. Ser man tilbage på Triumphs historie er det egentligt ejendommeligt, at Triumph-navnet i

dag kun anvendes på Triumph-motorcyklerne, hvis aner går helt tilbage til det oprindelige cykel- og motorcykelproducerende Triumph-selskab, men hvor man efter at være blevet bilproducent i 1938 afhændede sin motorcykelproduktion til et nyoprettede selskab, Triumph Engineering. Dette selskab blev senere en del af BSA-gruppen, men blev også et af ofre i den krise, som ramte den engelske mc-industri i tresserne, og som blev mindst ligeså blodig som den krise, der ramte bilindustrien.

Hvad blev der af Triumph-navnet

I 1984 skete der det, at resterne af Triumph motorcykelrettighederne blev overtaget af et nyt selskab ved navn Triumph Motorcycles Ltd. Det nye selskab, som nu har produktion i både England og Thailand, beskæftiger ca. 1500 personer, har formået at bringe Triumph tilbage i selskabet af betydelige mc-producenter og dermed bragt Triumph-navnet tilbage til ære og værdighed, hvad der ikke lykkedes for BMW med deres køb af resterne af BL og rettighederne til Triumph-navnet.

Tilsyneladende har BMW stadig rettighederne til brug af Triumph-navnet (og Riley) til biler, men der er ikke meget, der tyder på, at de vil gøre brug af disse rettigheder. Man må derfor håbe, at de mange entusiastiske Triumph-bilere stadig vil sikre, at bestanden af overlevende Triumph-biler bliver bevaret for eftertiden.



Denne 3. del af Triumph-artiklen er (hvor andet ikke er nævnt) illustreret med brochurer fra DVKs bibliotek samt arkivbilleder fra DVK /Uffe Mortensen. Sidstnævnte billeder stammer i øvrigt alle fra DOMIs arkiv.



Benny Rasmussen var en af deltagerne ved Danish Masters Racing Festival. Men hans nybyggede Ford Escort Mk. I led af børnesygdomme. (Foto: Morten Alstrup).

Historiske racere boltrede sig i forsommersolen

Af Morten Alstrup

Henved 200 køere på – og i – gammelt maskineri racede på FDM Jyllandsringen den 6. og 7. maj.

Indehaverne af henved 200 historiske racerbiler og klassiske motorcykler blev mødt med sol, skyfri himmel og temperaturer omkring de 20 grader, da årets første racerweekend indenfor den klassiske motorsport – Danish Masters Racing Festival – blev afviklet på FDM Jyllandsringen. Det var perfekte forhold for indehaverne af klenodierne, der for alvor kunne tage hul på årets sæson uden at skulle tænke på risikoen for fugt i den gamle strømfordeler eller andre gener, som det lunefulde danske forårsvejr ellers godt kan resultere i.

Det var årets første runde af de danske mesterskaber indenfor de tohjuledes Classic Road Racing-serie, mens de fleste af køerne i de historiske biler for første gang i år kom på græs ... næh, asfalt ... efter en lang vinterpause. 68 motorcykler, 16 formelbiler og 111 standard- og

GT-vogne boltrede sig på racerbanelen øst for Silkeborg.

Flere af deltagerne havde brugt vinteren til at genopbygge biler efter sidste sæson eller bygge en ny historisk racer op, og for flere blev der tale om en sæsonpremiere med børnesygdomme. Eksempelvis var Benny Rasmussen, Gilleleje, for første gang til start på en dansk bane med sin nye Ford Escort Mk. I, men han måtte i sine to første starter trække ind til siden, fordi han efter få omgange oplevede problemer

med benzintilførslen. Men til tredje løb begyndte bilen at køre, som den skulle, og han kunne for første gang se det ternede flag. Men der var også køere, for hvem Danish Masters Racing Festival var en perfekt weekend.

Verner Nielsen, Trige, gjorde således rent bord i '65-klassen i sin lave Marcos 1800 GT – noget, som Jan Heiselberg, Esbjerg, og Ulrik Steen Hansen, Hinnerup, også præsterede i henholdsvis 76-klassen og formelbilsklassen.



Følg Danish Masters Racing Festival på www.dmracing.dk.

Racervogne fra dengang far var ung dystede ved Danish Masters Racing Festival på FDM Jyllandsringen (Foto: Morten Alstrup).





Stanley Steamer model 70 – 1910

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

I VeteranTidende nr 473, november 2015 skrev Per Nielsen en fin artikel om Stanleys dampbiler, som blev produceret i årene 1898-1927. Her kunne man også læse om Stanleys repræsentation i Danmark, samt om de (få) Stanley, der findes i landet idag.

Pers Stanley er en model 70 fra 1910, som er købt i USA. Den fremstår i en meget smuk, lidt ældre restaurering, med en smule patina, der kun giver yderligere fornemmelse af autencitet på den noget over 100 år gamle bil. Visuelt er det derfor kun meget få ting, som Per har ændret på bilen; til gengæld har han gjort en stor indsats for at få alt det tekniske til at fungere optimalt.

Sulten?

Er man typen, der venter med at køre ud på indkøb til maven er begyndt at rumle, er en dampbil ikke det smarteste. For så vil man være udhungret før der kommer mad på bordet. Selv når bilen er tanket med vand og brændstof, tager det en rum tid at starte op. Dette vender vi straks tilbage til.

Princippet i en dampbil

Selve dampmaskinen ligger vandret under vognen, med to langsgående cylindre foran bagakslen. Den kører på ren damp under tryk, som kommer fra kedlen, der er placeret forrest i vognen. I kedlen varmes vandet op til damp af hovedbrænde-

ren, som kan sammenlignes med et kæmpe gasblus, der fylder næsten hele kedlens underside. Brændstoffet er en blanding af benzin og diesel. Forbruget er i øvrigt ganske imponerende; en dampbil bruger faktisk noget mere brændstof en end almindelig benzindrevet bil.

Når bilen køres, fungerer hovedbrænderen on/off: Den tændes når damptrykket i kedlen bliver lavt.

Pilotbrænderen er en mindre brænder, der til gengæld er konstant i drift. Den bruges til at holde systemet varmt, og tænder for hovedbrænderen, når der er behov for det – præcis som det lille vågeblus i et gaskomfur. Pilotbrænderen har sin

egen brændstoffsforsyning fra en mindre tank.

Nogle (nyere) dampbiler har desuden en kondensator, der udnytter dampen fra maskinens udstødning, så man ikke behøver at fylde bilens vandtank så ofte.

Nu knurrer maven!

Det er blevet tid til en køretur. Havde det været en benzinbil, skulle vi bare sikre os, at der var noget i tanken, og derefter dreje nøglen. Men med dampbilen er det lidt mere omstændigt, og det er også en ret dårlig idé at starte den inde i garagen.

Der er lige et par ting, der skal gøres, se billedteksterne på de følgende sider...

