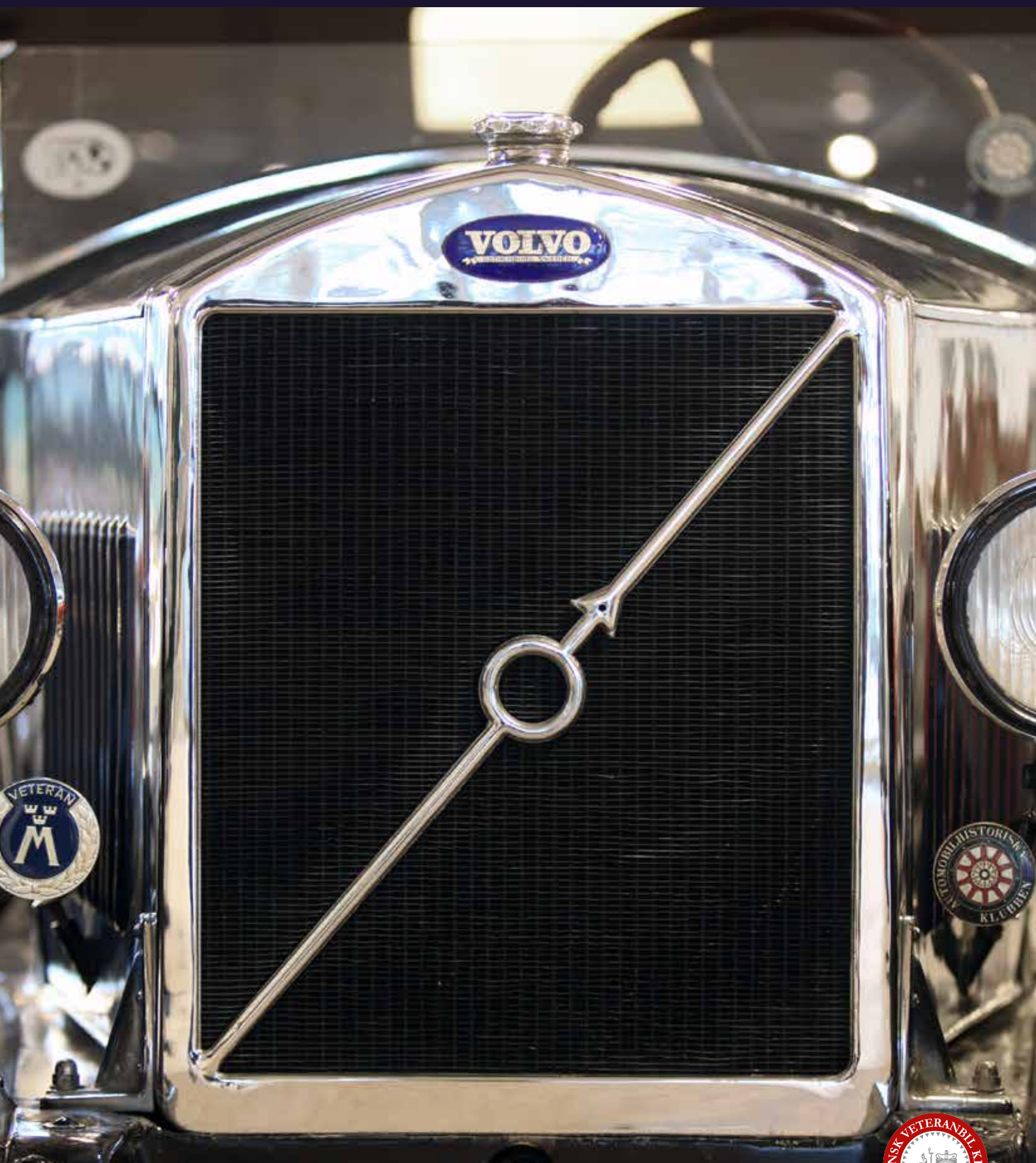


Nr. 499 · Januar 2018 · 62. årgang

# 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

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### Suppleanter:

Claus Thulstrup, øst.

Torben Olesen, vest.

### Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilsbud:

Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:

Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:

Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:

Jens Heldgaard

Erich Karsholt

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Aktivitetgruppen Amager

Tilmeldinger til:

amagerdvk.jbl@gmail.com

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kim Polte, tlf. 2613 4229

kimpolte@hotmail.com

### Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220

rasmussen@sport.dk · 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 Brøndersted

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

johnnybgoode@mail.dk

### Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

### Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798

jens@mn-design.dk

### FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf. 9868 1189

kurtogjonna@mail.dk

### Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492

gearkassen@pc.dk

### Ford T

Claus Olesen, tlf. 5950 7155

claus@clo.dk

### Lamborghini

Uno Junghans, tlf. 5051 0448 (bedst eft. 17)

uno.junghans@hotmail.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

### 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

Øiz: Dorte Stadil

## 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.fordvandmodelregister.dk

#### Morris

Ole Nordlund, tlf. 4656 0229

jonordlund@mail.dk

www.morrisregister.dk

#### Opel

Frederik Ravn-Larsen, tlf. 2072 5437

#### Porsche

Paul Wilson, tlf. 2728 5725

paul@yellow1.dk

#### Renault

Kristen Korsgaard, tlf. 8648 6968

#### Studebaker

Dansk Veteranbilklub

4556 5610

kontor@veteranbilklub.dk

#### Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301

autotriangel@gmail.com

#### VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624

robert.hagen@mail.dk

## Køreselskaber/Sektioner

### Alvis

Peter Bering, tlf. 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

### Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

After 9411 9179

### Køreselskab 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.

b



## Nr. 499 Januar 2018

### Forside:

Volvo ÖV4 på Sommer's Automobile Museum.

Foto: jmn.

## Indhold:

|   |       |
|---|-------|
| Fra redaktionen                           | 3     |
| Aktivitetskalender                        | 4     |
| Klubaktiviteter - mødesteder              | 5-8   |
| Velkommen til nye medlemmer               | 8     |
| Nyt tiltag i Nærum                        | 9     |
| Mødestedsseminar                          | 9     |
| Nyt fra biblioteket                       | 10    |
| Nyt fra MhS                               | 12    |
| Lillebælt på togtur                       | 14    |
| Kontingentbetaling med betalingservice    | 15    |
| Fra Uldum Mølle                           | 16    |
| IndendørsMarked i Nærum                   | 17    |
| Biler der fulgtes med sporvognene         | 18    |
| Classic Race Aarhus 2018                  | 19    |
| Hershey 2017                              | 20    |
| Volvo ÖV4 – begyndelsen på Volvo          | 24-37 |
| Hanomag personbiler 1928-51               | 38-47 |
| Museum på Malta                           | 48    |
| Fra arkivet – spørgsmål og svar – Crosley | 50    |
| Vor nytårsquiz!                           | 54    |
| Invitationer                              | 55    |
| Køb & Salg                                | 59    |
| Bagklappen – Chevrolet Styleline 1951     | 60    |

## Fra redaktionen

Først et rigtig godt nytår til alle, samt tak for det gamle! Herunder en tak til de mange, der med deres bidrag har været med til at gøre **VeteranTidende** til at være det, det skal være: Både et godt klubblad, og et godt bilhistorisk tidsskrift. I redaktionen er alle enige om at begge dele er lige vigtigt. Det er lykkedes rigtig godt, og alt tyder på at de fine takter bare fortsætter fremover.

