

Nr. 498 · December 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

Bjerggårdsalle 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

Tlf. 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

Strandvej 167, 3.th., 2900 Hellerup.

Tlf. 2031 1416

erich@zarpkarsholt.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 - 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

Kurt Plith, tlf. 2029 6605

postmaster@plith.dk

Nordvestsjælland – Holbæk

Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.

Matthies Nissen, tlf. 4016 5486

morganissen@youmail.dk

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

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@digpost.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

Ryegård, 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 Brønderstev

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 Højer

shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Niels-Erik Manniche, 4046 5460

niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnyboode@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

Mærkeregistre:

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.fordyandcmodelregister.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 DVK Lillebælt

John Andersen, tlf. 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

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.



Nr. 498 December 2017

Forside:
Hanomag 2/10 PS
"Kommissbrot" 1924.
Fabriksfoto.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Mette Glidov – 10-års jubilæum	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-8
Velkommen til nye medlemmer	8
Nyt fra MhS	9
Årets Emil 2017	10
Generalforsamling 2018	11
Biler fra Bremen - særudstilling	12
Kommentar – Austin Seven Special	13
Vi er på vej – rapport fra Græsted	14
Bog anmeldelse – Per Groth Volvo 140	15
Englændertræf i Løve	16
Egeris afslutning 2017	18
Børnenes Køredag Roskilde	20
Københavnier	22
Kulturhavnen Helsingør	24
Løvfaldsløbet	25
Englandsturen 2017	26
Chantilly Arts & Elegance	32
Chrysler Six CO 1933	34
Hanomag 2/10 PS "Kommissbrot"	36-45
Fra arkivet – spørgsmål og svar	46
BeringsBilBilleder 29	49
Invitationer	50
Kontingentbetaling med betalingservice	52
Køb & Salg	53
VeteranTidende – indholdsfortegnelse 2017	54
Bagklappen – Rolls-Royce Silver Cloud 1958	56

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.

Julehilsen

Inden vi ser os om, er det Jul igen. Endnu et dejligt år er gået med udfordringer, oplevelser, dejlige køreture og hyggeligt samvær, mere kan man vel egentlig ikke ønske sig. Men uden alle de ildsjæle der er i klubben, gik tingene ikke så let, så et stort tak til alle jer. Jeg vil ønske alle DVK medlemmer, nye som gamle, unge som ældre en rigtig glædelig jul, samt et godt nytår.

Dorte Stadil



Fra redaktionen

Når I læser dette blad står bilerne forhåbentlig i sikkerhed, væk fra vejsalt og ulykker. Vi har artikler fra nogle af årets sidste arrangementer – og så er der pause. Men find billeder frem, skriv og fortæl – om sommerens køreture og oplevelser – eller hvad I går og laver i værkstedet eller garagen. Vi sover jo ikke, bare fordi det er vinter (selvom nogle måske drømmer om det); livet bør leves hele året! Hjemmeside og Facebook er prima medier til at dele oplevelser, men bladet har den fordel, at tingene ikke forsvinder. Og vi har plads!

Også her fra redaktionen ønsker vi alle en glædelig jul og et godt nytår!

-jmn.



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.

Indlæg i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller DVKs synspunkter.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

VT 499 udkommer omkring 1. januar (dato ikke fastsat).

Deadline til dette blad: 10. december.



Møder, løb og arrangementer

Januar 2018

Torsdag 25. Morrismøde hos Steen Haselmann.
Kl. 19:00, Byengen 234B, 2980 Kokkedal.
Tilmelding senest 22/1-2018, tlf. 20325256 - e-mail:
haselmann@live.dk.

Februar

Torsdag 22. Morrismøde hos Henning Therkelsen.
Kl. 19:00, Østerskov Vænge 3, 2950 Vedbæk.
Tilmelding senest 19-02-2018, tlf. 45664521 - e-mail:
eller hhtprivat@outlook.com.

Marts

Lørdag 17. DVK generalforsamling. Afholdes i Nørre
Broby's klubhus, Vesterågade 16, 5672 Broby.
Info: Dorte Stadil, tlf. 40158008
- e-mail: dorte@stadil.net

Torsdag 22. Morrismøde hos Michael Villadsen. Kl.
19:00, Grønholtvænget 34, 3480 Fredensborg
Tilmelding senest 19-0-2018, tlf. 22161111 - e-mail:
michael@indoorsdesign.dk.

Lørdag 24 til søndag 25. Bilmesse & Brugtmarked i
Fredericia. Se www.bilmesse-brugtmarked.dk
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 -
e-mail: stp@bilmesse-brugtmarked.dk
Invitation i VT 496.

April

Lørdag 7. Herning-messen.

Torsdag 19. Morrismøde hos Lennart Poggenborg.
Kl. 19:00, Granvej 5, 3480 Fredensborg.
Tilmelding senest 16-04-2018, tlf.48484101 - e-mail:
poggefar@email.dk.

Lørdag 21. 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.

Maj

Lørdag 5. Paradekørsel til Bakken. Invitation og
tilmelding kommer senere.

August

Torsdag 2. til søndag 5. Styrkeprøven 2018 i det
smukke Nordjylland - Frederikshavnsområdet.
Program følger senere..

Lørdag 19. Paradekørsel til Bakken. Invitation og
tilmelding kommer senere.

Søndag 26. Garderhøjfortet i Gentofte. Løvfaldssamling
kl. 11-13 - Garderhøjfortet 4, 2820 Gentofte.
Info: Lasse Harkjær, tlf. 40364048 - e-mail: lasse@
harkjaer.dk. Invitation VT 493.

UDLAND

Februar

Fredag 2. til søndag 4. Bremen Classic Motorshow.
Messe Bremen & ÖVB-Arena, Findorffstrasse 101,
28215 Bremen.
Information: <http://www.classicmotorshow.de>

Juni

Torsdag 21. til søndag 24. FIVA World Motorcykelløb
2018 – Ungarn. Hjemmeside link: <http://mavamsz.hu/>

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.



Tillykke til Mette!

Vores sekretariatsleder Mette Glidov har været hos os i
10 år den 20. november.

Jeg vil benytte lejligheden til at sige Mette en stor tak
for alt det hun gør for klubben, både indenfor og udenfor
arbejdstiden. Uden Mette ville sekretariatet ikke køre så
gnidningsløst.

Dorte Stadil

Også et stort tillykke fra redaktøren – og tak for et her-
ligt samarbejde!

-jmn.



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 – 3. torsdag kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

December d. 7. Julemiddagsaften med kokkemand Froberg's gode flæskkesteg med det hele samt Ris a la Mande med kirsebær sauce og mandelgave. Ande- og gavespil. Husk at tage hyggen, din bedre halvdel, fru, konen, kæresten el. co-driveren med til denne årlige hyggeaften! Husk endelig tilmelding til kontor@veteranbilklub.dk, da vi max kan sidde 120 prs. i det store mødelokale.

December d. 21. Cafeaften aflyst, da vi har juletravlt.

Januar d.4. Nytårskur med god kokkemad, vi skåler med hinanden i god champagne og kransekage. En mulig filmaften med en af de ny restaurerede 16mm bilfilm fra vores bibliotek. Menu: Oksefilet og rubinsteiner fromage. Husk tilmelding for spisning til H.froberg@live.dk

Januar d. 18. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30 og vi ser film, hvis der er stemning derfor.

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.

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

Januar d. 10. Klubmøde.

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.

December d. 19. Julemøde. Den årlige Julefrokost. Se invitation i bladet.

Januar d. 16. Klubmøde hvor vi ønsker hinanden godt nytår.

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

Mødested Løve er åben alle tirsdage kl. 19.00-22.00. Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi har en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

December d. 5. Julehygge med Gløgg og æbleskiver, ingen tilmelding.

December d. 12. Mødeaften.

December d. 19. Film- og fotoaften.

Januar d. 9. Klubmøde. Nytårskur med champagne og kransekage.

Januar d. 16. Mødeaften.

Januar d. 23. Film- og fotoaften.

Januar d. 30. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

Kurt Plith, tlf. 2029 6605
postmaster@plith.dk
www.dvk-loeve.dk



Nordvestsjælland Holbæk

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

December d. 13. Julemøde med gløgg og æbleskiver. Bemærk ændret dato. På programmet vil der kun være julehygge med hvad dertil hører. Alle deltagerne bedes medbringe en gave - ny eller gammel ting - til ca. 25 - 50 kr. Par medbringer kun én gave. Gaverne indgår som præmier i et lotteri - husk penge! Der serveres - mod betaling - gløgg og æbleskiver. Kaffe, vand og øl kan også købes.



Januar d. 17. Klubmøde. Mulige faldgruber ved køb af veteranbil.

Februar d. 21. Klubmøde.

PS: Ønsker du som medlem i det nordvestsjællandiske at modtage nyheder og info om møderne mv., så send en mail til Matthies Nissen - så er du med - og får del i de gode tilbud.

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

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



Østsjælland
Klippinge

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

Da vores mødedag i december falder på 2. juledag, må vi i stedet glæde os til:

Januar d. 23. Klubmøde hvor vi traditionen tro, vil lave vores "Baghjekomsammen". Husk tilmelding til mig pr. mail eller tlf. inden 31. dec. 2017. Glædelig jul!

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.

December d. 20. Klubmøde.

Januar d. 17. 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.

November d. 14. Cafe og biblioteksaften.

December d. 12. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

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

Januar d. 30. Foredrag om fremstilling af mindre pladedele v. Hans Bartholt. Foredragsholderen vil fortælle om fremstilling af mindre reparationsstykker i forbindelse med karosserireparationer og fortælle om karosseriplade, bearbejdning med bukkemaskine, sikke - bertlemaskiner og bearbejdning med træhammer på sandsæk samt hjemmelavede presseforme af krydsfiner og stål mm. Der vil blive vist eksempler på udførte forme og de færdige resultater af de fremstillede pladedele, samt billeder af arbejdsprocessen med fremstilling opmåling og is svejsning.

Februar d. 13. Cafe og Biblioteksaften.

Februar d. 27. Klubmøde. I samarbejde mellem DVK og MG CAR CLUB Denmark. Dette er stedet, hvis du vil høre om MG's historie. Hvordan det startede og tiden frem til 2. verdenskrig. Mange MG'er, der aldrig har været i Danmark vil blive præsenteret. Ved Ib Lyng.

Bjarne 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.

December d. 14. Julefrokost kl.19.00 - ca. 22.00. Forventet kurvertpris 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.

Januar d. 11. Klubmøde.

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.

December er der intet klubmøde.

Januar d. 25. Klubmøde.

Glædelig jul og godt nytår!

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.

December d. 1. Klubmøde. Julefrokost kl. 18. Invitation i VT 497.

Januar d. 18. Klubmøde.

Carsten Andersen, tlf. 61469740

Sussi Andersen, tlf. 23260562

c.s.andersen@post.tele.dk

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



**Sydjylland
Lillebaelt**

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

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

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

December:

2. Havnetræf i klublokalet.

12. Havnetræf i klublokalet.

14. Julefrokost. Se info.

19. Havnetræf i klublokalet. Juleafslutning.

Januar:

2. Havnetræf i klublokalet.

9. Havnetræf i klublokalet.

11. Klubmøde.

16. Havnetræf i klublokalet.

23. Havnetræf i klublokalet.

30. Havnetræf i klublokalet.

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.

December d. 12. kl. 18.00: Vi mødes til en hyggelig julefrokost på Møllen - se invitation her i bladet.

Januar d. 9. Klubmøde. Vi holder nytårskur og ønsker hinanden godt nytår, og derefter vil Poul Suhr vise billeder og fortælle om projekterne med restaurering af de to Peugeot Quadrilette Type 172, 1923. (Se VT nr. 494-august 2017).

Februar d.13. Vagn Daugaard Bork fra Vapourblasting.dk fortæller om afrensning af bil- og MC-dele med vådblæsning, og desuden vises hvordan kabinedele kan repareres for skader og huller.

Marts d. 13. Klubmøde.

April d. 10. Klubmøde.

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.

Frede Søndergaard, tlf. 29906780.
frede.sondergaard@gmail.com

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

Jens Heldgaard, tlf. 30562299.
heldgaard8700@gmail.com

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.

December d. 4. Klubmøde.

Villy Vejnøe, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Østjylland
Ristrup

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

Mødestedet tilbyder at man kan få en nyhedsmail med de sidste nye tiltag i 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.

December D. 5. Julefrokost. Vi har i år valgt at holde årets julefrokost på Nilles Kro. Kl. 18.00 Pris 258,- p.p. plus drikkevarer. Tilmelding til Morten, Mødestedsleder senest d. 27.11.2017. Se invitation her i bladet.

Januar d. 2. Vi tager en snak om hvad der skal ske i det nye år, og ønsker hinanden godt nytår.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

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



Nordjylland
Stenum

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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

Velkommen til nye medlemmer:

Søren Haxvig	Kringelholm 94	3250 Gilleleje	4913 4119	MB 450 SL	1971
Lars Søndergaard	Kalbækvej 1	7171 Uldum			
Ole Møllerup og Tina Keil	Jordbærvangen 11	2765 Smørum		Ford F 100	1954
Bo Windfeld	Skodsborg Vestergade 31	6630 Rødding	2242 0098		
Jens Henrik Hansen	Stengade 78A, 02. tv	3000 Helsingør			
Kenneth Grundahl	Koldingvej 42	6040 Egtved	6179 3376	Datsun 100 A	1974
Poul Erik Kahr	Mannehøj 135	6600 Vejen		Triumph TR4	1966
Gunnar M. Andersen	Tingstedet 7	6000 Kolding	7552 8419	VW Golf	
Freddie Jørgensen	Uglekær 31	6200 Aabenraa		MGB	1971
Leif Mark Hansen	Palnatokesvej 52 st. th.	5000 Odense C		Morris 1000	1966
Finn Jørgensen	Spodsbjergvej 201	5900 Rudkøbing		VW 1303	1973
Lars Frandsen	Søvænget 22	5500 Middelfart	6441 5905	MGA Mark II	1962
Ib Jensen	Elsesvej 7	7000 Fredericia		Morris 1000	1966
Søren Hansted Rathleff	Nørre Snedevej, 9A, 01	8700 Horsens		SAAB 900 Turbo	1987
Carsten Juel Tønnesen	Højagervej 6	8723 Løsning	4024 8490	Opel Manta	1978
Edwin Bell Duncan	Dahliahaven 116	2830 Virum		Jaguar Mark II	1962
Sussi Andersen	Åstoftevej 55	4550 Asnæs		Chevrolet Corvette	1969
Niels Ruthy	Borrisvej 8	6920 Videbæk		Lincoln Continental	1972
Johnni Carl Andersen	Storegade 31	2650 Hvidovre	6061 5549	MB 230 S 111	1966
Christian Amdrup	Ålholmparken 19B	3400 Hillerød		Volvo 780	1987
Ole Hansen	Carl Plougs Vej 19A	3460 Birkerød		Jaguar XK 150	1958
Torben Hohlmann	Askevang 68	2640 Hedehusene		Ford Mustang	1973
Jacob Knud Remien	Priorgade 11	4180 Sorø			
René van Dijk Pedersen	Vestergårdsvej 24	9760 Vrå		Austin Seven	1934
Tune Friis	Pilevænget 13	2800 Kgs. Lyngby			
Ole Vittrup Petersen	Paltholmpark 20	3520 Farum			
Carl Christian Osmann	Slåenvej 28	7000 Fredericia			
Glenn Holst Nielsen	Tinghøjparken 31, 02. tv	2860 Søborg		Buick Century	1973



Nyt fra MhS

Registreringsafgifter

Lovbehandlingen af registreringsafgifterne går i disse dage ind i sin afgørende fase. Det er dels lovforslag L4, dels lovforslag L18. Begge lovforslag behandler veterankøretøjer.