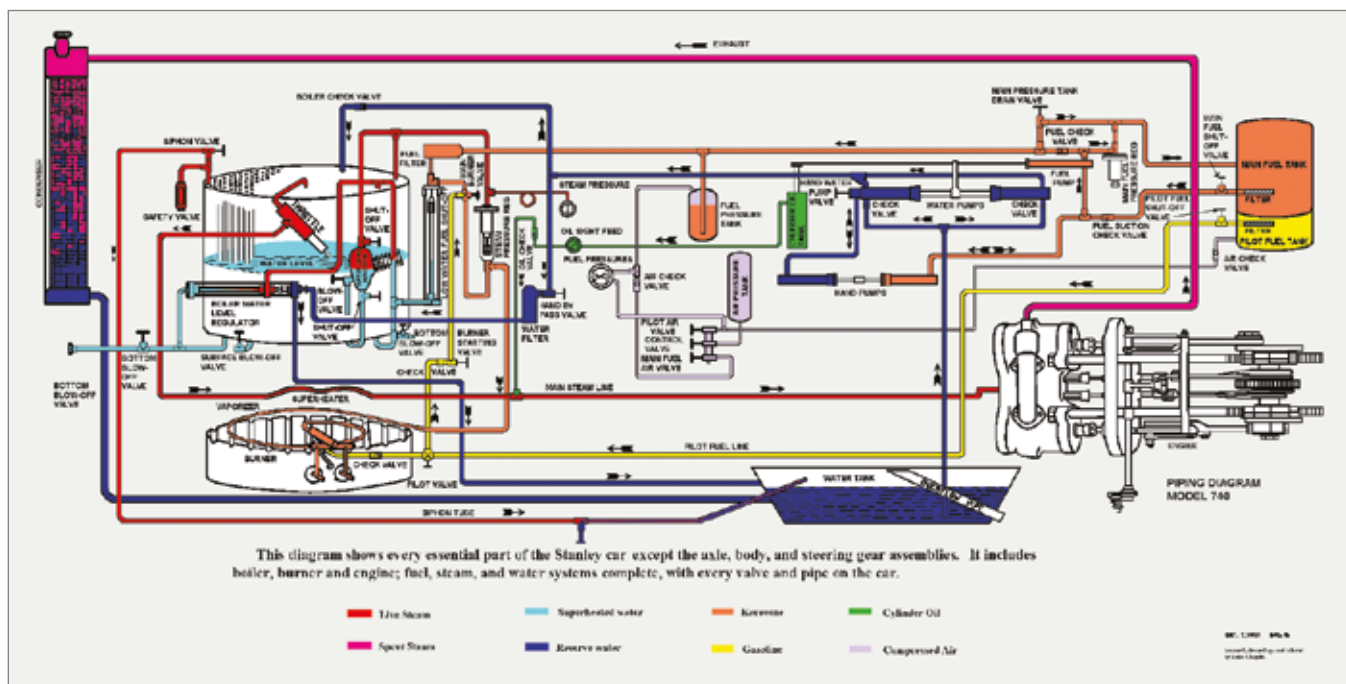


Selve maskinen under vognen.



Kedlen.

Dette diagram viser alle installationerne i en Stanley model 740 – en nyere model fra begyndelsen af 20'erne, der har kondensator. Men bortset fra denne er sytomet ganske identisk med Pers Model 70 fra 1910. Fra www.stanleysteamers.com.





Bilen er meget stor og tung, men den ruller nemt – Per skubber den let udenfor i den skrå indkørsel og tager bremsen.



Før starten

Vi må lige have vand på – vandtanken rummer ca. 130 liter og er placeret under forsæderne. 100 liter vand rækker til ca. 25 kilometers kørsel.



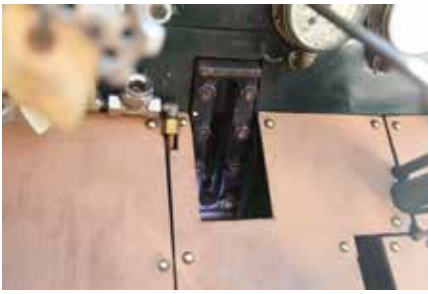
Vandstanden i tanken kan ses gennem det lille glasrør – på den modsatte side af bilen.



Vandet tilsættes en skefuld soda, for at gøre det en smule basisk...
... samt en skefuld tanin, for at binde kalken i vandet, så det senere kan blæses ud.



Kedlen skal også have vand på. Her sluttes vandslangen direkte til.



Vandet i kedlen er under stort tryk. Vandstanden ses gennem et lille stykke glas, 10mm tykt og indsat i en kraftig stålkasse for at modstå trykket.

At vandslangens farver matcher bilens undervogn med stafferingerne er muligvis ingen tilfældighed. Det er dog ikke en forudsætning for at kunne køre...



Brændstoftanken sidder under bagsædet og rummer godt 100 liter. Half and half – benzin og diesel. Den får lige 20 liter af hver.



Pilotbrændstoftanken sidder på venstre side - Per bruger Hexan, et helt rent brændstof, der giver en ren og pålidelig pilotflamme.



Per fører naturligvis logbog over ture og forbrug.



Oliekontrol: Selve maskinen skal også smøres; olien kommer fra en tank under gulvet, smører så maskinen og går derefter til spilde...

Puha – det var det! Maven beroliges med et amerikansk produkt på dåse.





Der skal være overtryk i begge tanke – både den lille pilottank og hovedtanken. Her pumpes tryk i pilottanken med en cykelpumpe.



Nu er vi så klar til at starte!

Vi begynder med pilotbrænderen. Per varmer rørene omkring brænderne med en lille gasbrænder. Det er nødvendigt at det hele er godt varmt, ellers får man en dårlig forbrænding. Derefter åbnes der for brændstoffet til pilotbrænderen, som går i gang. Gennem et lille hul kan Per se ind til flammen, som nu brænder fint med en blå farve.



Nu pumpes der tryk i hovedbrændstoftanken, med en stor håndpumpe, der sidder i gulvet. Brændstoffet sprøjtes ind til hovedbrænderen gennem de to dyser under kedlen. Snart står det hele og syder hvæser hyggeligt. Starten er godt i gang!

Under kørslen holdes trykket i tanken vedlige af en pumpe, der drives af selve maskinen. Her ses hvordan dyserne sprøjter brændstoffet ind. Der er godt knald på hovedbrænderen.





De to fine manometre viser hhv. trykket i hovedbrændstoftanken og damptrykket i kedlen – på nederste lille billede er damptrykket steget til 200 psi. Men først ved 300 psi er bilen køreklar. Processen tager noget tid. Nu og da sender Per lidt damp igennem maskinen, for at rense, og for at få den varmet igennem med frisk damp. Vi er parate!





Så kører vi!

Efter kun ca. tre kvarters klargøring og opstart er vi rullende. Sikke en oplevelse! Alt fungerer lydefrit og vi kører med fin fart rundt på de kønne veje omkring Buresø. Næsten lydløst. Hvis bilen lyder som et lokomotiv, er det altså et meget lille lokomotiv. Oppe i fart høres blot en let pusten fra maskinens cylindre. Kun en ubetydelig smule hvid damp ses bag bilen – det er faktisk kun under acceleration, at der lukkes større dampskyer ud.