Vi har haft mange gode artikler, som måske især i den senere tid har handlet om relativt gamle biler. Intet galt i det, for VT er et veteranbilblad og klubben en veteranbilklub. Det er *historie* det handler om, både når det gælder de enkelte bilmærker og bilismen generelt – og det kan vel interessere de fleste, også selvom man ikke lige ejer en bil fra 1925.

Men ser vi på tilgangen af nye medlemmer i DVK, så kommer der ikke mange med biler og motorcykler før 1960. Her kan der kun opfordres til at man kontakter os, hvis man har en artikel i maven – også selvom den skulle handle om en bil fra 1984, og nogen måske ikke vil være med til at kalde den en veteran. Vi vil gerne være alsidige, og dække *hele* bilhistorien!

-jmn.



## Havmåger

Ved Årets Emil-festen i Nærum i november faldt snakken på Leif Gr. Thomsens muntre tegninger her i VT. Der var flere som havde bemærket, at de ellers ofte forekommende havmåger har været noget på retur i den senere tid. Mågerne var savnet! Slig kritik kan vi naturligvis ikke have siddende på os! Med tegningen på side 11 gør Leif et reelt forsøg på at råde bod...

-jmn.

## VeteranTidende

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

### Redaktør:

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

### Annoncepriser:

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

### I redaktionen desuden:

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

### Layout/produktion:

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

## Stof og deadline:

**Redaktionelt stof** sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne mail: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk). **Annoncer og invitationer** til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Gerne mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto: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 500 udkommer omkring 2. februar.

Deadline til dette blad: 10. januar.



## Møder, løb og arrangementer

### Januar

**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](http://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.

### Juli

**Lørdag 28.** "Biler, der fulgtes med sporvognene".  
Tilmelding: Søren Palsbo, tlf. 60836234 - e-mail:  
presse360@gmail.com. [www.sporvejsmuseet.dk](http://www.sporvejsmuseet.dk)  
Invitation her i bladet.

### 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.

---



## 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: klubmøde, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30. Tilmelding til spisning: h.froberg@live.dk**

**3. torsdag i måneden: Café- og teknikaften kl. 18.30. Tilmelding til spisning: dorte@stadil.net**  
**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.**

Januar d. 18. Cafe- og teknikaften. Jørgen Sjøntoft om multimeterapparatet.

Februar d. 1. De glemte bilers ABC ved Niels Jonassen samt Volvos historiesaga ved Per Groth.

Februar d. 13. Cafe- og teknikaften. Bernth Hansen om SU pumper, medbring gerne defekte pumper.

Marts d. 1. De glemte bilers ABC samt foredrag om de danskbyggede Kramme og Zeuthen fly, ved E. Kramme.

Marts. d 15. Cafe- og teknikaften.

April d. 5. De glemte bilers ABC, og køre/teorikursus ved DVKs egen Ole Poulsen.

April d. 19. Cafe- og teknikaften. Den sidste i dette vinterhalvår.

Maj d. 3. De glemte bilers ABC samt foredrag og fremvisning af det engelske racer- og sportsvognsmærke HRG ved Peter Bering.

Juni d. 7. Mulighed for sommergrill og biler på græsset.

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.**

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.**

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.

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

Januar d. 16. Mødeaften.

Januar d. 23. Film- og fotoaften.

Januar d. 30. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

Februar d. 6. Mødeaften.

Februar d. 13. Garagebesøg hos Jens Westrup Slagelse. Vi skal se hvor langt Jens er nået med sin Detomaso Pantera 1973. Vi mødes kl. 19.00 på Fynsvej 10, 4200 Slagelse. *Mødestedet Løve er lukket denne aften.*

Februar d. 20. Film og fotoaften.

Februar d. 27. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

September d. 29. Englændertræf 2018. Nærmere info følger senere.

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.**

Januar d. 17. Klubmøde. Køb af Morgan +8 – synet og godkendt – men "hul" i spanden.

Februar d. 21. Klubmøde. Foredrag om en spontan ferietur til Nordkap i en veteranbil.

Marts d. 21. Klubmøde.

PS: Ønsker du som medlem i det nordvestsjællandske 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



**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.

Januar d. 17. Klubmøde. Vi ser filmen om Skaft Rasmussen, DKW osv.

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



**Østsjælland  
Klippinge**

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

Januar d. 23. Klubmøde hvor vi traditionen tro, vil lave vores "Baghulekomsammen".

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

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

Januar d. 30. Foredrag om fremstilling af mindre pladedele v. Hans Barholt. Foredragsholderen vil fortælle om fremstilling af mindre reparationsstykker i forbindelse med karosserireparationer og fortælle om karosseriplade, bearbejdning med bukkemaskine, sikke - bertlemaskine 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 Danmark. 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 Lyngø.

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.

Januar d. 11. Klubmøde. Nytårskur. Der serveres champagne og kransekage, og vi ønsker hinanden et godt nytår. Kuvertpris 25. kr. pr. person.

Februar d. 15. Almindeligt klubmøde, med ønsker og forventninger til 2018.

Marts d. 8. Arne Rasmussen har sørget for, at vi får besøg af Ulrich Andersen, der vil fortælle om syn af veteranbiler, nye importafgifter, Classic motorsport mm.

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.**

Januar d. 25. Klubmøde. Vi får besøg af Jan Overgaard fra Aros forsikring, som fortæller om deres veteranbilforsikringer.

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.**

Januar d. 18. Klubmøde.

Februar d. 15. Klubmøde.

Marts d. 15. Vores medlem Steen Elgaard Struer, holder foredrag om Fiat 500 klubbens tur til Italien, en tur de kørte i anledning af Fiat 500, 60 års jubilæum.

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  
Lillebælt**

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

På [www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.dk) opdateres vore aktiviteter løbende.

Januar d. 11. kl. 18.00. For tiende gang Nytårskur med varm mad i klublokalet.

Januar d. 30 kl. 19.00 tirsdag. Havnetræf i klublokalet.

Februar d. 8. Foredrag kl. 19.00 i klublokalet.

Februar d. 27. kl. 19.00 tirsdag. Havnetræf i klublokalet.

Marts d. 8. Foredrag kl. 19.00 i klublokalet.

Marts d. 20. kl. 19.00 tirsdag. Havnetræf i klublokalet.

Marts d. 24. Måske Påskeløb?

Følg altid med på vores hjemmeside DVK Lillebælt, eller DVK's hjemmeside under mødestedet Lillebælt.