L4 er en større omlægning af registreringsafgifterne, som en del af aftalen mellem Regeringen og Dansk Folkeparti. Det har været væsentligt for aftalens parter at gøre registreringsafgifterne mere miljørigtige, altså pålægge de køretøjer med højt brændstofforbrug den største afgift.

L18 handler om flere omlægnings af forskellige lovgivninger, herunder afgiftsgrundlaget for veterankøretøjer. Sidstnævnte del tager hånd om en problematik Motorhistorisk Samråd har flaget op for år tilbage.

Facit gav heldigvis nul ændringer

Regeringsaftalen om en større omlægning af registreringsafgifterne er nu endeligt vedtaget i Folketinget ved 3. behandling torsdag den 9. november kl. 10.00. Den lovændring indeholder stort set ingen forværringer for de historiske køretøjer, men

omvendt indeholder den heller ingen af de forbedringer MhS har foreslået, og som der er så væsentlige for det videre arbejde.

Fra flere sider i Folketinget er Motorhistorisk Samråd inden lovbehandlingen blevet lovet at veterankøretøjerne ikke skulle stilles værre end ved den gamle lovgivning, hvilket også er blevet facit til slut. Den nye lovgivning er stadig baseret på forkerte fakta, er stadig uigennemskuelig og er stadig skævvridende, og måske endda ikke lovmedholdig i forhold til EU-lovgivningen. Den sidste del har vi blandt andet stillet spørgsmål til i en henvendelse til Folketingets skatteudvalg, men ministeren har affejet spørgsmålet.

L4 træder i kraft med det samme.

Skat skal lære handelsværdien på veterankøretøjer

Lovbehandlingen af forslag L18 tager hånd om den problematik hvor de køretøjer, der er blevet veteran er afskrevet til stort set 0 kroner i værdi, og som veteran skal betale afgift af 40% af nyprisen. Den løsning man

har lagt frem og som vil blive vedtaget er, at man fremadrettet skal tage udgangspunkt i køretøjets aktuelle handelsværdi, dog således at der bliver lagt et loft ind, der udgør 40% af nyprisen (uden afgift men inkl. moms).

Motorhistorisk Samråd er meget glade for at Folketinget har taget hånd om en problematik, som vi har flaget op ved mange lejligheder tidligere. Vi finder dog at den nye metode ikke skaber tilstrækkelig gennemskelighed i afgiftssystemet, faktisk betyder lovændringen at der tilføres endnu et lag på afgiftsloven, som man skal iagttage ved import. Desuden stiller vi os undrende overfor hvordan SKAT skal kunne fastsætte en handelsværdi på noget så individuelt som historiske køretøjer.

Vi i MhS vil følge SKATs håndtering af lovændringerne tæt, og vil naturligvis også fortsætte arbejdet med at få rettet lovgivningen til, så den bliver gennemskelig og retfærdig.





Årets Emil 2017

Fotos: Hans Holtman og jmn.

Årets Emil og DVKs fødselsdag trak igen i år fuldt hus i Nærum, med deltagere fra hele landet.

Det er første gang prisen uddeles efter Ole Emil Riisagers død, og dagen blev ikke kun en hyldest til årets prismodtager, men i høj grad også til Ole Emil! Og det blev også slået helt fast, at den ærefulde pris fortsat vil blive uddelt i fremtiden, i samme ånd som tidligere.

Årets prismodtager blev Eugenio Lai. I modsætning til de fleste tidligere, har han ikke skrevet tykke bøger eller artikler om bilhistoriske emner, men på anden vis gjort sig yderst fortjent til hæderen: Eugenio har tilbragt et ukendt antal lørdage, og hundredevis af timer i Rigsarkivet, hvor han har gennemtrawlet størsteparten af Toldvæsenets gamle

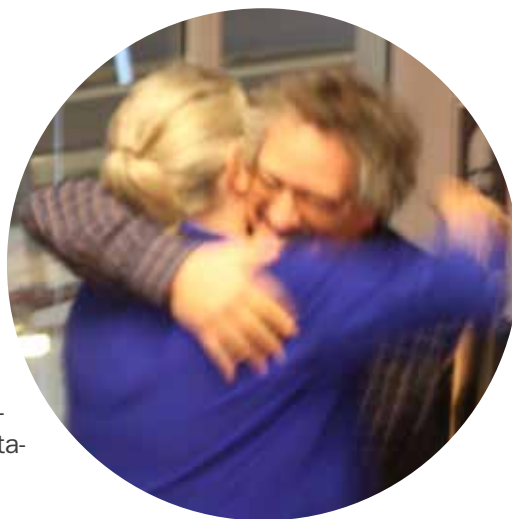
registreringsprotokoller. Han har lavet notater om tusindvis af interessante biler, samlet oplysninger, opklaret mysterier og lagt fakta på bordet for andre. Faktisk har han med sine optegnelser kunnet hjælpe ikke så få med historiske oplysninger. Herunder flere af de tidligere prismodtagere og Ole Emil selv!

Eugenio har også inspireret mange til selv at søge oplysninger om bilernes historie i Toldprotokollerne, hvilket bl.a. udmøntede sig i en artikel i VT nr. 493/juli i år.

Man kan roligt sige, at Eugenio Lai har gjort en særlig indsats for bevarelse og formidling af dansk motorhistorie!

Her er lidt billeder fra den festlige og meget hyggelige dag!

-jmn.



En glad Eugenio Lai fik diplommet ledsaget af pæne ord fra Dorte Stadil – og naturligvis fulgte der et godt formandsknus med!





Generalforsamlingen 17. marts 2018

Valg af kandidater

§ 7.5: En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.

Vest:

Per Henrik Nielsen
Hans Graakær

Øst:

Ole Poulsen
Erich Karsholt

Valg af suppleanter

§ 11.13: Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en toårig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.

Øst: Claus Thulstrup

Forslag

§ 7.6: Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7: Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

Vedtægtsændringer § 15

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen/Dorte Stadil



Skål og glædelig jul, du gamle!



Biler fra Bremen

LLOYD · BORGWARD · GOLIATH · HANSA

Særudstilling hos Sommer

Den 5. november åbnede særudstillingen *Biler fra Bremen* på Sommer's Automobile Museum. Dette blev naturligvis markeret med en hyggelig reception for museets folk samt alle, der har været med til at få projektet på benene.

Det er en meget fin udstilling med 14 biler af mærkerne Lloyd, Borgward, Hansa og Goliath – bilmærker, der hænger tæt sammen i et noget kompliceret billede. Dette forklares på udstillingens plancher. De spændende biler, med mange interessante tekniske løsninger, dækker en periode fra 1939 til 1961.

Udstillingen løber frem til den 11. marts – se åbningstiderne på side 50.

-jmn.





En af ankermændene bag udstillingen er Jesper W. Jespersen, der er kustode på museet. Her taler han ved åbningen.



Øverst til højre ses et par eksempler på de teknisk spændende biler: Den orangebrune Goliath 700E var med sit pontonkarrosseri meget moderne i 1950! Og så har den 2-cylindret, 2-takts boksermotor med benzindsprøjtning. Videreudviklingen hed Hansa 1100 fra 1958, nu med 4 cylindret, 4-takts boksermotor. Senere igen kom Lloyd Arabella i 1961 – der til sidst kom til at hedde Borgward Arabella. Forvirret? Det vil du ikke være, når du har set udstillingen!



En kommentar

Kære Venner !

Siden 1964, og sådan ca 40 år frem var jeg medlem af jeres klub, og jeres gode VT læser jeg stadig. Her sender jeg en lille kommentar til en historie i novembernummeret.

Austin Seven: *Austin Special* er en udmærket dækkende betegnelse for det præsenterede køretøj. Andet og mere fortjener vognen ikke. At årtallet 1933 nævnes undrer mig, for det eneste 1933 ved køretøjet må være chassisrammen.

Den viste bil er et fint eksempel på en Austin Seven Special som de byggedes i baghaverne af engelske entusiaster mellem 1950 og 1970; som forfatteren nævner, kan man læse om The Seven Fifty Motor Club og andet Austin Seven "lore" på nettet.

Colin Chapman var en af pionererne i Austin Seven racing, og hans Lotus-vogne var en inspiration for mange, åbenlyst også for opfinderen af Brunos bil. I alle fald har bilen tydelige træk fra Lotus 1-2 og 7, og alle kan nok se ligheden med f.eks. en Caterham.

Bilen trænger hårdt til at blive "shinet" lidt op, det ville den ikke blive mindre interessant af. Jeg vil begynde med det skrækelige Speedex-fortøj, file nogle kanter af og gøre det mere færdigt.

Motoren er åbenbart fra 1936 eller senere, en tidligere motor med to rulle/kuglelejer ville være rigtigere, og så er det jo tydeligt når man kigger på udkæringen i "the Bonnet" at motoren engang har haft en, eller to stk. SU-karburatorer med tragt.

Det ville se kækt ud dersom ejeren fandt sådan et par til sin bil.

Bilens hjul er fra 1955-65 og sikkert lavet af West London Wheel Co. Austins hjul var alle 17 eller 19" – kun nogle få eksportmodeller (bl.a. til Danmark) havde 16" fælge.

Bilens skærme er da skønne, ser gamle ud, og kan man ikke finde noget bedre, så skær dem op og klip en lille bid ud, så de bliver lidt smalle, osv.

Det er en rigtig morsom bil som kan blive endnu bedre.

Hilsen fra en gammel Austiniste –

Knud Marker

PS: Læs om mit *special build* i VT nr. 335/maj 2004.



Vi er på vej...

En rapport fra Græsted Veterantræfforening

Hverdagen og mødeaktiviteterne har igen fundet sit indtog hos bestyrelsen i Græsted Veterantræfforening. Faktisk har der ikke været meget tid, til at slappe af efter træffet, der løb af stablen i pinsen 2017. Vi har været i gang længe med forberedelserne til det kommende Græsted Veterantræf 19-21 maj 2018. Vi har dog valgt ikke at gå i pressen før nu. Vi følte, at vi i bestyrelsen havde et behov for, at have en evaluering fra alle vores frivillige. Vi ville være helt sikre på, at det vi meldte ud til pressen, var noget, som vores frivillige var enige i, at vi havde samme oplevelse omkring træffet. Det skal ses ud fra en omsorg for vores frivillige, at de skal høres så vi taler samme sprog. Det er jo trods alt dem, som har en stor andel i, at træffet er gået som det er gået.

Hvis vi lige skal lave en opsummering, så var noget af det, der kunne opleves, vores kendte dampmaskiner. Ikke et Græsted Veterantræf uden damp. Her havde vi besøg fra ind og udland. Dampromleklubben bakkede godt op, de havde sørget for diverse dampmaskiner. En fornøjelse som altid. Græsted Veterantræf handler om Nostalgi og mekanik. Gamle aner der holdes i hævd, lige som det altid har været, det er jo ikke en »byfest«. Besøg fra udlandet havde vi også vedr. stationære motorer. Flymotorer, der kunne sætte en orkan i gang. Fart var der også at finde hos vores traktortræk. Dette var rammesat til alle tre dage, men som alle ved var også vi ramt af regnvejret. Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at det kunne trække gæster til.

Vores kaffetelt med kaffedamer/herrer var vanen tro trukket i det gamle dress og smukt var det dækket op. Dog havde vores damer og herrer valgt det lidt anderledes i år. Kommentarerne var mange: "Hvor er her bare hyggeligt", "dejlige farver". Et spritnyt setup, et fedt initiativ siger frivillig træfkoordinator Jørgen Sørensen. Han fortsætter endvidere, det er lige præcis det vi vil have ud af den nye struktur, der handler om selvstyrende grupper. De skal selv komme med ideerne, vi skal så i styregruppen hjælpe, der hvor der er brug for hjælp. Helt som de i kaffeteltet havde valgt det i år, nemlig at præsentere to tidsaldre, anno 1910 og 1950-60. Kaffeteltet havde valgt dette, så de matchede musikken og amerikanerbilerne.

100 året for Ford traktor skulle markeres og det blev det. Et talstærkt besøg af traktorer, var at finde på pladsen. Faktisk kunne man ikke undgå at bemærke det, da disse stod flotte og prangende lige inden for indgangen. Veterantraktorfolket havde gjort et kæmpe og prisværdigt arbejde, for at kunne præsentere udviklingen fra start til nu.

Helt nye tiltag var også at finde: »Det traditionelle gamle håndværk«. Her kunne man finde smede, lemanden udstilling af gammelt værktøj og det helt store var, at man kunne være med, og hvad er sjovere end når man får lov til at prøve. Især børnene synes det var interessant. Ingen tvivl, siger bestyrelsesformanden, Henrik Ewald: Vores budskab er nået klokkeklart ud. Visionen om at nå familier, for der ved at kunne bevare de gamle fortællinger og dem



som kan fortællingerne, var at finde i stor stil.

»Dyrskuet« hvor der var mulighed for overnatning. Tag dit kæledyr med og vis det frem. Begge sætninger som skulle vise sig større end først tænkt, forstå at også her var der bred opbakning.

Dødsdromen, luftgyngerne – vi kunne blive ved, siger en tilfreds Jørgen Sørensen. Men lige nu er der ikke længe til maj måned, og som altid er Græsted veterantræf som det plejer, dog med en lille gran af fornyelse. Noget af det nye, vi har gang i disse dage, er vores kurser for de frivillige i førstehjælp og brandslukning. En af visionerne i år er nemlig, at der skal være endnu mere styr på sikkerheden. Tryk Fonden har været med inde over og doneret så det kunne blive faktuel. Ca. 30 frivillige er i gang.

Som det sidste siger frivillig træfkoordinator og bestyrelsesformand: Der er ingen tvivl om at vi er stolte over dette års resultat. Vi nåede et godt stykke over målet, ud fra det budget der var lagt. En stemning der var helt i top. En flok engagerede frivillige. Der er blevet arbejdet og grinet.

Vi kan kun sige tak for opbakningen fra udstillerne, gæsterne og alle de frivillige.



Bog anmeldelse

Af H.C. Gregersen

Volvo-entusiasten og -historikeren Per Groth har nu for tredje gang udarbejdet en imponerende Volvo-monografi, denne gang om Volvo 140/160-serien. Bogen er en fornem fortsættelse af bøgerne om VOLVO 1800 fra 2011 og VOLVO PV, 444 – 445 – 544 – 210 fra 2015.

