

Nr. 496 · Oktober 2017 · 61. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610
(mandag - torsdag 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.

9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr.

5326 konto 0359 651

Bestyrelsen

Formand:

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4015 8008
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Kristian Nørgård Gravesen
Bjerrgårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131
nsunuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C
tlf. 2969 2423
phn@vandcenter.dk

Sekretær:

Hans Graakjær
Vandværksvej 10, 8700 Horsens
Telf. 7565 6430 / 2178 4571
hans.graakjaer@post.tele.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Ib Rasmussen
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)
rasmussen@sport.dk

Jens Heldgaard
Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens
Tlf. 3056 2299
Heldgaard8700@gmail.com

Erich Karsholt
Strandvejen 167, 3.th., 2900 Hellerup.
tlf. 2031 1416
erich@zarpkarsholt.dk

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 4044 4666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Claus Thulstrup, øst.
Torben Olesen, vest.

Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilsbud:
Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:
Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:
Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:
Jens Heldgaard
Erich Karsholt

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Aktivitetgruppen Amager
Tilmeldinger til:
amagerdvk.jbl@gmail.com

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Kim Polte, tlf: 2613 4229
kimpolte@hotmail.com

Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted
Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220
rasmussen@sport.dk - www.dvk-maarum.dk

Midtsjælland – Mulstrup

Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829
jan.lemming@email.dk

Vestsjælland – Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad, tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

Nordvestsjælland – Holbæk

Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.
Hans Henrik Havsted, tlf. 2966 3154,
hans.h.havsted@gmail.com
Ole Juel, tlf. 2683 7152, ole.dkw@privat.dk

Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Fyn

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Bjarne og Vivi Hansen, tlf. 2579 3131
www.dvk-fyn-broby.dk

Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Frits Johansen, 2264 2909
liseogfrits@johansens.info
Martin Søndergaard, tlf. 2148 7262
martin261260@gmail.com
www.dvk-aabenraa.dk

Sydvestjylland – Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Rønne, 2280 8112
roenne@dlgpost.dk
Bent Højvang, 2181 1288
bentinger@stofanet.dk

Vestjylland – Ulfborg

Industriarealet 10, 6990 Ulfborg
Carsten Andersen, tlf: 6146 9740
c.s.andersen@post.tele.dk

Sydøstjylland – DVK – Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk

Østjylland – Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Frede Søndergaard, tlf: 2990 6780
frede.sondergaard@gmail.com
Erik Hougaard, tlf: 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk
Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299
heldgaard8700@gmail.com

Sydvestjylland – Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321/2395 0721
ove.iversen@bbsyd.dk
www.dvk-vesterhede.dk

Midtjylland – Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning
Peer Bak, tlf. 9712 2914
peba@kabelmail.dk

Østjylland – Ristrup

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813
morten250s@gmail.com
Erik Nielsen, 8692 3943

Nordjylland – Stenum

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderlev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4
3230 Græsted
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage
md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Datsun Klub Danmark

Jørn Krogh, Vesterallé 67, 6600 Vejen.
Tlf. 20 22 61 09,
Email: datsunklubben@gmail.com

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier
shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

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

Jensen-Klubben

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

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@mail.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798
jens@mn-design.dk

FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189
kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492
gearkassen@pc.dk

Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155
claus@clo.dk

Lamborghini

Uno Junghans, tlf: 5051 0448 (bedst eft. 17)
uno.junghans@gmail.com

Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen, tlf. 4027 2930
poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tteisen@yahoo.com

Rover

Henning Helmer, tlf: 4919 2700
henning.helmer2@gmail.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286
Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen
Tlf: 4032 8120

Toyota

Henning Holm
Tlf: 4056 8011

Volvo

Ole Callesen
Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919 1129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistret:

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf: 4011 5434
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, tlf: 2227 8651 aften
michael@deichmann.org
www.fordvandmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, tlf: 4656 0229
jonordlund@mail.dk
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen, tlf: 2072 5437

Porsche

Paul Wilson, tlf: 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

Studebaker

Dansk Veteranbilklub
4556 5610
kontor@veteranbilklub.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@mail.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

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

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
After 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, tlf: 6263 2051
anneise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, tlf: 2323 6706
bobrhansen@gmail.com

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, tlf: 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Køreselskabet for køretøjer fra før 1940

Lars Hartmann-Petersen, tlf: 4976 3388
larshartmann@hotmail.dk
Jørgen Sjøntoft, tlf: 2294 0135
ericavej39@gmail.com

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum
kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller
efter aftale.

bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

Biblioteksudvalg:

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

Revision

Henning Andersen
Leif Munck



Nr. 496 Oktober 2017

Forside:
Austin A30, 1952.
Se artiklen side 32.
Foto fra DVKs arkiv.

Indhold:

Redaktionelt / Kommentarer og rettelser	3
Aktivitetskalender	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-8
Fredericia-messen	9
Velkommen til nye medlemmer	9
Nyt fra MhS	10
Riley-kontakt	11
Ny mødestedsleder – Uldum	12
Sommer i Holbæk	13
Classic Event i Vejle	14
Langelandsløbet	15
Sensommer	16
Styrkeprøven 2017	18
Goodwood 2017 - en våd fornøjelse	24
Bornholm Rundt – 1977 og 2017	26
Engelske biler i Danmark 1945-54	32
Viden rejser spørgsmål	44
Hanomag-nyt	45
Riga Motor Museum	46
OER – igen	47
Fra arkivet – spørgsmål og svar	46
Invitationer	50
Køb & Salg	55
Bagklappen – Toyota 2000 GT	56

Fra redaktionen

Vi er både glade og taknemmelige for de mange billeder der bliver sendt fra medlemmerne, fra bilbegivenheder og klubliv rundt i landet! Men af og til er der desværre det problem, at billederne er alt for små til at kunne bruges til tryk. Som regel kan vi nå at klare det, men denne gang var der faktisk et par billedreportager, der ikke kunne komme med i bladet. Det er rigtigt ærgerligt! Husk at billederne skal være så store som muligt, en filstørrelse på 120 Kb er simpelthen for lidt, selvom det måske ser godt nok ud på en skærm. Det skal være noget med Megabyte (Mb), hvis det skal virke!

Vær opmærksom på at hvis billeder bliver sendt via email, kan indstillingerne i mailprogrammet nedskalere eller komprimere billederne – de skal sendes i faktisk størrelse, evt. som flere separate mails.

Kan du ikke få det til at fungere, findes der alternative tjenester som *WeTransfer* eller *Dropbox*. Og har du brug for hjælp, så ring hellere til mig en gang for meget end en gang for lidt!! Vi skal gerne have billederne i kamera-kvalitet – og helst ubeskåret!

-jmn.

Kommentarer og rettelser

I Saab-artiklen i sidste nummer skrev jeg, at Saab 96 Sport ikke havde været markedsført i Danmark under navnet Saab Monte Carlo. Det er rigtigt at navnet kun blev brugt i visse lande, men Danmark har åbenbart været ét af dem. I hvert fald har Jakob Høyrup en (udateret) brochure for Monte Carlo-modellen på dansk, udgivet af importøren ICI i Glostrup...



Er der noget man ikke ved, er det bare at spørge. Tak til de mange, som kunne fortælle at den skønne tegning af Ole Emil Riisager er tegnet af den kendte bladtegner Erik Werner fra Berlingske i 2004.

-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 497 udkommer omkring 1. november.
Deadline til dette blad: 10. oktober.



Møder, løb og arrangementer

September

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. Invitation her i bladet. Kurt Plith, tlf. 20296605.

Lørdag 30. Aars Stumpemarked. Kl. 09-16:00, Messecenter Vesthimmerland, Messevej 1, 9600 Aars. <https://www.aars-stumpemarked.dk/kontakt/>
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 - e-mail: info@aars-stumpemarked.dk

Oktober

Fredag 13. Kulturnatten ved Transportministeriet. Mødetid ml. kl. 16:30 og 17:00, Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 Kbh. K.
Info: Cira Aalund og Ib Rasmussen, tlf. 20263220. Invitation VT 495.

Lørdag 21. til søndag 22. Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. www.bilmesse-brugtmarked.dk.
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 - e-mail: stp@bilmesse-brugtmarked.dk
Invitation her i bladet.

Torsdag 26. Morrismøde hos Carsten H. Hansen, Zinniavej 20, 2770 Kastrup. Tilmelding senest 23/10, tlf. 40111897 - e-mail: cha@lo.dk

Søndag 29. Løvfaldsløb med start i Nærum og Maarum. Køretur gennem det Nordsjællandske. Tilmelding til kontor@veteranbilklub.dk evt. tlf. 45565610 - oplys antal personer og ønsket startsted og derefter indbetaling på: reg. nr. 2230 Konto 8967 977951.
Man er først tilmeldt når betaling er registeret. Tilmeldingsfrist senest 20. oktober 2017.

November

Lørdag 4. Årets Emil 2017. Klubbens fødselsdag skal fejres, så derfor slår vi dørene op og byder velkommen på hovedkontoret i Nærum. Tilmelding til sekretariatet telefon 45565610 eller pr. mail: kontor@veteranbilklub.dk
Invitation her i bladet.

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

Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2017

Sidste gang:

5/10	Ny Ry Veterantræf	Torsdage kl. 17.00-23.00	Ny Ry, Siimtoften, 8680 Ry.
30/9	Egeristræf - Vestjylland	Tirsdage ulige uger	www.veteranvest.dk - Facebook: Egeristræf Kristian Nørgård, tlf: 27810131.
9/10	Varde Torv	Mandage Kl. 18.00-21.00	Kontakt og info: Jens Jessen, tlf. 20737471, e-mail: jens.jessen@mail.dk
1/10	Faaborg Havn	Onsdage kl. 19.00-21.00	Faaborg Røgeri Café, Vestkaj 3, 5600 Faaborg http://Faaborgroegericafe.com Info: Line Klivager, tlf. 26201712

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.



Fra Vedbæk Havnedag, søndag den 13/8 med biler fra Sommer's Automobile Museum



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.

Oktober d. 5. Klubmøde. Bilernes ABC v/Niels Jonassen. Den britiske HRG in live! v/Peter Bering og Erwin Koster Kristensen. Menu: Boller i karry m/ris og grøntsager, æbletærte m/creme fraiche.

HUSK tilmelding til spisning til h.froberg@live.dk

HUSK: 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.

Oktober d. 11. Klubmøde. Foredrag ved Jan Bechmann Saab Sport.

November d. 8. Klubmøde. Foredrag ved Niels Jonassen om "gamle dage".

December d. 13. Bemærk kl. 18.00. Julefrokost.

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.

Oktober d. 17. Virksomhedsbesøg. Vi mødes hos Ringsted Brand & Redning, Rønnedevej 11, 4100 Ringsted, hvor vi får en rundvisning samt historien om Ringsted Brandvæsen før og nu.

November d. 21. Klubmøde.

December d. 19. Julemøde.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

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



Vestsjælland Løve

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

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, et garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbilklub.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve. Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

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

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

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



**Nordvestsjælland
Holbæk**

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

Oktober d. 18. Klubmøde. Ole Juel er en af dem, der har et indgående kendskab til DKW. Ole vil fortælle om mærket, og hvorfor det netop blev dette mærke, han faldt for. Vi skal også se filmen om Jørgen Skafte Rasmussen, der var manden der skabte DKW.

November d. 15. Klubmøde.

December d. 20. Klubmøde.

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

Hans Henrik Havsted, tlf. 2966
3154, hans.h.havsted@gmail.com

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



**Østsjælland
Klippinge**

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

Oktober d. 24. Klubmøde. Vi viser vores billeder og fortæller om oplevelser fra sommerens udflugter og ture. Alle kan bidrage med indlæg og gode historier til fælles glæde.

November d. 28. Klubmøde.

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



**Sydsjælland
Engelholm**

**3. onsdag i måneden fra kl. 19.10.
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.**

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

Oktober d. 18. Klubmøde. Kom med gode idéer til veteranunderholdning i vinterens løb, så vi kan lægge en slagplan.

November d. 15. Klubmøde.

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



Fyn

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

Oktober d. 10. Cafe og biblioteksaften.

Oktober d. 31. Klubmøde.

November d. 14. Cafe og biblioteksaften.

November d. 28. Julefrokost i klublokalet. Kl. 18.30. Pris pr. pers. kr. 150,- Prisen inkluderer en juleplatte, 1 øl/vand eller et glas vin og kaffe med julesmåkager. Der er plads til 100 personer. Vedrørende tilmelding, er man ikke tilmeldt før betaling er registreret. Tilmelding og betaling ved møderne eller til Bjar-

ne tlf. 2579 3131. Ved indbetaling til konto HUSK navn. Konto 5994 1008282. Sidste frist d. 14. november.

December d. 12. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Januar d. 9. 2018. Nytårskur. Mødestedet giver champagne og kransekage.

Bjarne og Vivi Hansen,
tlf. 25793131.

vivi-m-hansen@hotmail.com

www.dvk-fyn-broby.dk



**Sønderjylland
Aabenraa**

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

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

Oktober d. 12. Kl. 19.30. Kjeld, Frits og Finn fortæller om turen til Goodwood, Beaulieu mv.

November d. 9. Kl. 19.30 "Årets gang" og ønsker til 2018.

December d. 14. Julefrokost kl. 19.00 - ca. 22.00. Forventet kuvertpris ca. 140 kr. inkl. en øl/vand og en snaps og efterfølgende kaffe. Medbring en pakke til værdi af ca. 20-30 kr pr. person til pakkeleg.

Bindende tilmelding til Frits på mobil 2264 2909 eller mail liseogfrits@johansens.info. Der har været ønsker om at genoptage garagebesøg hos medlemmer. I må meget gerne overveje, om det er noget, I har lyst til at være vært for.

Med venlig hilsen

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

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



**Sydvestjylland
Skjoldbjerg**

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

Oktober d. 26. Klubmøde.
November d. 30. Klubmøde.
Ib Rønne tlf. 2280 8112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk



**Vestjylland
Ulfborg**

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

Oktober d. 19. Klubmøde.
November d. 16. 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 www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

"Havnetræf" hver tirsdag aften kl. 18.00 på mødestedet.

Oktober:

1. Sidste Karolinetræf.
3. Havnetræf i klublokalet, se info på hjemmesiden.
10. Havnetræf, se info på hjemmesiden.
12. Klubmøde med foredrag.
15. Klubtur til Bryrupbanense info på hjemmesiden.
17. Havnetræf.
24. Havnetræf.
31. Havnetræf.

November:

7. Havnetræf i klublokalet.
9. Klubmøde medforedrag.
14. Havnetræf i klublokalet.
16. Knallertmøde i klublokalet.
21. Havnetræf i klublokalet.
28. Havnetræf i klublokalet.

December:

2. Havnetræf i klublokalet.
12. Havnetræf i klublokalet.
14. Julefrokost. Se info.
19. Havnetræf. I klublokalet. Juleafslutning.

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.**

Oktober d. 10. Klubmøde med bl.a. indlæg og drøftelser vedrørende brug af "Digitale medier for veteranfolk" - der vil være live-demonstrationer og indlæg om bl.a. Facebook, eBay, YouTube, hjemmesider m.v.

November d. 14. Klubmøde. Vi besøger virksomheden: Ronstan - og mødes på adressen: Jægervænget 36, Vejle - Frede Søndergaard viser rundt og fortæller om virksomhedens produkter og maskiner - NB: Begrænset deltagerantal - derfor tilmelding til Frede senest den 9. november på mail: Frede.sondergaard@gmail.com, eller SMS på 2990 6780.

December d. 12. kl. 18.00: Vi mødes til en hyggelig julefrokost på Møllen - nærmere program i november VT.

Januar d. 9. Klubmøde. Program følger.

PS: Medlemmer i det midt-østjyske er velkomne på vores mail-liste, som udsendes med nyheder og info om møderne m.v. - send en mail til Jens Heldgaard - så er du med - og får del de gode tilbud.

Mødestedsleder: Frede Søndergaard tlf. 29906780.

frede.sondergaard@gmail.com

Økonomi: Erik Hougaard

tlf. 40340049.

k.e.hougaard@mail.dk

Sekretær/VT: Jens Heldgaard

tlf. 30562299.

heldgaard8700@gmail.com.

Klubaktiviteter



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.