John Andersen, tlf. 29782909  
ja-ryesgaard@c.dk  
[www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.dk)

**Sydvestjylland  
Vesterhede**

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

Følg med på: [www.dvk-vesterhede.dk](http://www.dvk-vesterhede.dk) – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

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

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. Arne Henriksen fra Kragelund vil fortælle og vise billeder fra en tur til USA med Mustang-klubben. Kom og hør om en interessant tur til bl.a. Alabama, med historisk race, jubilæumstræf, besøg på imponerende MC-museum, Shelby-Mustang's og meget andet spændende.

April d. 10. Klubmøde.

Maj d. 8. Klubmøde.

Juni d. 12. 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.



**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.

Januar d. 15. Nytårskur.

Februar d. 5. Colour Kompagniet, Kibæk.

Marts d. 5. Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Arnborg.

April d. 9. Helm's Maskinhandel, Lind.

Maj d. 7. Motorhistorisk Samråd på mødestedet.

Juni d. 4. Blucher, Vildbjerg

Juli - Ferie. Mødestedet holder lukket.

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](http://www.dvk-ristrup.dk) eller mail til: [info@dvk-ristrup.dk](mailto: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.

Februar d. 5. Foredrag.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813  
[Morten250s@gmail.com](mailto:Morten250s@gmail.com)

Erik Nielsen, tlf. 86923943  
[www.dvk-ristrup.dk](http://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](http://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](mailto:kraenh@hotmail.com)  
[www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk)



## Velkommen til nye medlemmer:

|                          |                          |                        |           |                  |      |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|------------------|------|
| Ove Petersen             | Sofienbergvej 25         | 2660 Rungsted Kyst     |           |                  |      |
| Christian Niels Pedersen | Skovvej 36C              | 2820 Gentofte          | 3964 5949 | MGA 1600 Mark I  | 1961 |
| Harry Frandsen           | Johan Bittmanns Vej 8    | 7850 Stoholm Jylland   |           | MGA Mark II      | 1962 |
| Anders Sander Mainz      | Højager 2                | 3400 Hillerød          |           | Citroën Mehari   | 1972 |
| Kim Edward Andersen      | Mundelstrupvej 9         | 8381 Tilst             |           | Toyota BJ 40     | 1980 |
| Jens Verner Jørgensen    | Åsvinget 14              | 3400 Hillerød          |           |                  |      |
| Henning Clausen          | Majsvænget 3             | 4270 Høng              |           | Triumph TR 6     | 1974 |
| Claus Harris Nielsen     | Bøgevej 49               | 7100 Vejle             |           | MGB              | 1971 |
| Flemming Kristensen      | Forchhammervej 7         | 4500 Nykøbing Sjælland |           |                  |      |
| Sarina Maria Stantorp    | Hostrups Have 54, st. th | 1954 Frederiksberg C   |           | Triumph Tiger SS | 1963 |



## Nyt tiltag i Nærum

Café- og biblioteksaftenerne i Nærum har i længere tid haft et lidt svingende, for ikke at sige svigten- de, besøgstal. Det vil vi gerne gøre noget ved.

Derfor vil vi nu prøve også at give ca- feaftenerne et lidt mere praktisk ind- hold. Der er allerede lagt planer for de første par måneder.

I januar får vi besøg af Jørgen Sjøn- toft, der kommer og fortæller om det lille apparat "Multimeter" og brugen af det til fejlfinding, strømtab mm.

I februar får vi besøg af Bernth Han- sen, som fortæller om SU pumper og underviser os i at lave dem. Tag gerne nogle SU pumper med, skil dem ad og tjek dem og med lidt vej- ledning få dem til at virke. Bernth ta- ger nogle reservedele med, som kan købes.

Vi arbejder også på at få en syns- mand på besøg, som kan fortælle hvad de især er opmærksomme på



### Der studeres i biblioteket...

ved syn af vores gamle biler, mere om det senere.

Hvis du kun har lyst til at læse og finde ting i biblioteket, er der også masser af plads til det.

Som noget nyt vil der hver gang være mulighed for spisning kl. 18.30. Send en tilmeldingsmail til [dorte@stadil.net](mailto:dorte@stadil.net) og fortæl at du øn-

sker at spise med, så laver Kim Polte dejligt smørrebrød!

Kl. 19.30 starter praktikken – eller læsningen – for biblioteket er naturligvis åbent som sædvanlig.

*Bent Friis*



## Mødestedsseminar

På Fyn d. 26. november blev der afholdt mødestedsseminar, med deltagelse fra 16 mødesteder. Vi var 30 personer i alt. Meningen med at afholde et seminar var og er, at mødestedslederne lærer hinanden at kende, og kan udveksle erfaringer.

Alle startede med at præsentere sig selv og sit mødested. Hvor tit

er der møder? Hvor mange kommer der i gennemsnit? Har de en hjemmeside? Facebookgruppe? osv. osv. Interessant, da vi faktisk ikke har to steder der kører ens.

Efter en god frokost som Kim Polte havde medbragt, var der gruppearbejde med fokus på udveksling af erfaringer, både gode og dårlige.

Drøftelse af DVKs udfordringer i de kommende år, og endvidere oplæg og ideer til hvordan man kan gøre mødestederne mere interessante for medlemmerne, og fastholde klublivet, og så det evigt tilbagevendende spørgsmål, hvorledes får vi fat i de unge?

Ved opsummeringen til sidst, kom der rigtig mange gode ideer og forslag på bordet, som i skrivende stund allerede er kommet med i planlægningen af aktiviteterne i 2018 rundt omkring på mødestederne.

Men husk alle I der læser dette, at det ikke kun er mødestedslederens ansvar at lokalafdelingen kører godt, det er vores allesammens!

*Dorte Stadil*



Jan Bülow-Jacobsen ses her tilvenstre, ved overdragelsen af firmaets arkiver til DVK. De nyankomne effekter bliver ivrigt studeret af Johnny Rasmussen, Uffe Mortensen og Steen Worziger.

## Nyt fra biblioteket

I maj 2016 skrev jeg en lille artikel om DVKs store flagskib, biblioteket. Herunder også lidt om klubbens arkiv. Når jeg kalder det flagskib, så er det selvfølgelig fordi vi med biblioteket har intet mindre end en national kulturskat, med utrolige mængder arkivalier, som nu og fremover vil kunne danne et helt enestående grundlag for formidling af dansk motorhistorie. Det forpligter naturligvis – vi skal både tage godt vare på tingene, og samtidig sikre at materialet forbliver tilgængeligt for dem der vil skrive og formidle. Chancen for at sige det igen skal ikke forspildes her: Alene derfor er der god grund til at være medlem af DVK! Vi har jo kun kontingentindtægterne, og det er ikke helt gratis at drive vores bibliotek og arkiv.