Udstyr og opbygning af bogen følger det mønster, som med succes er anvendt i de to tidligere nævnte Volvo-bøger, og som har gjort bøgerne overskuelige i historikken og nemt anvendelige som opslagsværker. Noget helt særligt ved alle bøgerne er det formidable billedmateriale og den meget grundige gennemgang af de enkelte års modeller. Denne bog indeholder mere end 1000 fotos og illustrationer. Hertil kommer et statistisk materiale, der søger sin lige.

Der er først redegjort for Volvos historie i korte træk indtil Volvo 140. Herefter er design og udvikling af modellen samt produktionsprocessen fortalt. Så følger den detaljerede gennemgang af de enkelte årgange.

Volvo 140-serien er for mærket skelsættende inden for i hvert fald 2 områder: Endnu større indbygget karrosserisikkerhed i konstruktionen og salgstallet.

For at tage det sidste først, var det den første Volvo, der blev fremstillet i mere end 1 mio. eksemplarer: I perioden 1966-74 (140-serien) og 1968-75 (164) blev der produceret over 1,4 mio. vogne, hvoraf godt 153.000 var 164'ere. Heraf blev der i Danmark solgt knap 59.000 eksemplarer, hvoraf godt 2900 var 164'ere. Det skyldtes ikke svigtende salg, at modellen blev udfaset, men udelukkende at efterfølgerne 240 og 260 var klar til produktion.

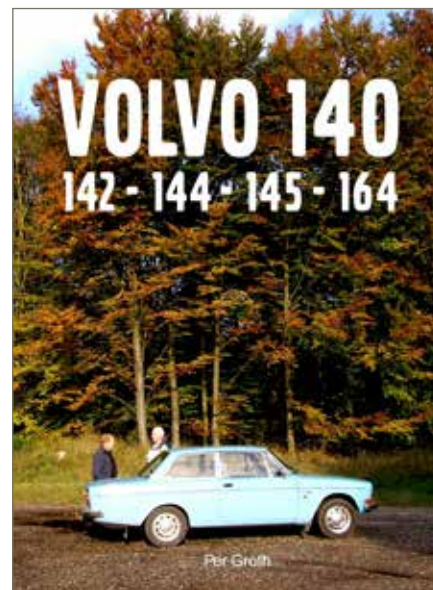
Volvo har altid været meget optaget af sikkerhed. Sikkerheden stod meget højt ved konstruktionen af Volvo 140-karrosseriet – mærket var vel det eneste, der sammen med Mercedes-Benz lå i første liga på

konstruktionstidspunkterne i slut-50'erne og tresserne. Godt var det i hvert fald, at Volvos spydlignende livsfarlige ratstamme blev afløst af en kollisionssikret ratstamme fra produktionsstart i august 1966 i Volvo 144. Forfatteren af nærværende anmeldelse husker stadig med gru billedet af en ratstamme i en Volvo Amazon, der havde gennem-boret førersædets ryglæn. Først fra august 1967 skete ændringen af ratstammen i Amazon'en! Volvo var foregangsmærke ved anvendelse af sikkerhedsseler. Modellen havde fra produktionsstart i 1966 sikkerhedsseler foran. Først i august 1969 blev der også monteret sikkerhedsseler bagi. Ved samme lejlighed blev forstolene monteret med nakkestøtter. Nakkestøtter bagi blev aldrig standardudstyr, bortset fra enkelte modeller, der var specielt eksportorienterede på udvalgte markeder. Disse i dag for længst selvfølgelige sikkerhedsforanstaltninger kan dog ikke rokke ved, at Volvo dengang (som nu) var helt i front med hensyn til sikkerhed.

At der var tale om et meget stabilt karrosseri blev illustreret i en annonce, hvor 7 Volvo 144 blev stablet ovenpå hinanden. Der var tale om, at 46 biler var blevet oversvømmet på et havneområde under en orkan i USA og herefter ikke kunne sælges. Herved blev en uforglemmelig reklame skabt. I forvejen var det bevist, at en oplukket Volvo-dør kunne bære en granvoksen mand.

Nok om den legendariske sikkerhed. Forfatteren behandler udførligt modellens succes i rallyløb, som taxa- og politibil. Formentlig er der ingen huller i behandlingen af årgange, farvekoder, tilbehør, fælge, motor- og udstyrsvarianter, legetøjsmodeller, litteraturlister og meget andet.

En kuriøs historie er der også plads til. I 1973 bestilte Nordkorea 1000 Volvo 144 GL. Heldigvis garanterede det svenske eksportkreditnævn for betalingen til Volvo. Nordkorea har



intet betalt, og der rykkes stadig for betaling med tilhørende renter. Vores tidligere statsminister, Anker Jørgensen, skulle i 1983 ved en lejlighed have nævnt gældsposten over for Kim-il-Sung. Denne havde aldrig hørt om sagen og ville sørge for betaling, men der er intet sket. En stor del af bilerne kører endnu og lever derfor op til et af de bedste bilslogans, der er lavet: "Volvo – årenes bil".

Forfatteren omtaler, at Volvo 140-serien også rent arkitekturmæssigt omfatter Volvo 164. Ud fra et sådant arkitekturmæssigt synspunkt kalder denne fremragende bog næsten på et bind om Volvo 240 og 260, der yderligere bygger videre på sikkerheden.

Afslutningsvis bør det fremhæves, at bogen er særdeles velskrevet og således sprogligt lever op til at være standardværket om Volvo 140-164. Da denne Volvo-type på bedste vis lever op til "Volvo – årenes bil" gennem det store antal, der er i daglig drift, burde der være et stort publikum til bogen under juletræet.

Per Groth:
VOLVO 140
142 – 144 – 145 – 164

Forlaget Motorploven 2017,
367 sider, vejl. pris 398,-





Klar til start



Betalingen klares



Veteraner på græs



Maskindel studeres



Vue over området



Kristian byder velkommen



Vi kører deruda'

Egerisafslutning 2017

Tekst og fotos: Carsten Thorgaard

Sædvanen tro skulle træfsæsonen i Egeris afsluttes med en køretur ud i området med besøg et eller andet sted. Da jeg tirsdagen før spurgte Kristian Nørgaard, hvor turen skulle gå henad, var svaret, det ved jeg ikke endnu – der er jo længe til lørdag.

Lørdagen oprandt og ca. 30 veteranbiler med førere og passagerer mødte op på mødestedet, som var FDF huset i Fjilstervang. Her kunne Kristian ved velkomsten offentliggø-

re, at det indbetalte beløb i år kunne dække både mad, drikkevarer og entre og at turen i øvrigt skulle gå til brunkuls- museet i Søby, som denne lørdag havde sidste åbningsdag og derfor gav kaffe til alle gæster.

Med Kristian og frue samt et par passagerer i RO 80'eren i front trillede kortegen ud på de mindre midt- og vestjyske veje med kurs mod Søby, hvor vi fandt plads til at parkere vores køretøjer, så de øvrige gæster kunne få en ekstra en på ople-

veren, når de besøgte museet. Efter betaling af entre kom vi alle indenfor på området, hvor vi kunne kigge på nogle af de maskiner, der var benyttet til brydning af kul samt nogle af de huse, som brunkulsbisserne havde boet i, mens de arbejdede i brunkulslejerne. Set med dagens briller var det små kår, når man tænker på, at de små huse havde hele familier som beboere, mens andre var beboet af "eneboere". Bl.a. så vi et hus, hvor ungkarlen Frode Pedersen



Så er vi indendørs



Museets vartegn



Købmandsbutikken



Orden i værktøjet



Klar til aftensmaden



Så er vi tilbage



Tak for i år!

havde boet indtil 2002. Desværre var vejret ikke godt udevejr, det var begyndt at regne – senere i stride strømme, så heldigvis var der mulighed for at kigge indenfor i både købmandsbutik, kopi af smedeværksted og forsamlingshus, hvor vi fik en kop kaffe.

Museets nye vartegn, som er skænket af et århusiansk entreprenørfirma, skulle startes op kl. 15, selvfølgelig skulle vi også overvære dette, det gik dog ikke helt efter planen,

motoren blev godt nok startet, men det kneb noget med at få grabben til at fungere.

Efter nogen tid gik turen nu videre, igen ad de mindre befærdede veje tilbage til Fjilstervang, hvor vi skulle indtage aftensmaden, der i år bestod af lasagne med grønt tilbehør, en isvaffel og kaffe. Da maden var spist, blev Trille og Kristian kaldt op til Knud Grønne, der havde fundet en kurv med alskens gode sager frem. Denne blev overrakt til Kristian som

tak for det store arbejde, han har gjort med årets Egeristræf, midlerne til kurven var indsamlet blandt deltagerne i træffene.

Datoen for næste års første træf blev også offentliggjort, vi ses igen den 10. april 2018.



Børnernes Køredag

Roskilde, 10. september 2017

Søndag d.10. september havde været under planlægning i flere måneder, og Preben Larsen og undertegnede glædede os til at give børnene og deres familier en god oplevelse.

Efter samling af deltagere og biler på Roskilde Sygehus kørte vi til Kvickly i Hyrdehøj Centret, som havde sponseret en let frokost. Her kunne søndagens kunder så samtidig beundre det flotte opbud af dejlige biler.

Herefter gik turen til Roskilde Lufthavn. Preben havde arbejdet på dette i flere år, så endelig var der arrangeret besøg hos og demonstration af Brand- & Redningstjenesten.

Efterfølgende var der ligeledes planlagt besøg ved Forsvarets Redningshelikopter.

Brand & Redning holdt klar udenfor terminalen da vi ankom. Beredskabschefen bød os alle velkommen

og de lagde efterfølgende ud med ude på startbanen at demonstrere hvilke mængder vand de kunne sprøjte fra kanonen på deres store biler. Det var en ganske flot vandpantomime der på overbevisende måde hurtigt kan få bugt med en evt. brand.

Så var der ellers rig mulighed for at kigge nærmere på køretøjerne og få stillet sin spørgelyst. Samtidig var der ture rundt på lufthavnsområdet med den ene af brandbilerne. Den ene er jo hele tiden på vagt.

Efter en tiltrængt kaffepause med lækre kager gik turen over til redningshelikopteren fra Eskadrille 722.

Den var netop ankommet fra Aalborg og var nu på vagt her i Roskilde de næste 72 timer.

Piloten, navigatøren og "kabinechefen" (lidt et kælenavn for en altmu-

ligmand) tog imod os og indledte med en generel introduktion omkring helikopteren og dens mangfoldige opgaver. Herefter blev vi i 3 grupper vist rundt og fik med levende fortællinger et fantastisk indblik i hvad sådan en helikopter kan bistå med (søredning, ambulanceflyvning, miljøforurening, VIP flyvninger og taktisk flyvning).

Det er ganske imponerende at få lov til at komme tæt på sådan en maskine.

Eskadrille 722's våbenskjold på helikopteren siger NIHIL INTENTATUM "intet uforsøgt". Meget rammende.

Det blev en lang dag og et par stykker havde måttet give op på halvvejen, men det var en stor oplevelse for både små, store og voksne børn.

Vi kører igen i Roskilde søndag den 9. september 2018. Vi glæder os.

Per Lumholtz





Københavnrier...

Tekst og foto: jmn.

Et af de mere specielle arrangementer, der vist efterhånden finder sted hver sensommer, arrangeres på mesterlig vis af Kim Polte og Claus Neble. Bolværksmødet i Nyhavn, eller "Københavnrier", har været en fin oplevelse i de to år vi har været med.

Man møder sulten op i Nyhavn en tidlig søndag morgen (!), men så er der heldigvis god morgenmad på Nyhavnskroen. Bagefter er der så tid til både en lille gåtur og en køretur, hvor der kigges på historiske sevæ-

digheder; i år var vi ude på Holmen ved Christians d. 4.'s gamle maste-kran, hvor Claus som altid kunne øse af sin store viden om det historiske – på underholdende vis.

Efter en lille køretur rundt i byen landede vi så på Gråbrødre Torv, hvor bilerne blev stillet flot op, og vi fik serveret et lille frokosttrakteмент på Bøf & Ost. Det er næsten overflødigt at nævne, at arrangørerne også havde sørget for helt sublimt sommervejr. D'herrer har magt over tingene.

Det hyggelige arrangement afsluttedes hen på eftermiddagen – så der stadig var lidt tilbage af den gode søndag. Perfekt!

Dyrt? Nej, deltagerne betaler ikke en krone, da al fortæring bliver sponseret. Der er heller ikke løbstilskud fra DVK. Det eneste minus må være, at der (af gode grunde) er meget begrænset deltagerantal, så det gælder om at holde sig til. Vi er på igen til næste år!

Mette og Jens







**Årets sidste havnetræf
i Helsingør**
- et par billeder og kommentarer

På årets sidste træf på Kulturhavnen i Helsingør (24. september) viste Uffe Mortensen Teknisk Museums ambulance frem. Ambulancen er en Mercedes-Benz fra 1960, som tilhørte Zonens Redningskorps i Nordjylland.

Med venlig hilsen - Per Groth



Sidste søndag i år, med træf på havnen i Helsingør, forløb i det flotteste vejr, med flere biler end der egentlig var plads til! Men alle kom ind og der var et meget stort udvalg af alle typer af klassiske biler, FLOT!

Uffe M.





Løvfaldsløb

Tekst og foto: jmn.

Nu er køresæsonen desværre slut. Én af de allersidste fællesture var Løvfaldsløbet den 29 oktober, med start fra mødestederne Nærum og Maarum. Godt 60 biler og deres passagerer var med.

Løbet var arrangeret af Cira Aalund og Ib Rasmussen, Ingelise og Søren Lund samt Vibeke og Aksel Jensen. Der blev kørt ad kønne veje til Kirkelte, hvor de to grupper mødtes til kaffepause hos Conni og Leif Andersen, der havde åbnet porten til deres store lade. Udover kaffeindtagelsen kunne vi så lige beundre diverse maskiner, incl. et par enorme traktorer. Og selvfølgelig sparke lidt på hinandens dæk, selvom det var koldt vejr.

Efter en stund gik turen videre, igen ad en meget fin rute med de fineste småveje, til Farum og frokostbuffet i Furesøbadets restaurant.

Her er lidt tilfældige billeder fra den hyggelige dag.





Englandsturen 2017

3 ægtepar fra mødested DVK-Aabenraa tog på langfart i deres veteranbiler.

Alice og Kjeld Holm-Nielsen

Gennem længere tid havde vi 3 par snakket sammen om at tage på en "dannelsestur udi engelsk bilhistorie", kørende i vores gamle engelske biler. Efter lidt planlægning af ruten og bestilling af ophold undervejs, oprandt dagen så, hvor vi startede bilerne op. Vi mødtes hos Erika og Finn Christiansen i Rinkeby og tog så turen ned gennem Tyskland til byen Garrel, som ligger sydvest for Bremen. Her havde vi en overnatning inden turen gik videre ind i Holland, hvor første stop på turen var hos "Gallery Aaldering", i byen Brummen.

Byen ligger i delstaten Gelderland og man må nok sige, at der kræves en del "Geld" for, at kunne erhverve sig et af de udstillede køretøjer. Flot bilhus og mange interessante og sjældne biler stod her udstillet, med salg for øje. Efter et par timer i "drømmeland" fortsatte vi til Hoek van Holland. Stena Lines færge sejlede os om natten til Harwich, hvor

vi anløb om morgenen. Herfra gik turen nord om London, til Oxford, hvor vi fik set alle de kendte steder, som diverse TV serier har vist os glimt af.