Til DVK medlemmer bosiddende i Viborg-Silkeborg-Ikast-Brande og Herning kommuner: Hvis I har lyst til at modtage invitation til vore arrangementer hver 1. mandag i månederne via e-mail eller SMS send da dit mobil nr. og e-mail adr. til villy@vejnoe.dk eller mob. nr. 2991 0179. Vi vil glæde os til at se jer. Hvis ikke andet er aftalt er mødestedet altid Autogalleriet.

November d. 6. Klubmøde.

December d. 4. Klubmøde.

Villy Vejnoe, 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 Århusområdet. 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.

Oktober d. 3. Garagebesøg. Vi besøger Tom B. Jensen, Udsigten 6, 8960 Randers SØ. NB: bemærk kl. 19.00. Kom i din veteranbil denne

aften, hvis vejret tillader det kører vi en lille tur på 5 km i lokalområdet. Klubben er vært med brød og kaffe.

November d. 7. Erling Astrup fortæller og viser billeder fra løbet "London to Brighton".

December D. 5. Julefrokost. Mere info i næste VT.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

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



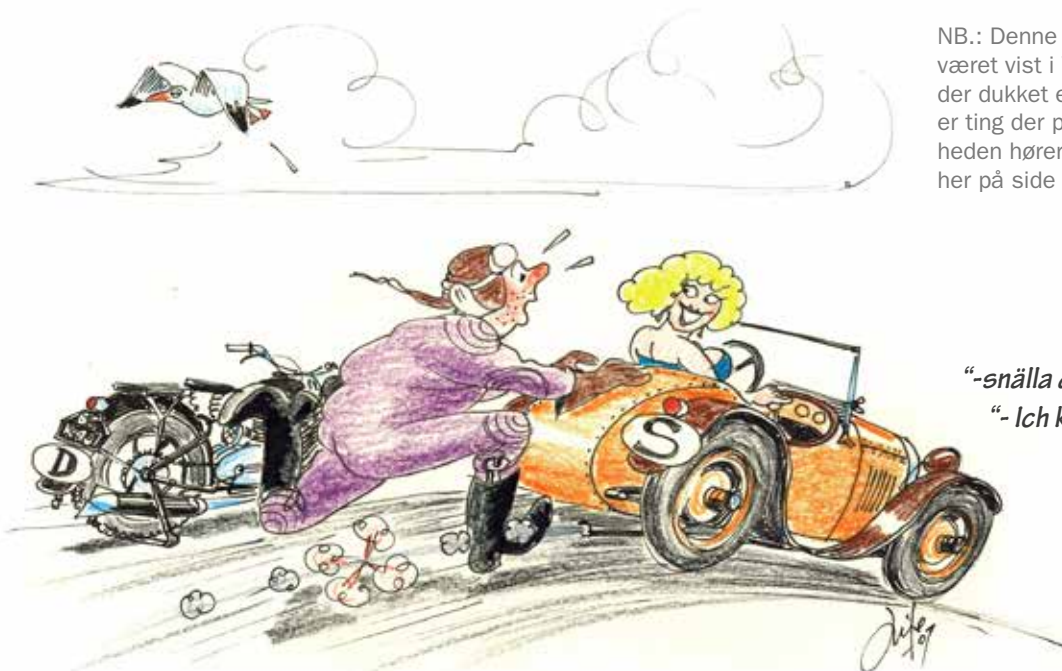
Nordjylland Stenum

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

NB.: Denne tegning har muligvis tidligere været vist i VeteranTidende. Siden da er der dukket endnu en tegning op, og der er ting der peger på, at teksten i virkeligheden hører til den. Vi bringer den derfor her på side 11.



“-snälla du!”

“- Ich kann nicht schneller!”



Fredericia-messen

I år, hvor Lillebælt gruppen igen har lovet at lave en fin stand i DVK-hjørnet, kan vi glæde os til bl.a at se en flot Datsun 100A fra den nye klub i klubben.

Vi kunne godt bruge nogle flere hænder i løbet af weekenden, til at hjælpe med kaffebrygning og til at

hygge om medlemmerne. Som mange nok har oplevet, er standen aldrig tom, så det kræver mange hænder. Giv mig et kald, hvis du/I har lyst til at være en del af det faste team.

Vi ser frem til endnu en god weekend, hvor der er mulighed for at få talt med mange medlemmer fra hele

landet. Kaffen er klar når i kommer, så tag gerne madpakken med og få et pusterum. Og stor tak til Lillebælt gruppen og kaffebryggerne, for at I altid stiller op.

På gensyn!

Dorte Stadil

Velkommen til nye medlemmer:

Peder Kloppenborg	Ansvej 38	8600 Silkeborg		
Bent Hundebøl	Følsterengen 30	6510 Gram	MGB	1971
Leif Kristensen	Skovvej 6	6650 Brørup	MGC	1969
Bo Kjær Jensen	Gormsgade 10	6700 Esbjerg	Vespa	1957
Jesper Flint Jensen	Rørengen 12	3630 Jægerspris		
Mike Hede	Flensborggade 24. 05	1669 København V	VW 1300/151	1970
Rune Dyhr	Fynsvej 49	4000 Roskilde	Porsche 911 S 2,7 ltr.	1976
Brian Sten Jensen	Østparken 73	6840 Oksbøl	Renault Alpine GTA V6	1987
Jørgen Nejst Jensen	Slotsgade 2	3400 Hillerød	Mercedes 250 SL	1967
Jens Bundgaard	Ådalsvej 30	8240 Risskov	Chevrolet Chevelle	1970
Vagner Søndergaard Risom	Nedertoften 85	7400 Herning	Chevrolet Bel Air	1954
Peer Christensen	Fraugdebyvej 7	5220 Odense SØ		
Susanne og Preben Bøgh	Fangelvej 28	5672 Broby		
Tatyana Svendsen	Nordre Teglkaj 14, st. th.	2450 København SV		
Agner Jensen	Bogfinkevej 15	6950 Ringkøbing		
Rudolf Kocisko	Rugtoften 8	2880 Bagsværd		
Kim Toft Bredahl	Maglegårds Allé 125, st. th.	2860 Søborg	5381 8808	
Preben Hansen	Teglværksvej 3	7160 Tørring	MGB	1966
Erhard N. Jørgensen	Vordevej 18, 01	7100 Vejle	MGA 1600	1961
Mads Velbæk	Svejbæk Banesti 4	8600 Silkeborg	Mercedes 450 SL	1975
Allan Brink Jakobsen	Fundersvej 12	7100 Vejle	Mercedes 450 SL	1977
Jens Anders Jensen	Edv. Egebergs Vej 25	8600 Silkeborg	Buick Riviera	1963
Per Rasmussen	Slagtergade 21	6100 Haderslev	Volvo L 3314 ASU	1963
Claus Trappaud Bondesen	Raadyrvej 11	7100 Vejle	Volvo Amazone	1970
Johnny Højgaard	Ørstedsgade 13, 01. 0002	7100 Vejle		
Lasse Lykkegaard Rasmussen	Frederik D. 3's Vej 16. st.	7000 Fredericia	VW Golf 1	1976
Bøje Højby Rasmussen	Boestoftevej 83	4660 Store Heddinge	Mercedes-Benz 230	1969
Steen Hansen	Bekkasinevej 8	4700 Næstved	Suzuki GSX 750 ES	1987
Lasse Markmøller Hansen	Grøndalsvej 10	7900 Nykøbing Mors	Excalibur Serie I	1966
Bent Therkildsen Koch	Vestergade 50	8830 Tjele		



Nyt fra MhS

Rapport fra Riga

Sammen med Norge, Finland og Sverige, udgør Danmark det formelle samarbejde i det der kaldes Nordisk Motorhistorisk Forbund.

En gang om året indkaldes repræsentanter for de fire landes nationale paraplyorganisationen, til et fælles samråd, hvor der erfaringsudveksles om forskellige emner der er relevante for organisationerne i landene.

Mange problemstillinger er de samme i landene, når det handler om de udfordringer der er ved at holde de gamle historik køretøjer kørende, uden for mange af de restriktioner som politikere og de statslige enheder nemt kommer til at skabe for os.

Det nordiske møde afholdes typisk i sensommeren og kører i turnus landene imellem. Sidste år var det Danmark der var vært, til et godt og konstruktivt møde der blev afholdt på Bornholm.

I nogle år har det været et ønske at udvide samarbejdet, til også at omfatte de baltiske lande, med hvem vi deler mange værdier, men som opleves at være blot i sin vorden når man taler om den generelle interesse for de historiske køretøjer.

Til det nordiske møde her i 2017, er det første gang at et af de baltiske lande vil være værtslandet. Letti-

ske Juris Rambla har sammensat en dagsorden for de tre dages møder, der naturligvis betyder en masse debatter og orienteringer, men også lidt socialt samvær, hvor delegationer skal besøge et par museer i løbet af weekenden. Disse kulturelle afbræk er altid et velkomment indslag i det tætpakkede program

Dagsordenen starter altid med at landene orienterer om den aktuelle situation hos dem, og en snak om hvordan det er gået siden sidst. Samarbejdet med den internationale organisation FIVA, fylder traditionelt altid også en god bid. Her kan den svenske formand Peter Edquist fortælle nærmere, da han også sidder i bestyrelsen der. Fra Danmark deltager blandt andet Lars Genild, som også er en del af FIVAs Legislation Commission. Hans aktuelle rapport er også altid ventet, da information om hvad der rører sig i EU naturligvis påvirker alle parter.

Ud over Lars Genild deltager formand Steen Rode-Møller og den officielle danske repræsentanter i FIVA for Danmark, Henning Thomsen, sammen med samrådets sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen.

Med et forventeligt godt møde i kalenderen, kan Motorhistorisk Samråd efterfølgende orientere resten af bestyrelsen om mødet og om den

sparring vores kollegaer har bidraget med. Samrådets medlemmer kommer sædvanen tro, også til at høre mere om det nordiske møde, da det som vanlig vil være en del af orienteringen til medlemmerne på årsmødet i Motorhistorisk Samråd.

*Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd*

Seneste nyt

Når dette nyhedsbrev går i trykken, så vil repræsentanter for Motorhistorisk Samråd have været til et længe ventet møde med Skatteminister Karsten Lauritzen (V). I første omgang omhandler mødet en mulig udvidelse af ordningen med historiske nummerplader, således at de manglende nummerpladetyper, til campingvogne og trailere kan komme med. Også de gule emaljeplader er på ønskelisten, og forhåbentlig også de historisk interessante papegøjeplader. Ønsket om flere nummerpladetyper og mødet med ministeren er kommet i stand gennem et ønske fra MhS og fra Henrik Brodersen (DF).

Bestyrelsen for Motorhistorisk Samråd har naturligvis også set og hørt den snak der er om registreringsafgifter for tiden. Vi har været forbedret på dette, og allerede før sommerferien bedt ministeren forholde sig til vores ønsker om ændringer på det her område.

Med tanke på de politiske udmeldinger op til offentliggørelsen af finansloven, har vi bedt Skatteministeren om at en del af vores fælles møde kommer til at omhandle det store ønske ejerne af historiske køretøjer har, til at lovkomplekset skal være enklere og mere gennemskueligt. Forhåbentlig mere om dette i det næste nyhedsbrev.

*Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd*





Riley

Vi har tænkt at det kunne være morsomt og interessant at forsøge at samle alle danske ejere af Riley'er fra før 1940, så man kunne få et overblik over hvor mange og hvilke 'førkrigs' Riley'er der rent faktisk er i landet - lære hinanden lidt at kende, udveksle erfaringer og måske oprette et register over bilerne og ejerne.

Vi foreslår derfor, at vi mødes ved Jægerhytten i Birkerød, lørdag d. 7. oktober og spiser frokost sammen der.

Det er ikke tanken at lave en ny klub, vi er sikkert alle sammen medlemmer af tilstrækkeligt mange klubber, det er heller ikke umiddelbart tanken at starte en møderække, men måske kunne vi lave et 'årligt træf', hvis der er stemning for det.

Det vi synes ville være en god ide er en 'email-liste,' som helst skulle omfatte alle ejere, med oplysninger

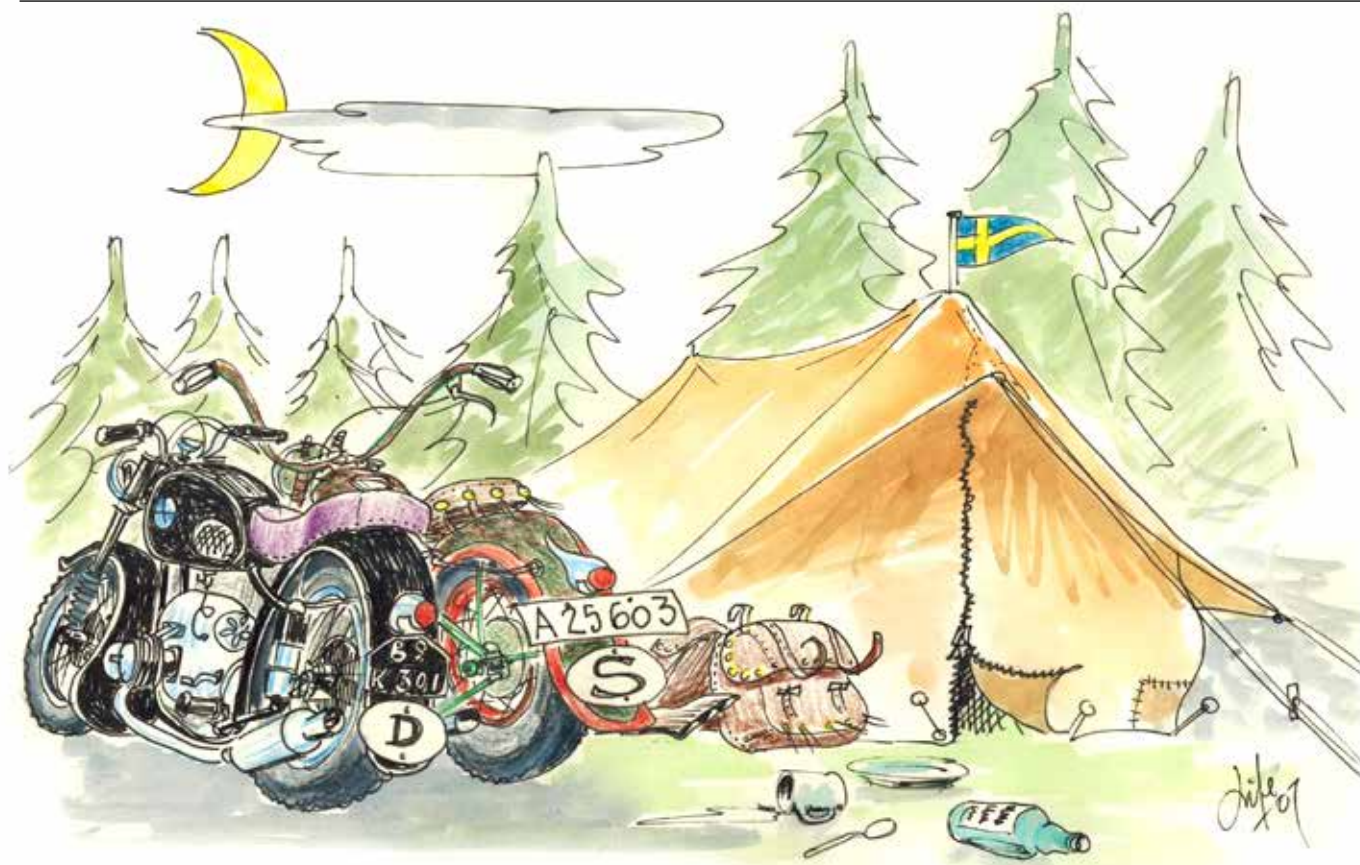
om deres Riley'er, såvel de kørende, som de der står i garagerne, i samlingerne og på museerne. Det ville give mulighed for at rundsende relevante nyheder, teknisk information, efterlysninger af reservedele o.s.v.

Vi håber du synes det er en god ide og at du har mulighed for at deltage lørdag d. 7. 10. 2017, kl. 13 i Jægerhytten, Bakkevej 85, 3460 Birkerød – og specielt hyggeligt hvis du kommer i din Riley!

Der er endnu ikke reserveret plads til os, hverken i restauranten eller på P-pladsen, så du må meget gerne melde tilbage om du påtænker at komme, så ser vi om det er nødvendigt at reservere plads.

Med venlig hilsen og forhåbentlig på gensyn!