Per regulerer damptilførslen til maskinen, og dermed farten, med et lille håndtag ved rattet. At den gearløse bil har en enorm motorkraft fornemmes tydeligt. Vi fiser afsted, også op ad bakke uden besvær. Der

er rigelige ressourcer! Det er ikke motorkraften, der sætter begrænsningerne i vognen som sikkeret kunne køre så hurtigt som helst. Men i en 107 år gammel bil skal man lige tage den lidt med ro; styretøj og bremses samt almindelig køretøjsdynamik er blevet en smule forbedret siden 1910.

Alligevel kan man kun blive forbavset over bilens fart og komfort. Man sidder absolut behageligt mens den let smutter rundt gennem kurver og bakker, lydløst og elegant som en Tesla.

Det siger sig selv at eventuelle nødsignaler fra maven bliver fuldstændig overhørt.



Det kan ses, når der truttes i dampfløjten – og lyden er så kraftig, at de derhjemme kan nå at lave kaffe før vi ankommer...



Glassene i de store karbidlygter er slidset op – ellers ville de sprænge, på grund af den kraftige, men uensartede varme.



Uden kondensator er der selvsagt et godt forbrug af vand. Efter turen gav Per en lille demonstration af hvordan man med den indbyggede slange lige kan tømme en spand vand på et par sekunder. En skovsø tager lidt længere tid.



Tænk, at denne bil faktisk er seriefremstillet! Masser af messing, håndværk og fine installationer. Der mangler intet – heller ikke instrumentbelysning.

Stor tak til Per Nielsen, for en hyggelig lørdag, med en meget grundig og lærerig demonstration af det fantastiske vogntøj!
-jmn.



Hjemme igen tager Per trykket af kedlen, hvilket også gør at den bliver rensed. En masse damp og eventuelle småpartikler presses ud gennem fire små tynde rør – og en festlig hvæsen, der må kunne høres flere kilometer væk. Herligt!





1910 Stanley Model 70 · 5 personers Touring

Akselafstand: 115", sporvidde: 56".

Vægt 2200 lbs (998 kg.) tom.

Dæk: 36x4".

Basispris i 1910: \$1500.

Kedel: 20 HP 23x14".

Maskine boring x slaglængde: 4x5" dobbeltvirkende.

Vandtank: 35 gal. (130 l).

Brændstoftank: 26 gal (98 l).

Drifttryk 35 bar (500 psi).

Hastighed 50-60 km/ time*

Vandforbrug ca. 2-3 l/km*

Brændstofforbrug ca. 3-4 km/l*

*iflg. ejerens erfaring



Familiebilen – Austin Seven New Opal 1936

Tekst: Jens Heldgaard
Foto: Familien Mursell og Jens Heldgaard

Når vi taler familiebil, tænker mange på det stabile, økonomiske, fornuftige og ofte lidt kedelige moderne køretøj, de fleste af os benytter i hverdagen. Men i denne historie får begrebet en helt anden betydning.

Det vil jeg forsøge at beskrive i dette indlæg, om en lille engelsk Austin Seven roadster, som har en helt særlig og vel dokumenteret historie.

Bilen har fra ny i 1936 været i familien Mursell's eje, og den startede sin tilværelse på Dounhurst Farm i området mellem London og Brighton i det sydlige England – (Goodwood ligger lidt længere mod øst).

Jeg mødte bilens nuværende ejer Laxton Mursell en aprildag i værkstedet ved hjemmet, som er beliggende syd for Frederikssund, og fik straks indtryk af, at her har vi at gøre med en familie, der går op i

historien, og som samtidig gennem flere generationer, har været omhyggelige med at gemme effekter og dokumentation vedrørende den lille bil med tilhørende trailer.

Laxton fortæller at hans farmor Cicely i 1936 fik bilen af sin far i fødselsdagsgave, da hun fyldte 21 år. I 1938 blev hun gift med Peter Mursell, og flyttede ind på gården i West Sussex.

Peter var en praktisk mand, og han konstruerede en lille trailer til Cicelys Austin, så de kunne bruge "trækket" til bl.a. flytningen af deres ejendele – incl. en tung Raleigh cykel øverst (se foto).

Traileren byggede Peter med en foraksel fra en Austin Seven og diverse stumper der kunne skaffes. Og nu starter "Herbert" - som bilen kaldes - en "livslang" tilknytning til familien

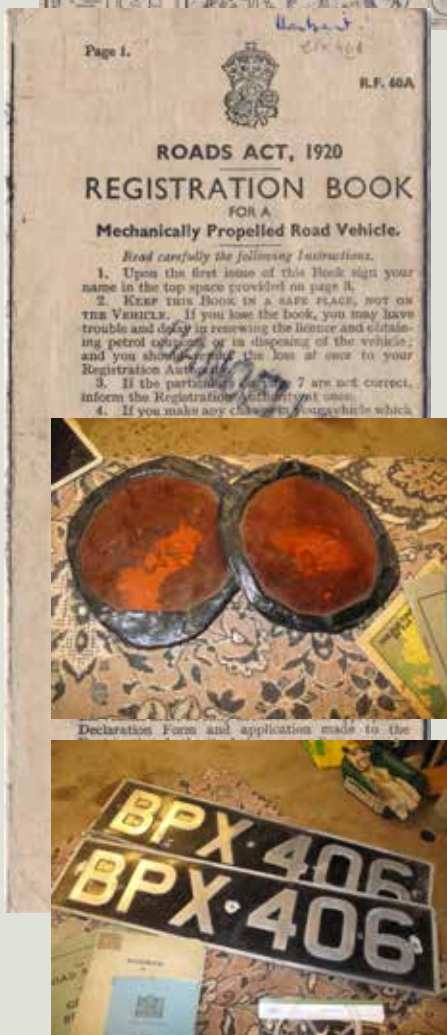


1936

"HERBERT"
 BPX 406
 AUSTIN SEVEN
 Born 1936 - Still going strong.
 Winter 1964-5 Engine, gearbox, brakes, chassis etc overhauled by Rene Hill and John Mills at Dournhurst.
 Summer 1965 Upholstery, carpets, hood renewed by Mr Pike of Rice Bros Horsham.
 Tested and delivered to Dournhurst September 2nd 1965.
 Speedometer reading 1193.
 Remains 100,000 + 5000 on spares.



Billederne af bilen i aktiv vintertjeneste er fra 1948 – farvebilledet fra 1960.



Mursell. Bil og trailer indgik i det daglige liv på Dournhurst Farm, og som det fremgår af de mange fotos, der blev taget, har bil og trailer spillet en stor rolle, både i fritiden og i den daglige drift af landbruget.

Og det var ikke kun til særlige lejligheder bilen kom ud – der er mange fotos fra vinterperioder, hvor man har sat børnene i traileren og kørt ture ud i landskabet – sikkert også med kælke og andet legetøj spændt efter traileren – og om sommeren indgik den i gårdens drift, med den beskedne kapacitet som den nu kunne klare.