Efter en overnatning i Oxford gik turen til Abingdon, byen som er kendt af alle MG folk. Vi besøgte først Abingdon County Hall Museum, som er opført i årene 1678-1684. Sidenhen har bygning gennemgået flere restaureringer og huser blandt andet et lille MG Museum, som fortæller lidt om historien bag produktionen af MG. Man har blandt fået den sidst producerede MGB, hejst delvist adskilt ind af vinduet, for der-

næst at samle den igen, så den i dag står, som en hel bil, til glæde for de besøgende.

Intet besøg i Abingdon uden også at aflægge "Kimber House" en visit. Huset huser i dag The MG Car Club. Vi fik en fin rundvisning i huset af Ineke Sherman, som også gav os et indblik i de forskellige bilers dna. Vi fik også lov til, at nyde vores mad i klubbens mødelokale. MG Car Club har medlemmer over hele verden. Mens vi var på besøg, dukkede der et ægtepar op fra USA. Dem fik vi også en snak med. Ægtemanden kørte race i en MGB i hjemlandet.





Da vi skulle af sted foreslog Ineke Sherman, at vi skulle gå en tur rundt om hjørnet, hvor vi kom fra og ned ad vejen. Når vi nåede rundkørslen, ville vi kunne se en lille park, som ligger lige overfor rundkørslen. Her er der anlagt en "MG mindelund" med placher, som fortæller alt om MG bilerne fra dag et og frem til nu. Ligeledes er der billederne fra de gamle fabrikker. Når vi var færdige, kunne vi så tage en tur ud på landet. Her har Aston Martin klubben i England, til huse. Den flot restaurerede lade huser også et lille museum, med 6 – 8 køretøjer og diverse effekter, som flot sat op, giver tilskueren indblik i historien bag DB og Aston Martin.





Således en del rigere på MG og Aston Martins bilhistorie, begav vi os sydpå til New Forest og med Beaulieu Autojumble som næste mål. Vi boede hos Dee's B&B i byen Milford on Sea. Super fint B&B, hvor man blev budt velkommen, som var man en del af familien. Vi skulle fra vores B&B kun køre i ca. 20 min. før vi stod midt på parkeringspladsen i Beaulieu. Her blev pigerne godt nok mundlamme. Aldrig havde de set så stort et "loppemarked". Men der er også et flot motormuseum, park og gamle bygninger, som bestemt er et besøg værd. Man siger ofte om Beaulieu Autojumble, at hvis det ikke findes der, så findes det ingen andre steder. Med flere tusinde udendørs stande er det nok ikke helt løgn. Her var alt fra små skruer, clips, tidstypisk tøj, over skilte og benzinstandere, til fuldvoksne køretøjer.



Mætte af Beaulieu Autojumble, drog vi om mandagen videre til Chichester, nærmere betegnet til Church Farm Holiday Village, som er en kæmpe Caravan Park, hvor vi havde bestilt en vogn med 3 soveværelser, 2 toiletter og bad, samt selvfølgelig køkken og opholdsstue. Pris ca. 1.200 kr. pr. par for 7 nætter. Gennemsnitsprisen for B&B havde indtil nu været ca. 600 kr. pr. par pr. nat.



Forude ventede nu en aftale med Brooklands Museum, hvor vi havde



aftalt besøg til onsdag den 13. september. Vi startede vores biler (AH 3000MK3, MGB GT V8, samt MG ZB Varitone) op om morgenen og kørte derop på små 2 timer.

Vi blev budt velkommen af Paul Stewart og havde hjemmefra aftalt tid til fotografering af bilerne foran klubhuset. Desuden havde vi også aftalt fotografering under "Members Bridge", altså på selve banen (se forrige side -red.). Man skal give et beløb til velgørenhed, som går til drift og vedligehold af banen. Dette beløb havde vi aftalt hjemmefra, så den sag var på plads. Brooklands Museum byder på masser af fly- og bilhistorie. Banen blev opført på ca. 9 måneder og stod klar i 1907. Banen lukkede i 1939. Man kan sagtens bruge en dag eller to, da museet huser masser af historiske biler, bl.a. Napier-Railton, som har en 24 liters Napier Lion fly motor. Bilen satte hastighedsrekord på Brooklands med 143,44 miles i timen i 1935. London Bus Museum har også til huse her. Dele til overlydsflyet Concorde blev også bygget her. Man siger, at 30 % af delene til den færdige Concorde, blev bygget på Brooklands. Det var, hvad guiderne fortalte os og det ikke uden stolthed i stemmen.

Med gode oplevelser fra Brooklands, ventede vi nu på, at Goodwood Revival skulle starte. Hjemmefra hav-



de vi bestilte billetter til alle 3 dage. Med dem havde vi også bestilte parkeringsbilletter til vores veteranbiler. Desværre havde vi ikke bestilte godt vejr hjemmefra. Fredagen bød på et par friske regnbyger. De andre dage slap vi nu heller ikke.

Men det kunne nu ikke ødelægge den gode Goodwood Revival stemning. Da Fiat 500 Nuova så da-

gens lys i 1957 og vi i år kan skrive 2017, så var det passende at markere den lille bils 60 års fødselsdag. Godt 125 små Fiat 500 modeller, i alle varianter, stod parkeret tæt ved indgangen og rundt ved toiletbygningerne og de små udendørsarealer. Vasketøj var hængt op mellem træerne for at skabe lidt Italiensk stemning. Desuden kunne man



også se et Italiensk Autoværksted på pladsen, hvor der gik italienske mekanikere rundt, med en tot twist i lommen. Små Italienske boder med frugt og grønt, var med til at skabe den italienske stemning.

Dagene startede med en rundtur, bestående af ca. 125 Fiat 500 modeller. Det forgik på selve banen, inden selve løbene, som atter bød på dramatik og spændende køretøjer. De små køretøjer, med det store hjerte, havde masser af opbakning fra publikum. Der blev vinket og jublet fra tribunerne. Så det var et populært indslag på Goodwood, at se hvordan en lille bil også kan vække

begejstring blandt de fremmødte. Der var også spændende fly i luften og på jorden.

Efter 3 spændende dage på Goodwood, gik turen videre til Brighton, hvor vi blandt så Madeira Drive, stedet som er mål for bl.a. London – Brighton Veteran Run.

Turen fortsatte over Hastings og med Harwich som sidst stop på vores tur rundt i England. Med Stena Line, tog vi atter kurs mod Hoek van Holland, hvor vi anløb næste dags morgen. Da vi var tidligt i land, kunne vi passende besøge Joop Stolze Classic Cars i byen De Lier i Holland, på ve-

jen nordpå. Joop Stolze har mange spændende køretøjer på sit imponerende lager. Vi taler nok om flere hundrede spændende køretøjer. Nogle klar til turen hjem, andre ikke. I kælderen står de biler, som lige skal have en hjælpende hånd med på vejen, inden bilen er køreklar.

Inden vi nåede den tyske grænse, havde vi en overnatning i byen Midwolda (Holland). Vi boede på et spændende sted, som hedder Blauwestadhoeve. I en kæmpe lade, havde de etableret en miniby, med hytter. Vi havde booket værelser under taget på laden, på noget som tidligere havde været tørrerum, men nu var lavet om til spændende værelser.

Vi tog hjemmefra den 29. august og var hjemme igen den 14. september.

Hvad kan sådan en tur så gøres for?

Vi spiste ude hver dag. Med færgebilletter, benzin, alle overnatninger, entreer til alle museer, arrangementer og indkøb af lidt bøger og blade samt småting undervejs, så kunne turen gøres for ca. kr. 18.000 pr. par. Det er vel ikke så ringe endda, for sådan en "Dannelsesrejse udi



engelsk bilhistorie". Man har selvfølgelig ikke oplevet hele den engelske bilhistorie på sådan en rejse. England har meget andet at byde på, hvad det angår. Som f.eks. Coventry, Birmingham, Shelsley Walsh, Prescott Hill, Silverstone, ja listen er lang og der venter mange gode oplevelser endnu, for den som ikke er bange for, at køre i "The right side of the Road". Håber det har givet inspiration til andre, som har haft tanke om, at bruge de gamle biler til køreoplevelser udenfor landets grænser.

Med venlig hilsen

Alice og Kjeld Holm-Nielsen

Øvrige deltagere på turen: Lise og Frits Johansen, Erika og Finn Christensen.





Chantilly Arts & Elegance - Richard Mille

Tekst og foto: Palle Murmann

Vil man have en super flot oplevelse så er Chantilly stedet. Mere elegance i form af slotsbygninger, overdådige middage, gæsternes dress og selvfølgelig *bilerne*, bliver svær at finde. Chantilly er stedet for ædel hestesport på højeste plan, med galopbane med tilhørende park, helt ideelt for de mange gæsters picnic.

Beliggende kun 45 km nord for Paris, tæt ved motorvej og kun 25 km. fra Charles de Gaulle lufthavnen, er det nemt at komme til og fra.

Urfabrikanten Richard Mille, der også er sponsor for Le Mans Classic, står sammen med Patrick Peter bag arrangementet, og hvor sidstnævnte er en meget erfaren herre, da han har stået bag Tour de France

Auto i over 20 år (dette løb er i dag omdøbt til *Tour Auto*, på trods af at billøbet er ældre end cykelløbet).

Det var nu fjerde gang man afholdte dette stævne med hovedvægten lagt på bilernes Concours de Elegance, og for mit vedkommende anden gang jeg gæstede stedet. Første gang var i 2015, hvor jeg oplevede den fantastiske Bugatti Type 101 Antem, og som jeg dengang ikke anede jeg skulle have fornøjelsen af at handle siden, og ikke mindst deltage med i Mille Miglia i år.

Programmet omfattede også Bonhams auktion, der ligesom tidligere år, kun havde knap 40 biler under hammeren, men alle særdeles ud-søgte.

På trods af at det var samme weekend som Goodwood og Ferraris 70 års jubilæumsfest, så havde Chantilly lokket adskillige verdensberømte samlere og deres biler hertil. En specialudstilling af 30 af de fineste tænkelige Ferrarier havde fundet vej til den franske forstad i stedet for Maranello.

Blandt gæsterne sås bl.a. danske Peter Larsen og Ben Erickson, der med succes arbejder videre på flere megaværker om de mest spændende franske karosserifirmaer i bogform. En vis hr. Jean Todt var også til stede, Ferraris teammanager i de strålende Schumacher-dage, i dag president for FIA. Den amerikanske storsamler Peter Mullin havde taget



sin Bugatti Type 57 Atlantique over atlanten, og nappede førstepræmien i Concour'en.

Særligt spændende ved franske events er, at man ser biler der næsten aldrig er repræsenteret ved stævner i andre lande, og da det fine vejr var med os, og der ikke var for mange mennesker i forhold til arealet, så udgjorde denne demonstration af feststemning en perfekt weekend, som jeg gerne gentager, og anbefaler.



Chrysler Six CO 1933

Tekst: Johan Rosenfeldt Bendixen

Denne Chrysler SIX CO 1933 er en af Skandinaviens mest sjældne biler, og den har yderligere en endnu mere sjælden dansk historie.

Den har kun skiftet ejer 2 gange!

Undertegnede – Johan Rosenfeldt Bendixen /alias Jaguar House – køber i 1969 bilen af første ejer, tandlæge Carstensen i Helsingør. På det tidspunkt tiltalte man hinanden med titel og efternavn – og selvfølgelig ”De”.

På bilens 2 originale registrerings- og toldattester (se billeder heraf) står Tandlæge Carstensen (intet fornavn), underskrevet af Politimesteren Helsingør, og med stempel. Det hele med fyldepen og flot svungen skrift. Bilens registreringsnummer var: B546. Og det nummer har den stadigvæk!

Jeg så første gang bilen på Hornbækvej i Helsingør. Da jeg så, at det var en Chrysler 2 personers cabriolet, og aldrig havde set denne model før, blev jeg meget nysgerrig. Jeg kunne ikke lade være med at standse bilen, og forsigtigt spørge, om den kunne købes. Dette gavnede absolut ikke mit forehavende!

Ejeren blev meget fornærmet. Den eneste kommentar fra ham lød: ”Bilen er ikke til salg!”

Min mangel på succes ved dette første møde gjorde, at jeg slog bilen ud af hovedet – men kun for et stykke tid.

Bilen blev ved med at dukke op i mit hoved, men jeg havde jo hverken navn eller adresse og jeg turde ikke omtale bilen til nogen som helst. Jeg troede, jeg havde noget helt for mig selv. Det skulle senere vise sig anderledes.

Næste gang jeg var i Helsingør, støvsugede jeg samtlige bilværksteder og tankstationer. Jeg tænkte, at sådan en bil kunne ikke gemme sig i Helsingør – den måtte være kendt af alle, der havde interesse for biler. Men alle ry-stede på hovedet – den kendte de ikke! Men så pludselig var der gevinst. En mand oplyste mig om, at det var Tandlæge Carstensen, og han boede lige henne på Møllebakken!

Da jeg kom hen til huset, kunne jeg skimte bilen under carporten. Jeg ringede på - ud kommer der en husholderske med hvidt forklæde og hvid kappe. Det var som taget ud af en scene fra filmen ”Borte med blæsten”. Husholdersken sagde til mig: ”Tandlægen er på klinikken, og bilen er ikke til salg unge mand.” Man må sige, at heldet ikke løb i hælene på mig. Jeg fik hende dog til at hilse tandlægen og modtage mit visitkort. Nu vidste jeg også, hvor bilen boede.





Pludselig en dag ringer telefonen. Det var tandlægen der spurgte, om jeg ikke vil komme og bese bilen rigtigt. På vej op til Helsingør indsniger sig et nyt problem: Hvad skulle sådan en bil koste?

Min far havde en lastbilforretning i starten af 30'erne, og en Chevrolet lastbil kostede 3.500 kr. Så jeg tænkte – det har denne her Chrysler nok også kostet.

Da tandlægen spurgte mig, hvad sådan en bil skulle koste, svarede jeg ham, at han da skulle have det samme som han havde givet for den. Det kunne han ikke rigtig huske, men da jeg sagde, at det havde jeg undersøgt, og prisen var 3.500 – så svarede han: ja, ja, det er vist rigtigt. Dette "rigtigt" tog jeg som et tilsagn om, at vi havde en handel. Og således blev det.

Da jeg fik bilen hjem viste den sig at være i en utrolig fin stand. Virkelig jomfruelig. Den var totalt urørt, 100% komplet og original. Den havde aldrig været repareret for rust. Bilen kørte perfekt, men behøvede naturligvis en total restaurering. Den havde kørt 90.000 km.

Desværre nulstillede jeg speedometret da jeg restaurerede og hovedreparerede motoren - det har jeg fortrudt af hensyn til historien og originaliteten.

Jeg afmonterede karrosseriet fra chassiset – alt blev sandblæst og lakeret. Motoren totalt hovedrepareret. Undervejs fandt jeg ud af, at bilen var alt for lavt gear – det var alle biler jo dengang. Jeg fik monteret overstørrelse dæk og fik gearet differentialet 20% op ved at udskifte kron og spidshjul. Så nu har bilen en komfortabel marchhastighed på 120 km/timen. Modellen har et særligt genialt raffinement – den har friløb og automat-

kobling. Det betyder, at du kan køre bilen som en moderne bil med automatgear – og det virker! Når man prøver dette system, kan man ikke forstå, hvorfor det ikke var alle biler fra dengang – og langt nyere biler - der har dette system.