Karsten Wikkelsø og Svend Algren



“-snälla du!”

“- Ich kann nicht schneller!”



Ny mødestedsleder

Efter mange års virke som mødestedsleder, har Poul-Erik Jakobsen ønsket en afløser, og valget er nu faldet på Frede Søndergaard.

Frede er maskiningeniør og arbejder med logistik på maskinfabrikken Ronstan i Vejle.

Interessen for veterankøretøjer har resulteret i en pæn lille samling

hjemme i værkstedet og hallen – omfattende bl.a.: Willys Jeep CJ 2A 1948 med Volvo B20 motor, en Triumph Spitfire Mk III 1968, en VW type 1 Cabriolet 1968, en VW bus T3 Camper 1980 (projekt), samt flere veterantrailere, bl.a. en Vestas ¼ ton til Jeepen, og så lige en Kreidler Florett knallert fra 1974, og en BUKH 302 traktor.

Frede har i mange år deltaget i møderne på Uldum Mølle, og bidraget med indlæg og ture ved møderne, og han glæder sig til arbejdet med at videreudvikle mødestedet i de nyrenoverede lokaler, i samarbejde med de øvrige deltagere.

Stor tak til Poul-Erik for mange års godt arbejde!

-jh



Tak fra Old Timer-turen

Vi gerne sige DVK tak for sponsoratet til vort arrangement "Old Timer-turen" i Odder.

Vi havde en fin dag, med 45 køretøjer, både biler og motorcykler jeres sponsorat og blade vakte glæde.

Vi arrangerer en tur igen til næste år.

Med venlig hilsen
Veteranlauget
Per T Hansen



Sommer i Holbæk

Det var en af de sjældne flotte sommeraftener vi ramte tredje onsdag i august. Ole Juel havde lagt en rute, der sendte de 16 biler ud ad private veje forbi et honningudsalg og gennem en flot grøn juletræsplantage, inden vi returnerede til mødestedet. Her havde Matthies Nissen tændt op i grillen, hvorefter vi hver især grillede vore medbragte mad.

Vinder af månedens bil blev Alice og Sigfred Dencker Madsens flotte Buick 40 Special fra 1939.

I september slutter vi os til 'Veteranbiler på Filmtorvet'. I oktober rykker vi indendørs i vores klublokale, hvor Ole Juel vil indlede vintermøderne med foredrag og filmfremvisning om 'sit' bilmærke DKW. Novembers program er ikke fastlagt endnu, men i december vil Juel & Nissen invitere til julehygge på mødestedet.

Øverst: Alice og Sigfred Dencker Madsen med deres flotte Buick 40 Special fra 1939 foran mødestedet.



Chrysler Royal Coupé 1948 og Ford V8.

Ford V8 4-dørs coupé 1948, DKW F5 1935, Volvo 544 1962.





Store og små gæster – Morris mini Cooper S og Buick Eight med DynaFlow



Ove, Erling og andre hjælpere havde travlt på DVK-standen



DVK fik god reklame ved Classic Event

Classic Event hos My Garage i Vejle

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Søndag den 3. september havde DVK arrangeret *Classic Event*, i samarbejde med det nye spændende bilhus *My Garage* i Vejle – og det blev en rigtig god dag.

I det flotte septembervejr havde rigtig mange veteran- og klassiske køretøjer fundet vej til arrangementet, og folk hyggede sig med dækspark og snak på den store p-plads, og inde i hallerne, hvor der er rigtig meget at se på.

Classic Motor Sales havde et stort udvalg i veteranbiler og klassiske biler i deres afdeling, og der var pæn interesse for at drøfte køb/salg af køretøjer.

My Garage har jo flere afsnit med spændene biler – som man ikke lige ser i enhver carport – der er bl.a. et meget stort udvalg af nyere Porsche biler, og man kunne også se ind i

det superflotte Porsche-værksted – som i øvrigt blev officielt indviet som Porsche Center fredagen før, ved et festligt arrangement.

I en anden afdeling findes 66 "bokse", hvor der opbevares mange lækre og sjældne biler – konceptet kaldes *Gentleman's Garage*, og kan nok give inspiration til et par punkter på ønskelisten.

Carcare By Oxholm viste hvordan man vedligeholder og polerer de fine køretøjer. Vagn Daugaard Bork fra *Vapourblasting*, viste eksempler på hvordan motor- og bildele kan afrenses med en særlig vådblæsning, og på en stand fra *Aloevera* var der gode tilbud (til pigerne) med lækre produkter til personlig pleje.

På pladsen foran Porsche-værkstedet havde vi besøg af Toni Hansen og 3 af vennerne fra Historisk Mon-

te Carlo, og vi kunne nyde de smukke klassiske rallybiler: Porsche 924, Fiat 128, Golf 1 GTI og Audi 80 GLE – tak for fremvisningen!

Og så var der jo vores DVK-stand, bemandet med de ihærdige stand-passere Erling og Ove – som havde en travl dag med at snakke Veteranbilklub og gode tilbud med de mange besøgende. Der var god interesse for vores stand, og vi fik hele 9 nye medlemmer på denne dejlige søndag.

Tak til alle gæster og samarbejdspartner – vi fik vist DVK-flaget, og i en god og munter stemning fortalt om de mange aktiviteter vi står for, og de mange fordele der er ved at være medlem af Danmarks største veteranbilklub.



Hans, som ejer denne Morris, mente at der var for få "rigtige" veteranbiler



Fint besøg af 4 Monte Carlo Historique-biler



Mange lækre biler til salg hos My Garage



Masser af god bilsnak ved DVK-standen



Weblinks:

<http://mygarage.dk>

<http://classicmotorsales.dk>

<http://carcarebyoxholm.dk>

<http://mygarage.dk/gentlemans-garage>

<http://veteranbilkklub.dk>



Langelandsløbet 2017

Igen i år blev det traditionsrige Langelandsløb afholdt. Denne gang Lørdag d. 17 Juni. Løbet er efterhånden et gammelt og traditionsrigt løb, som planlægges og afholdes af lokale langelændere og sponsoreres af de lokale Brugsforeninger. Alle er imidlertid velkomne til at deltage, dog med den tilføjelse at der max kan deltage 25 køretøjer. Dette pga. pladsforholdene omkring Rudkøbing Brugs.

Løbet er gratis. Mad og drikke serveres af de lokale Brugsforeninger. Løbet afholdes altid på Langeland og er som regel hvert andet år på Sydlangeland og hvert andet år på Nordlangeland.

Turen starter ved en af de mange brugsforeninger på øen og der serveres morgenkaffe med brød som regel ved 9-10 tiden. Derefter køres der ud i det smukke langelandske landskab i et astadigt tempo. Langeland er kendt for sine mange Møller og Bøller... og der er god tid til at studere disse.

Ved middagstid holdes der en times pause i Rudkøbing, en fantastisk velbevaret lille købstad. Her er der mulighed for at se sig om og mærke stemningen, samt se på de fine gamle huse. Samtidig giver brugsmændene lidt mad.

Efter Stoppet i Rudkøbing køres der videre ud i landskabet, ind til kaffe-pausen ved 2-3 tiden. Herefter er løbet forbi, meeen man kan så nyde turen over Langeland på vejen hjem..

I år startede turen ved Brugsen i Humble og gik gennem det dejlige sydlangelandske landskab.

Efter middagen i Rudkøbing endte vi efter en times tid i Spodsbjerg ved fiskehandleren, som serverede eftermiddagskaffen.

Endnu et dejligt Langelandsløb arrangeret af lokale kræfter.

Finn Vangsgaard



Sensommer...



Når disse linier læses er køresæsonen ved at være slut for i år. Det middelmådige vejr har nok gjort sit til, at mange af os ikke har kørt så meget som vi plejer. Der har ellers været meget at køre til, næsten hver dag i hele sommerperioden. Her er lidt billeder fra Kulturværftet i Helsingør, taget den 3. september, hvor vejret for en gangs skyld var så stabilt, at man kunne vove sig hjemmefra i åben bil.



Også et par billeder fra en hyggelig tirsdagsaften på Toldboden i København – hvor solen mærkeligt nok også havde givet sig til at skinne.

Der er stadig enkelte arrangementer at køre til, inden vi putter bilerne i vinterhi – og ellers er det jo en god idé bare at køre sig en lang, god tur. Det kan stadig nås!

-jmn.



Ikke just det vejr arrangørerne drømmer om. Man samledes torsdag eftermiddag i silende regn. Her ses nogle af arrangørernes biler: Olle Leksells 1924 FIAT 501, Göran Flanks Ford og Voisin C5 fra Lindblads Stiftelse i Köping, som blev kørt af Stefan Edlund.



I Sverige er det ikke blot husene, der er røde: Blandt de ældste biler var der en svær overvægt af røde nuancer.

Styrkeprøven 2017

Tekst og fotos: Peter Bering

I år var det svenskernes tur, så hedder det Styrkeprøvet. Det var den 35. udgave og den kørtes omkring Motalla, som ligger på østsiden af Vättern, der hvor Göta-kanalen støder til søen.

Der var 79 tilmeldte biler (ingen motorcykler i år) og prøven er ved at blive mere international: I mange år har Gottwald fra Lübeck deltaget med AGAen med dansk historie; i år kom der også en Berliet derfra og to T-Forder fra Holland. Bortset fra de tre var danskerne i undertal. Elleve danskejede vogne deltog.

Der var mange sjældne bilmærker med, selvom T-Forder er den almindeligste vogn. Præcis som de var da bilerne var nye. Blandt de sjældne mærker må nævnes de to svenske Vabis fra 1903 og Scania-Vabis fra 1917.

Der kørtes på kønne veje begge løbsdage; andendagen indeholdt dels en vej, som nærmest må betegnes som en bred skovsti, og dels en meget stejl bakke, som tog pusten fra flere af vognene. I sandhed en prøvelse; også for de fra mandskabet, som måtte sidde af og skubbe.



Aros Motorveteraner deltog med en af de ældste biler i Sverige: Vabis fra 1903. Nogle engagerede klubmedlemmer har arbejdet ihærdigt med bilens restaurering (den tilhører Surahammars kommune). Det er tanken at den skal køre London-Brighton. Styrkeprøven var første offentlige færd i siden 1913. Bugattisten Bo Söderberg førte vognen. Første dag klarede den 25km. Folkene var vældig tilfredse; det er kvartvejs til Brighton. En tilskuer spurgte, da de kom tilbage på fejlblad, hvor langt de nåede. Og kommenterede, da hun fik svaret: "Det var ikke meget".

STYRKEPROVET



Erling Astrup havde lidt uregelmæssigheder med 1922 Buick; men det blev klaret, så turen fortsatte og gennemførtes. Kerstin Brasta kører fuldstændigt lydløst forbi i Barker Electric Victoria Coupe fra 1908. Den ene af to lukkede vogne og ren "bedstemor And".



Lars Öhman på kædetrukken 1906 Cottereau 25/18 er trofast deltager, når prøven går i Sverige.



Per Nielsens 1910 Stanley blæste det meste af vandet ud gennem sikkerhedsventilen på førstedagen, så der blev en pause mens kedlen kølede af og vandvognen kom frem. Pumpeproblemet blev repareret og anden dag var problemløs. Først blandt de overhalende vogne er Gert Hansens 1913 Alldays and Onion, som har en norskejet tolv-cylindret Packard i sidespejlet.



Niels Madsens 1911 Opel 8/20 agerede fotovogn. Det var bydende nødvendigt at gøre holdt på vejen langs Vättern, som ligger på en hylde langs Omberg. Blandt de vogne der passerede ses tyske Detlef Sewerts 1923 Berliet VHC 12cv.



Ingemar Liljegren nåede lige at blive færdig med en stor restaurering af en meget fin Steyr fra et af de første år i 1920'erne. Han var ellers tilmeldt på Ford.



Olanders 1912 Overland 59 er en trofast gæst ved styrkeprøverne.



Olle Bergqvists 1919 Chevrolet 490 og Stig Larssons 1917 Scania-Vabis Typ 1.

STYRKEPROVET



De første Lorraine-Dietrich biler solgtes i 1897. I 1905 blev foretagendet til et aktieselskab med navnet "Société Lorraine des Anciens Etablissements Lorraine-Dietrich et Cie de Lunéville". Virksomheden havde sine rødder i et 1600-tals jernværk i Alsace. Før 1ste Verdenskrig byggedes også grand-prix biler med motorer på op til 17,2 liter. I 1964 købte Ragnar Skogh et vrag af en 1912 Lorraine-Dietrich 12cv. Den var kommet til Sverige som ung og gik som drosche i Stockholm i 1917. Skoghs restaurering afsluttedes i 2000 og i år var det søn og sønnesøn der nød vognen.

Den efterfølgende vogn på 512 er Willy Hornseths 1913 Maxwell 25-4.



Familien Croner deltog tre generationer i to engelske biler. Den ældste er en 1912 Belsize 10/12hp topopersoners med klap.



Tove og Martin Andersen fra Ådum deltog med 1903 Cadillac A. En langbenet dame i det høje gear; men alligevel starter den altid tidligt.



Ulf Edlund er formand for Lindblads Stiftelse i Köping. Han kørte dog i egen vogn: 1920 Crossley 25/30 med karosseri fra Katrineholms Vagnfabrik. Et meget tysk-udseende karosseri - og meget forskelligt fra Stiftelsens Voisin C5, som sønnen Stefan kørte, og fra Viklit Jørgensens 1920 Pierce Arrow.



Margareta Croners 1924 Bentley 3-litre.



1924 Voisin C5 med Belvalette karosseri - en svensksolgt bil, som blev restaureret af Curt Borgenstam og sammen med hans andre biler og motorcykler testamenteret til Bertil Lindblads Stiftelse. Vognen har en 4-cylindret 4 liters glidermotor med 95hk og en topfart på 125km/t. Alt-i-alt et imponerende køretøj. Glidermotoren giver en nydelig røgfane når der sættes igang. Per Nielsen, som vist må være eneste danske Voisinist, fik en rundtur og var et stort smil, da den var overstået.

STYRKEPROVET

Lukkede vogne var ualmindelige i bilens første årtier; men dog mere udbredte end ved Styrkeprovet, hvor der var to. Her Eivind Daldorffs 1922 Franklin 9B. Og lige efter kommer Dorte Stadils 1924 Hupmobile. Dorte og Bent Friis kørte hele turen frem og tilbage på huppens egen hjul.





Goodwood Revival 2017:

En våd fornøjelse

Tekst og Foto: Erich Karsholt, Niels Nørgaard og Dorte Stadil

Goodwood Revival fra 8.-10. september kunne i år ikke prale af godt vejr. Det blev en våd fornøjelse – i bogstavelig forstand, for trods regnvejr en stor del af tiden, var det stadig en fornøjelsen at opleve stemningen af bilos og nostalgi, som var tiden sat 50 år tilbage.

Tom Kristensen var igen i år en af de mange racerkørere, der lagde vejen forbi Goodwood-godset i Sydengland, hvor der fra 1948-1966 var racerbane. I fredagens timelange aftenløb, Kinrara Trophy, for GT-biler op til 1962 - med biler som Ferrari 250 GT, Aston Martin DB4GT og Jaguar E-Type – kom Tom K. med medkøreren, Gregor Fisker, ind på en andenplads i Jaguar E-Type, 1961. De to følgende dage var trods alt med bedre vejr, så man kunne opleve den fantastiske stemning bl.a. skabt af publikum, der møder op i tidstypisk tøj fra 1950-60'erne.

Pierre Guichard var den anden dansker, der var tilbudt at køre racerløb på Goodwood i år. Han deltog i Chichester Cup for Formula Junior race i egen Faccioli-Fiat, årgang 1960 og kom her i mål på en 13. plads. Samtidig indskrev han sig i rækken af de få danskere, der har fået mulighed for at stille op på Goodwood Revival.

Årets temaer var Fiat 500, hvor 100 modeller i forskellige afskygninger, skabte italiensk sommerstemning (trods vejret), mens et stort udvalg af racerbiler fra det skotske Ecurie Ecosse-team blev krydret med skotsk sækkepibemusik.

Goodwood Revival sætter stadig standarden, selv om en bøn om godt vejr næste år forhåbentlig bliver hørt.







Bornholm Rundt 1977

Veteranrallyet Bornholm Rundt blev i år afviklet for fyrretyvende gang.