### Arkivet vokser

I starten af 2017 fik vi en stor mængde arkivaler fra Citroën. Mervis af værkstedsmanualer, reservedelskataloger, pressemateriale og andet, primært fra omkring 1970 og nyere. Det er nu installeret samlet i biblioteket. I begyndelsen af november kom den næste større portion, idet Niels Fennet meget velvilligt har doneret arkiverne fra Bohnstedt-Pe-

tersen. Fysisk i form af tre store hængemappeskabe, propfyldt med fotografier, helt tilbage fra 1910'erne. Vi er kun så småt ved at få et overblik. Foruden mange fabriksfotos er der meget dansk materiale fra firmaets tid, både som importør af Mercedes-Benz (med dansk samlefabrik) og andre mærker. Den store fotosamling bliver næsten uundværlig, når der skal fortælles historie om bilerne og firmaet, og den er i sig selv et stykke vigtig dansk bilhistorie.

Forleden dag kom endnu et meget vigtigt arkiv til, fra én af de andre store aktører gennem den danske bilbranches historie. Firmaet F. Bülow & Co. startede så tidligt som i 1880 med at handle med cykler; biler kom til lige efter århundredeskiftet, og snart havde Bülow fået import af Ford-biler i Danmark, hvilket fortsatte til 1921, hvis jeg husker rigtigt. Og da samarbejdet med Ford ophørte, fik Bülow Buick og General Motors i stedet for. Gennem tiderne har Bülow handlet med næsten alle slags artikler indenfor autobranchen. Vi skylder en stor tak til Jan Bülow-Jacobsen, som selv mødte op med det samlede arkiv,

omhyggeligt ordnet i mapper og kasser. Indholdet er mere end spændende, ikke mindst fordi firmaets historie går meget langt tilbage (Jan Bülow er 4. generation). Foruden generelle firmaarkivalier, kataloger osv. er der en meget stor samling fotos af usædvanlig høj kvalitet, de fleste med angivelse af hvad man ser på billederne.

Ud over de nævnte, har vi i biblioteket flere andre samlede arkiver, f.eks. fra K.D.A.K. Det er besluttet at disse arkiver skal forblive samlet og ikke splittes op i de kategorier som vi i øvrigt har, som f.eks. fotoeller brochurearkiv. Dels bevarer vi på denne måde de modtagne arkiver som de er, dels vil de kunne danne udgangspunkt for fremtidige artikler om de pågældende virksomheder.

DVKs arkiv er en guldgrube, ikke bare for en redaktør, men for enhver, der interesserer sig for motorhistorie. Vi er dybt, dybt taknemmelige for bidragene – og her benyttes naturligvis lejligheden til at rette en særlig stor tak til både Niels Fennet og Jan Bülow-Jacobsen for de fantastiske donationer!

-jmn.



Som en lille vareprøve og et eksempel på kvaliteten af de gamle fotos fra Bülow's arkiv, viser vi lige dette billede. Ford T'en tilhørte C.A. Bülow selv. Ved rattet sidder ingen ringere end Alfred Nervø, den kendte motorsportsmand, flyver og journalist. Passageren er heller ikke Hr. Hvemsomhelst: Det er Robert Storm Petersen! (Billedet er angiveligt fra 1908, men kan næppe være taget før 1913).



*Oj, manner! En veteranbil!*



## Nyt fra MhS

### Vi går målrettet efter året der kommer

Her mens 2017 rinder ud, er det tid til at gøre sig overvejelser om året, der går på hæld, samt se på hvad vi skal rette blikket mod i 2018.

### Årsmøde 2017

Vi har netop overstået vores årsmøde i Middelfart, den 25. november, hvor mange deltagere fra Samrådets medlemsklubber mødte frem. Vi havde den store sal på Comwell, og der er sagtens plads til flere næste år, så tøv ikke med at møde frem og hør, hvad hvert medlems 23 kr. i kontingent går til.

Årsmødet løb af stablen ifølge vores vedtægter, som denne gang blev rettet til og udvidet, idet et par nye paragraffer blev tilføjet. De nye vedtægter åbner nu mulighed for at museer mv. kan optages som støtte medlemmer og en ny paragraf stadfæster det forretningsudvalg der har eksisteret i nogen tid. De nærmere betingelser kan læses på Samrådets hjemmeside, hvor vedtægterne i deres helhed er at finde.

Det var lykkedes os at overtale Kristian Pihl Lorentzen (trafikordfører fra Venstre og medlem af Folketingets Præsidium) til at komme og fortælle bl.a. om sagsgangen for lovens snørklede tilblivelse og dermed belyse hvorfor vi f.eks. ikke kan få gennemført nogle af de tiltrængte forenklinger indenfor vores interes-

seområde, så hurtigt, som vi gerne vil. Det var godt at høre det fra en, der har med håndværket at gøre, og som samtidig interesserer sig kraftigt for netop de historiske køretøjer. Men som Kristian Pihl sagde med et citat fra Peter Plys: "Ting tager tid....." Vi kunne dog samtidig glæde os over en uforbeholden ros fra politikerens side, idet han sagde, at MhS' tilgang til møder med politikere altid var velforberedt, samt at vores viden på området var helt enestående. Kristian Pihl omtalte også et storstilet arrangement, der skal løbe af stablen i sensommeren 2018 under navnet: Bilens Dag. Det kommer der meget mere om senere og det første indledende møde er sat til den 4. januar på Jyllandsringen.

Ved årsmødet blev der lidt udskiftning i bestyrelsen/suppleanter. Vo-

res mangeårige medlem, Henning Thomsen, havde valgt at træde tilbage. Henning beholder dog en vis tilknytning til MhS idet han fortsætter som vores nationale repræsentant i FIVA. Lars Genild fortsætter i den indflydelsesrige post i Legislation Commission. I Hennings sted blev Allan Snogdahl valgt ind og som ny suppleant valgtes Mikael Arngren.

### Brændstofafgiften ændres ikke

Som interesseorganisation er det jo vores opgave at varetage vore medlemmers interesser, så allerede fra før sommerferien havde vi lagt op til - i forbindelse med forhandlingerne om ændrede afgifter på biler - at få en mere gennemskuelig og enkel afgiftsordning for biler ældre end 35 år. Nu kan ord jo fortolkes forskelligt, og når ret skal være ret, må vi vedgå, at det ikke er blevet værre. Den ændring, der angår brændstofafgiften, som iflg. lov nr. L-4 er blevet sat op fra 1.000 kr. til 6.000 kr. per liter et køretøj har ringere brændstoføkonomi end 20 km/l, kommer ikke til at berøre biler over 35 år. Veteranbiler kommer fortsat til at afregne efter 1.000 kr. per liter den går mindre end 16 km/l.

Endvidere omfattes veteranbiler af de generelle nedsættelser, der er i forhold til selve registreringsafgiften, hvilket er et plus. Der er her tale om nedsættelsen fra 105% til 85%.