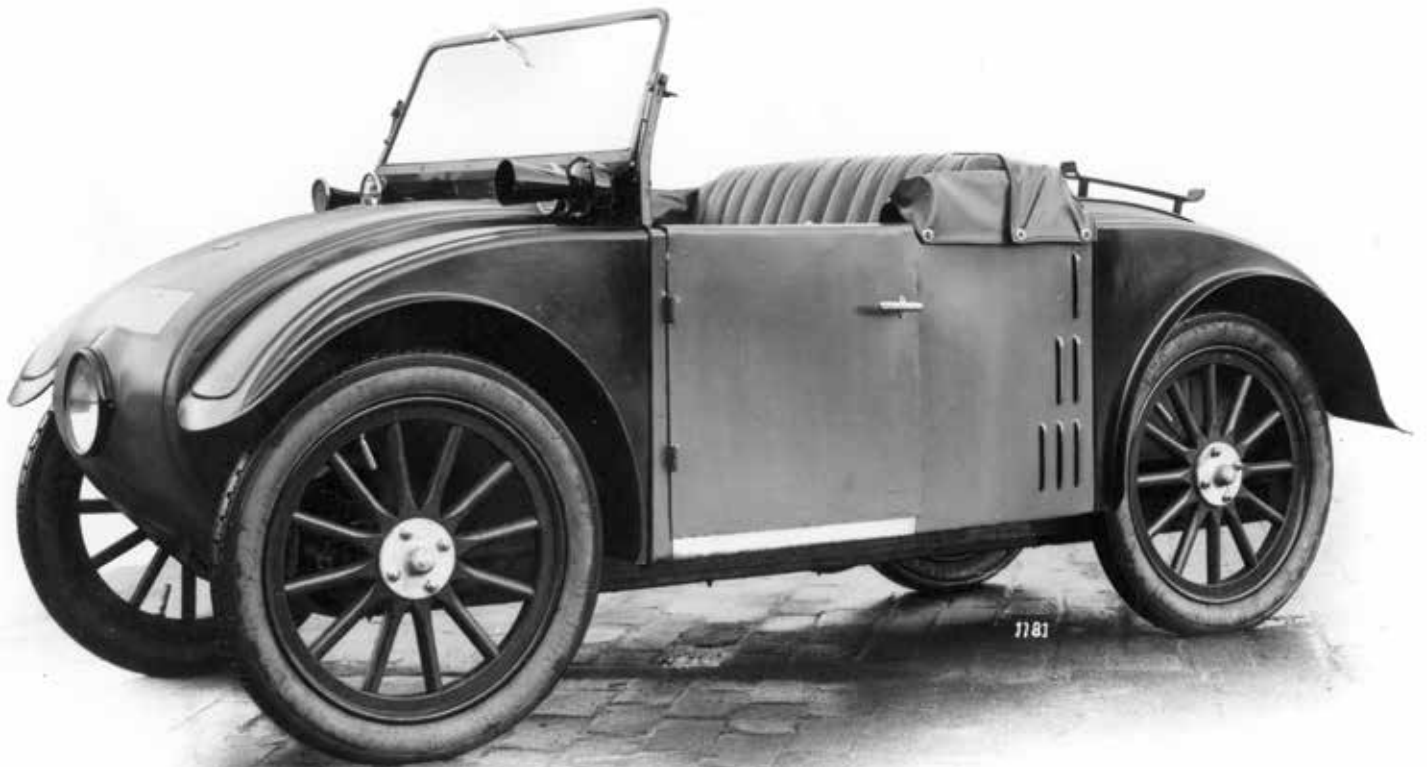
Med hensyn til lakering kunne jeg ikke finde ud af, hvilken farve den skulle have. Den havde været hvid – eller nærmere beigefarvet – men det kunne jeg ikke leve med. Bilen nåede at blive omlakeret 3 gange – inden den kom ud at køre med sine nuværende farver. Vanvittigt – vil nogle sige. Ja, men jeg kunne ikke forlige mig med de farver, jeg havde valgt! Det tog mig faktisk 25-30 år, før bilen blev færdig. Som undskyldning kan jeg jo bruge, at jeg samtidig opbyggede Jaguar House – som jeg startede i 1971.

Jeg fik imidlertid kørt for lidt i bilen – jeg har også andre biler – og er fyldt 75 år – så det er måske på tide at tynde ud i bilparken.

Så da advokat Søren Hornbæk Svendsen, som har købt flere biler her hos Jaguar House, ved flere lejligheder beundrede bilen, sagde jeg til hans store overraskelse: den kan købes! Og det tog ikke lang tid, før der var handlet!

Det vigtigste for mig er, at bilens nye ejer er en særdeles sympatisk og entusiastisk person, som kan værdsætte det enorme arbejde, der er lagt i bilen. Herudover har bilen – med sin nye ejer – fået et virkelig smukt hjem.

Det glæder mig, at bilen nu vil blive brugt og få den beundring den fortjener!



HANOMAG 2/10 PS “Kommissbrot”

Af Per Christiansen, Erich Karsholt, Uffe Mortensen og Jens Møller Nicolaisen.

Hanomag er mest kendt for erhvervskøretøjer, men producerede også personbiler før Anden Verdenskrig. Det begyndte med Hanomag 2/10 i 1924. En bil der på mange måder var helt usædvanlig.

Historien om Hanomag går tilbage til 1835, hvor Georg Egestorff etablerede en maskinfabrik der fremstillede dampmotorer, senere landbrugsmaskiner og i 1846 et damplokomotiv. Det lagde grunden til en større pro-

duktion af lokomotiver. I de følgende 25 år blev ca. 500 tog fremstillet. I 1971 skiftede selskabet navn til Hannoverische Maschinenbau AG, der bl.a. leverede et stort antal damplokomotiver til Finland, Rumæ-

nien og Bulgarien. Også de Danske Statsbaner fik lokomotiver fra Hannover.

I 1905 kom vejkøretøjer på programmet, med en ordre på dampvogne til den tyske hær, og i 1912 blev den første traktor med benzinmotor fremstillet. Få år efter bankede Verdenskrigen på døren og materiel til den tyske hær kom på dagsordenen.

Tyskland var præget af økonomisk krise i årene efter Første Verdenskrig. Borgere og virksomheder måtte hutle sig igennem vanskelige tider. Markedet for damplokomotiver var desuden på retur, så Hanomag så sig om efter nye markedsområder. Biler var en mulighed, men der var 130 tyske bilfabrikker på den tid, og solget i 1924 var på blot 18.000 biler i landet som helhed.

Der skulle tænkes anderledes. Og det blev der, for Hanomag havde trods alt noget at bygge på. Dansk Teknisk Tidsskrift skrev på den tid,



at fabrikken gennem sin produktion af småmotorer havde "gjort værdifulde Erfaringer før Fabrikationen af Automobilerne optoges."

Udviklingen af bilen blev lagt i hænderne på ingeniør Fidelius Böhrer, der ønskede at skabe en driftssikker og anvendelig bil. Samtidig skulle bilen være økonomisk opnåelig for langt flere end tidligere, til en pris som en motorcykel. Resultatet kom i 1924 med Hanomag 2/10 *Zweisitzer Limousine*. Den afrundede forreste og bageste del gav bilen kæle-navnet Kommissbrot grundet bilens lighed med et brød leveret til den tyske hær.

Bilens ejere måtte dog også finde sig i, at ikke alle var lige positive. Nogle kaldte den en kulkasse, og gadedrenge løb efter den og råbte: "*Ein bisschen Blech, ein bisschen Lack und fertig ist der Hanomag.*" Det var dybt uretfærdigt, for bilen var faktisk ganske avanceret for sin tid.



Design

Den kan virke lidt komisk og minde om en hjemmelavet "sæbekassebil", med de kantede former og smalle hjul. Men Hanomags første bil er nok en smule overset i bilens designhistorie. En af årsagerne er uden tvivl, at man nemt kommer til at sammenligne den med mange senere biler. Her skal man have i baghovedet, at Kommissbrot'en blev lanceret i 1924! Hvis man vil prøve at forstå hvad den var på dette tidspunkt, skal man se den i lyset af hvad der kom før – og hvad der i øvrigt var af biler i dens samtid.

Kommissbrot var en meget enkel bil, uden af være primitiv. Og den må betegnes som én af de mest banebrydende biler i 20'erne. Den var forskellig fra alt andet i både konstruktion og udseende: Stramt mo-



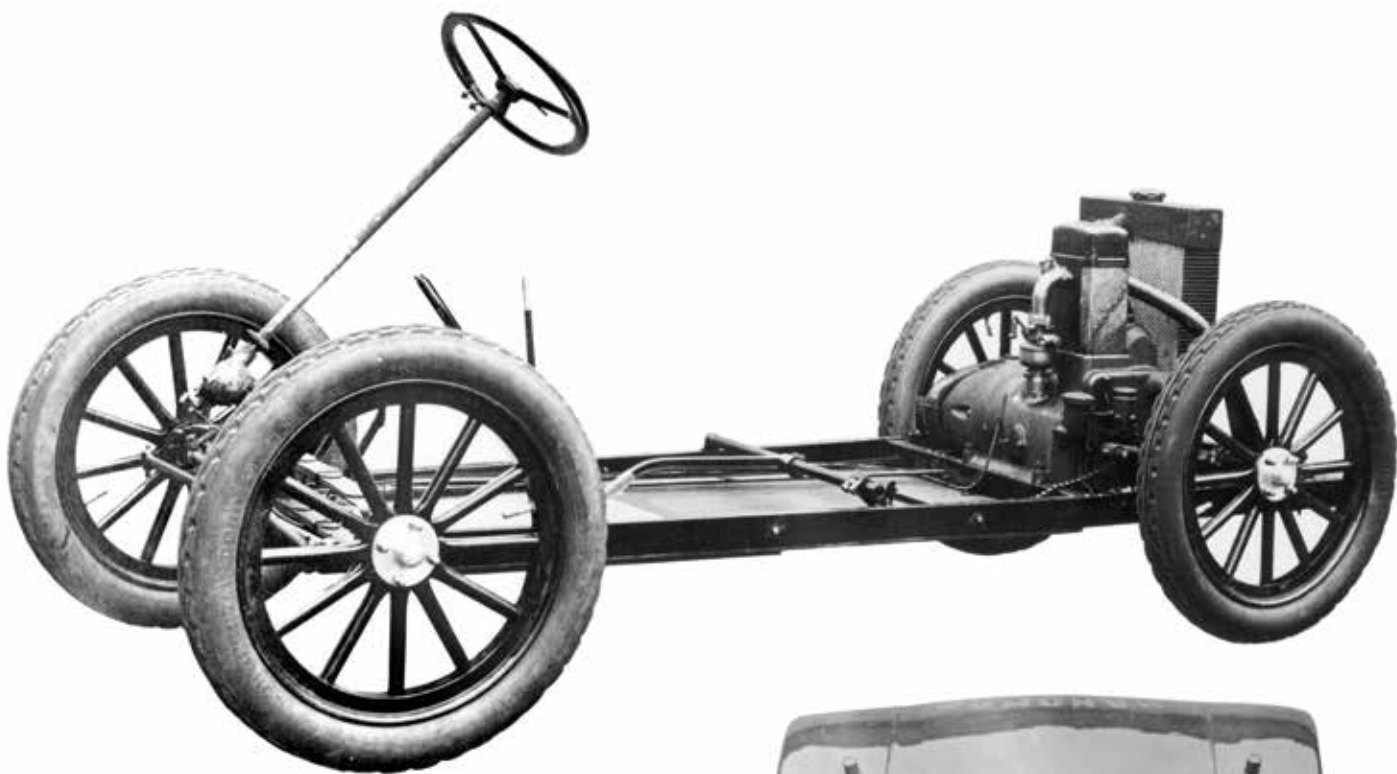
Et tidligt fabriksfoto af den lukkede model. De første biler havde en enkel udformning med glatte skærme, som en meget integreret del af karrosseriet. Snart efter kom skærmene med profileringer i – måske ikke helt så fikst, men til gengæld var de nemmere at af- og påmontere. Billedet af den åbne bil på forsiden af dette VeteranTidende er også et af de tidligste reklamefotos fra fabrikken.

dernistisk og uden pynt, men med en gennemtænkt og enkel form, der tydeligt udsprang af de praktiske krav man kunne stille til bilens anvendelse. En funkisbil, helt i tråd med den spirende funktionalisme, som netop i tyverne var begyndt at præge tiden i både industrielt design, brugskunst og arkitektur.

Bilen ligner ikke noget andet fra 1924; hjulene er med sine træeger nok det eneste, der afslører dens alder. Der var tænkt nyt fra bunden, og flere kilder nævner den som verdens første bil med pontonkarrosseri. Sådan kan man selvfølgelig godt opfatte det, men det er næsten at gøre den uret at sætte den i bås med den betegnelse. Hanomag'en er helt sin egen, med et progressivt og gennemtænkt design, der hænger tæt sammen med de tekniske løsninger

i bilen. Den ligner jo heller ikke rigtig senere biler, selvom der kan være noget, der minder om optræk til en Folkevogn. Kommissbrot'en er netop ofte blevet kaldt *Tysklands første folkevogn*.





Teknik

Den lille Hanomag var fra begyndelsen tænkt som lille; en enkel og praktisk bil til to personer. Karrosseriet var ualmindelig lavt, og hele vognens bredde udnyttet til kabinen. Der var jo hverken trinbrædder eller skærme!

Motoren: 1-cylindret, vandkølet, topventilet 4-taktsmotor på 500 ccm, placeret på tværs foran bagakslen. Ydelsen på 2 skatte-hk/10 bremse-hk (heraf modellens navn) sikrede den kun godt 400kg tunge bil en topfart på ca. 60 km/h.