Af Henning Jensen

Og hvordan begyndte det så med dette veteranarrangement, som må siges at være ret så populært den dag i dag?

Formanden for DVK, Svend Draaby, drog på charmeoffensiv (som Ole Emil Riisager kaldte det i sin omtale) til Bornholm den 31. maj 1975, hvor et hvervemøde blev afholdt i Aakirkeby i samråd med Kaj Erik Bo-

Startnr. 16 Axel W. Hansen kaldet Røveren fra den tid han var aktiv banekører/sidevognskører.



esen, som var et af de få DVK medlemmer på Bornholm. Den dag blev flere af os medlemmer af DVK og hen på efteråret oprettede vi Bornholms Motor Veteraner med et meget fint klub-emblem tegnet af Svend Lemvig. Vi var ingen egentlig forening, men indgik som en sektion under DVK. Vi holdt nogle møder og ønskede at gøre omverdenen opmærksom på vores eksistens, hvorunder tanken om et veterantræf på Bornholm med deltagelse af andet godtfolk fra nær og fjern opstod.

Vi var enige om, at det skulle være et weekendarrangement, da det jo (også dengang) var dyrt at rejse til Bornholm med motorkøretøj, ligesom vi var enige om, at motorcykler og biler skulle kunne deltage på lige fod – dog med præmiering hver for sig, ligesom vi besluttede, at arrangementet kun var åbent for deltagere med førkrigskøretøjer.

Ikke mindst takket være vores lynhurtigt oprettede gode forhold til re-

daktør OER fik vi annonceret, at man kunne tilmelde sig Bornholm Rundt i weekenden 3. og 4. juli 1976, ligesom indbydelse også blev sendt til andre af os kendte klubber.

Efterfølgende lavede redaktøren en meget fyldig omtale af arrangementet i BhT. nr. 48 fra 1976. OER synes det var så vellykket, at vi fik 7 sider med billeder af 28 mulige, og i alle de efterfølgende år fik Bornholm Rundt omtale med tekst og billeder, hvilket selvfølgelig har gjort sit til, at interessen for weekendarrangementet hvert år i juli har holdt sig gennem årene, hvorfor der den dag i dag ikke er problemer med at få tilmeldinger/deltagere nok.

Orienteringen i dag af et sådant arrangement sker jo selvsagt elektronisk – vi kendte kun til papirkommunikation, da computere og hjemmesider ikke fandtes. Der blev skrevet på maskine, streget ud og klistret ind og kopieret; kopimaskinen havde heldigvis holdt sit indtog.



Startnr. 7, legendariske Svend Aage Engstrøm, mange gange danmarksmester m.,v. i speedway.



En af posterne, hvor man skulle præstere et eller andet på kondicykel.



Startnr. 69 – en lille Austin Seven.

Til Bornholm Rundt i weekenden 3. og 4. juli 1976 mødte 53 køretøjer frem (16 motorcykler og 37 biler). Der var intet startgebyr og via sponsorstøtte fra bl.a. Bryggeriet Faxe havde vi lovet 2 middagkuverter gratis pr. køretøj ved afslutningsmiddagen.

Om lørdagen kørte vi i samlet flok fra Rønne på en smuk sightseeing og nød de røgede sild i Holkadalen i Gudhjem og så var der afslutning i Aakirkeby.

Om søndagen fandt så det ca. 100 km lange orienteringsløb sted med start fra Kongemindet i Almindingen og mål i Rønne. Om aftenen var der festmiddag med dans og præmieoverrækkelse på Hotel Balka Strand, ligesom der var en lille erindringsgave til samtlige førere.

Der var indlagt 10 sjove poster, hvor det kom an på praktiske gøremål. Der skulle ikke bruges så meget hjerne-gymnastik (hvornår dit og dat



var lavet m.v.) - det skulle være morsomt og hyggeligt samt lidt tilfældigt, hvem der klarede sig bedst. Men først og fremmest ret simple opgaver, som langt fra var almindelige i de år, hvor meget vidende personer plejede at klare sig bedst.

Det er bemærkelsesværdigt, at de ældste deltagere fandtes blandt motorcyklisterne således: Ejner Andersen, 76 år, Søborg, Ariel 1928. Raadam Sørensen, 69 år, Valby, Nimbus 1934. Poul Holm, 68 år, Valby, Harley 1932 og Svend Aage

En af de 10 praktiske poster, hvor hele det viste maskineri gik i gang, hvis køretøjet løb lidt frem inden bakningen påbegyndtes.



Engstrøm, 67 år, København S, Nimbus 1923.

Bornholm Rundt blev igen afviklet i weekenden 2. og 3. juli 1977 med 69 deltagere (21 motorcykler og 48 biler). Igen var der ikke noget startgebyr og igen blev der lovet 2 gratis kuverter pr. køretøj ved festmiddagen, hvilken fortsat kunne lade sig gøre grundet sponsorstøtte fra bl.a. Bryggeriet Faxe.

Nu, hvor vi var blevet klogere af sidste års erfaringer, blev det ca. 100 km lange orienteringsløb med 10 indlagte poster afviklet om lørdagen med start og mål i Rønne, ligesom der blev startet to køretøjer ad gangen, hvor man kørte hver sin vej på samme rute. At det blev Rønne skyldtes, at vi havde lovet Rønne Kommune at være med ved indvielsen af den nye Kystvej i Rønne. Vi kørte bl.a. for trafikministeren, amtmanden, borgmesteren og andre honoratiore.

Om aftenen var der festmiddag med præmieoverrækkelse og dans på

Dans Hotel i Rønne. Igen var der erindringspræmie til alle førerne.

Om søndagen var der udstilling af køretøjerne på St. Torv i Rønne før vi i samlet flok kørte på sightseeing og nød de røgede sild i Vasegårdsengen syd for Aakirkeby, hvor der i øvrigt blev spillet op til dans (2 musikere på ladet af en bil) og det var faktisk hyggeligt (i lidt regnvej).r.

Konceptet for afviklingen af Bornholm Rundt 1997 har holdt sig til i dag, selvom der i dag skal betales startgebyr og ikke er noget med gratis 2 kuverter pr. køretøj, hvilket sikkert også opvejes af, at medlemmerne i 2000 vedtog, at aldersgrænsen for køretøjerne fremover kun skulle være 35 år.

Ingen nævnt og ingen glemt – men jeg finder det rigtigt alligevel at nævne Svend Lemvig, da hans kreative tanker og ideer satte sit tydelige præg på afviklingen af Bornholm Rundt.

Vi begyndte med at udstille køretøjerne søndag formiddag før sightseeing; her Store Torv i Rønne.





Bornholm Rundt 2017

Veteranrallyet Bornholm Rundt blev i år afviklet for fyrretyvende gang.

Redaktionen har ikke modtaget nogen beretning om årets BR, der siges at have været en fugtig affære (på grund af regn). Men Steen Winther-Petersen har sendt en masse billeder, som smukt viser den store alsidighed der jo er blandt de deltagende køretøjer.



Steen Winther-Petersen med sin VW Karmann Ghia 1500, 1962.



Citroën CX Break, 198?



Derad 500cc, 1928



MB 220 Cabriolet, 1959



Riley Special, 1937



Renault 4 Super, 1963



BSA Blue Star, 1932



NSU Sport Prinz, 1960



Crysler Coupé, 1932

Wartburg 1981 med campingvogn



Oldsmobile L Coupé, 1937



MG TD, 1952



Ford Thunderbird og Pontiac Bonneville, begge 1960



Packard, 1927



Borgward Isabella Coupé, 1960



Chrysler Windsor, 1957



BMW 326, 1938



Zündapp KS 750, 1942



Jowett Javelin, 1950



Fiat 503, 1926 og Ford T, 1925



VW pickup, 1975



Daimler Major, 1968



Datsun 280, 1975



Mazda MX5, 1990

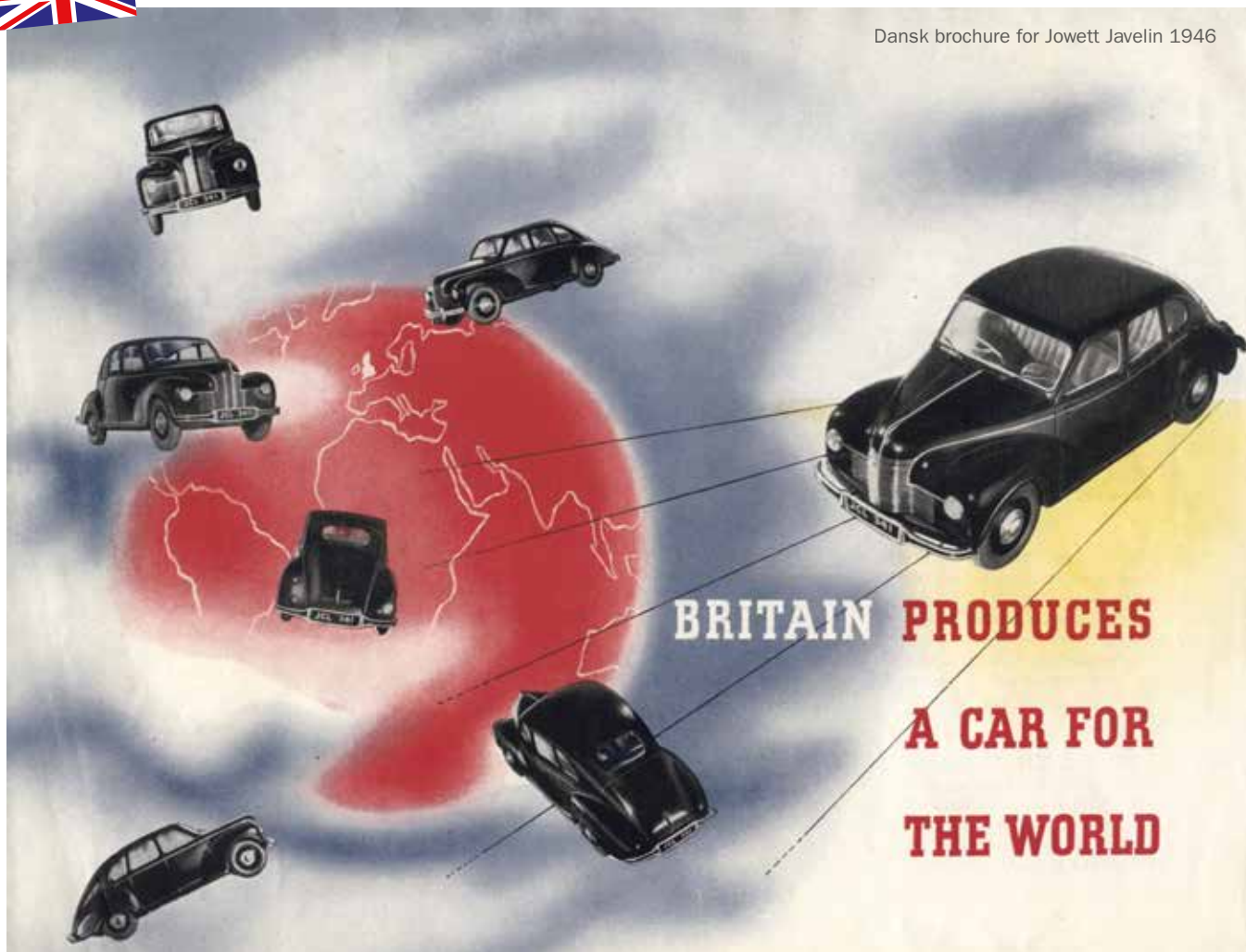


Oldsmobile Curved Dash, 1901?





Dansk brochure for Jowett Javelin 1946



Engelske biler i Danmark 1945-1954

Af Anders Ditlev Clausager

Forhistorien

Fra 1930erne til 1970erne (og endda lidt længere) var engelske biler velkendte og populære i Danmark. I de sidste år indtil depressionsårene (1929-32) havde amerikanske biler været førende på det danske marked. Det ændrede sig da der blev knaphed på udenlandsk valuta i 1930erne. Valutacentralen blev oprettet i 1932, og der indførtes restriktioner for tildeling af valuta til import af biler, vel især amerikanske Dollars.

For at forbedre indkomsten fra eksport af danske landbrugsvarer, blev kronen devalueret med cirka 10% i forhold til det britiske Pund ved Kanslergadeforliget i januar 1933. Snart efter indgik Danmark og Storbritannien en handelsaftale. Som modydelse for at den britiske rege-

ring affandt sig med devalueringen, så Danmark fortsat kunne sælge smør og bacon i konkurrence med staterne i det britiske Verdensrige, måtte Danmark til gengæld forpligte sig til at aftage britiske råvarer som kul og koks, jern og stål, men også industriprodukter, herunder biler og motorcykler.

Allerede før anden verdenskrig blev Danmark det vigtigste marked i Europa (Irland undtaget) for den britiske bilindustri, men det skal tilføjes at før 1939, og også ofte efter 1945, var de største eksportmarkeder for engelske biler de andre lande i Verdensriget eller Imperiet eller, som det senere blev til, "Commonwealth": Australien, New Zealand, Syd Afrika, den Irske Fristat, Britisk Indien, og Malaya.

Foruden engelske biler blev der i Danmark også importeret mange tyske biler, især efter at den tyske bilindustri fik sin genopblomstring efter magtskiftet i 1933. Tyskland blev nu meget interesseret i eksportsalg, for at skaffe fremmedvaluta og fødevarer. Det skal dog bemærkes at mens den danske import fra England fra 1931 til 1935 steg alt i alt fra 15 til 36% af totalimporten, sank Tysklands andel fra 34 til 22% (Boserup "Dansk Importregulering gennem 15 Aar" i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1947).

Den tyske andel af al import til Danmark stabiliserede sig derefter omkring 25%, til trods for at den tyske Mark steg voldsomt i kurs i forhold til Kronen, så det kunne formodes at tyske varer som f.eks. biler ville

blive meget dyrere end engelske. At det tilsyneladende ikke skete, kan muligvis tilskrives at den tyske stat angiveligt ydede finansielt tilskud til biler for eksport, som resulterede i den såkaldte "dumping".

Af enkelte bilmærker var Ford det mest udbredte i Danmark, takket være Ford T og Ford A, og en samlefabrik var blevet etableret i 1919. Efter at engelsk Ford byggede den nye fabrik i Dagenham og lancerede den lille Ford Y med en 8hp motor, blev Y-modellen og de efterfølgende små Ford vogne, kendt som Ford "Junior", tilsvarende populære i Danmark. Derefter må Morris nævnes. Der havde været lidt sporadisk import af Morris i 1920'erne men der kom først gang i salget efter at Vilhelm Nellemanns firma Oxford Motor Company overtog importen i 1929, og den lille Morris Eight blev nok en af de mest solgte engelske biler fra 1934 til 1939 (*Nellemann 100 år 1900-2000: 100 years in 100 pages*).

De andre vigtigste engelske mærker blev også importeret og solgt, men fik endnu ikke deres store gennembrud. Austin var repræsenteret af De Forenede Automobilfabrikker i Odense, som fremstillede Triangel lastbiler og busser, og som på et tidspunkt også havde Fiat importen. Hillman og Humber fra Rootes gruppen blev solgt af Britmo (hvis importbøger fra 1930'erne ligger arkiveret hos DVK). Standard blev solgt af Bohnstedt-Petersen, som på den konto også importerede en enkelt SS Jaguar i 1936, og jeg tror de havde import af Singer allerede før krigen. Endelig var Vauxhall, og deres lastbilmærke Bedford, naturligvis en del af programmet hos General Motors.

De gyldne år for engelsk bileksport...

"Fast Forward" til 1945. Efter krigen var der enorm efterspørgsel på nye biler, som ikke havde kunnet fås siden 1939 i Europa og 1941 i USA. Den del af bilparken som havde overlevet krigsårene, var ofte i en jammerlig tilstand. Men det kneb



En Wolseley 18/85 fotograferet hos Nellemann på Vodroffsvej i 1946. Officeren i battledress var tilknyttet den danske militærmission i Berlin. Billedet kommer fra Nuffield Exports' blad News Exchange, august 1946 – hvor det også fortælles at Nellemann havde leveret to 18/85 og en Morris Ten til det danske udenrigsministerium i Berlin, en 18/85 og en Morris Ten til den danske legation i Moskva, en 18/85 til den danske legation i Stockholm og endelig en Morris Ten til den danske militærmission i Hamborg. Af artiklen fremgår det, at disse biler havde været i brug i nogen tid.

med at komme rigtigt i gang med at lave biler igen. Der var mange fælles vanskeligheder for bilindustrien i hele Europa. Det var værst i Tyskland, men også andre lande havde udbombede fabrikker og udslidte værktøjer, og måtte kæmpe med mangel på råmaterialer der stadig var rationerede – f.eks. stål og gummi. Vesttyskland kunne først begynde at levere enkelte nye biler (Folkevogne) til eksport i 1948. Frankrig og Italien kom også kun langsomt i gang.