Laxton har i værkstedet et bord fyldt med klenodier fra sin farfar og fars ejerskab af den lille Austin med registrerings nr. BPX 406, og han fortæller videre:

Under 2. verdenskrig var farfar Peter Mursell pilot, og beskæftiget på de mange sydengelske flyvepladser,

hvor han fløj alle de mange forskellige flytyper mellem baserne, og sørgede for at de var på de udvalgte pladser, når der skulle flyves togter ind over det øvrige Europa, og senere blev han chef for pilotuddannelsen.

Peter kørte i den lille Austin til disse forskellige flyvepladser, og det skulle naturligvis foregå uden afslørende lys, og derfor havde han konstrueret nogle orange-farvede "plastskiver" der kunne sættes på forlygterne, og dæmpe lyset – der har nok ikke været meget lys at orientere sig efter med de små afblændede 6-volts lygter.

"Registration Book" til regnskab med benzinationering er bevaret, ligesom en omhyggelig ført logbog over en større renovering af bilen i 1964-65.

At den lille Austin har været med "hele vejen" fortæller et andet pud-



Sir Peter bows out in the "family pet"

Sir Peter Mursell, one of the county's most experienced local government members, took his last bow at Friday's meeting of West Sussex County Council.

Mr. Mursell, a fruit farmer, of Midhurst, was elected to the Council in 1951, and served as Chairman in 1957, 1961, and 1962. He was elected to the County Council in 1963, and served as Chairman in 1967, 1971, and 1975. He was elected to the County Council in 1979, and served as Chairman in 1983, 1987, and 1991. He was elected to the County Council in 1995, and served as Chairman in 1999, 2003, and 2007. He was elected to the County Council in 2011, and served as Chairman in 2015, 2019, and 2023.



Mr. Thomas Frederick Mursell, 23-year-old eldest son of Sir Peter and Lady Mursell, of Dounhurst Farm, Wisborough Green, married Miss Doreen McMullen, daughter of Mrs. Dorothy McMullen, of Daux Road, Billingshurst, and the late Mr. McMullen, at Midhurst Register Office on Saturday.

ter office, and after the ceremony, the bride and bridegroom left in the family's 1936 Austin 7 tourer, in which Sir Peter and Lady Mursell left Alfold Church, Loxwood, after their wedding in 1938.

Sir Peter is Chairman of West Sussex County Council.

A reception was held at Dounhurst Farm. The couple are honeymooning in Ireland, and will live in a bungalow at the farm, where Mr. Mursell has joined his father in the fruit growing business.

Mr. Mursell's 12-year-old brother, James, was best man. He drove with him to the regis-

● Mr. Mursell and his bride are pictured with his parents.

sigt foto og udklip fra datidens avis. Sir Peter var stærkt involveret i lokalpolitik og "Chairman" i Vest Sussex County Council.

Da han valgte at stoppe, skulle han traditionen tro trækkes fra "rådhuset" i et køretøj, og det skulle naturligvis være i den lille Austin Seven, som med tolvværk blev trukket rundt på pladsen ved County Hall af kollegaer fra The Council – og som det fremgår af avisudklippet, var bilen kendt som et kært medlem af familien.

Og historien fortsatte –

Da Laxtons far Thomas Frederick Mursell skulle giftes med Mrs. Doreen McMullen, indgik familie bilen naturligvis igen i ceremonien, og der var pæn omtale i den lokale avis, hvor også bilens efterhånden lange historie bliver omtalt.

Og nu er der kommet farve på billederne, og vi slutter reportagen fra "dengang" med et billede af Laxtons far med bilen foran Dounhurst Farm – og går til nutiden, hvor vi skal høre Laxtons historie om at overtage en så betydningsfuld del af familiearven.

I 2013 får Laxton bilen til Danmark – forsvarligt emballeret med færgen til Esbjerg – og nu har familie bilen Herbert sammen med traileren fået sit nye hjem syd for Frederikssund, og det er et godt hjem.



1967



Man fornemmer hurtigt at Laxton og hustruen Sussi forstår at bevare og videreføre historien om et fint køretøj, med respekt for bilens alder.

Bilen står med en herlig patina fra restaureringen i 1965, og der er heldigvis ikke gjort forsøg på at dække de fine spor, der er opstået efter mange års flittig brug.

Desværre havareerede motoren sidste år, med en knækket krumtapaksel og medfølgende hul i siden af blokken – og det er ikke let at reparere – så Laxton kontaktede Alba Austins i Skotland (se faktaboks), som har leveret en nyrenoveret motor til bilen, og alt kører nu fint igen og er holdt helt originalt.

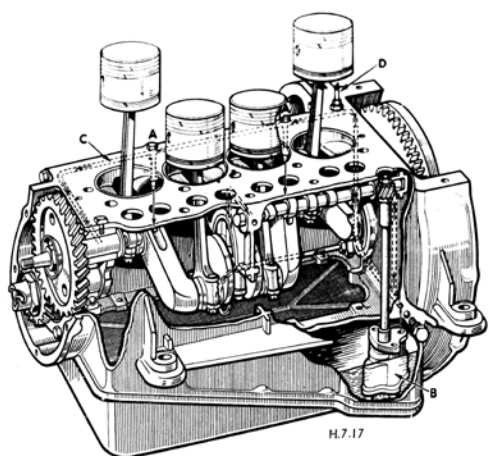
Laxton har fået traileren og bilen registreret i Danmark, men der var lidt udfordring med den hjemmebyggede trailer, idet den ikke lige "passer ind i systemet" – så man blev enige om at oprette den i registret i 2015, som en Cicely North (hvilket er Farmors pigenavn).

Laxton har indrettet traileren med en lille opstilling med den havareerede originale motor, og det vækker stor opmærksomhed på diverse træf, som familien deltager flittigt i.

Nu benyttes den lille Austin Seven Opal fra 1936 flittigt af Sussi, Laxton og "co-driveren", hunden Thor, til mange ture på de danske veje, og det er ofte i flere dage, hvor

så bagage og oppakning placeres i den lille Cicely North trailer – og der bliver mange gange lejlighed til at fortælle historien, når der gøres holdt i sommerlandet, og interesserede bilfolk spørger til detaljerne.

Stor tak til Sussi og Laxton for at fortælle om den engelske familiebil, med en lidt længere historie end de fleste – dejligt at møde yngre medlemmer i DVK, som i den grad forstår at bevare de fine gamle køretøjer, og som også har interessen og evnen til at formidle historien.



The Austin "Seven" Engine.

A—The oil jets. B—Oil pump.
C—Oil ways. D—To pressure gauge.

38



Austin Seven

Model: New Opal

Årgang: 1936

Produktionsland: England

Pris I 1936: 101 GBP (Pund)

Motorstørrelse: 747 cc – Hk.: 10,5

Trailer registreret i DK i 2015 som "Cicely North".