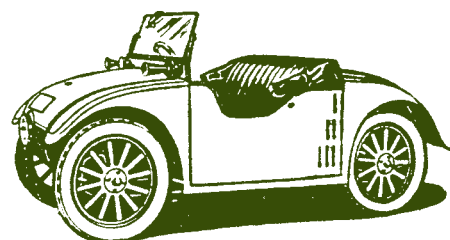
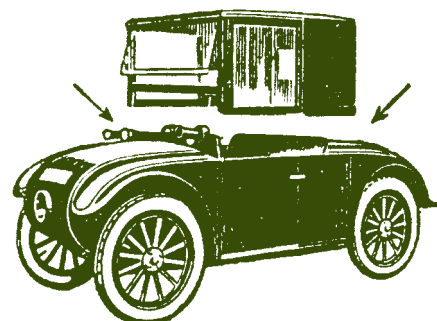
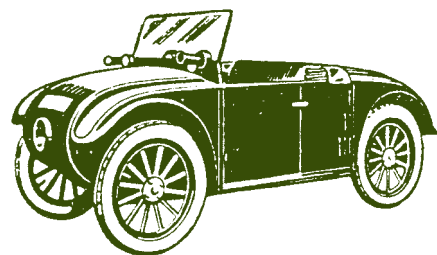
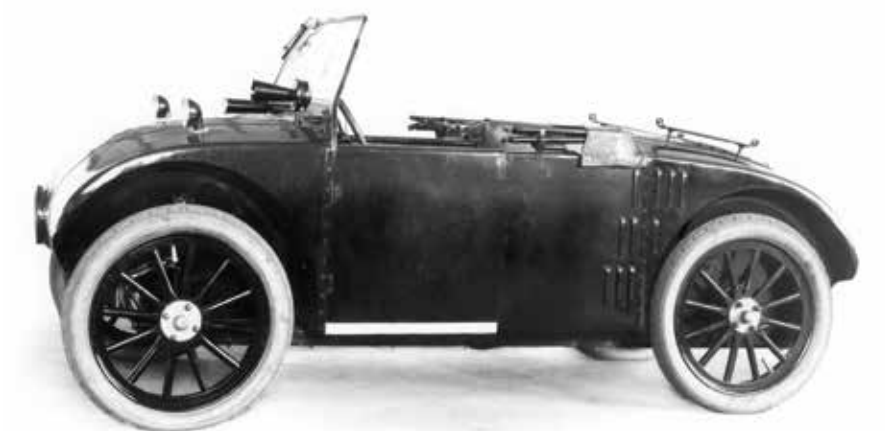
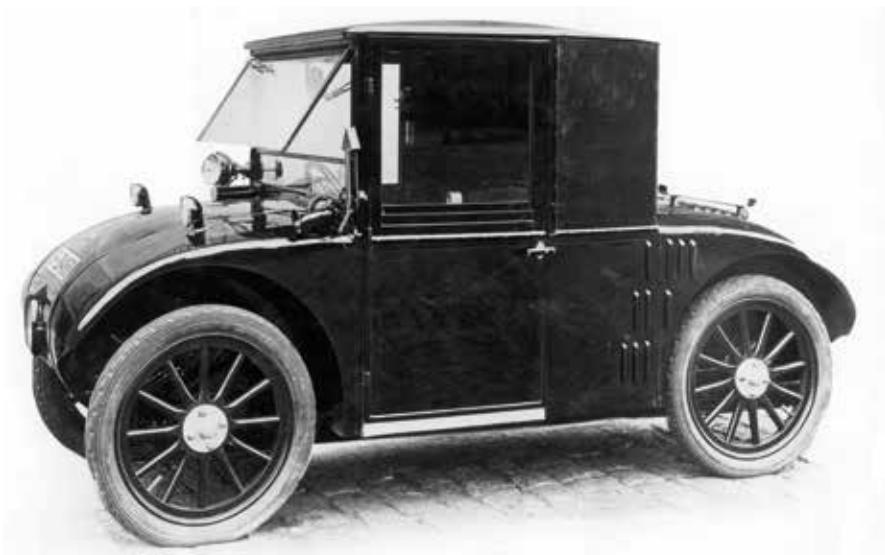
Bemærkelsesværdigt er det også, at hjulenes aksler var placeret over chassisrammen, hvilket jo må have givet både et lavt tyngdepunkt, god vægtfordeling og god pladsudnyttelse. Forhjulene var reelt uafhængigt ophængt i de to tværliggende bladfedre, og baghjulsophængt også ganske avanceret, med bagakslen monteret på langsgående svingarme, ophængt fortil og med skruefedre helt bagest – som i øvrigt strækkes under belastning.

Den lille Hanomag havde intet differentiale; kraften overførtes til bagakslen med en kæde. Med baghjulene i hver sin ende af akslen var der kun grund til at have en enkelt bremsetromle.

Bilen har større sporvidde foran end bagi. Måske for at sikre plads til et fornuftigt styreudslag, men helt sikkert også medvirkende til gode egenskaber ved kurvekørsel.

Ikke mindst når man ser bilen sådan lidt fra oven, kan det være svært at fatte, at man kigger på noget fra 1924! Men det er jo ikke altid nemt at være "anderledes", og Hanomags følgende model 3/16 PS fra 1928-29 var langt mere konventionel. Der skulle gå mange år før idéerne bag den lille "Kommissbrot" vendte tilbage. Øverst ses det lette chassis med den enkle og lave chassisramme.





Øverst er det grundmodellen, åben med kaleche. Derudover fandtes Limousine, som standard med fast tag, og en særlig udgave med aftageligt tag. Nederst modelvarianten "Sportwagen" med elfenbensfarvet lakering og røde lædersæder. De små tegninger er fra 1926.

Fabriksfotos, sikkert fra 1924, ligesom teknikbillederne på foregående sider. Til de små bøjler på bagenden fandtes en speciel kuffert – man kan jo kalde det "aftageligt bagagerum".

Nedenfor er vi i Hannover – det fantastiske billede med lageret af nye vogne er sikkert fra 1926 – med den nye type skærme og bagenderne med masser af gæller...



Fabriksbygget varevogn, med aftagelig varekasse - årgang 1925.



Kommisbrot'en var ikke bare tænkt som en lille bybil, men i høj grad også beregnet til lange landevejsture. Man deltog f.eks. i langdistanceløb, hvor den lille bil klarede sig helt på højde med store og dyre luksusbiler, som Maybach og Mercedes. Desuden fik Kommisbrot'en flotte resultater på motorbanerne. Her en særlig let version, *Zeppelin*, med specialkarrosseri af træ beklædt med sejldug. En anden væddeløbsvogn havde karrosseri af kurveflet.

Billig og god

Det var lykkedes at skabe en bil, der blev markedets billigste i Tyskland. En Opel 4/14 kostede 700 Mark mere end de 1.850 som Kommissbrot'en kunne sælges for. Der kom andre mindre biler på markedet som Opel Laubfrosch og den tyske Austin-variant (BMW) Dixi DA1, men med et brændstofforbrug på fire liter pr. 100 km var Hanomag 2/10 måske sin tids mest brændstoføkonomiske bil.

Bilen opnåede frem til 1928 en produktion på 15.775 stk. Et pænt antal på den tid. Hvor mange Hanomag Kommissbrot, der kom til Danmark er uklart, men det anslås at der kom omkring ti stykker hertil frem til slutningen af 1920'erne.

I 1927 kunne man i en annonce læse, at "Den lille Hanomag Limousine er den største succes paa Automobil-Markedet." Reklamen kunne desuden fortælle, at en tur i bilen fra København til Klampenborg var 30 procent billigere end med sporvognen. Det kostede nemlig 1 kr., mens Hanomag kunne klare turen for 70 øre inkl. alle omkostninger, herunder brændstof, forsikring og afskrivninger.

Generalagenten

Den første generalagent for Hanomag i Danmark var Harald Langkjær, født i Nykøbing Falster i 1885. Han uddannede sig indenfor handel med ophold i Hamburg og Lübeck og prøvede efterfølgende lykken i Amerika.

Hjemme igen omkring 1915 havde han agenturet med på de amerikanske Packard person- og lastbiler og etablerede med grosserer Isidor Heilmann selskabet A/S Cyclone – eller Nordisk Handels- & Ingeniørvirksomhed Aktieselskabet Cyclone, der i 1916 handlede med automobiler, motorplove og maskiner fra salgskaler på Axeltorv i København.

I oktober 1920 blev selskabet ene-forhandler af Citroën og i januar året efter antaget som Ford-forhandler i København. Da Cyclone overgik til Ford realiserede selskabet sit

HANOMAG

Forhandler for København:

INGENIØR, CAND. POLYT.

POUL MATHIESEN

Vestre Boulevard 40

Telefon
Central
4573



Den lille Hanomag, fremstillet af den gamle ansete Lokomotivfabrik

Hanoversche Maschinenbau Aktiengesellschaft, Hanover

Startet 1870.

Ovennævnte Hjemsted er en Garanti for Hanomag Automobillets Kvalitet.

Den lille Hanomag Limousine er den største Succes paa Automobil-Markedet. — Vi opgiver nedenfor Kørsels-Omkostningerne pr. dansk Mil. Disse beviser, at en Tur i Hanomag Limousinen til Klampenborg for 2 Personer er 30 pCt billigere end med Sporvognen.

Forbrug pr. dansk Mil:	
Benzin: (28 Øre pr. l) (4 l pr. 100 km)	8,4 Øre
Olje: (1,20 Kr. pr. l) (0,46 l pr. 100 km)	3,6 —
Gummi: (1 Sæt 30.000 km) (5 Stk. à 60 Kr. = 300 Kr.)	7,5 —
Skat: (60 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	2,0 —
Reserve dele: (120 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	4,0 —
Garage: (20 Kr. pr. Maaned) (22.500 km pr. Aar)	8,0 —
Forsikring: (120 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	4,0 —
Afskrivning: (300 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	10,0 —
pr. km 6,33 Øre	47,5 Øre
Sporvogn 2 Personer til Klampenborg	100 Øre
Hanomag 2	70 —
	30 Øre

Generalagenturet for Danmark:

HARALD LANGKJÆR • KØBENHAVN • TELEF. 4573

Announce fra Motor nr. 2, 1927.

restlager af Citroën-biler og reservedele, da Ford ikke accepterede at andre mærker samtidig var på programmet. Ford var på det tidspunkt markedsledende, og trods intensiv konkurrence med tre andre bilforhandlere i hovedstaden gjorde det Cyclone til en stor forretning.

Langkjær trak sig efterfølgende ud af A/S Cyclone og kastede sig over nye projekter; etablering af en hundevæddeløbsbane på Roskildevej. Mens man ventede på at få hundene nok blev der kørt Dirttrack race. Det var en langt større succes, men alt hvad motorcyklisterne kørte ind af indtægter blev sat til ved investering af 3-400.000 kr. i 85 mynder, som der ikke var den store interesse for.

Derefter kastede Langkjær sig igen ud i bilimport med generalagenturet

på Hanomag, men det var tydeligvis af kort varighed, for i 1928 kom en ny generalagent på banen. Langkjær havde tydeligvis svært ved at få forretningerne til at hænge sammen. Han var hårdt ramt, især efter at have mistet sin hustru ved en trafikulykke i 1920, og han døde som 51-årig af en hjertesygdom i 1935.

Fra 1928 blev radiofabrikant Einar Laursen, Als ved Hadsund i Østjylland "Generalrepræsentant for Hanomag Fabrikkerne i Hannover" for Danmark og Norge under navnet Jysk Hanomag-Import. Senere kom tyskeren Ernst Nettemann med og virksomheden skiftede navn til Nettemann & Laursen A/S.

Vi vil senere her i bladet følge op med Hanomags fortsatte historie i Danmark.



Her ses ikke mindre end tre Hanomag 2/10 bagest på første sal. Billedet må være taget i 1927 eller 28. Vi har det fra DVK-medlem Max Elm, der har arvet det fra sin fader, Max Adolf Elm. Bag på billedet står der "bilforhandler Oluf Nielsen". Han havde forretning i Reventlows-gade 16, København V. Mon nogen af læserne kan fortælle mere?

På billedet kan man se at de små Kommissbrot er forsynet med to forlygter. Det var næsten sikkert lovkrav i Danmark. Da Dansk Teknisk Tidsskrift i slutningen af tyverne med tyske fabriksbilleder præsenterede bilen skrev de nemlig: "Her i Landet leveres Vognene med de her foreskrevne Lanterner, hvilket noget adskiller sig fra, hvad Illustrationerne viser".

Hele billedet kan ses på side 46. Tak til Max Elm for lån af foto.

Danske biler

Eskil Olsen fra Tisvilde var ejer af B9312. Han og broderen gik på valsen i slutningen af tyverne. De tog hver en Hanomag med hjem. Eskils bil blev udstyret med en fast varekasse med løs bund, så man kunne komme til motorrummet uden at afmontere kassen. Bilen blev hugget op i 1940'erne.

En anden blev i 1950'erne købt af mekaniker Hans Gille, der dengang boede på Rosenørns Allé 35, Frederiksberg. Bilen med reg.nr. A3010 havde i et kvart århundrede tilhørt en dame, der i en årrække ikke havde haft kræfter nok til at rykke i håndtaget, som startede bilen. Hun kom derfor kun en sjælden gang ud



B 9312, ejet af Eskil Olsen fra Tisvilde, der selv havde importeret sidst i 1920'erne.

at køre, når børn i nabolaget hjalp med at skubbe bilen i gang! Hans Gille fortalte til en avis, at bilen vakte en del opsigt og der ofte var et stort opløb allerede før han fik motoren standset. Den encylindrede motor lød som en fiskerbåd, fortalte Gille, der fortalte at det var en dejlig vogn han gerne kørte på langtur i med sin hustru og deres to små børn – også selv om hastigheden blot løb op på 40-50 km/t.

Hans Gille oplevede at kæden til kædetrækket var umulig at slide op, og han havde ikke foretaget sig meget andet end at slibe ventiler. Det manglede differentiale betød at dækkene hurtigt blev slidt. Hans Gille havde svært ved at få bilen indregistreret, da den blot havde én bremsetromle, men det lykkedes. Gille skrev til Hanomag for at høre om mulighederne for reservedele. Bilfabrikken skrev tilbage, at de var glade for at der var én Hanomag 2/10 i Danmark og kunne fortælle, at der var ca. 100 kørende i Tyskland.

Bilfirmaet Tranberg i Kolding, erhvervede i 1965 en Hanomag Kommissbrot, der blev udstillet i selskabets Horsens-afdeling, men allerede senere samme år blev bilen solgt til Holland. Aalholm Bilmuseum havde også en Kommissbrot i en årrække, den var dog importeret i nyere tid – og røg ud af landet igen, da den blev solgt på auktion.



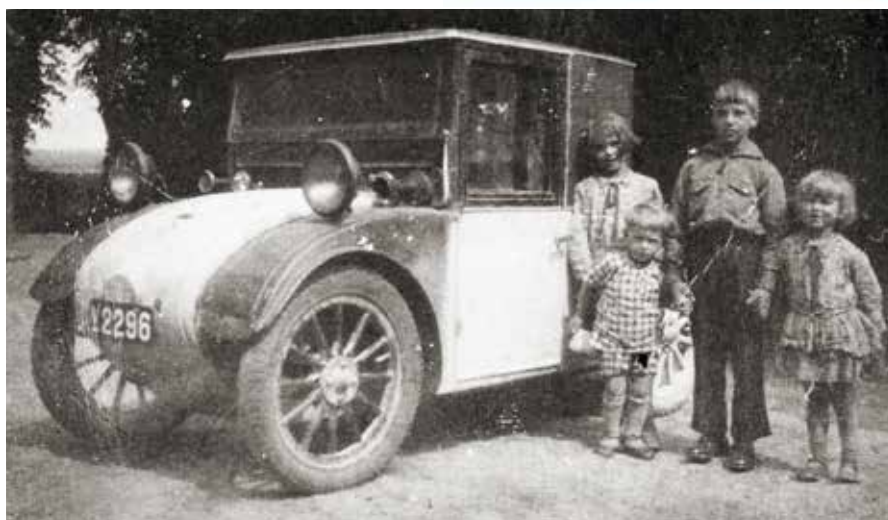
Hans Gille foran sin Hanomag Kommissbrot, brugt som dagligbil i 1950'erne – det lille foto er fra en avisartikel.