I England var det anderledes. De fleste fabrikker havde overlevet eller udbedret skaderne fra bombeangrebene i 1940, og flere firmaer havde kunnet udvide kapaciteten med de såkaldte "skyggefabrikker" (engelsk: "shadow factories") der skulle "følge" (d.v.s. efterfølge eller kopiere) fremstillingen af flymotorer "som en skygge". England var i 1945 i dyb gæld til især USA, som havde leveret enorme mængder krigsmateriel til Storbritannien, og den engelske industri måtte nu gøre en indsats for at skaffe fremmedvaluta, ansporet af den nye Labour-regering under Attlee, hvor Stafford Cripps og Hugh Dalton var lederne af kampagnen for "Export or Die!" (eksportér eller dø!).

Bilindustrien var langt fra begejstret ved tanken om pludselig at skulle eksportere op til 80% af produktionen – sammenlignet med de 15% man havde været vant til i 1930'erne – men de måtte jo falde til føj, ellers fik de nemlig ikke tildelt stål! Faktisk blev England hurtigt til verdens største bileksportør, en position landet beholdt indtil overhalet af Tyskland i midten af 1950'erne. Bilkøbere på det engelske hjemmemarked måtte tålmodigt vente til de bedre tider som først kom omkring 1954, da der blev frigivet større kontingenter af nye biler til salg i England.

Allerede før udgangen af 1945 blev der fremstillet ganske mange biler i England, de fleste til eksport. Foruden de traditionelle Commonwealth markeder, satsede engelske bilfabrikanter i stigende grad på de mindre europæiske markeder som ikke producerede egne biler, og de mere modige endda på USA. Flere og flere modeller kunne leveres med ventrestyring og speedometre i kilometer i stedet for miles. Små firmaer som knap nok havde eksporteret tidligere begyndte at lede efter importører, selv i Danmark – eller danske forretningsfolk søgte efter agenturer for engelske mærker.

Englændere i Danmark

Jeg har allerede omtalt "de store seks" og deres repræsentation i Danmark, som for de fleste blev uforandret efter krigen, bortset fra at Standard overgik til Nordisk Diesel ledet af den fremsynede og initiativrige Jens Yde. Herudover dukkede der også mange mindre engelske bilmærker op i Danmark, i kortere eller længere perioder, bl.a. kan nævnes – med angivelse af importøren hvor denne kendes: (her lidt efter hukommelsen)

AC

Allard

Alvis – Automobilforretningen Union

Armstrong-Siddeley – C.A. Caning

Bond Minicar – Erla

Bentley – Skandinavisk Motor Compagni

Daimler – Friis-Hansen

Jaguar – E. Sommer

Jowett (og Bradford) – E. Sommer

Lanchester – Friis-Hansen

Lea Francis – Automobilforretningen Union

Lloyd (den engelske Lloyd) – Erla

Morgan – Erla

Rolls-Royce – Skandinavisk Motor Compagni

Rover (og Land Rover) – Skandinavisk Motor Compagni

Singer – Bohnstedt Petersen

MG, Riley, og Wolseley blev sammen med Morris stadig repræsenteret af Nellemann eller rettere det nye datterselskab DOMI, ligesom Britmo havde Humber og Sunbeam-Talbot sammen med Hillman, og Nordisk Diesel det af Standard nyhvervede mærke Triumph.

I september 1948 blev der afholdt en Britisk Udstilling i København, hvor de nyeste engelske biler kunne beundres i Christiansborg Ridehus. Den største del af udstillingen var i Tivoli, og tiltrak en million besøgende, som næppe alle også har lagt vejen om ad Christiansborg, men én der gjorde det, var den daværende britiske handelsminister Harold Wilson (kun 32 år gammel) som blev fotograferet sammen med KW Bruun fra Britmo og en ny Sunbeam-Talbot.

Også ved den første biludstilling i



Den britiske handelsminister Harold Wilson beundrer en ny Sunbeam Talbot, bl.a. sammen med KW Bruun. Christiansborg Ridehus, september 1948.

Forum efter krigen som blev afholdt i februar 1950, var der et rigt udvalg af engelske biler, selv Rolls-Royce og Bentley, som næppe blev købt af andre end Kongehuset, og et eksempel af den sensationelle Jaguar XK 120, udstillet af E. Sommer – den var for dyr til at måtte sælges i Danmark og blev geneksporteret til Sverige, men kom senere tilbage til England hvor den har overlevet.

Det statistiske materiale

Det materiale jeg har benyttet til det følgende, er statistikker over eksport fra England af biler per mærke, model og år, indsamlet af Nuffield Exports som var det firma indenfor Nuffield-koncernen (Morris m.v.) som varetog eksportsalg.

Da statistikkerne indeholder oplysninger også om de andre af "de store seks" i bilindustrien, må jeg gå ud fra at der har været samtidig udveksling af information mellem de store firmaer, også selv om de var konkurrenter. Nuffield Exports statistikken findes nu i arkivet hos British Motor Industry Heritage Trust i Gaydon, og viderebringes her med deres tilladelse, hvorfor jeg er dem megen tak skyldig.

Alt i alt viser statistikker at der fra 1945 til 1954 blev eksporteret mindst 42.438 personbiler og 29.594 vare- og lastbiler fra "de store seks" bilfabrikanter i England til Danmark; jeg siger "mindst" idet der mangler enkelte tal i det bevarede materiale. Per år så det sådan ud:

Tabel 1:
Eksport fra "de store seks" engelske bilproducenter til Danmark

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt	Færøerne
1945	100	11	49	160	11
1946	4335	1295	1952	7582	168
1947	836	615	1318	2769	115
1948	872	971	268	2111	62
1949	2469	855	443	3767	37
1950	3847	1128	1031	6006	47
1951	1924	1004	1415	4343	60
1952	4434	2146	5036	11616	11
1953	10426	3170	2279	15875	33
1954	13195	2986	1622	17803	55
	42438	14181	15413	72032	599

Tabel 2:
Eksport af personbiler fra de vigtigste bilproducerende lande til Danmark:

	England	USA og Canada	Frankrig	Italien	Tyskland	Sverige	Tjekkoslovakiet	Total
1946	5111	1374	729	52				7214
1947	1246	2565	979	1			57	4848
1948	1288	426	377	204		10		2305
1949	2565	482	651	78	293	6		4075
1950	4105	297	734	44	2064	43		7287
1951	2707	428	381	37	2475	39		6067
1952	4610	526	567	195	4605	73		10576
1953	10889	1284	1166	918	13880	465		28602
1954	12684	3652	1849	1427	19698	1078		40388
	45205	11034	7433	2956	43015	1714	57	111414

Ovenstående tabel er statistik over eksport fra de vigtigste bilproducerende lande til Danmark, taget fra den årlige håndbog *The Motor Industry of Great Britain udgivet af Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)*. De her gengivne tal er kun for personbiler, men inkluderer eksport til Færøerne.

Her slår det umiddelbart i øjnene at der blev eksporteret en gruelig masse biler til Danmark i 1946, men langt færre i 1947 og derefter, og man skal faktisk helt frem til 1952

før 1946 bliver overgået. Det skyldes at der i 1947 blev indført importrestriktioner på grund af valutamangel, som også traf bilimporten fra andre lande. De høje tal for biler importeret fra USA i 1946-47 skyldes formentlig at mange af disse var biler som blev samlet af Ford og General Motors i København, og blev geneksporteret til andre Skandinaviske lande.

Lidt senere blev restriktionerne lempet lidt, men så måtte der kun importeres biler op til en maksimal

fabrikspris af 400 Pund, eller knap 9.000 kr. Dernæst ser det også ud til at der en fejl i materialet fra 1954, idet tabel 2 har et mindre tal for eksport af alle personbiler fra England end tabel 1 har det for "de store seks", og det burde jo være omvendt. Endelig viser det med al ønskelig tydelighed at i 1952 nåede Tyskland ligestilling med England på det danske marked, og derefter erobrede en klar førsteplads.

På de næste sider kigger vi så på de enkelte firmaer efter tur...



Forum-udstillingen 1950 var et tilløbsstykke med over 167.000 gæster, der kiggede på biler som næsten ingen kunne få lov til at købe. Mange af bilerne var toldplomberede og kom aldrig i berøring med dansk asfalt. Her er det E. Sommers stand, med bl.a. den omtalte Jaguar XK 120, to Jowett Javelin samt Sommers egen bil, "S1".

Tabel 3.1: Nuffield (Morris mv.) – inklusive Færøerne

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt
1945	49	0	45	94
1946	1633	142	386	2161
1947	14	246	130	390
1948	177	295	41	513
1949	399	228	17	644
1950	537	466	68	1071
1951	240	261	325	826
1952	618	361	98	1077
1953	1790	767	25	2582
1954	1745	1317	27	3089
	7202	4083	1162	12447

Tabel 3.2: Austin

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt	Færøerne
1945	43	0	0	43	2
1946	471	185	330	986	80
1947	4	29	68	101	48
1948	74	36	31	141	29
1949	299	54	53	406	25
1950	328	45	88	461	19
1951	112	65	83	260	39
1952	932	214	672	1818	3
1953	1301	406	185	1892	9
1954	1405	250	204	1859	22
	4969	1284	1714	7967	276

Tabel 3.3: Ford

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt	Færøerne
1945	8	11	4	23	9
1946	1266	846	425	2537	47
1947	19	286	420	725	17
1948	270	626	1	897	0
1949	635	473	79	1187	1
1950	1219	418	233	1870	1
1951	589	410	287	1286	10
1952	470	713	1395	2578	0
1953	2921	840	36	3797	2
1954	5649	360	151	6160	14
	13046	4983	3031	21060	101

Tabel 3.4: Rootes (Hillman m.v.)


– her mangler tal for 1945 og 1946

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt	Færøerne
1947	39	6	61	106	
1948	85	2	6	93	
1949	263	17	18	298	1
1950	445	77	33	555	2
1951	244	163	29	436	
1952	523	334	190	1047	
1953	1370	305	65	1740	
1954	1544	704	147	2395	
	4513	1608	549	6670	3



Sammenligner man tallene 1946 og 1948 i de forskellige tabeller, er det tydeligt at importrestriktionerne for personbiler var meget effektive. Markedet var til gengæld mere normalt indenfor nyttekøretøjerne. Her er en lille Bradford, fremstillet af Jowett i årene 1946-53, og i Danmark forhandlet af E. Sommer. Den havde en tocyklindret boksermotor på godt 1000 ccm.

Billig
i anskaffelse –
men ikke
i udførelse



POPULAR
Verdens billigste 4-cyl. vogn

- Let at købe
- Let at holde
- Let at køre



POPULAR er ideel til by- og landevejskørsel, til forretningskørsel og fornujelsesture – fordi den har de laveste driftsomkostninger.

»I en årrække har der været behov for en vogn, der besad mindst fire vigtige egenskaber, nemlig: lav anskaffelsespris, god plads til fire personer og deres bagage, god service, og enkelhed i konstruktionen. POPULAR har utvivlsomt alle fire egenskaber. Det er den billigste vogn i verden, den rummer fire voksne og deres bagage, fabrikantens service organisation er »second to none« overalt, hvor der findes biler, og som en naturlig følge af den lave pris, er den enkel i konstruktion og linier.« (»The Automobile« Vejprøve 1. januar 1954.)

Tabel 3.5: Standard – her er 1945 og 1946 slået sammen. Standard lavede ikke lastbiler

	Personbiler	Varebiler	I alt	Færøerne
1945-46	300	0	300	17
1947	224	0	224	1
1948	146	0	146	3
1949	269	35	304	0
1950	382	74	456	1
1951	279	15	294	0
1952	378	171	549	1
1953	1270	270	1540	3
1954	1118	252	1370	12
	4366	817	5183	38

Tabel 3.6: Vauxhall – her er 1945-1946 igen slået sammen

	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	I alt	Færøerne
1945-46	665	122	811	1598	24
1947	536	48	639	1223	49
1948	120	12	189	321	30
1949	604	48	276	928	10
1950	936	48	609	1593	24
1951	460	90	691	1241	11
1952	1513	353	2681	4547	7
1953	1774	582	1968	4324	19
1954	1734	103	1093	2930	7
	8342	1406	8957	18705	181

Brochure for Ford Popular fra 1955. Modellen var i produktion fra 1953-59 som en billigudgave af de tidligere Anglia og Prefect modeller. Bilen var alt andet end moderne: Sideventilet motor, mekaniske bremser, træbund og kun det mest nødvendige udstyr. Men den var billig, og det var der brug for. Blandt bilens mange fortrin nævnes det bl.a. i brochuren at den har "fugt-tætte lygter".

På side 39 ses forsiden af en Anglia-brochure fra 1946.

Det ser lidt mærkeligt ud at Standard og Vauxhall tilsyneladende slap lidt bedre fra restriktionerne i 1947 end de andre firmaer. Over perioden fra 1945 til 1954 var Ford langt det førende engelske mærke – hvad der næppe kan overraske; lidt mere forbausende er det at Vauxhall i hvert fald i Danmark tilsyneladende var nummer 2, fulgt af Morris, Austin, Rootes, og Standard. Der vides ikke nøjagtige produktionstal for de fleste engelske bilfabrikker fra denne periode – de blev holdt strengt hemmelige af konkurrencehensyn – men det vides at Austin, Morris, og Ford var de ledende, og at Rootes, Standard, og Vauxhall, var alle af noget mindre størrelsesorden. Bedford var det vigtigste lastbilfabrikat i Danmark, da mere end 58% af alle lastbiler fra de seks firmaer var af mærket Bedford, 8957 af 15413. Ford og Morris delte broderparten af varebiler men næsten 65% tilsammen, 9066 af 14181.

Tabel 4: Salg (indregistrering) af nye personbiler pr. mærke i Danmark, 1946 og 1947

	1946	1947
<i>England:</i>		
Armstrong Siddeley		5
Austin	487	31
Ford	909	498
Hillman	322	219
Humber		17
Jaguar		6
Lea Francis		2
MG	25	5
Morris	1495	256
Riley		1
Rover		52
Singer		3
Standard		61
Sunbeam-Talbot		17
Vauxhall		862
Wolseley	161	11
England total	3399	2046
<i>USA:</i>		
Buick	17	67
Cadillac		11
Chevrolet	71	170
Chrysler	8	31
De Soto		2
Dodge	9	29
Ford	118	296
Hudson		31
Lincoln		2
Nash		8
Oldsmobile	8	14
Packard		10
Plymouth	25	17
Pontiac	5	11
Studebaker		22
Willys	9	3
USA total	270	724
<i>Frankrig:</i>		
Citroën	361	632
Delage		1
Hotchkiss		1
Peugeot		56
Renault	99	49
Simca		60
(andre)		88
Frankrig total	460	887
<i>Tjekkoslavakiet:</i>		
Skoda		50
(andre)		12
Tjekkoslavakiet total		62
<i>Italien:</i>		
Fiat		52
Italien total		52
<i>Sverige:</i>		
Volvo		4
Sverige total		4
<i>Alle andre:</i>		
(ikke udspecificerede)	927	169
Total	5056	3070

Tabel 5: Mest solgte engelske biler 1945-54

Små Ford modeller (Anglia: 3646 · Popular: 2124 · Prefect: 1845)	7615
Vauxhall Velox & Cresta	4627
Austin A40 alle modeller	3501
Hillman Minx alle modeller	3444
Ford Consul	2980
Morris Minor alle modeller	2807
Vauxhall Wyvern	2491
Ford Zephyr Six & Zodiac	2231
Morris Oxford & Cowley	2132
Standard Vanguard	1927
Standard ny Eight & Ten	1606
Morris Eight Series E	1139
Humber Hawk	988
Total	37488

Tabel 6: Bilpriser i Danmark, pr. 1. november 1951

Mærke og model	Motorstr.	Land	Pris Dkr.
Citroën 2CV	375cc	F	8.770 *
Ford Anglia 2-dørs	1172cc	GB	8.950
Fiat 500C	570cc	I	9.070
Renault 4CV	748cc	F	9.510
Volkswagen standard	1131cc	D	10.300
Ford Prefect 4-dørs	1172cc	GB	10.450
Morris Minor 2-dørs	918cc	GB	10.450
Volkswagen eksport	1131cc	D	11.300
Morris Minor 4-dørs	918cc	GB	11.575
DKW Meisterklasse	684cc	D	11.650 *
Austin A40 Devon	1200cc	GB	11.950
Hillman Minx	1265cc	GB	12.700
Austin A40 Somerset	1200cc	GB	12.800 *
Skoda 1102	1089cc	CZ	12.850
Triumph Mayflower	1287cc	GB	13.255
Opel Olympia	1488cc	D	13.430
SAAB 92	764cc	S	13.480
Fiat 1100 E	1089cc	I	13.930
Panhard Dyna	610cc	F	14.600
Simca Aronde	1221cc	F	14.685
Morris Oxford	1476cc	GB	14.720
Ford Consul	1508cc	GB	14.840
Volvo PV444	1420cc	S	14.840
Ford Taunus 12M	1172cc	D	15.160 *
Standard Vanguard	2088cc	GB	15.400
Vauxhall Wyvern	1442cc	GB	15.500
Peugeot 203	1290cc	GB	15.640
Citroën 11 Sport	1911cc	F	16.745
Vauxhall Velox	2275cc	GB	17.340
Ford Zephyr Six	2262cc	GB	17.560
Opel Kapitän	2473cc	D	17.785
Fiat 1400	1395cc	I	18.680

Kilde: Aarets Motor Revy 1951, 1952

* Pris pr. 1.11.1952.