ALBA AUSTINS (Ruairidh Dunford)
Address: 64 Campsie Drive, Bearsden, Glasgow G61 3HX
Phone: 0141 942 8037
Email: dunford1@aol.com
Services: Austin Seven Service, Repair, Parts and Restoration.
<http://www.albaaustins.co.uk/>

Der kan læses mere om Peter Mursell på: <http://petermursell.blogspot.dk/>

Vi hører gerne om andre gamle "Familiebiler" med en lang og spændende historie – og har du ikke selv lyst til at skrive historien, kommer vi meget gerne på besøg med kamera og blok ;-)

Kontakt Jens Heldgaard:
Heldgaard8700@gmail.com, tlf. 30562299
– eller andre fra redaktionen.





Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Den blå bil er fotograferet af Steen Winther-Petersen i Israel, i april i år. Den ligner ikke noget redaktøren kender, men ser man på den, er der vist ikke så megen tvivl om at det er noget fra 70'erne. Måske et lokalt (israelsk) bilmærke?

Bilen er godt læsset, incl. soveplads, men det ser ikke ud som om det er en almindelig campingtur den skal ud på. Det kan være langt mere alvorligt, og der gemmer sig nok en historie, som vi ikke får fortalt.

Så er der lidt mere idyl over Københavnerbilledet med den amerikanske bil. Som sædvanlig et flot billede fra Uffe Mortensen.

Ja, der er måske ikke så meget at gætte på; selv en redaktør kan se, at bilen er en Chevrolet. Men vi hører meget gerne fra eksperterne her – om model og årgang, og måske fortæller billedet også noget, som man ikke tænker over ved første øjekast...



Svar på billederne i VT 491

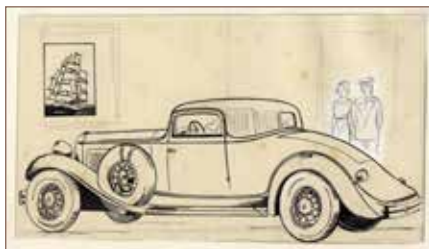


Trabanterne og pigen

Med dette foto var vi rykket om på den anden side af jerntæppet, og ingen var i tvivl om at bilerne er Trabant. Modellen med dette karrosseri blev introduceret i 1957 og betegnelsen P50, i 1962 efterfulgt af P60, svarende til motorstørrelserne, der steg fra 500 til 600 ccm. Bilerne på billedet er antagelig P60, men i forskellige udstyrsversioner. P60 er en "intern" fabriksbetegnelse; modellen markedsførtes under navnet 600. Med modelår 1964 kom den "nye" og mere kantede Trabant 601. Oplysningerne her er fundet på diverse sider på nettet – og indimellem modstridende. Redaktionen hører gerne fra "Trabi-eksperter"!

Med hensyn til den unge dame, så var der ingen bud på hvorfor hun er sprunget op i motorrummet. Klart nok, at den lille to-cylindrede totaksmotor ikke er i vejen, men hun fylder heller ikke alverden. Egon Lintner

har som den eneste givet et bud på hvem hun er: Schlagersangerinden Heidi Brühl, der vandt melodigrandprix'et i 1963. Men hvorfor skulle hun være taget til DDR, for at hoppe op i motorrummet på et Trabant? Det skulle nok være til at leve med, at vi ikke lige får svar på dette spørgsmål.



Amerikaneren

Høyrups tegning var det svært med. Den eneste, der skrev til redaktionen var Svend Draaby, der til gengæld havde et kvalificeret gæt. Nemlig at der er tale om en Plymouth – der indgår en fuldrigger i Plymouths gamle logo. Nogle dage senere ringede Egon Lintner, som mente at bilen er en 8-cylindret Reo Flying Cloud coupé, årgang 1931.

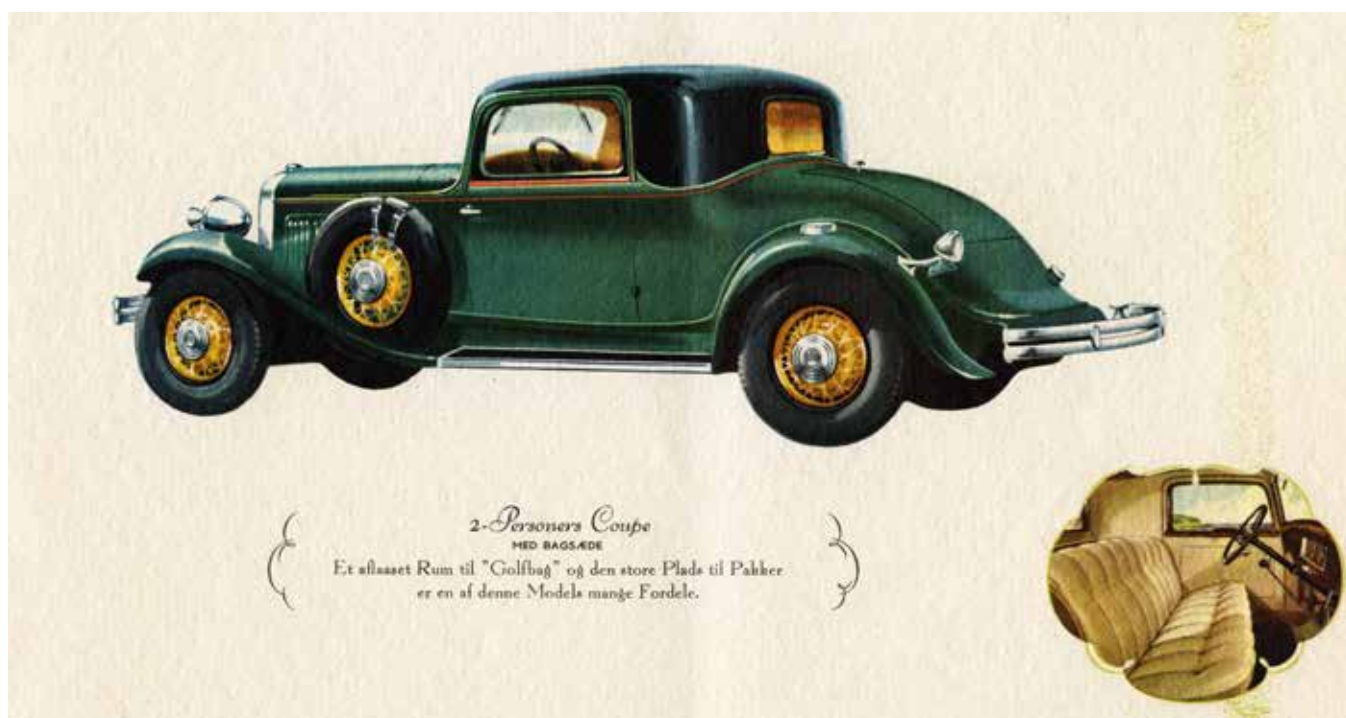
Diverse billedkiggeri på det store internettet gav ikke rigtig noget endegyldigt svar, og en tirsdag i DVKs bibliotek var vi nogle stykker, der var ret

enige om, at det var et spørgsmål uden facit. Og så snakkede vi lidt om Plymouth og Reo. H.C. fik den gode idé at kigge lidt i bibliotekets brochuresamling, mens vi snakkede om både Reo Royale og Flying Cloud og meget mere.