### Ny årgangsgrense for kørsel af teknisk-historiske grunde

Ifølge lov L-18, som blev vedtaget lige i begyndelsen af december med



ikrafttræden til 1. januar 2018, er der nu indført ændrede regler mht. prøvemærker. Det er interessant at bemærke, at man har nedjusteret årgangsgrænsen til de 30 år. Således kan synede og godkendte køretøjer køres på prøvemærker lejlighedsvist af teknisk-historiske grunde. Forskellen til i dag er dels årgangen, der i dag hedder 35 år som ændres til 30 år, og at køretøjet skal være synet inden for de seneste 8 år efter bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer, uden at køretøjets nummerplader efterfølgende er indtaget på grund af mangler ved køretøjet. Tidligere skulle køretøjet blot være synet i nuværende ejers ejetid – som i princippet kunne være for 50 år siden. En vel acceptabel skærpelse og i virkeligheden nok en overset regel da de 8 år blev indført.

### Minister lover dobbelt så mange betragninger, hurtigere end før.

Samtidig indføres med L18 en parallel beregningsmetode for registreringsafgiften, nemlig i forhold til handelsprisen. Som forventet vedtog man også med L18 forslaget om handelsværdi, hvor man fjernede ordet "brugsværdi" og indsætter betegnelsen "[den] almindelige pris ved salg til bruger her i landet indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov". Man sætter også at "Afgiften beregnet efter 1. pkt. (handelsværdien) kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov." I sin enkelhed betyder det at veterankøretøjer i fremtiden skal afregne registreringsafgift efter deres handelsværdi, dog kan denne handelsværdi ikke overstige nuværende beregning på 40% af nyprisen.

Det fremsatte forslag synes vi, står lidt i kontrast til hvad Skatteministeren lovede os i et brev af 6. oktober 2017, hvor han skriver: "...er det aftalt, at der arbejdes for gennemførelse af kortere sagsbehandlingstider i SKAT for fastsættelsen af registreringsafgiften for veteranbiler. SKAT arbejder på en konkret løsning."

Det forekommer os at gå lidt i den modsatte retning, når man foreslår at indføre endnu en beregningsmetode. Vi havde foreslået, at der blev gennemført en simpel afgift, hvor også menigmand ville kunne gennemskue hvad afgiften ville blive. Dette fremførte vi ved et møde med ministeren allerede den 13. september.

Det har været ønskeligt at skabe mere gennemskuelighed, og det er væsentligt at man inden der handles har overblik over om bilen er importeret fra ny med fuld afgift, eller senere som veteran med brugsværdien som grundlag. Det er nødvendigt med denne gennemskuelighed, fordi der er meget strikse krav til hvad man må med en veteran, sammenholdt med hvad man må med en bil, der er betalt fuld afgift på. Men som Kristian Pihl sagde: "Ting tager tid....."

Det betyder så, at nogle af de punkter vi vil fokusere på i det nye år, vil være dem, vi ikke fik gennemført med lov L-4 og L-18.

### Stoleleg i Transportministeriet

Der ud over har vi også et udestående med Transportministeriet, som nu har sat sig mellem to stole hvad angår grænsen for veteranstatus. Er den 30 år eller 35 år? Vi har stillet transportminister Ole Birk Olesen (LA) et helt konkret spørgsmål: Hvorfor har Danmark to årgangsgrænser på 30 og 35 år, når resten af EU har en ren grænse på 30 år? I ste-

det har vi denne underlige blanding, hvor inkonsekvensen er rådende. Svaret, som vi netop har modtaget, er blot en gentagelse af den seneste lovtekst (som vi selv kan læse), men et totalt manglende svar på *hvorfor?*

Sluttelig vil vi i 2018 færdiggøre den nye designspecifikation for Historiske nummerplader og aflevere den til SKAT og derefter, sammen med SKAT, give et eksemplar til nummerpladefabrikanten Ketner-Utsch. Specifikationens første udgave blev færdiggjort sidste år og vist på årsmødet 2016, men såvel SKAT som Ketner-Utsch ønskede nogle mere operationelle tegninger og dem har vi nu fået fremstillet i løbet af 2017. Ved samme lejlighed vil vi så fortælle, at Skatteminister Karsten Lauritzen er helt åben overfor at udvide ordningen med historiske nummerplader til også at omfatte gule nummerplader, papegøjennummerplader, sorte plader til campingvogne, gamle nummerplader til anhængere og traktornummerplader. Dette sendes i udbud i 2020, hvor den nuværende kontrakt udløber.

Som det kan ses af ovenstående har 2017 været et godt år med adskillige fremskridt, men der er stadig mange områder, der mangler. Dem vil vi gå målrettet efter i 2018, men... Ting tager tid...

Steen Rode-Møller, Formand.





### Lillebælt på togtur

DVK Lillebælt var på årets sidste tur til Bryrup og opleve de gamle veterantog – ca. 30 biler var mødt op for at deltage og fik en god tur ud af det. Vejret holdt, men det var koldt.

Det blev en rigtig god tur da vi efterfølgende kørte til den genfundne bro ved Østbirk – en god oplevelse.

Der var mange deltagere så man blev nødt til at koble 2 ekstra vogne på, så der var plads til alle i toget.

*Povl Rasmussen  
DVK Lillebælt.*





For at lette betalingen for næste årets medlemskontingent, som blev udsendt ultimo december 2017, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVK's hjemmeside [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk) – trykke "nets", og derfra følge vejledningen for betalingservice.



Tilmelding til Betalingservice  
**Dansk Veteranbil Klub**

|                |                                       |
|----------------|---------------------------------------|
| Navn           | <input type="text"/>                  |
| Adresse        | <input type="text"/>                  |
| Postnr./by     | <input type="text"/>                  |
| Land           | <input type="text" value="Danmark"/>  |
| CPR-nr.        | <input type="text"/>                  |
| Reg.nr.        | <input type="text"/>                  |
| Kontonr.       | <input type="text"/>                  |
| DVK medlemsnr. | <input type="text"/>                  |
| PBS-nr.        | <input type="text" value="02212536"/> |
| Deb.gr.nr.     | <input type="text" value="00001"/>    |

## Uldum Mølle



### Virksomhedsbesøg

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Tirsdag den 14. november besøgte mødested Uldum Mølle virksomheden Ronstan i Vejle. Det er vor nye mødestedsleder Frede Søndergaards arbejdsplads. Ronstan er en Australsk ejet virksomhed, som har overtaget den kendte Vejle-virksomhed Frederik Andersens Maskinfabrik A/S.

Ronstan producerer og sælger udstyr til sejlbåde, og i Vejle er man specialister i spil til sejl o.l., samt specielle motorer til disse.

Frede og hans to kolleger Ole og Kim viste rundt i værkstedet og fortalte om produktionen – der mest er ordrebaseret.

Det var imponerende at se de mange specielle processer man kører, for at fremstille de avancerede dele som indgår i spil, beslag og motorer – langt hovedparten af delene fremstilles som egenproduktion. Komponenter og de færdige produkter er i meget høj kvalitet, da de skal klare det barske klima til søs.