Salgstal (tabel 4)

Nu findes der jo statistikker over antal af nye indregistreringer af biler per mærke i Danmark i hvert fald for nogle af årene efter krigen, og jeg synes det ville være godt hvis ved lejlighed dette materiale kunne efterforskes og offentliggøres i Veteran Tidende. Jeg har kun for årene 1946 og 1947, igen fra årbogen *The Motor Industry of Great Britain*.

Nogle "best-sellers" (tabel 5)

Med hensyn til hvilke der var de mest populære engelske bilmodeller i Danmark, igen over alle årene fra 1945 til 1954, så indtager Ford igen førstepladsen.

Bilpriser (tabel 6)

Det er ganske interessant at sammenligne priserne på engelske biler med deres konkurrenter fra andre lande i Europa; faktisk var næsten alle populære europæiske mærker repræsenteret i Danmark.

Her mangler dog enkelte modeller, bl.a. Austin A70, Humber Hawk, og Morris Six, de franske Renault Frégate og Ford Vedette, samt bilerne fra den tyske Borgward gruppe: Goliath, Hansa, og Lloyd. Men man får da indtrykket af at engelske biler var absolut konkurrencedygtige pris-mæssigt sammenlignet med tilsvarende modeller fra andre lande. Det ville heller ikke være helt forkert at påstå at Ford Anglia var den billigste "rigtige" bil.



Dette foto vides at være taget den 24. juni 1946 – men bilen er identisk med en førkrigs-model, hvis det da ikke ligefrem er en 39'er, der har henstået under krigen. Dette er typisk for de fleste mærker, men i forhold til de øvrige europæiske lande, var englænderne tidligere i gang med både produktionen og lanceringen af nye modeller.



2 stk. Austin A70, leveret (og fotograferet) i Danmark. De er venstrestyrede, men har jo engelske nummerplader. Måske er de kørt hertil for egen kraft...



Selvom der var udgivet brochurer, endda på dansk, allerede i 1946, kom Jowett Javelin først i produktion i 1947. Reklamebilledet her er fra 1948 og findes også i udstillingskataloget for biludstillingen i Forum 1950.



De "nye" Anglia- og Prefect-modeller fremkom i 1953. Her er det en Prefect, på biludstillingen i Forum 1954.

Hvordan var de?

Hvordan var så de engelske biler som danskerne den gang købte så mange af. Her må jeg først indrømme at statistikken er lidt misvisende for Ford Anglia og Prefect, idet den omfatter både de gamle "højbenede" ("sit-up-and-beg") modeller og de nye 100E modeller med moderne karosseri og affjedring som fremkom i september 1953. Af 100 E typerne blev der, så vidt jeg kan se, eksporteret 1837 Angliaer og 409 Prefecter til Danmark i 1953-54, tilsammen 2246, som stadig ville give disse modeller en pæn placering i statistikken, lidt flere end Morris Minor i de samme to år, 2184. Den gamle type Anglia fortsatte i produktion som Ford Popular, og dem blev der også solgt mange af. Alle disse små Ford vogne var snusfornuftige brugsbiler, som kunne stå for meget, men den nye generation så jo unægteligt ud af mere når den holdt parkeret på villavejen. Da "Far til Fire" fik bil, var det en ny Anglia.

Vauxhalls modeller, Wyvern og Velox, blev også lavet i to ganske forskellige skikkelser, de tidlige fra 1948 til 1951 med et trangt lille karosseri baseret på førkrigsmodellen, derefter E-serien fra 1951 som var stor og flot og bredskuldret med god plads til hele familien. Det er ikke overraskende at den seks-cylindrede

Velox som havde hestekræfter der passede bedre til bilens størrelse blev den foretrukne model. Jo, det var en bil af format, meget populær på landet: de var robuste, indtil rusten tog overhånd.

Austin A40 omfatter både Devon modellen til 1952 og Somerset derefter, bygget efter samme recept og på samme chassis, men Somerset med lidt mere moderne formgivning i en buttet rundbuestil som var ganske karakteristisk for Austin den gang; A30 og A70 lignede. Motoren

var den topventilede på 1200cc som blev videreudviklet til BMC B-serie motoren.

Den skarpeste konkurrent til A40 var Hillman Minx. Minx var mere efter moderne Amerikansk stil i formgivningen og havde selv bærende karosseri, men havde en sideventilet motor under hjælmen indtil 1954. Den fire-dørs sedan var den almindeligste, men der var også en cabriolet, en station car, og i 1953 sågar en "hard top" kaldet Californian, det år hvor Minx blev kendt som "Kroningsmodellen" efter Dronning Elizabeths kroning.

I modsætning til de mindre Ford modeller, var Consul og Zephyr Six højdepunktet af moderne design da de blev præsenteret på biludstillingen i London i 1950. De havde selv bærende karosserier i den allerseneste stil, overkvadratiske topventilmotorer, og var verdens første biler med McPherson fjederben til den uafhængige forhjulsaffjedring. De blev lavet indtil 1955, og den kraftfulde Zephyr blev brugt af dansk færdselspoliti.

Morris Minor og Oxford kan vi behandle samlet da de lignede hinanden en del, og begge kom fra Alec Issigonis's tegnebræt. Morris Six (og for resten Wolseley Six-Eighty) var lig Oxford men havde længere køler-

Hillman Minx var en meget moderne bil i 1948.





I 1948 præsenterede Morris en serie nye modeller, med selv bærende karrosserier: Den lille Minor, den mellemstore Oxford og den store Six, som ses her. På biludstillingen i Forum kunne man se dem alle tre i 1950.

hjelmm og motor med overliggende knastaksel, hvor de mindre Morrister til at begynde med måtte nøjes med sideventiler. Alle kom frem i 1948, og oprindeligt var det den større Oxford som solgte bedst, men den blev snart overhalet af Minor som på længere sigt blev en kæmpe-succes, med 1,3 millioner fremstillet indtil 1971, og forblev populær i Danmark alle årene igennem. Minor var afløseren for den berømte Morris Eight, og den "store" Series E var en af de mest udbredte engelske biler i 1946.

Standard Vanguard var egentlig konstrueret med henblik på oversøiske markeder som Australien men solgte også pænt i mange europæiske lande. Efter at have overstået nogle børnesygdomme, blev den respekteret som robust, især var motoren glimrende, men den kortrumpede facon begyndte hurtigt at se gammeldags ud. Af en eller anden grund har jeg altid forbundet Vanguard med dyrlæger på landet...

Vanguarden blev som beskrevet i Veteran Tidende nr. 471 (september 2015) samlet af Nordisk Diesel i København, og her blev i hvert fald Standard Ten, og ikke Eight, også samlet i 1950'erne. Det kneb for de mindre Standard modeller at konkurrere med tilsvarende Austin, Ford, og Morris typer, især da den første Eight var meget skrabet i udstyret. Ten var i den henseende bedre, og blev i Danmark solgt som "Vanguard Junior".



Fra biludstillingen i Forum 1950, med en Standard Vanguard (tv) og en Triumph Mayflower.

Endelig har jeg taget Humber Hawk med på listen, selv om det er den eneste model som ikke nåede 1000 stk, men 988 var skam ikke til at kimse ad for en bil af dens type. Det er den eneste model af et engelsk prestigemærke der nåede så højt et tal for eksport til Danmark, sammenlignet med sølle 315 Wolseleyer af alle modeller, og det skyldes nok fortrinsvis at Hawk blev den foretrukne stabsvogn for hæren. Hjemmesiden www.armyvehicles.dk nævner at hæren købte 25 Hawk i juni 1952 for 12.300 kr hver og det må betragtes som en spotpris! – de har nok været afgiftsfri. Jeg tror hæren havde mange flere af dem.

De mere usædvanlige

Der er nok også interesse for hvor mange af de mere usædvanlige engelske biler der blev eksporteret til Danmark. Den store dille blandt veteranbilfolk er sportsvogne, og det mest berømte engelsk fabrikat er naturligvis MG. Det kan dokumenteres at der blev eksporteret 99 MG fra 1945 til 1954, heraf 28 TC (de fleste i 1946), 13 TD, og 7 TF. Dertil kom 25 YA sedan og 1 YT tourer, samt i 1954, 25 af den nye Magnet. I 1953-54 kom de første eksemplarer af Triumph TR2 og Austin-Healey 100 til Danmark, henholdsvis 5 og 2.

Af de lidt finere biler, var der 315 Wolseley, især i 1945-48, med 93



Eight og 79 18/85 modeller. Af Riley er totalen fra 1946 til 1954 beskudne 15. Fra Rootes gruppen kom der i alt 34 Sunbeam-Talbot, om nogle af dem har været Alpine sportsvogne, fremgår desværre ikke, og af de store Humber 42 Super Snipe og 5 Pullman limousiner. Triumph leverede hele 197 Mayflower, men kun én 1800, formentlig en roadster, og ligeledes én 2000 eller Renown, sikkert en sedan.

Austin havde også enkelte modeller der var lidt specielle, heriblandt A90 Atlantic, 9; A40 Sports, 6; A40 Somerset Cabriolet, 14; og af de store A125 Sheerline (og muligvis A135 Princess), 4, men én af dem blev tilsyneladende sendt tilbage i 1952! – det kan have været en bil som kun var på gæstevisit til udstilling. Og så blev der interessant nok eksporteret 85 Austin taxaer til Danmark.

De dansk samlede

Af det materiale jeg har gennemgået, fremgår det ikke hvilke engelske bilmodeller blev samlet i Danmark, bortset fra at der er specificerede tal for nogle Morris varebiler i henholdsvis chassis og CKD ("completely knocked down", d.v.s. komplet adskilt) form. Fidusen var at talden på færdigsamlede biler udgjorde 17%, men på samledele kun 5% (fundet i artikel på www.viaretro.com). Desuden sparede importøren (og Danmark) vel den del af prisen som betalte arbejdslønnen for samlearbejdet i England.

Bortset fra de ovennævnte Standard modeller, blev forskellige Ford modeller samlet på fabrikken i Københavns Sydhavn, bl.a. Consul og Zephyr Six, og både Vauxhall og Bedford blev samlet af GM på fabrikken i Aldersrogade. Om DOMI i Glostrup samlede Morris Minor personbiler såvel som varebiler, er jeg ikke helt



Øverst en brochure for Sunbeam Mk III fra 1955, og derunder en Jaguar Mk IX, som karrosserimæssigt var en fortsættelse af Mk VII fra 1950. Prøv at sammenligne med den lille Austin A30 på forsiden af dette blad. Samme formsprog!



Den 16. juni 1953 kunne det amerikanske Ford Motor Company fejre 50-års jubilæum. På Ford-fabrikken i København blev det markeret – her kører handelsminister Rytter vogn nr. 251.425 af samlebandet. Bilen er en Zephyr Six.

sikker på. Jeg tror ikke at hverken Austin eller Hillman blev samlet i Danmark.

Mod friere forhold

I de første efterkrigsår var der ikke alene importrestriktioner, men også restriktioner for salg af nye biler i Danmark. Man skulle ansøge Varedirektoratet om en indkøbstilladelse, og det var angiveligt kun hver tiende som fik tilladelsen udstedt. Visse grupper af bilkøbere var dog begunstigede, heriblandt læger, og da min far var læge, drejer nogle af mine tidligste barndoms minder sig om den nye Morris Oxford han fik i 1949 da jeg var to måneder gammel! Den afløste en Willys Overland af vist 1939 model...

I 1952 blev bilhandelen frigivet. Man kunne stadig søge om at købe ny bil på indkøbstilladelse, men man kunne nu også betale en højere afgiftssats, den såkaldte "Dollarpræmiering", og så var der ingen begrænsninger. Af tallene fremgår det at eksporten af engelske biler til Danmark steg betydeligt i 1952, netop det år hvor bilhandelen blev fri. Denne ordning med to afgiftsniveau-

er varede endnu nogle år, men blev så afskaffet, og alle bilkøbere måtte derefter betale den samme høje afgift.

1960erne og senere år

Som mange sikkert husker, steg bilimporten og bilsalget voldsomt i 1960erne, til dels på grund af de lønforbedringer som kom i 1961. Samtidig var Danmark blevet medlem af det europæiske frihandels område, EFTA også kaldet "de syv", sammen med Storbritannien og Sverige, hvad der førte til lavere toldsatser på biler fra disse to lande. Det gav et opsving i salget af engelske biler. Morris Minor var stadig populær men nu kom også Morris Mascot (Mini) i 1959 og Morris Marina (1100) i 1962, sammen med tilsvarende Austin modeller.

Af andre mindre engelske biler var især Ford Anglia, Ford Cortina, og Triumph Herald udbredte, men der var ikke så mange Hillman Imp og Vauxhall Viva. Morris var nu blevet så populært et mærke at DOMI blev Danmarks største bilimportør. Efter British Leyland sammenslutningen i 1968, overtog DOMI importen af de

andre BL mærker, Austin fra De Forenede Automobilfabrikker, Rover og Land Rover fra Skandinavisk Motor Compagni. Også Jaguar og Triumph endte hos DOMI, fra henholdsvis E Sommer og Dansk Auto Import, efter begge havde været på kort gæstespil hos DFA.

Desværre lakkede de engelske bilers glansperiode snart mod enden. I 1973 blev Storbritannien og Danmark begge medlemmer af Fællesmarkedet (EU). Allerede før den tid var toldsatserne gradvist blevet udjævnet eller afskaffet, så biler fra Tyskland, Frankrig, og Italien, kunne importeres på lige fod med engelske biler. Samtidig blev de engelske og tyske Ford filialer sluttet sammen til Ford of Europe, og produktion af biler til eksport blev koncentreret i Tyskland og Belgien, senere også i Spanien. Det var jo kun en unødvendig komplikation at skulle fremstille venstrestyrede biler på de engelske fabrikker.

Ligeledes måtte Vauxhall gradvist vige for Opel, især efter deres modeller blev de samme, med undtagelse af navneskiltet. Hillman og Rotes var blevet overtaget af Chrysler

i 1960erne, og europæiske markeder fik efterhånden flest biler fra det franske Chrysler firma, tidligere Simca. Chrysler Europe blev solgt til Peugeot i 1979 og blev døbt om til Talbot, der igen forsvandt i 1994.

BL fortsatte med at levere til det danske marked, men deres nye modeller fra 1970erne, Austin Allegro og den baghjulstrukne Morris Marina, blev aldrig helt så populære som forgængerne. DOMI optog importen af forskellige andre mærker, men endnu i 1980erne blev Metro og Maestro modellerne, både Austin og MG, solgt i Danmark, i beskedne stykta. Fra 1975 til 1985 faldt salget af engelske biler i Danmark fra 20.000 til bare 200 (Nellemann 100 år). DOMI endte i 1990erne med at blive splittet op i bl.a. Jaguar Danmark og Kia Import; da fandtes der ikke længere Austin eller Morris, mens Land Rover importen var kommet på andre hænder. Nellemann Koncernen som i dag importerer Kia er den mest direkte efterkommer af DOMI, og bliver nu ledet af Jacob Nellemann, familiens fjerde generation.