Og så stivnede vi et øjeblik, da vi så nedenstående billede i brochuren. For det var jo præcis den illustration, der har dannet grundlag, eller rettere underlag, for Paul Høyrups tegning! Og fuldriggeren på væggen i tegningen – ja, den pryder såmænd brochurens forside.

Og så iler jeg med bonusinfo, for der var også en prisliste, hvoraf det fremgår at en Reo Flying Cloud Six Coupé i Danmark kostede 11.725,- kr. i 1931.

Og Egon Lintners svar er mere end godkendt, selvom brochuren viser den 6-cylindrede udgave – Flying Cloud fandtes nemlig også med 8.





Farsdagstur.

05. 06. 17.

Start i Fjeldstervang på parkeringspladsen ved købmanden kl. 11.00

Vi kører en tur på de små veje ud for at se ?
Og finder en sted hvor vi kan spise vores medbragte madpakke jeg sælger øl/vand.

Husk madpakke.

Herefter kører vi til Skarild hus for at få kaffe med boller og lagkage.

Startgebyr per person 100,00 kr. som også er til kaffen.

Tilmelding senest d. 01. 06. 17.til.

nsunuser@gmail.com

Mobil 27810131

Hilsen
Kristian

Kør med på DVKs tur fra Sanddobbernes Camping til Sorø

Klassisk Køredag 2017

5. juni



Kl. 10-11.00 Samles vi ved Sanddobbernes Camping på den store P Plads, hvor der udleveres Løbsplader og Kaffebilletter!

Kl. 11.00 Afgang ad Rute 225 gennem Snertinge - tv. ved Stokkebjerg Skov - videre mod Mørkøv, ca. Kl. 11.45 - i krydset th. ad Ringstedvej - gennem - Skamstrup - Skillingsted - Kongsted - Niløse i Dianalund th. og derefter tv. ad Ventemøllevej.

Før lyskurven th. ved borgerhuset - foran Scenen og Festpladsen, præsentationskørsel ved Grundlovsfesten i Dianalund.

Derefter tv. og i lyskurven th. og igen th. ad Holbergsvej og Rute 219 mod Sorø - th. ad Rustkammervej gennem Pedersborg - i Sorø anvises vi plads i byens Centrum og i Sorø Akademi's smukke have ca. Kl. 12.50.

Turens længde er ca. 53 km.

Tilslut dig på turen hvor du vil "ingen tilmelding" Gratis adgang!

Med venlig Hilsen Michael, Mob: 21 23 39 34 Johnny B Goode, Mob: 20 74 57 09

Dampromleklubben arrangerer Damp & Nostalgi 5.-6. August kl. 10-16



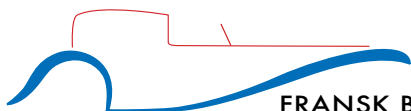
- vi sparker dæk i Andelslandsbyen!

Dampromler, veteranbiler og meget mere...

www.andelslandsbyen.dk

Chauffører i klassiske køretøjer får gratis entré





FRANSK BILTRÆF 2017

Pressemeddelelse

Fransk biltræf afholdes igen i år i forbindelse med Gavnø Classic Autojumble den 11. juni 2017 fra kl. 10 - 17.

Tilmeldinger sker direkte på Gavnø hjemmesiden:
<http://www.gavnoe.dk/autojumble.html>
Tilmeldinger skal ske inden den 2. juni.

Vi har fået tildelt samme plads som sidste år.

Årets tema vil være en meget specielt fransk bil: Citroën-Kégresse P17E, som har det speciale med at have gummibælte bagpå i stedet for hjul. Denne type køretøj har været produceret fra 1921 til 1939, og været brugt både til militære, landbrug og de verdenskendte ekspeditioner i Afrika og Asien. Denne type bil har i øvrigt været den første køretøj der har kørt tværs gennem Sahara. Bilen vil blive præsenteret og demonstreret af de velklædte Næstformænd af Krybebaands Societet, der ejer køretøjet.

Derudover vil der være den sædvanlige spørgekoneurrence til publikum, samt de omfattende plancher der fortæller historien af de Franske bilmærker.

Med venlig hilsen
De danske klubber for franske biler
www.franskbiltraef.dk



Veterankøretøjsdag den 13. august 2017

Det er os en glæde igen i år, at invitere jer til veterankøretøjsdag, hvor MF Ida selvfølgelig indgår i arrangementet. Alle køretøjer, lige fra ét hjul og opefter kan deltage, blot de er over 35 år gammel. Har du en stationær motor eller andre spændende gamle ting, er du også velkommen til at udstille den/dem på havnearealerne. Man kan køre på Bogø, Møn og Falster og vi vil gerne opfordre jer til, at I stiller op med køretøjerne på henholdsvis Stubbekøbing Havn og Bogø Havn senest klokken 09:30, så publikum kan se og beundre jeres klenodier. Fra klokken 11:00 og 11:15 er der så mulighed for at krydse Grønsund med MF Ida, og ligesom sidste år til reduceret pris, og det kan gøres resten af dagen indtil klokken 18:15 (sidste færgeafgang fra Bogø).

Hele dette arrangement giver jer mulighed for at få luftet køretøjerne, sparket dæk og få en hyggelig dag ud af det. På havnene vil være let kendelige "Ida-folk" i røde veste, der vil være behjælpelige med råd og vejledning.

Smør madpakken eller kør ind på en af de mange restauranter/cafeer der er i områderne, og på havnen i Stubbekøbing har Idas Venner opstillet telt, hvor der kan købes kaffe og anden drikke.

I kan også lægge turen forbi www.thorsvangsamlermuseum.dk, Thorsvangs Alle 7, Stege, www.motorcykelogradiomuseum.dk, Nykøbingvej 52 Stubbekøbing og www.traktormuseum.dk, Nørregade 17b Eskilstrup.

Også i år har vi valgt at lave et alm. rute/landkort, så du kan lave din/jeres egen tur, eller bare køre ud i det grønne/blå på må og få. **Tilmelding ikke nødvendig.** Yderligere oplysninger på tlf. **27 62 70 29**
e-mail: carstenastrup@hotmail.com

Vel mødt til en hyggelig dag.

For alle med eller uden køretøj.

www.idasvenner.dk

Hans-Willy Rasmussen, Kurt Malini, Niels Høeg og Carsten Astrup.



Kære Veteranbil venner og deltagere i DVK 's "KØBENHAVNERIER" 2017

Vi ønsker jer velkommen til en ny omgang KØBENHAVNERIER søndag d. 2.juli. Vi mødes i NYHAVN på den uartige side kl. 09.00 til morgenbrunch.

I skal køre ind fra Holbergsgade over Nyhavns broen og her dreje til venstre, hvor i møder os, for SPECIAL PARKERING AD MOLEN I NYHAVN!