Under rundvisningen fortalte Kim om de mange specialmaskiner, og de særlige krav der er til nøjagtighed, når de rustfrie emner skal samles og poleres til den høje standard der kræves.

Ole regerer i montageafdelingen, og kan ud af de mange dele skabe forskellige varianter af spillene, samt også servicere spil som er i brug – Der var eksempler på spil som med den rette service, havde fungeret i flere årtier i det hårde saltholdige miljø.

Frede viste også en afdeling, hvor man fremstiller børsteløse DC motorer til at trække spillene – de udmærker sig ved at de kræver mindre plads til installation, og trækker betydeligt mindre strøm end en traditionel motor/gearkasse.

De mange fremmødte havde en meget interessant aften, og vi siger stor tak til Ole, Kim og Frede.

Se mere på: <https://andersenwinches.com/aw/default.asp> eller <https://www.ronstan.com/>





## Godt Nytår fra Uldum Mølle

Mødested Uldum Mølle havde en rigtig hyggelig afslutning på året 2017, med en dejlig julefrokost den 12. december.

Året er gået godt, med mange gode arrangementer og god tilslutning, og der er allerede nu lagt et spændende program for første halvdel af 2018 – og inspireret af den gode stemning på mødesteds-seminaret i november, er der også indledt noget samarbejde med et par ”nabo-mødesteder” – så der er noget at glæde sig til i det nye år.

Vi ønsker alle i DVK et godt nytår!



## Nærum



## IndendørsMarked

Et stemningsbillede fra en solrig søndag i november, ved det såkaldte IndendørsMarked, der efterhånden har været afholdt nogle gange. De handlende har meldt om god omsætning, og vi var ikke så få kunder, der fandt gode ting i ”butikkerne”.



Foto: Per Bech Petersen

## Biler der fulgtes med sporvognene

Biler fulgtes med de gamle danske sporvogne til april 1972. Helt præcis 23. april det år blev Københavns – og landets – sidste sporvognslinje omstillet til busdrift. Det skulle være mere end 45 år, før moderne sporvogne – letbanen – begyndte at køre i en dansk storby. Aarhus måtte finde sig i flere udsættelser af premieren, men måske bliver det lettere for Odense og hovedstadsområdet, når turen kommer til dem, og trafikmyndighederne har vænnet sig til tanken.

Nogle biler fulgtes mere med de gamle sporvogne end andre! I 1966 var en Ford Taunus 12 m hovedgevinst i "Lykke Lotteriet", og gevinsten var anbragt på en meget solid tagbagagebærer oven på en af Københavns Sporvejs bivojne, så hele byen kunne se den og håbe at blive den heldige vinder. Ideen blev genbrugt i 1967 i dagene 27.-29.

september. Denne gang var bilen en Taunus 17m. Det særlige vogntog ses her på Rådhuspladsen i København. Bilens vægt svarede til 12-14 gennemsnitspassagerer, så vægten var ikke noget problem for motorvognens trækraft, men bivojens tag af træ krævede, at belastningen blev flyttet ud i vognsiderne. Allerede året efter blev både motorvogn 516 og bivojn 1052 afbrændt og ophugget. Sporvejsdriften var under afvikling, og flere og flere vogne kunne undværes.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland har bevaret et større antal danske og udenlandske sporvogne, og med det årlige træf for "Biler der fulgtes med sporvognene" skrues tiden tilbage til 1972 og tidligere, da sporvogne og historiske motorkøretøjer sammen fyldte gadebilledet. Yngste aldersgrænse for deltagende biler, motorcykler eller

scootere er derfor 1972. Veteran- og vintagetræffet finder sted lørdag 28. juli 2018. Deltagelse forudsætter tilmelding til museets pressesekretær, nemlig undertegnede Søren Palsbo, e-mail: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34. Der er plads til 60 motorkøretøjer, og deltagernumre og dagens program sendes efter først-til-mølle-princippet. Se indbydelse andetsteds i denne udgave af VT.

Der er præmier og hæder til det mest charmerende køretøj fra hvert af de deltagende årtier, og der er præmier til den dame og herre – ikke nødvendigvis fra samme køretøj – som har gjort mest ud af at være iklædt tøj, der var sidste skrig, da bilen var ny. Deltagerne begynder med en fælles køretur i Sporvejsmuseets smukke omegn i kølvandet på en museumsbus.

Ses vi?

Søren Palsbo



## Classic Race Aarhus

Tre klasser med historiske racerbiler fra en 25-årig periode sørger for nostalgi og race rundt i Mindeparken i maj. Klassikere som Lotus Cortina, BMW 2002, Opel Kadett og Porsche 911 vil alle sammen være at finde på startstregen, når man i weekenden den 27.-29. maj 2018 afvikler den niende udgave af Classic Race Aarhus.

Løbsprogrammet for racefestivalen, som finder sted i et flot panorama omgivet af bl.a. Marselisborg Slot og Aarhusbugten, er så småt ved at falde på plads. Tre af de klasser, der vil blive afviklet ved næste års løb, er det, der populært kaldes årgangsklasserne. Her er bilerne ind delt efter deres årgange i tre perioder; frem til og med 1965, fra 1966 til 1971 samt fra 1972 til og med 1981.

”Der er tradition for, at vi i Classic Race Aarhus hylder syv årtiers udvikling indenfor bilsporten, og her er de såkaldte årgangsklasser meget centrale i vores program,” siger direktør for Classic Race Aarhus, Mike Legarth.

”Den udvikling, der skete fra de modeller, man oplevede i tresserne på Roskilde Ring og frem til racerne fra slutningen af halvferdserne på Jyllands-Ringen, har været enorm. Samtidig byder årgangsklasserne på en mangfoldighed, hvor mange af vores titusinder af tilskuere vil kunne genkende nogle af modellerne fra deres barndom og ungdom. Det giver gode minder og ekstra oplevelser, og det er jo det, vi vil skabe med Classic Race Aarhus.”

### Gensyn med Kampf der Zwerge

Siden 2015 har den tyske klasse Kampf der Zwerge leveret spændende race med nogle af de mindste racerbiler ved Classic Race Aarhus.

I moderne motorsport er fokus ofte på racerbiler med store eller effektfulde motorer, men sådan var det ikke i gamle dage. Her var det ikke usædvanligt med løb for mindre biler med motorer på højst 1.000 eller 1.300 cm<sup>3</sup>, og netop denne type biler hylder den tyske klasse Kampf der Zwerge (dværgenes kamp), som atter er med, når den kommende udgave af Classic Race Aarhus afvikles den 25.-27. maj 2018.

”Kampf der Zwerge var den første

udenlandske racerklasse, som vi inviterede til at køre race ved Classic Race Aarhus, og det har hverken vi eller den tyske arrangørgruppe fortrudt,” siger direktør for Classic Race Aarhus, Mike Legarth.

”Deltagerne i Kampf der Zwerge har hver gang leveret spændende og underholdende race med deres små racerbiler, og derfor er vi glade for, at vi for fjerde gang kan præsentere klassen ved Classic Race Aarhus.”