Bilen fra Aalholm – og til højre et reservedelskatalog med stempel fra Nordjysk Hanomag i Aalborg.



En anden dansk bil, der som vanligt i efterkrigstiden blev moderniseret med kofanger er K116-947. Det er oprindeligt en lukket bil, men undervejs ændret til åben bil med kalesche. Dens sidste ejer var Bjarne Andersen i Smørum.



Et foto, sikkert fra 1930'erne, af V 2296. Drengen på billedet gav mange år efter Per Christensen billedet, men ellers er der ingen yderligere viden om bilen og familien.



Per Christiansens Kommissbrot

Per anskaffede sin Kommissbrot i 1988. Bilen var kommet til Danmark som ny og havde haft et langt liv på en hønsegård i Gl. Hampen ved Silkeborg, hvor den blev henstillet i 1962.

Egentlig stod der "reservedele til Hanomag" i annoncen, men Pers interesse var vakt. Alligevel passede beskrivelsen meget godt: Der manglede hjul, motor, bagtøj, styretøj og rammen var skåret itu for at kunne rumme en uoriginal motor. I en år-række handlede det om at få skaffet de mange dele.

De fleste dele har Per fremskaffet Tyskland. Via kontakter blandt andre Hanomag-entusiaster og via annoncering fandt han en motor hos en gammel mand der boede i Taunus bjergene. Den var blevet sat til side i halvtredserne, da koblingshuset i en alu-legering var revnet. Motoren er fin, den har ikke engang slidmærker, hvor stemplet vender.

Også herhjemme var der hjælp at hente: Børge Kå havde en bagaksel liggende (fast aksel med kædehjul) og Eskil Olsen havde gemt en løs fælgring, efter han havde ophugget sin bil.

Restaureringen af bilen begyndte i 1993 og har været i gang lige siden. Især karosseriet har budt på store udfordringer, så arbejdet har ligget meget stille i perioder, mens der blev samlet energi og lyst til at komme videre. Gennembruddet skete for 10 år siden, med købet af et karrosseri fra Polen. Karrossen var forsynet med en ekstra dør og en jernramme til at støtte det hele. Desuden var der den længe søgte motorrumsklap med 27 gæller. Til gengæld gik det mindre godt, da Per skulle have hjælp til pladearbejdet – der endte som noget bras. Bilen var tæt på at blive realiseret til højstbydende!

Heldigvis kom en ny karosserimand ind over, og nu er der igen kommet

lidt skred i det. Hele midtersektionen er færdig og den er rigtig flot. Nu handler det om at få styr på bagenden, som desværre var blevet ret deform. Arbejdet skrider kun langsomt frem, men som Per siger, så kommer det forhåbentlig til at passe med at han trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet om nogle år. Det tager sin tid, men efter 30 år kan Per trods alt begynde at drømme sig til at den lille Kommissbrot igen kommer ud at rulle.



1990



Nogenlunde sådan skulle bilen gerne komme til at se ud en dag – her ses et par tysk restaurerede Hanomag 2/10. Per vil prøve at få sin bil godkendt med de originale "Lanterner" som på det øverste foto, inklusive koklopøjet i midten.

OBS!

Skulle nogle af **VeteranTidendes** læsere ligge inde med viden eller yderligere materiale (foto, brochurer, artikler m.m.) om Hanomag 2/10 – eller andre af Hanomags personbiler, så hører vi i redaktionen meget gerne om det til brug for en efterfølgende artikel.

Og Per Christiansen er naturligvis interesseret, hvis der skulle være nogen, der ligger inde med reservedele til en Hanomag Kommissbrot.



Kilder ud over de i artiklen nævnte: Korrespondance og materiale fra Per Christiansens samling, Danmarks Tekniske Museum, DVKs arkiv, Bilhistorisk Tidsskrift, nr. 3/1965, 5/1965 og 59/1979, WikiMedia samt Jyllands-Posten, 19/1 1991.



Redaktøren beklager, hvis ovenstående billede påfører læserne psykiske lidelser! Der er mange biler på skrotpladsen. Hvem ved hvor og hvornår? Særlig hæder og ære må tilfalde den, som kan identificere bilen, der hænger i luften!

På det nederste billede kan I springe bilerne på øverste hylde over. Men hvad med resten? Og så er vi som nævnt på de foregående sider dybt taknemmelige for enhver oplysning om stedet! (Skoen i nederste venstre hjørne er en herresko).

Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilkklub.dk



Svar på billederne i VT 497



Nyborg Færgehavn

Hvis vi starter med lokaliteten, så var der enighed – vi er i Nyborg Færgehavn, hvor der ventes på færgen til Korsør. Dermed er vi også med sikkerhed før 1957, hvor man opretter Knudshoved-Halsskov overfarten.

Medvirkende til stedfæstelsen er selvfølgelig den store Politiken-reklame, der ses på hustaget. Anders Clausager husker fra barndommen, at reklamen var det første syn der mødte én, når bovporten blev åbnet ved ankomsten til Nyborg – hvilket var "spændende", for det var jo den avis, der blev læst derhjemme.

Bilerne

De forreste i køen kan nok ikke identificeres, men der er vist ingen tvivl om, at der befinder sig en Renault 4CV blandt dem. Volvo PV444 var der heller ingen tvivl om, årgangen 1951-53 og i øvrigt på svenske plader. Dernæst en DKW – her kan der jo være lidt usikkerhed om den nøjagtige model; der var bud fra F4 til F8, desuden kunne det være en IFA. Det stiller vi os tilfredse med, idet vi haster til den mest bemærkelsesværdige bil i billedet. At se sådan én på danske plader var en stor overraskelse for flere af svarerne!

Crosley

Bortset fra et enkelt gæt på Lloyd 300, fastslog alle uden tøven, at vi

ser på en Crosley! Det er imponerende – amerikanerbil er vist ikke det første, de fleste tænker ved synet af den!

Radiofabrikanten Powell Crosley fra Cincinnati, Ohio fik i 1939 en produktion i gang af hvad der er ét af de yderst få eksempler på en lille amerikansk bil. Hvad vi idag vil kende en microbil. Den første model blev fremstillet 1939-42 og havde en 2-cylindret boksermotor på 580 cm³. Bilen vejede kun omkring 450 kg., og fik en vis succes; på dét tidspunkt havde selv amerikanerne et vist behov for at spare på benzinen!

Efterkrigsproduktionen kom i gang i 1946, med en ny model. Nu med en 4-cylindret rækkemotor, som var ret speciel, kaldet CoBra (Copper Bra-zed) – den var lavet af pressede pladedele og rør, som var svejset sammen, i stedet for af støbejern. Den var på 724 cm³, havde overliggende knastaksel og var oprindelig udviklet til at drive f.eks. generatorer i fly og skibe.



Den meget lille bil blev lavet i flere karrosserivarianter, heriblandt sedan, varevogn og stationcar samt flere sportslige åbne modeller.

I 1949 var der flere ændringer: Ny motor i støbejern og et kraftigt "facelift" med længere og mere kantet front, pyntet med diverse kromting. Der kom også flere modeller, bl.a. en lille Jeep-lignende ting samt diverse racervogne.

Ud fra et teknisk synspunkt må Crosley siges at være ganske interessante og innovative biler, blandt andet havde man en årgang skivebrems (1949-50). Den sidste Crosley forlod fabrikken i 1952 efter nogle år med svigtende salg.

Der er masser af yderligere information på nettet; se f.eks. www.classic-car-history.com/crosley-cars eller crosleyautoclub.com. Eller søg på Wikipedia.

Bilen på billedet fra Nyborg kan med sikkerhed bestemmes til at være fra perioden 1947 (hvor stationcar-modellen kom) til 1949. Den er med den korte, afrundede front, hvilket faktisk kan ses på billedet, samt CoBra-motoren. Ingen kender til at der skulle have været en officiel importør i Danmark, så bilen har ganske sikkert været privatimporteret. Den kunne meget vel være én af de såkaldte gavebiler fra de magreste efterkrigsår, hvor 1948 var det værste.

Nummeret T17-872 fortæller, at bilen er indregistreret i Viborg Amt og på skiltet i bagruden står der E. Mathiasen.

Carsten Nielsen fra Lyngø fortæller, at en smedemester Mads Nielsen fra Ejby på Vestfyn kørte i en Crosley frem til 1965. Sideruderne var eftermonteret på Carstens fars ka-

retmagerværksted i begyndelsen af 60'erne.

Det er selvfølgelig nærliggende at fundere over om smedens Crosley være samme bil som T17-872 fra arkivbilledet. Men den store siderude ser ikke ud til at være eftermonteret, da den ser ud til at være et to-delt skydevindue, som på de originale stationscars. Men smedens bil, der i øvrigt må have haft M-nummerplade, har vel haft lukkede sider frem til begyndelsen af 60'erne. Og så er det jo ikke samme bil.

Til gengæld står der på Jysk Automobilmuseum i Gjern en tilsvarende Crosley, helt magen til bilen fra Nyborg-billedet. Det er den "ægte" stationcar med skyderuder, og hvad mere interessant er, at den ifølge oplysninger skulle være importeret som gavebil. Der må være ualmindelig stor sandsynlighed for at det er det selvsamme eksemplar – altså E. Mathiasens bil fra Viborg Amt. Redaktionen hører gerne fra enhver, der ved noget!

De små Crosley har helt sikkert ikke nogen stor plads i dansk motorhistorie! Men mon ikke der har været mindst 2...!



Her ses Gjern-museets Crosley – den er fra 1948 og angiveligt indført som gavebil.

Til højre er det den efterfølgende model, produceret fra 1949-52, med den lange næse, der er umiskendeligt amerikansk, hvis man ser bort fra bilens størrelse. Billedet viser også sidevinduernes udformning.

Der fandtes mange karrosserivarianter, også meget sportslige, og støbejernsmotoren fra denne model fandt også vej til de europæiske motorbaner, bl.a. i Bandini 750 Sport.



Strandvejen, Hellerup

Stedfæstelsen var også her helt uproblematisk; billedet er taget på Strandvejen i Hellerup, og de mange hvide nummerplader fortæller naturligvis at det er efter 1976.

Erich Karsholt har nok et særligt forhold til billedet. Han er nemlig i år flyttet ind på Strandvejen 167 – det er lige over Irma-skiltet på billedet. En mere nøjagtig datering kan være svær. Erich har skrevet: Apoteket er der endnu, mens kiosken (ved BT-skiltet) er ændret til Lydolf Is, hvor der er lang kø på en varm sommerdag. Væsentligste spor er ejendommen med Bikuben, det er et byggeri, der først blev taget i brug i 1983. Til gengæld kan billedet ikke være meget yngre, for midt i 1980'erne lukkede Irma'en. Der ligger en blomsterbutik i dag. Og der er kommet lyskryds og cykelsti – måske er der derfor der er vejarbejde.

Bilerne

Åbenbart ikke helt nemt – der var flere fejlskud i besvarelserne. Eders ydmyge er begunstiget af muligheden for at zoomer i originalbilledet og vover derfor at være dommer (men selvfølgelig fuldstændig uden ansvar).

Fra venstre: Mercedes/8, som Jens Petersen nævner af den senere model med større baglygter, der kom i 1974. Derefter en VW 1302 og en Datsun 120A FII. Næsten dækket af cyklisten og med sort vinyltag kunne det meget vel være en Ford Granada Mk II, og forrest i køen kører en Ford Taunus L (ca 1971-73).

Ved apoteket holder en Volvo 240. Længere tilbage i billedet: Skoda 105/120 (lys farve), Volvo 343, Fiat 127, Volvo Amazon, BMW serie 3.

-jmn.





BeringsBilBilleder 29

Det var utroligt spændende at læse Clausagers artikel om engelske biler i Danmark i de første ti efterkrigsår i oktoberbladet. Det har været ret fantastisk for de heldige, som havde mulighed for at få ny bil mens resten af befolkningen - eller den lille del, der faktisk kørte bil - måtte tage til takke med den gamle vogn, som var kommet ned fra opklodsningen. Måske er der derfor en uforholdsmæssig stor del af disse biler, der har overlevet. Netop fordi de var 'den første nye'.

På billedet, som er fra DVKs ret regnfulde 25års jubilæumsløb på Fyn, står to af dem side om side ved krofrkosten. Begge vognene har nummerplader fra 1977, så måske har jubilæumsløbet været en form for debut efter en restaurering. Begge er engelske fra kort efter krigen. Til venstre Tom Burups Lea-Francis 14 fra 1946 og til højre Henning Thyrrer Riley 2½-litre fra 1948. Jeg ved ikke om de stadig er i landet eller i klubben.

De to biler har nogle lighedspunkter: 4-cylindrede motorer med to højtliggende knastaksler og uafhængige

forhjulsophæng med torsionsfjedre (Lea-Francis kunne også være med ½-elliptiske bladfjedre). Motorkonstruktionen havde Riley anvendt siden Nine-modellen i 1926; hos Lea-Francis kom det først da bilproduktionen blev genoptaget i 1937 efter et par års pause. LeaFs motor er på 1767ccm - Rileys hele 2443ccm. Det giver henholdsvis 65 og 100 hestekræfter: Riley er god for 145km/t; mens Lea-Francis kan komme op på 112km/t, til gengæld var den noget dyrere. Riley-karosseriet er moderne, noget elegantere og kun lidt tungere. Stærmose skriver i 'Biler er min Hobby': Den har et meget individuelt Præg med en smuk, langstrakt bagvogn. Lea-Francis kunne næsten være en førkrigsvogn med sin stejle kølerkappe og fritstående lygter. Den tilfredsstillende nu også Stærmose, som skrev: Efterkrigsvognen er en smuk Saloon med karakteristiske Linier. Jeg mener, at Burups vogn har været dansk fra ny. Ifølge Clausager kom de to første til landet i 1947, så det må være den ene af dem. Og Riley er en af de 15 der blev indført frem til 1954.

-pb.



Dansk Veteranbil Klub
Mødested Mulstrup
Indbyder hermed til den

Årlige Julefrokost

19. DECEMBER
KL. 19:00-23:00

Pris p/pers. 175.Kr.
Vin – Øl – Vand kan købes

Haslevvej 174 Mulstrup
4100 Ringsted

SU. Senest 11. Dec.

Jan Lemming 22883829
jan.lemming@email.dk

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.



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: kontor@sommersautomobilemuseum.dk

Hjemmeside: www.sommersautomobilemuseum.dk

Særudstillingen **Biler fra Bremen** varer til 11. marts 2018.



Biler fra Bremen

LLOYD · BORGWARD · GOLIATH · HANSA



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

SHOPUSA.COM

Køb alt til din bil i USA

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

Det er lige til!

OPRET PROFIL SHOP I USA FRAGT TIL DK LEVERING

SHOPUSA.COM - M: DK@SHOPUSA.COM - T: 70 34 50 36
CVR 34481121 - KICKURREN BD, 1. SAL, 2300 KØBENHAVN S.

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

Castrol
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 rabattordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

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

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

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

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse **Veteran Posten**

www.VeteranPosten.dk

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



For at lette betalingen for næste års 2018 medlemskontingent, som udsendes ultimo december 2017, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVK's hjemmeside www.veteranbilklub.dk – trykke "nets", og derfra følge vejledningen for betalingsservice.