Første køretøj sendes afsend ca. kl. 10.00 med køreordre, ud på denne årlige kulturrejse i det københavnske, med besøg i syd og nord, middelalderbyen samt gejstlige og maritime stæder og ikke mindst de mange store huller som er gravet i city. Vi forventer ved afslutningen ved 16- tiden at have kørt ca. 20 km.

Deltagerpris kr. 375,00 pr. hoved som dækker forplejningen på dagen (morgenbrunch, frokostbuffet, kaffe/kage samt div. besøg og drikkevarer undervejs)

Indbetaling skal ske til Danske bank konto nr. **4460 - 4460 020069**

Vi ser frem til at se jer på denne sommersøndag.

Obs. Der advares her, at København vil vær fyldt med turister på vores rute, så vi forventer at vores køretøjer i den grad vil blive lagt ind på lager i mange et digitalkamera, så med andre ord, puds bilen!

VEL MØDT!

CLAUS NEBLE OG KIM POLTE

kimpolte@hotmail.com mobil .26134229

claus.neble@privat.dk mobil 22535550





DVK Sommertur Midtsjælland **SØNDAG D. 9. juli**



Vi mødes hos Ringsted Liftudlejning - Sleipnersvej 15. 4100 Ringsted.
Kl.09.30, hvor der bydes på kaffe & brød.

Derefter går turen ud i den danske sommer. Frokostpausen holder vi i Haraldsted.
Turen slutter med kaffe på vores mødested i Mulstrup.

Max. 30 køretøjer.

Tilmelding senest d. 2. juli

Til: 22883829 / jan.lemming@email.dk

M.V.H. Jan Lemming

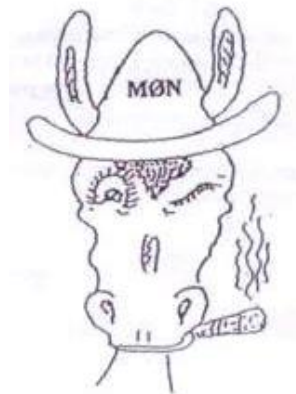
Klippinge Madpakketur

Lørdag d. 15. juli - Start kl. 9.30 fra mødestedet.

I år går turen til Præstø, hvor der er "kræmmerfest" i hele byen fra kl. 10. til 16.

Tilmelding af hensyn til reserveret parkering til Kaj Wredstrøm på telefon 5657 8205 eller mail: angliakai@dukamail.dk

senest torsdag d. 13. juli



Vel mødt til en dejlig dag
Kaj Wredstrøm



"Alt med hjul"

i Byparken - bag biblioteket, Søndergade 2, 5450 Otterup

Lørdag d. 24. juni - 2017
kl. 10:00 - 16:00

Bagagerums salg

- af alt der passer til temaet:
"Alt med hjul"

Bemærk:
Ny adresse





Arets Robert køres kl. 16



Alt med hjul

Gratis adgang



Swing & Rock 'n' Roll

Polser, øl, vand, kaffe, te og kage til rimelige priser.



Munkebjergløbet 2017



Vejle og omegn vil den **12. august 2017** igen være rammen om et hyggeligt billøb for veteran-Vintage og klassikerbiler. Der kan deltage max. 120 biler. **Munkebjerg Hotel har i år 50 års jubilæum, og det skal fejres.**

Løbet køres som et ruteløb, hvor man starter i hold fra forskellige startsteder. Startstederne er Munkebjerg Hotel, Børkop Vandmølle og Vejle Center Hotel

Der er morgenmad på startstedet. Løbet køres som en kultur/naturoplevelse for hele familien, hvor man rykker fra startsted til startsted. Igen i år bliver frokosten indtaget 3 steder.

Efter løbet hvor man både scorer holdpoints og individuelle points, bliver vinderne hædret ved Munkebjerg Hotel. I lighed med de tidligere løb, vil der være festmiddagsbuffet på Munkebjerg Hotel om aftenen med dansemusik.

Pris pr. bil (incl. 2 personer) Kr. 350,00 Ekstra voksen Kr. 200,00 Børn Kr. 100,00

Prisen inkluderer Morgenbord, Formiddagskaffe, Frokost og eftermiddagskaffe.

Festmiddagen på Munkebjerg Kr. 250.- pr. person. (excl. Drikkevarer).

Pakkepris på startgebyr for 2 personer + festmiddagen er Kr. 800.

Jeg har på hotellet reserveret et antal værelser til særlig favørpris, hvis der ønskes overnatning før løbet og/eller efter festmiddagen. **OBS!** - Der køres Munkebjerg Hill-Climb om søndagen på Munkebjergbakken.

Morgenbordet starter kl. 8.00, og selve løbet kl. 9.00 og slutter kl. 16.00 med præmier.

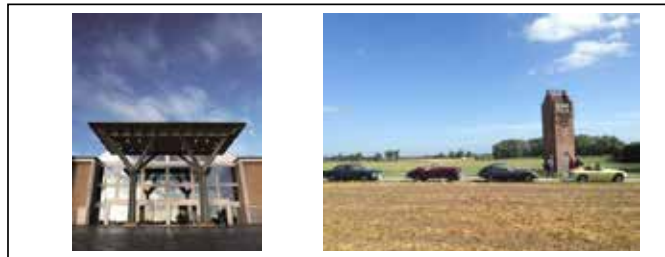
Ruten bliver omkring 90-110 kilometer i kuperet terræn. Der bliver pauser og opgaver undervejs.

Hvis man har særlige ønsker om at køre sammen med bekendte, vil jeg prøve at opfylde det.

Tilmelding: indeholdende: Navn – Adresse-By, Bilmærke-årgang, Deltagerantal, E-mail og særlige ønsker

Hans Geschwendtner, Amager landevej 171 C, 2770 Kastrup. Tlf. 32 54 19 21 Mobil: 40 41 19 21

e-mail: hans@geschwendtner.dk senest **25.7.2017**



HESTEKRÆFTER I HORSENS 2017

Lørdag d. 26. august 2017

Hermed indbydes der til 8. udgave af løbet for klassiske biler der køres i omegnen af Horsens.

Der er middelalderfestival i byen samme weekend.

Startsted: Hotel Opus Horsens, Egebjergvej 1, 8700 Horsens.

Morgenmad kl. 8.00 Start kl. 9.00 Løbets længde ca. 80 km med opgaver og poster.

Startgebyr: 200.- pr. person der omfatter morgenbord, frokost og kaffebord ved præmieuddelingen på Hotel Opus.

Tilmelding: Hans Geschwendtner, tlf. 40 41 19 21, Amager Landevej 171C, 2770 Kastrup.

Senest d. 20.8.2017

e-mail: hans@geschwendtner.dk

Oplys: navn, antal personer, bilmærke, årgang



Classic Event hos



Carcare by Oxholm

MY
GARAGE

CLASSIC MOTOR SALES

i Vejle, den 3. september 2017, kl. 11⁰⁰ til 15⁰⁰

- For alle der interesserer sig for biler og motorcykler.