Fælles for bilerne i Kampf der Zwerge er, at de ikke må være nyere end modelår 1975, og at motorerne ikke må være større end 1.300 cm<sup>3</sup>. Det betyder, at man her får et gensyn med bl.a. de populære Minier, Fiat Abarth 1000 TC, NSU 1200 TT og ikke mindst Lada 2101. Sidstnævnte var en licensproduceret Fiat-model fremstillet i det daværende Sovjetunionen og en af de billigste biler i halvferdsernes Danmark.

Tidligere er såvel de såkaldte historiske årgangsklasser som Triumph Competition & British HTGT blevet offentliggjort på programmet for Classic Race Aarhus.

Billetsalget til næste års udgave af løbet begyndte i starten af november.



Teksten er et sammentræk af to pressemeddelelser udsendt i november og december 2017. Tekst: Morten Alstrup. Fotos: Classic Race Aarhus – Allan Samsøe Voss.

Classic Race Aarhus er en non-profit-organisation og overskuddet går til at skabe bedre trafikssikkerhed for børn. Racefestivalen er to gange blevet udnævnt til Årets Motorsports Event i Danmark. Flere end 750 frivillige hjælper til før, under og efter løbet. I 2017 blev Classic Race Aarhus overværet af flere end 40.000 tilskuere. Løbet bliver afholdt for niende gang i weekenden 25.-27. maj 2018.



Hershey Chocolate field



Hymann har altid spændende biler til salg



1955 Cadillac Valkyrien Concept Car, Brook Stevens design, \$ 395.000.

## Hershey 2017

Tekst og foto: Thom Bang Pedersen

Verdens største stumpemarked for klassiske biler foregår i staten Pennsylvania USA, den første hele uge i oktober. I 2017 var det fra onsdag den 4 okt. til lørdag den 7 okt. i byen Hershey (the chocolate town). Hershey ligger 250 km. fra Newark lufthavn (New York) og 200 km. fra Dulles lufthavn (Washington). I 2018 vil datoerne være fra 10 til 13 okt.

Som så mange gange før besluttede vi at tage afsted. Vi fik bestilt hotel og bil, hotellet lidt længere væk end vi plejede, denne gang i York. Vi plejer at bo i Harrisburg som er den største by i nærheden af Hershey. Vi fløj til Washington tirsdag.

Vi startede så onsdag morgen i fantastisk vejr sol og 25 grader. Hele dagen gik med at gå rundt på markedet og her er jo nok at se på. Selvom man ikke lige har noget bestemt man søger, så er der altid noget man ikke kan undvære, eller som man aldrig har set før. Da området er så stort, er det delt op i forskellige sektioner og inden for hver sektion kan man finde de forskellige kategorier. Med hjælp af kataloget kan man også finde lige det man søger og gå efter det i de forskellige områder – der er ingen entrebetaling men til gengæld betaler man for parkering og i år var det \$ 15 pr. dag. I dag er det lettere end det var før i



To projekter



Helt som sommer



Chevrolet 1934 bedste bud \$ 3.500



1940 Chevrolet Kinnels Ice Cream



Kæmpeudvalg

tiden, nu ligger parkeringen på den ene side af vejen og markedet på den anden side, og alt er på asfalt hvor det før var på græs – det kunne mærkes når det var regnvej.

Torsdag har vi en fast plan, fruén går i forretninger i outlet, jeg kører ud til Hershey Lodge for at se på auktion-bilerne. Det er RM auctions der står for dette, her er som sædvanligt nok at se på, der var 180 numre og størsteparten er jo biler. I år var der to private samlinger i kataloget: Ralph Whitworth med 6 numre og Thomas F. Derro med 12 numre. Den sidstnævnte samling indeholdt også hovednumrene i auktionen.

Efter at have gået rundt her et par timer kørte jeg så til AACA klubbens hovedkvarter og bibliotek, her har man stort set samme system som vi har i vores bibliotek med tidsskrifter og bøger. Man har også et stort bogsalg, hvilket de fortalte at der bliver mere og mere af, da de modtager mange donationer, som vi jo også gør. Man har lige købt en ny bygning til at flytte over i omkring 2019, denne ligger så i nærheden af klubbens store museum ca. 10 minutters kørsel fra Hershey. Dette museum er meget seværdigt og har altid nye skiftende udstillinger samt selvfølgelig den stationære udstilling, der blandt andet omfatter den



Dampdrevet MC



Pontiac



Duesenberg J Town Car med Bosch afviservinger



Hershey Veteraner 25 års jubilæum foto



Cord L29 Speedster modelbil, \$ 2200, var solgt dagen efter



1933 Pierce-Arrow Silver Arrow no. 1



Bilen blev solgt for \$ 2.310.000

største samling af Tucker. I år havde man en lille specialudstilling af Tucker prototyper som et firma i New Jersey har bygget efter de originale skitser, firmaet IDA bygger en replica af Tucker.

Efter dette besøg fik vi lige en hurtig frokost og kunne så tilbringe resten af dagen på markedet med biler og stumper, samtidig er der jo også masser af folk at se på, her kan man opleve at se folk har fundet de mest mystiske ting. Når man ankommer ved ti-tiden om formiddagen møder man allerede mange der er på vej over til bilen med de første indkøb. Vi er jo lidt privilegerede at vores Amerikanske medlem Kenneth Yokosawa har en stand på green

field med telt, hvor man kan holde pause og have sine ting så man ikke skal gå over til bilen flere gange. Her er DVK også repræsenteret så det er vældigt hyggeligt.

Fredag prøver vi at se på alle bilerne til salg på car corral, ca 1500. De står på den interne vej der løber cirka halvejs rundt om hele området, men når man nu går her, så ser man jo også biler der står inde på pladsen. Der bliver mange afstikkere i løbet af rundturen, derfor går sådan en dag hurtigt. Derudover er der jo også flere forhandlere, både af biler og reservedele, der har en stand. Så dem må man jo også besøge. Derfor er det en fordel at have kataloget da man jo ikke kan nå det hele



Dansk Citroën på trailer fra New York



Skulle du mangle en lygte er her en mulighed...



Besøg på Kenneths stand – DVK!



Barn find 2 x V8



Selv kørende symaskine \$ 70



Tak for i år!

på de tre dage. Jeg havde også en lille bonusoplevelse: Onsdag så vi en trailer med en Citroën på, og om torsdagen så jeg den igen et andet sted i byen og opdagede et DK-skilt på bagenden. Jeg fandt en parkeringsplads og gik tilbage til traileren som var fra New York, Citroën'en havde også gamle sorte nummerplader på! Dette måtte jeg tage et par billeder af, det kan jo være at der er nogle her, der kender historien eller bilen. Jeg ventede så et stykke tid i håb om at ejeren kom, men så ham ikke og næste dag var bilen der ikke mere.

Vi havde tre dage i super sommervej og så kan det ikke blive bedre.