Vi slutter med dette billede af en Austin A40 Somerset. Denne model af A40 var i produktion i årene 1952-54. Vi har desværre ikke andre oplysninger om dette billede – mon de unge piger har været på ferietur? Og var fotografen mon med?

Alle fotos og brochurer, der illustrerer denne artikel er fundet i DVKs arkiv på biblioteket i Nærum. Stor tak til Uffe Mortensen og Jens Ørvad, der har gravet det hele frem (redaktøren havde ikke tid). Billedtekster: jmn.

Viden rejser altid flere spørgsmål...

Artiklen og tabellerne giver et godt billede af en meget spændende epoke i dansk bilhistorie, hvor alt i realiteten skulle startes påny efter krigen. At få hjulene i gang var en langvarig proces som greb ind i alt, og man skal helt hen mod slutningen af halvtredserne før forholdene reelt var normale. Den politiske styring af handelen og markederne greb dybt ind i både bilbranchen og hverdagen – og kan i mange tilfælde næsten aflæses direkte af tabellerne i artiklen.

Når det gælder statistik skal man naturligvis tænke på, hvem der har udarbejdet materialet og at oplysningerne ofte kommer fra vidt forskellige kilder. Tabellerne er sikkert ganske korrekte, men der er også mangler og fejl. Tabel 2 viser f.eks. at der er solgt 57 tjekkiske biler i 1947, men hvad med resten af pe-

rioden op til 1954? Her ved vi jo, at der er solgt mange Skodaer!

Statens stop for personbilsimport, blev effektueret omkring 1. oktober 1947. I perioden efter, frem til 1952 hvor man indførte dollarpræmieringen, blev der næsten ikke solgt private personbiler i Danmark – og en stor del af de solgte biler, gik til politi, ambassader, offentlige institutioner osv. Dette fremgår af gode grunde ikke af tabellerne.

Se i øvrigt min artikel om den danske bilimport i efterkrigsårene i VeteranTidende nr. 486/december 2016.

Bilimport i 1945

En oplysning i tabellerne, der kan undre, er at der skulle være indført ikke mindre end 160 nye biler fra England i 1945. Spørgsmålet er, om

det kan være rigtigt – eller måske rettere: Hvad det var for en slags biler. En sending nye biler til almindelig handel ville være en stor nyhed på dette tidspunkt, og jeg har ikke fundet ét ord om det ved gennemlæsning af Politiken fra de sidste fire måneder af 1945. I oktober nævnes det i øvrigt, at de første nye biler ventes til landet i foråret 1946.

Ikke desto mindre melder også Statistisk Årbog fra 1946 om, at der i 1945 blev indført 130 personbiler og 121 andre biler! Det er altså lidt mystisk, for hvad var det for nogle biler? Importeret af hvem og til hvilke formål? Måske hæren eller andre offentlige instanser...?

Vi vender selvfølgelig tilbage – her er jo et interessant emne til videre forskning!

-jmn.



Hanomag-nyt

I sidste nummer af bladet bragte vi nogle billeder af en Hanomag Sturm 1937 samt et gammelt brev fra 1971 – og spurgte efter oplysninger om bilen. Det har givet pote. Den ejes nemlig stadig af Anders Sørensen, der skrev brevet til DKVs tidligere formand, Bent Mackeprang. I brevet spurgte Anders Sørensen også efter oplysninger om eventuelle tilsvarende Hanomag personbiler i Danmark.

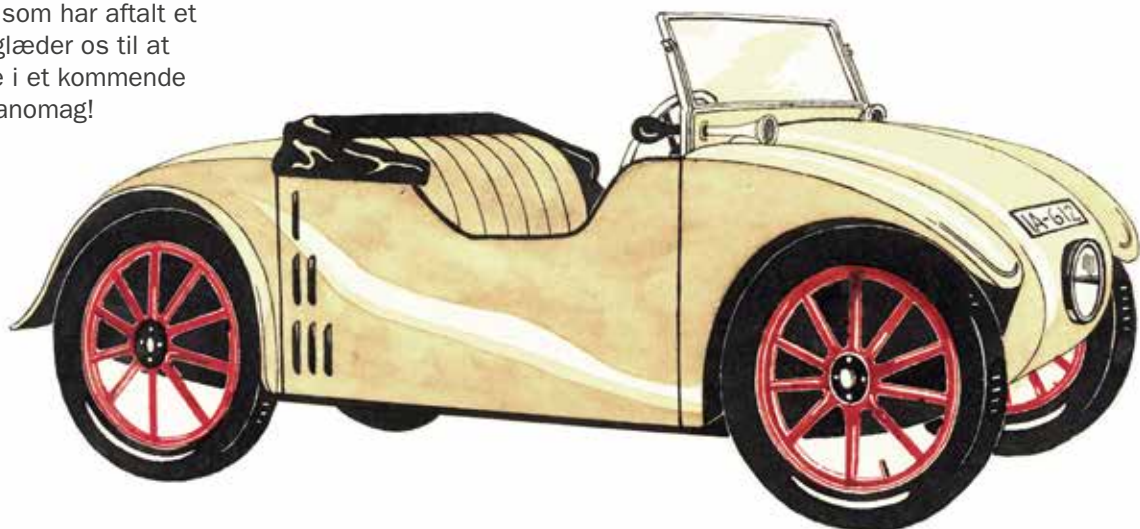
Uffe Mortensen har siden været i kontakt med Anders Sørensen, og det viser sig at bilen har det meget bedre end den havde i 1971. Den er nemlig under renovering, som det ses på de friske billeder her. Et større arbejde, hvilket ikke kan undre, når man tænker på billederne fra sidst. Bilen kommer ikke ud at køre imorgen, men hovedsagen er at den blev reddet og at den er på vej!

Det var Per Christensen fra Hillerød, som satte os i forbindelse med Anders Sørensen. Per har en Hanomag Kommissbrot fra 1927, og kender til de få Hanomag-biler vi har i landet – desuden har han en del arkivmateriale fra den danske importør af Hanomag i perioden ca. 1928-45. I skrivende stund er vi nogle stykker i redaktionsgruppen, som har aftalt et besøg hos Per – vi glæder os til at kunne vende tilbage i et kommende VT med mere om Hanomag!

-jmn.



Anders Sørensens Hanomag Sturm 1937 – før og nu.

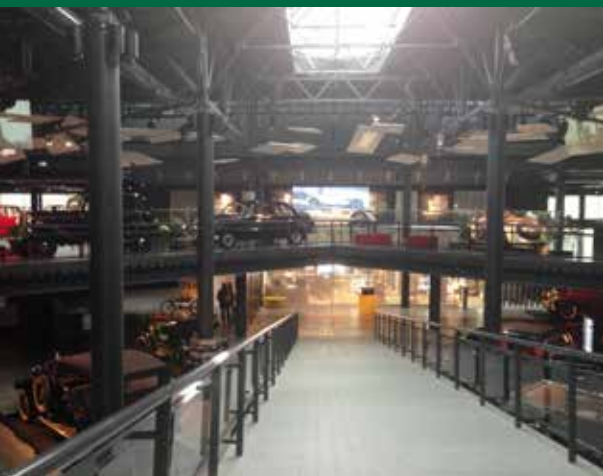
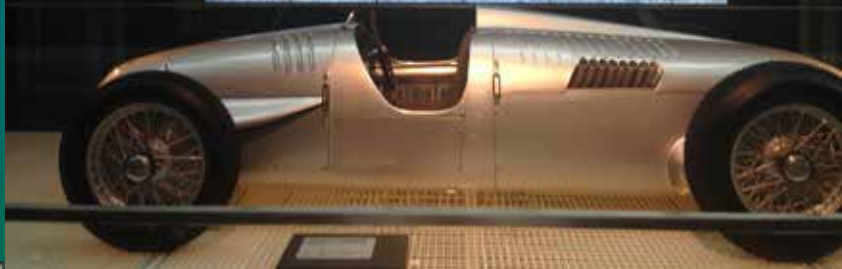


Hanomag Kommissbrot 1928, tegnet af Paul Høyrup i 1931.



Tatra 87 - 1949

Auto Union V12



Reo B - 1905

Krastin 10hp - 1903



Riga Motor Museum

Tekst og foto: Dorte Stadil

Et utroligt spændende museum, der genåbnede for et år siden med alle tænkelige faciliteter. Vi var en flok på 10, som var taget en tur til Riga for at opleve museet. Det skuffede bestemt ikke. Siden åbningen juni 2016 til nu, har der været over 200.000 besøgende gæster.

Det oprindelige museum/ bygningerne fra 1986 i Bauska, en forstad til Riga, var blot et opbevaringssted for urestaurerede efterladte Sovjetiske køretøjer, og tiltrak kun tilfældige forbipasserende. Ingen af bilerne var særlig interessante med undtagelse af én, nemlig en original Auto Union V12, en af førkrigstidens mest avancerede Grand Prix-biler. Bilen var efterladt bag jerntæppet. Den var komplet, men blev ikke benyttet, idet blot at finde korrekt brændstof og starte en sådan, var en krævende og kostbar opgave. Ejeren af muse-

et blev fristet med utallige tilbud om at sælge den, men afviste alle bud i lang tid. Men til sidst fik Audi overtalt muset til at sælge, på en noget speget aftale.

Audi modtog bilen og sendte den til England hos det dygtige Grostwait and Gardner, som blev sat til at fremstille 5 replicaer, nøjagtige til mindste detalje. Museet skulle have en af kopierne retur til Riga, så det så ud som om den originale nu var restaureret og tilbage. Audi beholdt den originale samt de 4 resterende replicaer.

Derudover blev der også betalt et anseeligt beløb, som nu formodentlig er brugt til at betale for det nye museum.

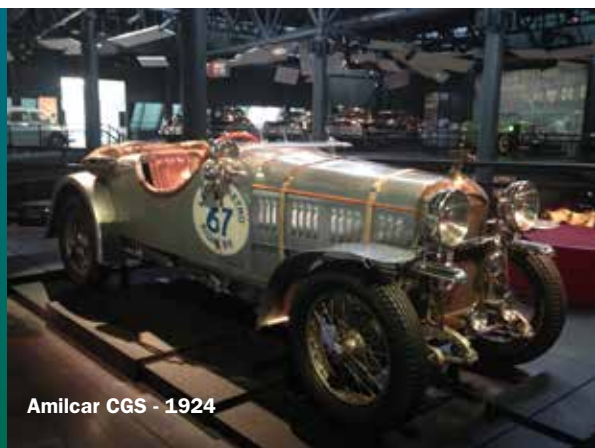
Det nye museum er nu i besiddelse af en flot kollektion af ældre køretøjer, hvor man kan følge bilindustrien

op til 1940. Der er en afdeling hvor man kan lære om den sovjetiske bilindustri og motorsportsbiler op gennem tiden, og i kælderetagen finder man køretøjer af mange observanser, produceret i Letland.

Alle vegne er der informationsskilte og filmklip hvor man f.eks. kan følge restaureringen af køretøjerne, eller se dem køre på vejene, eller visualiseringer af kørende motorer.

For børn er der løbende små opgaver, som de kan blive klogere af, teenagere kan sætte sig og køre racerbiler – kort sagt der er underholdning for alle aldersgrupper.

Museet er bestemt et besøg værd, og så ligger det kun 1½ times flyvning fra København. Riga by er bestemt også et besøg værd. En smuk, grøn og let overskuelig by.



Amilcar CGS - 1924



Studebaker - 1944



Renault og Fiat



SMZ 10hp, 1-cyl
1967



Ole Emil Riisager

Inspireret af de mindehistorier der i sidste nummer af Veteran Tidende blev bragt om OER, har jeg fået lyst til at bidrage med de erfaringer jeg har haft med ham i forbindelse med sammenlægningen af vore klubblade

Da det var mig der i sin tid tog initiativ til at sammenlægge bladene, var det også mit ansvar at forsøge at få det gennemført. Jeg vidste at OER ikke var positivt stemt, men jeg vidste også, at det var nødvendigt at få ham overbevist, for at projektet skulle lykkes.

Først blev der foretaget en medlemsundersøgelse, der viste et lille flertal for en sammenlægning. Med det resultat i hånden tog jeg kontakt til ham. Vi havde mange samtaler om sagen, og han begyndte at se muligheder. For det første havde han kun produceret nogle få numre af Bilhistorisk Tidsskrift i de foregående år, og for det andet kunne han få tildelt faste sider i det nye blad til motorhistorisk stof, uden at være forpligtet til bestemte numre. Det

accepterede han, og så fik vi nogle gode samtaler om muligheder i bladet, for han havde, som også mange andre, sine tvivl om at der kunne skaffes stof nok. Vi talte om at have nogle faste emner i hvert nummer som månedens køretøj og månedens personprofil.

En anden fordel var, at vi var lige gamle og kunne således udveksle historier og erfaringer med de tidlige køretøjer. Ved vores samtaler kom vi også ind på andre emner, og hvad mange måske ikke vidste, var OER også glad for hunde. Det talte vi en del om. På det tidspunkt havde han en puddelhund, og jeg havde en Airedale terrier. Begge hunderacer krævede en del pelspleje så det havde vi en noget snak om.

Det medførte at jeg fik ham til at give et interview til månedens personprofil. Ved den lejlighed fortalte han, til min forundring, at han var en rigtig hjemmefødning, og kun nødig bevægede sig uden for Valby bakke. Da OER ikke var særlig social, foregik vore samtaler hovedsagelig over

telefonen, men jeg havde lejlighed til at besøge ham én gang i hans hjem, og det var en interessant oplevelse, for ordensmenneske det var han ikke. Jeg husker at hans lille arbejdsværelse var så fyldt med bøger, ting og sager at han måtte kante sig derind, når han skulle arbejde. Hans personprofil blev bragt i VT nr. 249, Marts 1997.

Det var almindeligt kendt at OER var sprogligt dygtig, og han var den første der fik Danmarks Radios sprogpris. Personligt kan jeg godt lide at skrive historier, men jeg er ikke nogen mester i grammatik. Derfor havde jeg en aftale med ham om at jeg blot kunne sende mine manuskripter over til ham, så ville han køre dem igennem kødhakkeren, som han sagde, og jeg havde dem tilbage et kort øjeblik efter.

Med disse ord sender jeg mine tanker tilbage til en interessant tid med en af klubbens koryfæer.

Poul Suhr



Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Her er et par usædvanlig flotte og danske billeder. Øverst ses nogle yderst statelige køretøjer, som tydeligt vækker opsigt på en gade i København. Her er tale om en stor begivenhed – og som man kan se, er nummerpladen på den forreste bil ikke dansk.

På det andet billede er vi jo nok i provinsen, men hvor? På den fine

tankstation (typisk branche-arkitektur) ser ud til at man handler med både Shell og Gulf...

Måske et hint: Personbilerne har kendingsbogstaverne D, X og Ø, og lastbilen måske S (kan lige anes på originalfotoet). Vi vil naturligvis også gerne have identificeret de fire køretøjer! Alle oplysninger er meget velkomne!



Svar på billederne i VT 495



Amilcar

Der var vist ingen der var i tvivl om at bilen er af det franske mærke Amilcar. Flere havde også bestemt den til at være model CGSs fra 1927, en lille 4-cylindret sportsvogn på små 1100 ccm, nogle af dem havde også kompressor. Ikke overraskende kunne Mogens Bessermann fortælle lidt mere – han har nemlig selv Amilcar.

Mogens har bl.a. skrevet:

“Fotoet side 46 øverst i VT 495 er naturligvis en Amilcar. Sandsynligvis en CGSs p.gr.a de store bremsetromler, men her er jeg lidt usikker. Sandsynligvis fra 1927. Min CGSs er fra 1927 og har nummeret K 7461. Opbøjningen af karosseriet foran sæderne og det manglende vindspejl indikerer også, at den er ældre end min.