- Åbent hus hos MY GARAGE, Wittrupvej 1, 7120 Vejle Ø
- Træf for klassiske biler og mc
- Udstilling af specialbiler og lækre biler til salg
- Åbne bil- og mc-værksteder (- Porsche, Ferrari m.fl.)
- Se den nye danskbyggede Viking motorcykel
- Bilpleje, vedligehold og fremvisning af GENTLEMAN'S GARAGE
- Bilklubber, netværk, bilsalg, auktion, stande m.v.
- Velegnet for klubture
- Særlig parkering + vand og kaffe for alle i veterankøretøjer
- GRATIS ADGANG

Bemærk ændret dato og
GRATIS ADGANG



Arrangører: - Dansk Veteranbil Klub (www.Veteranbilklub.dk) - Carcare by Oxholm (www.Carcarebyoxholm.dk)

- Classis Motor Sales (www.classicmotorsales.dk)

Kontakt: DVK: Jens Heldgaard, Heldgaard8700@gmail.com / Lars Oxholm, Lars@carcarebyoxholm.dk / Carsten Andersen, Carsten@classicmotorsales.dk

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation, salg og køb af
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

Tlf. og fax 45 89 16 47

jf@vedbaekautoradio.dk

www.vedbaekautoradio.dk

Husk at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: kontor@veteranbilklub.dk – altså *ikke* til redaktionen! Se i øvrigt side 3.

**Man behøver ikke
være veteran...**



...for at læse

**Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk

SHOPUSA.COM

Køb alt til din bil i USA

MEG DIN EGEN SHOPUSA-ADRESSE, OG VI FRAGTER DINE VARER VIDERE HJEM TIL DIG I DANMARK

Det er lige til!

- OPRET PROFIL
- SHOP I USA
- FRAGT TIL DK
- LEVERING

SHOPUSA.COM - DK@SHOPUSA.COM 70 34 50 36
CVR 34481121 - NYHAVN 43A, KØBENHAVN K

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

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

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	DVD film	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo med navn kr. 400,00 kr. 350,00	 Kr. 200,00	 Bredde 7 cm Kr. 25,-	 Kr. 50,-	 Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Biler sælges



Standard Vanguard årgang 1955

Der er en del reservedele, registreringspapirer, original værksteds-håndbog. Bilen er i rimelig stand men kræver en kærlig hånd.

Dorthe Petersen, tlf. 23957547
e-mail: ladywpetersen@gmail.com



Triumph TR4A IRS 1966

BRG/frame off restaureret for 10 år siden i Tyskland. Oprindeligt USA-bil. Mange dele og bøger medfølger.

Ønskes solgt pga. for lidt tid. Flere billeder kan tilsendes.

Pris kr. 140.000

Lars Jakobsen

mobil: 42479500

email: eriksholm@webspeed.dk

Ford T årgang 1928. Totalt istandsat - 5 år tilsyn. Pris kr. 100.000.

Finn Nielsen, tlf. 20474735

Biler købes

Mercedes cabriolet 50'erne / 60'erne til renovering, gerne dansk historik pagode 190SL etc.

Stand underordnet.

Henrik Andersen, tlf. 23494099

e-mail: henrikhojandersen@gmail.com

Motorcykler sælges



Motowonder B 48 årgang 1951.

Helt original og urørt. Står i original lak - kan køre. Uden nr.plader, men har været på DK-plader. Kr. 12.500.

Kim Ebdahl, tlf. 20440808
e-mail: kim.sejer@hotmail.com

Diverse

Halda Twinmaster rallyurer, til historisk rally købes samt **Heuer rally** stopure, Master Time, Super autavia, Monte Carlo etc. Stand underordnet.

Henrik Andersen, tlf. 23494099

e-mail: henrikhojandersen@gmail.com



Austin J 40. Trædebil til børn. Står med patina ikke misvedligeholdt.

Der er noget nyt chrom på den, der er stelnummer i bagagerum hugget i på Austin fabrikken. Det er en ikkeryger-vogn som mangler et godt nyt hjem. Pris. 15000,- fast pris.

Bent Jessen, tlf. 51892758
e-mail: englaender@outlook.dk

Dele til biler sælges

5 stk. **Michelin dæk** 5.25/5.50x18 m. slanger. Sælges for bedste bud.

Erwin Koster Kristensen,
tlf. 20693392

e-mail: erwinkristensen@outlook.dk

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb

Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv.

Diverse

Medl.nr. og navn:

Adresse:

Tlf. og email:

DVK · Nærum Hovedgade 3 · 2850 Nærum

Mail: kontor@veteranbilklub.dk

Husk! Sidste frist den 10. i måneden!



● Bagklappen ●

IFA F8 Cabriolimousine 1954

Danskeren Jørgen Skaft Rasmussen skabte et stort industriimperium i Tyskland i begyndelsen af 1900-tallet. Navnet DKW opstod, da han ville producere en dampbil, DampfKraftWagen, men den kom ikke i produktion. Senere kastede han sig over totaktsmotorer og producerede bl.a. en lille legetøjsmotor; nu betød DKW Des Knaben Wusch, drengens ønske. Senere producerede han hjælpemotorer til cykler, og nu betød DKW Das Kleine Wunder, det lille vidunder. Det førte til en egentlig motorcykelproduktion, og i 1928 var fabrikken verdens største motorcykelfabrik. Samme år begyndte han at producere biler, også med totaktsmotorer.

I 1931 kom en bil, DKW F1, med det koncept, BMC Mini blev kendt for 28 år senere: forhjulstræk, tværliggende motor, alle hjul uafhængigt ophængt og et hjul i hvert hjørne. Bilen blev præcenteret ved et isbaneløb, hvor den vandt foran Bugatti! I 1932 blev den til F2, som var længere, i 1934 til F4, som tillige var bredere og stort set havde samme udseende som F5, F7 og F8. F5 kom i 1935, F7 i 1937, og i 1938 kom den sidste og bedste udgave, F8, som havde et meget kraftigere chassis, tandstangsstyring, kraftigere bremses og en ny og bedre forhjulsophængning. F-modellerne blev kendt for at være billige, driftsikre, velkørende og rummelige, så de solgte godt, og DKW blev Tysklands næststørste bilproducent. Jørgen Skaft Rasmussen havde læst om vendeskylning, og dette princip betød en væsentlig forbedring af hans totaktsmotorer fra 1932.

Efter verdenskrigen blev produktionen genoptaget i Østtyskland under navnet IFA F8. Den var billig, og i Danmark var den med en pris på 9.335 kr. i marts 1955 suverænt den billigste bil. Til sammenligning kostede en FIAT 600 12.495 kr., en Lloyd 600 11.794 kr. og billigste Renault 4CV 11.867 kr.

Bilen har gode køreegenskaber og er sjov at køre. Styringen er helt præcis, og den står godt fast i svingene uden at krænge, hvilket skyldes hjulophængningen med et krængningscenter, der ligger på højde med tyngdepunktet. (Det skyldes bl.a. "Svæveakslen" bagtil.) Normalt kører jeg hurtigere igennem rundkørsler end moderne biler, og retningsstabiliteten er også fin.

Venlig hilsen – Jørgen Hansen

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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