Tilmelding til Betalingsservice
Dansk Veteranbil Klub

Navn

Adresse

Postnr./by

Land

Danmark

CPR-nr.

Reg.nr.

Kontonr.

DVK
medlemsnr.

PBS-nr.

02212536

Deb.gr.nr.

00001



Biler sælges



Citroën Light 15, 1954. Bilen er en engelskbygget 11BL, som i sin tid er kommet hertil via New Zealand. Den er praktisk taget original og rustfri, indregistreret og køreklar. Sælges for en rimelig pris.

Jens Geschwendtner, tlf. 28109551.



Lotus Elite 501 S 1 1976. En yderst sjælden, spændende og velkørende 4 pers. rejse/sportscoupé i rigtig god stand sælges. Det lave, markante 'Wedge-shape' karosseri med Cw<30 er sprøjttestøbt glasfiber på en kraftig rygrad af stål efter Lotus-principet og udstyret med de unikke Lotus køreegenskaber. Frontspoiler (bedre køling) og bagkofanger (større baglygter) fra S2-modellen. I DK siden 1978, hele tiden kørende og vedligeholdt. Topstykket m. 16 ventiler og 2 overliggende knastaksler er senest renoveret, så alle 160 HK i den 4 cyl. 2 liters LOTUS alu. motor er til stede igen - rigeligt til den kun 1.000 kg tunge bil. En af kun 236 LHD bygget. 8 års syn, lav afgift og billig forsikring. Nuværende ejer gennem 12 år/50.000 km. Fuld historie i VT 489 marts 2017. Prisinde kr. 160.000.

Jørgen Lind, tlf. 75164114 - 20166614
e-mail: jlind@esenet.dk

MGB 1969. Pæn og velholdt. Flotte trådfælge og krom. Prisinde kr. 64.800 eller giv et bud.

Bent Johansen, tlf. 21297947.

Wolseley 300 Aut. 1960. Restaureringsprojekt. Har ikke kørt i 30 år, men har stået i garage. Læderindtræk, mahogni instrumentbræt. 3l. 6cyl. motor. Lidt rust i skærme ellers ok. Kr. 5.000.

Søren Gam, tlf. 21220591
e-mail: sorengam@mac.com

Biler købes



Fiat 128 SL Sport Coupe købes. Årgang 1970-1975. Istandsæt bil eller realistisk projekt bil købes til genopbygning. Alt har interesse evt. også som import. Seriøs interesse og fair pris gives.

Johnny Højgaard, tlf. 28262775
e-mail: johoni@stofanet.dk

Dele til biler sælges



Hardtop til MG Midget. Intakt, men trænger til nye gummilister. Pris kr. 1.000.

Mogens Johansen, tlf. 21286477
e-mail: mogensjohansen@live.dk

Forkofanger til **Buick Skylark** 1965 til salg. Ny forkromet – tip top stand. kr. 5.000.

Søren Gam, tlf. 21220591
e-mail: sorengam@me.com

Motorcykler sælges



Dejlig veteranmotorcykel - **AJS** fra 1958 – meget fin stand. Pris kr. 35.000 – eller kom, se og byd.

Jan Christensen, tlf. 40404330
e-mail: vognmand.jan@icloud.com

Diverse

Veteranbilopbevaring, vinter/helårs. Hal med støbt gulv, isolerede vægge og loft. Mulighed for let opvarmning port med hejs. Beliggende i Dianalund/Vestsjælland.

Asger Jørgensen, tlf. 30239271
e-mail: asger2cv@gmail.com

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



VeteranTidende

Indholdsfortegnelse 2017

Fra bestyrelsen			Monte Carlo Historique 2017	feb	18-19	Kommentar Austin 7 spec.	dec	13
Nye medlemmer	jan	4	BMW Club Deutschl. 40 år	feb	20-21	Chrysler Six CO 1933	dec	34
Løbstilskud – regler	feb	9	De farlige kølerfigurer	feb	24-29	Hanomag 2/10 Kommissbrot	dec	36-45
Lidt statistik	mar	10	Citroën og amerikanerne 2	feb	30-40			
Nye medlemmer	mar	63	Team Hindsgavl Classic	mar	22-25	Diverse		
Nye medlemmer	apr	5	Retromobile Paris	mar	26-27	Berings Bil-billeder 26	jan	39
Nye medlemmer	maj	57	Veterananhængere	mar	30-38	Biler søges	feb	9
Nye medlemmer	jun	10	BMC & DOMI	apr	22-35	Nyt fra DTM	feb	16
Køretøjslisten	jul	3	Nimbussabotage	apr	40-41	BurWain dieselmotor	feb	16
Nye medlemmer	jul	9	Komm.til BMC & DOMI	maj	3	Forladte steder i DK	feb	17
DVK på Facebook	aug	3	Agro-nostalgi	maj	14-15	Berings Bil-billeder 27	feb	41
Nye medlemmer	aug	6	I Skaftø Rasmussens fodspor	maj	21-23	Touring Superleggera	mar	9
Nye medlemmer	sep	11	Forårstur til Florida	maj	24-25	Killas Adler	mar	39
Hjælp til Fr'ciamessen	okt	9	Den Gamle By og Bilerne	maj	26-29	Henney Motors	mar	51
Nye medlemmer	okt	9	Semler Gruppen 100 år	maj	30-33	Skaftø Rasmussens gravsted	apr	3
Nye medlemmer	nov	8	Restaurere eller ikke?	Maj	40-41	Efterlysn.Chrysler 1932	apr	17
Nye medlemmer	dec	8	Delage på Retro Paris	jun	18-23	Gaslys og hverdagens helte	apr	17
			Om Triumph	jun	24-34	Popular Science	apr	45
			Toldvæsnets gamle protokoller	jul	28-33	Datsun Klub i Klubben	maj	11
Generalforsamling			Mere om Delage på Retro	jul	37	Danish Masters Racing Festival	maj	19
Indkaldelse	feb	8	Auto Union 1938	aug	34-35	Fr'cia Brandv.Seniorklub	maj	34-39
Årsrapport	mar	11-17	Engelske biler i DK 1945-54	okt	32-44	Efterlysn. Cadillac 1934	jun	5
Referat	maj	12-13	Den Gamle By	nov	16-21	En vinterdag i Randers 1961	jun	11
Vedr. generalforsamling 2018	dec	11	Prototyp Hamburg	nov	46-49	Nye frimærker	jun	14
			Englandturen 2017	dec	26	Komm. Til Popular Science	jun	14
						Efterlysn.DDPA skilt	jul	11
Redaktionelt			Prøvekørsler og biler			Nyt fra DTM	jul	13
Ændret deadline	jan	4	Aero Minx 1935	mar	28-29	Efterlysn.Bugatti skilt	jul	25
Hjælp til WordPress	jan	3	Morris 1000 Super 1964	mar	36-39	Berings Billeder 28	jul	26-27
Deadline etc.	feb	3	Lotus Elite 1976	mar	40-47	Bilsamlebilleder	aug	39-41
Deadline etc.	Jun	3	Singer Junior 1931	apr	18-19	MG og Bangs bilers	aug	42
Om indsendelse af fotos	okt	3	Austin Healey 100 1955	maj	20	Mere bilsamlebilleder	sep	49
Om stof til VT	nov	3	Stanley Steamer 1910	jun	36-44	Opråb fra Rileyklubben	okt	11
Komm.til VT 496	nov	3	Austin Seven 1936	jun	45-49	Riga Motor Museum	okt	46-47
			Jensen Healey	jul	34-36	Riga igen	nov	49
Artikler			Chevrolet 1930	aug	20-21	Biler fra Bremen hos Sommer	dec	12
fKomm.til SMC og VW	jan	9	Peugeot Quadrilette 1923	aug	22-33	Berings Bil-Billeder	dec	49
Classic Monte Carlo i Nærum	jan	12-14	En Cadillac ca. 1930	sep	11			
Biler, der fulgtes med sporvognene	jan	15	Hanomag Sturm 1937	sep	31	Teknik		
			De røde Saab'er	sep	32-45	Lakreparationer	apr	20-21
Citroën og amerikanerne 1	jan	18-27	Hanomag Sturm	okt	45	Cylinderservice i Horsens	jun	16-17
SMC i Fyns Forum 1939	jan	28-31	Jakob på Sommers Museum	nov	22	En Ford T fidus	sep	30
Bantam og Chrysler	jan	32-36	Austin 7 Spec. 1933	nov	42-45			
DK A1	jan	37-38						
Sirius i Vejle	feb	12-13						



Anmeldelser			Arrangementer			Kulturværftet Helsingør	dec	24
Mammen & Drescher	feb	22	Ringkøbing 2016	jan	16-17	Løvfaldsløbet	dec	25
Gods på Vej	feb	22-23	Francia Messen	mar	21	Chantilly Arts & Elegance	dec	32
Danske F1 drømme	jul	24	Den Gamle By	mar	21			
En helt overflødig bog	nov	12	Fars dag Wedelslund	maj	47	Mødesteder		
Per Groth Volvo 140	dec	15	Danish Masters Racing	jun	35	Nyt mødested Ulfborg	feb	11
			Aabenraa-udflugt Svalegården	jul	14	Dito Holbæk	mar	17
Fra medlemmerne			Nordvestsjælland	jul	15	20 år i Klippinge	apr	10
Nytårshilsner	jan	8	Klippinge	jul	15	RR i Nærum	apr	11
Bonusinfo	feb	3	DVK på Bakken	jul	16-17	Facebook i Nærum	apr	11
			Nat.køredag i Haderslev	jul	17	Forårsparade Aabenraa	jun	15
Bibliotek og arkiv			Motor Classic Charlottenlund	jul	18	DVK Lillebælt	aug	13
? fra arkivet	jan	40-41	Fars dag på DTM	jul	19	Aftentur Vestsjælland	aug	14
? fra arkivet	feb	42-44	Græsted Veterantræf	jul	20-21	Nordvestsjælland køretur	aug	15
? fra arkivet	mars	48-51	Gavnø Classic	jul	22-23	Aftensol i Nærum	aug	16
Nyt fra Biblioteket	apr	12	Kør til Køge	aug	17	Ny mødeleder i Uldum Mølle	okt	12
? fra Arkivet	apr	42-44	Vitus Bering Classic	aug	18-19	Sommer i Holbæk	okt	13
? fra Arkivet	maj	42-46	Stevensløbet	sep	18-19	DVK Lillebælt	nov	9
? fra Arkivet	jun	50-51	Skjoldnæsholm	sep	20-22	Vestjylland	nov	10
Nyt fra Biblioteket	jul	12	Rundt om Sønderjylland	sep	23	Holbæk	nov	11
? fra Arkivet	jul	38-39	Cph Historic GP	sep	24-25			
? fra Arkivet	aug	36-38	Munkebjerg	sep	26-27	Bagklappen		
? fra Arkivet	sep	46-48	Stjerneløbet 2017	sep	28-29	Lancia Fulvia 1972	jan	48
? fra Arkivet	okt	48-49	My Garage i Vejle	okt	14-15	Opel Olympia Pick Up 1961	feb	52
? fra Arkivet	nov	50-51	Langelandsløbet 2017	okt	15	Peugeot 404 1962	mar	64
? fra arkivet	dec	46-48	Kulturværftet Helsingør	okt	16	En Ford i krattet	apr	52
			Toldboden	okt	17	Volvo PV444 1954	maj	59-60
Personprofiler			Styrkeprøven 2017	okt	18-23	lfa 1954	jun	60
Nekrolog Gorm Bang Olsen	feb	8	Goodwood Revival 2017	okt	24-25	EMW 327 1954	jul	48
Kaj Wredstrøm 20 års jubi	feb	9	Bornholm Rundt 1977 (!!)	okt	26-28	Mercedes Benz 190SL 1959	aug	48
Mogens Camre	mar	3	Bornholm Rundt 2017	okt	29-31	Fiaat 124 Spider 1968	sep	56
Enevold Vestergaard 100 år	apr	13	CarPeople løbet	nov	12	Toyota 2000 GT	okt	56
Paul Højrup biler	jul	40-41	Dansk Datsun Klub	nov	14-15	Messerschmitt KR200 1958	nov	60
Nekro Yngve Falk	aug	10-11	Garderhøjfortet	nov	23	Rolls-Royce Silver Cloud 1958	dec	56
Nekro Ole Emil Riisager	sep	12-17	Børnenes Køredag	nov	24-25			
Nekro Ole Emil Riisager	okt	47	Rundt om Sønderjylland	nov	26-27			
Nekro Ingvar Balzer Hansen	nov	11	Bugatti i Skåne	nov	28-33			
			Kongernes Nordsjælland	nov	34-37			
			Maranello	nov	38-41			
MhS og lovsnak			Englændertræf Løve	dec	16			
Nyt fra MhS	- i alle blade		Egerisafslutning 2017	dec	18			
			Børnenes Køredag Roskilde	dec	20			
			Københavnier	dec	22			

Indholdfortegnelsen er udarbejdet af Leif Gr. Thomsen. Forbehold for fejl og udeladelser.



● Bagklappen ●

Rolls-Royce Silver Cloud 1958

På veterantræf pladsen i Ry holdt vi forleden aften ved siden af dette imponerende køretøj, og fik lov af ejeren til at bruge informations-teksten, og tage et par fotos til Bagklappen – og her følger historien om dette prægtige køretøj:

Denne Rolls-Royce blev fra ny købt af Baron Ashcombe i England i 1958. (Han er onkel til Camilla Parker Bowles – Prins Charles' kone).

I 1958 kostede en Rolls-Royce Silver Cloud i Danmark 195.800 kr, svarende til 3 almindelige mindre parcelhuse.

I 1964 sælger Baron Ashcombe bilen til Baron de Courcel, som er fransk ambassadør i London, og bilen kører som ambassadebil i en årrække, og bliver bl.a. brugt til at køre præsident Charles de Gaulle i procession, i forbindelse med Winston Churchills begravelse i januar 1965.

Det er i øvrigt i de år 1963-1967 at H.K.H. Prins Henrik også arbejder ved Frankrigs ambassade i London, og her møder sin fremtidige ægtefælle.

Ambassaden bliver dog tvunget til at sælge bilen, da man fra det franske udenrigsministerium mener, at bilen er for prangende for en ambassadør i London, og i øvrigt skal man køre Citroën som ambassadebil.

Bilen har herefter en 2-3 ukendte ejere, indtil den i 1985 købes af en amerikansk professor fra Virginia USA. Han bruger bilen jævnligt gennem 25 år, bl.a. til at køre ture til golfbanen og til Virginia Tech Universitetet, hvor han arbejder. I sommeren 2008 er professoren blevet 85 år gammel, og han sætter bilen til salg på eBay.

Efter at have været i Virginia for at se, prøve og købe bilen, ankommer den til Danmark 2 måneder senere i oktober 2008.

Bilen er restaureret i 2013-2014 – og har hjemsted i Silkeborg.

Data: 6 cylindre - 4,9 liter – målt til 7,5 km/l – vægt 2.060 kg.

-således refereret
/ Jens Heldgaard

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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