Jeg har været igennem alle protokollerne i Rigsarkivet fra 1920erne fra Københavnsområdet. Ud over Erna Hamiltons CGS og min CGSs er der kun én CGS (eller CGSs). Den har stelnummeret 10473 (min har stelnummer 19360) og motornummer 41329 (min har motornummer 41624). Den er indregistreret første gang 07.03.1927 (min er indregistreret første gang 05.08.1927). Jeg skal lige oplyse, at skrivefejl ved registreringen af biler dengang, er ret almindelige - desværre. Der burde være mindre afstand mellem stelnumrene på K 5239 og K 7461. Jeg er ikke stødt på K 5239 i andre årgange af Rigsarkivets protokoller, men jeg har nu heller specifikt kigget efter den.

Så kommer noget mærkeligt. Den første ejer hed Vald. Hansen. Han er jeg stødt på flere gange i Amilcar sammenhæng. Han har fået flere Amilcar indregistreret i Danmark fra en adresse Gammel Kongevej 13 i København. På denne adresse lå fle-

re automobilfirmaer, herunder Autojyden, som stod for import af franske biler herunder også Amilcar. Imidlertid er han under registreringen af K 5239 anført med adressen Mønthusvej 7. Der er, eller rettere der var dengang i 1927, ikke noget, der hed Mønthusvej i København. Et lille og måske også ligegyldigt problem.”

Forskellen på CGS og CGSS skulle være, at det ekstra S betyder “surbassé”, altså en lavere udgave af bilen. Mogens Bessermann har som det fremgår af ovenstående været i Toldvæsenets gamle bøger og foreløbig fundet frem til ikke mindre end 30 stk. Amilcar, der har kørt i Danmark. Dog kun nogle få at sportsmodellerne.

Tilbage til billedet, så kunne det vel nemt være Valdemar Hansen i bilen og stedet være i Københavns omegn, måske Ganløse eller Hareskoven, hvor der blev kørt en del motorløb i 20'erne og 30'erne. Valdemar Hansen ledede firmaet Autojyden, og det var et stort foretagende. Og hvis eders ydmyge ikke husker forkert, så har han kørt flere lokale motorløb rundt omkring, også i Citroënvogne.



Brugtvognsforretningen

Som Jens Petersen fra Vejle har skrevet, så viser billedet at det vist ikke altid har været lige let at være brugtvognsforhandler, især med udendørs udstilling. Et blandet vareudvalg! Fra venstre har vi først en Citroën HY, som produceredes 1947-81. Modellen her er fra efter 1964, hvor den fik udelt forrude. Derefter endnu en Citroën, en GS sandsynligvis fra 1977-80, at dømme efter kølergrillen. I 1980 blev den afløst af GSA, som havde plastickefanger. Og så en Ford Escort mk II, produceret 1975-80. Det er også kommet et bud på bilen i midten, selvom man faktisk næsten ikke kan se

den – det er Jens Petersen igen, der gætter på Datsun 120Y eller 140Y (1977-81). Og ja, det skal i hvert fald nok være en japaner. Så følger en Morris Marina II, i den faceliftede version, der kom som årgang 1976 (produceret til 1980), en Fiat 127, også i en faceliftet udgave (1977-81) og til sidst en rød Datsun 100A, helt magen til den der ses på side 9 i dette blad.

Stedet er ikke blevet lokaliseret, med tidsmæssigt må et kvalificeret gæt være omkring 1985. 70'er-biler blev ikke ret gamle, og helt rustet væk ser de ikke ud til at være på billedet.

-jmn.



Volvo 66

Jesper Andersen har sendt en kommentar til billedet af Volvoen på side 47 i septemhernummret.

Min egen Volvo 66 DL blev registreret 1. gang 4. marts 1976 med bogstavkombinationen EE, jvf. vedlagte foto fra sortpladetrafik i Fruagde Kærby 2003. EE var den sidste bogstavkombination, og efter 1. april 1976 gik man over til de nye hvide reflekterende skilte. Fotoet i Veteran Tidende viser en DL-model (1100cc motor) GL-modellen med 1300cc motor havde fjernprojektorer indfattet i grillen og forlygteviskevaskere.

Det var et sjovt køretøj, især da det blev ældre, og ingen længere vidste, hvad det var for et kræ. Det havde en kanonacceleation (indtil 65 -70 km/t!). Når man holdt i første række ved et lyskryds kom man altid først over, hvis naboen ikke havde over 1600 cc. Tillige er det en meget rummelig bil, og selvom jeg er 198 cm sad jeg rigtig godt i den. Faktisk har jeg fortrudt at den er solgt.

Sidste sommer så jeg den igen i Odense, efter den havde haft et par ejere på Sjælland. Jeg håber at den kører endnu.



Invitation til DVK.

I anledning af klubbens 63 års fødselsdag,



Årets Emil Lørdag d. 4. november 2017

Klubbens fødselsdag skal fejres, så derfor slår vi dørene op og byder velkommen på hovedkontoret i Nærum.

Kom forbi og vær med til at fejre klubben.

Biblioteket vil være åbent, og her kan du se den fantastiske samling vi er i besiddelse af. Eller du kan nyde den nye særudstilling, der åbner d. 5. "Biler fra Bremen". Borgward, Loyd, Goliath & Hansa. Udstillingen viser spændene eksemplarer, historien og folkene bag disse biler.

Få lidt hyggeligt samvær, lidt godt at spise og drikke med medlemmerne fra den anden side af broen, og være med til overrækkelsen af Årets Emil for 14. gang.

Som altid vil der være busafgang fra vest. Der serveres kaffe, i bussen på vej over, og der kan købes øl og vand i bussen på turen.

Vi bruger dagen til endnu en gang at samle øst og vest, og møde vennerne fra begge sider af broen. Arrangementet koster kr. 120,- pr person.

Tilmelding nødvendig og kun til Mette Glidov på kontoret, tlf. 4556 5610 eller på mail kontor@veteranbilklub.dk, både hvis du skal med bussen, eller kommer selv.

Hurtig tilmelding til buskørsel tilrådes, da der kun er 55 siddepladser.

Dørene åbnes kl. 11 – Frokost kl. 12.30 – Kaffe kl. 15 og overrækkelse af Årets Emil.

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	7.30	Hotel Scandic	Bramdrupdam – P-pladsen – afkørsel 63
2	8.00	Lillebæltsbroen	Middelfart – P-pladsen – afkørsel 58
3	8.30	Blommenslyst	P-pladsen afkørsel 53 (morgenkaffe til kl. 9.00)
4	9.30	Nyborg	P-pladsen – afkørsel 44
5	10.00	Slagelse	P-pladsen – afkørsel 39

Dørene til Dansk Veteranbil Klub og Sommers Museum åbnes kl. 11.00

Bussen, kører tilbage mod Jylland igen, kl. 16.00



Støt din klub!

Tegn veteranforsikring gennem ETU Forsikring A/S



- Lejlighedsvis kørsel hele året, uden tillæg
- Vejrhjælp inklusiv, på originale biler og motorcykler
- 25% flåderabat ved min. 2 kaskoforsikret køretøjer
- Veteranbiler, lastbiler, motorcykler, knallerter
- Vi forsikrer også ombyggede/uoriginale køretøjer

Mere info på www.etuforsikring.dk eller klubbens hjemmeside.



Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

SHOPUSA.COM

Køb alt til din bil i USA

MED 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 rabatorrdninger 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

VI SES I FREDERICIA 21. - 22. OKTOBER

DU KAN BESTILLE EN STANDPLADS ALLEREDE NU!

Ingen gebyr ved afbestilling, hvis køretøjet er solgt inden messen.

OVER 400 specialbiler til salg

ENTUSIASTTRÆF BILMESSE & Brugtmarked MOTORCYKLER & RESERVEDELE



Bilmesse & Brugtmarked er 28.000m² fordelt på 4 haller i Fredericia, som er fyldt med 4-500 specialbiler, knallerter motorcykler og andre specialkøretøjer, som er til salg og kan købes på messen. Derudover er der et stort stumpemarked med alt til at holde den gamle Yamaha 4gear eller VW Bobbel kørende, samt masser af værktøj, plejemidler, bøger og meget andet. Tag også gerne familien med, da der er 4.000m² kræmmermarked, med alt fra parfumer og smykker, til krydderier samt antik/samlerting mm.

www.Bilmesse-Brugtmarked.dk

AARS Stumpemarked

Messecenter Vesthimmerland - Messevej 1 - 9600 Aars

Lørdag 30. September 9-16

Salg af 3x3m studepladser for 200 kr. inklusiv entré billet - Entré 75,-

www.aars-stumpemarked.dk

MOTORCYKLER - KNALLERTER - SPECIALBILER - RESERVEDELE - TILBEHØR MV.

SOMMER'S



AUTOMOBILE MUSEUM

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).

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.

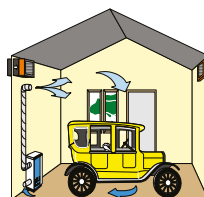
Kontortid: Tirsdag og torsdag 9-16, Fredag 9-13.

E-mail: kantor@sommersautomobilemuseum.dk

Hjemmeside: www.sommersautomobilemuseum.dk

Næste særudstilling åbner 5. november 2017 og varer til 11. marts 2018.

Sorptionsaffugtning af garager



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



- specialister i affugtning
Tlf: 4495 3355 • www.munters.dk



Campen Auktioners fysisk-specialbilauktion #1250

Auktion med fremmøde Waldemarsvej 1, 4296 Nyrup
Auktionen starter søndag d. 5. nov. kl. 11. Eftersyn kl. 9.

Tilmeld din bil nu - alle kan sælge - også private

Nyrup
Sjælland



Efterlysning!

Hvis du overvejer at sælge din specialbil, motorcykel, lastbil, bus eller knallert, så husk vi sælger også for private. Sæt straks dine gode effekter i katalog 1250 til fysiske auktion i vores nye lokaler i Nyrup.

Vi tager imod veteranbiler, liebhaverbiler, historisk racecars, Youngtimer, rallybiler, klassiske biler, touringbiler, transportbiler, trailere, m.m.

Tilmeld din bil snart, jo tidligere dit køretøj uploades i kataloget, jo mere eksponering og højere hammerlag får det. Kataloget opdateres løbende.



Vil du sælge?

Så ring til Annette Kjær på mobil 22 543 543 og/eller send foto og tekst til pr@campenauktioner.dk

CAMPENAUKTIONER.DK

Ring +45 22 71 55 55 · campenauktioner.dk · mail@campenauktioner.dk

Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: kontor@veteranbilklub.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. Rubrikannoncer er gratis for medlemmer af DVK.

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!



Biler sælges



Meget flot **Opel Olympia** fra 1953 sælges. Den har stået i opvarmet garage siden 1977 og er velholdt. Bilen sælges nysynet med sorte plader. Bilen står på Sjælland.

Ejgil Christensen, tlf. 40143526



Austin A40 Somerset saloon – 1954 sælges. Bilen står i meget fin stand og er løbende renoveret. Original lak, original lædersæder, forkromet hjulkapsler og kofanger. Bilen er godkendt og senest synet i 2016, næste syn 2024. Prisdé: 70.000.

Katrine Birk, tlf. 22852040
e-mail: katrine_s_birk@yahoo.dk

Goggomobil 1962 2-dørs Sedan reg. nr. YN 57 583.

Knud Erik Mammen, tlf. 75977172
e-mail: aasebech1@hotmail.com

MGB 1969 - pæn og velholdt. Pæne trådfølge og krom. Skal synes. Prisdé kr. 75.000 - giv et bud!

Bent Johansen, tlf. 21297947

Reserve dele sælges

Big Healey: Motorblok, aldrig boret, krumtapaksel, fine gearkassedele, 6 port manifold med SU karburator, mange fine smådele, krom, o.s.v. Alt skal væk - kom forbi og lad os finde en pris.

B. Boelsgaard, tlf. 86829641.

Reserve dele til **MG TD** og **TF**. 5 stk. flotte hjul/kapsler kr. 1.500. Pænt instrumentbord kr. 500. Hel benzintank kr. 500. Kobling - fin stand kr. 500. Motordele fin stand: Højgearsaksel kr. 800. Ventiler/ventilfjedre kr. 200. Knastaksel kr. 900. Dæksel til topstykke kr. 300. 4 stk. bremseskåle kr. 200. Fin selvstarter kr. 300 - samt flere løse dele.

Louis Nielsen, tlf. 61837306.

Reserve dele til **Mercedes-Benz:** Rat, stjerner, bagklaphåndtag, vinduesvisker, værktøj, stropper, spejle, hjulkapsler, lygtekranse, gummilister, jernskiver, blæser, starter, vandpumpe, gummilister, sikringer, tændrør, 6v pærer. Billeder kan sendes på mail/sms'er. Sælges samlet kr. 4.500 + forsendelse. Fast pris.

Ann-Mari Stegler, tlf. 40343740
e-mail: amst@cool.dk

Motorcykler sælges



Sunbeam S8 1956. Cyklen er renoveret overalt med nye dele fra Stewart i England og står som helt ny. Pris kr. 44.000.

Svend Jensen, tlf. 51224470



Dejlig veteranmotorcykel - **AJS** fra 1958 - meget fin stand kom og se og byd.

Henvendelse : Jan 40404330 eller
vognmand.jan@icloud.com

Automobilia

BMW bilbrochuresamling haves fra perioden 1970 til 2000. Send SMS med den model, du er interesseret i. Rimelige priser!

Carsten Filtenborg, tlf. 30758958
e-mail: filherr42@gmail.com

Skandinavisk Motorjournal 1955-1970. 15 komplette indbundne årgange af Damkiers legendariske blad i SMJ's originale indbinding i rødt helpluviusin med guldtryk. Bøgerne er i pæn stand men har svag tobaksaroma. sælges for kr. 1.600, kun samlet. Endvidere sælges årgang 1952 og 53 i samme indbinding for kr. 250 kr. pr. årgang. Bøgerne kan sendes over hele landet for kr. 170, eller afhentes i 2820 Gentofte.

Stefan Jensen, tlf.: 30791763

Diverse

Plads søges til restaurering og vedligeholdelse af bil/motorcykel i Nord-sjælland/Hornsherred evt. på delebasis (langtidsplads)

Jesper Christoffersen,
tlf. 7170 6919 (gerne SMS)

Vinteropbevaring af veteranbil i tør lade med betongulv, på beboet ejendom, nær St. Heddinge på Stevns tilbydes. Evt. helårsopbevaring.

John Jarltoft, tlf. 40584290

Tør isoleret **hal udlejes** til opbevaring af biler. Der er opsat en autolift, så små reparationer kan udføres.

Anne og Leo Sørensen,
tlf. 26271890
e-mail: sandgaarden@c.dk

Vinteropbevaring af bil eller MC. Vi har plads til 25 biler under sikre og gode forhold. Pris for perioden oktober – april kr. 2.500.

Hans Møller Olsen, tlf. 40265932



● Bagklappen ●

Toyota 2000 GT

"Bagklappen" i nr. 483 af Kurt Søe, inspirerede mig til at fremsende følgende: Rumpen af en smuk, Jaguar E-type inspireret, Toyota 2000 GT. Da jeg var omkring 10 år gammel kom min far kørende i dette vidunder. Han var ansat hos Toyota importøren, og kom ofte hjem i interessante biler. Dette var og blev dog den mest spændende.

Toyota 2000 GT blev produceret fra 1967-1970 i 351 eksemplarer. Teknikken var en af Yamaha ombygget 2 liters Toyota Crown motor. Den havde dobbelt overliggende knastaksler og tre Solex karburatorer, ydede 150 hk og var god for små 220 km/t. Den spillede en "hovedrolle" i en åben udgave i Jams Bond filmen "You Only Live Twice". Bilen nåede at sætte flere hastighedsrekorder.

I 1980, efter min egen karriereopstart hos BMW importøren i England, startede jeg hos Toyota Danmark. Efter et halvt år, fik jeg tilbudt en rød Toyota 2000 GT, nu lettere brugt, men fantastisk ikke desto mindre. Prisen var 75.000 kroner, men jeg takkede nej, da jeg lige havde købt lejlighed og syntes, at mit udgiftsniveau var højt nok i forvejen.

For tre år siden fik jeg en e-mail fra en af min venner, som kendte til min historie. Der stod: "Her kan du se, hvad du sagde nej til i 1980!". Han havde netop erfaret, at en tilsvarende Toyota 2000 GT netop var blevet solgt på en amerikansk bilauktion for 1,6 mio... dollars!

Lars Hee

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

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

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

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

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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