Lørdag er der det store Car Show med cirka 2000 biler fra hele USA. Dette nåede vi ikke, da vi kørte sydpå til ferie i Florida. Her var vi så til flyshow ved Virginia Beach om søndagen men det er en helt anden historie.

Hvis man vil bruge lidt flere dage og tage af sted ugen før, er der et stort stumpemarked i Carlisle weekenden før Hershey og her er der også noget for lidt nyere biler. Carlisle ligger lidt vest for Harrisburg og Hershey ligger mod øst, så man kan mageligt bo det samme sted til begge markeder.



# ÖV4

## Udvikling og konstruktion af Volvos første bil

Tekst: Per Groth · Fotos: Volvos Historiske Arkiv

### Grundlæggerne

I juni måned 1924 mødtes to tidligere kolleger tilfældigt på et konditori i Stockholm. De to personer var Assar Gabrielsson og Gustaf Larson, som i årene 1916 til 1920 begge havde arbejdet hos SKF i Göteborg. Ved dette møde havde de begge travlt, så ud over at hilse på hinanden, aftalte de at mødes igen, dog uden at fastsætte en dato.

To måneder senere havde Assar Gabrielsson besluttet sig for at spise svenske krebs, og han tog derfor alene til restaurant Sturehof i Stockholm. Mens han sad i restauranten og spiste en stor portion krebs, kom Gustaf Larson med sin familie tilfældigt ind i samme restaurant. Assar Gabrielsson inviterede familien Lar-

son til at sidde ved sit bord, og først efter at have nydt de svenske krebs, begyndte de to mænd at tale om deres fælles passion, nemlig mulighe-



Restaurant Sturehof i Stockholm, hvor idéen om Volvo blev undfanget den 25. juli 1924.

I novemberbladet (VT497) omtalte vi det seneste indkøb hos Sommer's Automobile Museum, nemlig den Volvo ÖV4 fra 1927, som Ole Sommer købte på en auktion i september. Her fortæller Per Groth historien om denne Volvos første bilmodel.

den for at starte en svensk fabrikation af biler.

Alt tyder på, at Assar Gabrielsson og Gustaf Larson på restaurant Sturehof indgik en mundtlig aftale, der indebar at Larson fik til opgave som ansvarlig ingeniør at konstruere og beregne en kommende bil. Men først næsten halvandet år senere, nemlig den 16. december 1925, blev der underskrevet en aftale mellem de to iværksættere.

Assar Gabrielsson blev født i 1891 og var således 33 år gammel, da han indgik et samarbejde med Gustaf Larson. Han blev student i 1909 og startede herefter med at læse til civiløkonom på Stockholms Handelshögskola, og tog eksamen



to år senere. Under studiet læste han blandt andet engelsk og russisk, og fik højeste karakterer i begge sprog. Desuden lærte han stenografi, som han anvendte i resten af sit liv til private optegnelser. I 1916 fik han arbejde hos kuglelejerfabrikken SKF i Göteborg, og efter fem år blev han administrerende direktør for SKF's franske datterselskab. Dette job havde han i et par år, hvorefter han i 1923 blev øverste salgschef hos SKF.

Gustaf Larson blev født i 1887 og var 37 år gammel da han startede konstruktionen af den kommende Volvo ÖV4. Efter eksamen fra teknisk skole i 1911 arbejdede Gustaf Larson et par år hos White & Poppe i Coventry i England. Her var han blandt andet med til at konstruere motoren til den på det tidspunkt nye Morris. I 1913 begyndte Larson at studere på Tekniska Högskolan i Stockholm, og i 1917 tog han eksamen som civilingeniør (maskin). Straks efter eksamen flyttede han til Göteborg, hvor han fik arbejde hos SKF. I 1920 flyttede han imidlertid tilbage til Stockholm for at arbejde hos Galco AB. I perioden 1923 til 1926 var Gustaf Larson teknisk chef hos Galco AB.

### De første streger

Kort tid efter de to beskrevne tilfældige møder, begyndte Gustaf Larson at beregne og tegne en prototype til en kommende bil. Arbejdet foregik i Larsons lejlighed i Rådmansgatan 59 i Stockholm, hvor barneværrelset blev omdannet til tegnestue. Om dagen arbejdede Larson som teknisk chef hos Galco AB, og om aftenen tegnede han bilkomponenter. Efter nogen tid ansatte Larson dog et par ingeniørstuderende, som overtog det meste af tegnearbejdet. Ligeledes blev den 23-årige Henry Westerberg ansat; han blev senere den første medarbejder hos Volvo.

Mens ingeniøren Gustaf Larson beregnede og tegnede den kommende prototype, begyndte økonomen Assar Gabrielsson at skaffe den nødvendige kapital til den kommen-



De to grundlæggere af Volvo, Assar Gabrielsson til højre og Gustaf Larson til venstre.

de produktion. I sommeren 1925 forsøgte Gabrielsson at få SKF til at skyde penge i projektet, men SKF var på det tidspunkt ikke interesseret.

I juni måned 1925 var Gustaf Larson kommet så langt med udviklingsarbejdet, at chassiset var beregnet og færdigtegnet. På dette tidspunkt tog Gabrielsson og Larson beslutning om, at man ville fremstille ikke en, men ti prototyper, som skulle vises frem for interesserede potentielle investorer. Dette krævede naturligvis ekstra kapital, som Gabrielsson påtog sig at fremskaffe. Assar Gabrielsson endte derfor med at skyde egne 150.000 kr. i projektet. Dette store beløb (ca. 5 millioner kr. i nutidsværdi) fremskaffede Gabrielsson ved at indløse en række egne salgsprovisioner, som han havde opnået i sin tid som salgschef hos SKF.

### Motorer og chassisrammer

I begyndelsen af oktober 1925 bestilte iværksætterne ti bilmotorer hos Pentaverken i Skövde. Prisen måtte maksimalt blive 20.000 kr. Motorerne blev leveret til Gabrielsson den 31. maj 1926, og den totale pris blev på kr. 19.750. I slutningen af november 1925 bestilte Gustaf Larson ti chassisrammer hos våbenproducenten Bofors. Prisen for disse rammer var på kun kr. 95 per

styk, måske fordi Larson slog på, at der inden for kort tid ville blive bestilt yderligere 1.000 chassisrammer! Samtidigt blev der bestilt ti forsler til en stykpris på kr. 21, igen med et "løfte" om en snarlig bestilling af et stort antal. De ti chassisrammer blev leveret i første halvdel af 1926.

Bilens navn var på dette tidspunkt ikke Volvo endnu, men enten "GL" (Gustaf Larson) eller "Larson", som det fremgår af flere dokumenter fra første halvdel af 1926.

### Karosseriet

Da såvel motorer som chassisrammer var blevet leveret, kunne man begynde samling af undervognen. Et udestående problem var imidlertid designet af karosseriet. Dette skulle af hensyn til datidens presningsmuligheder være med enkle linjer, men samtidigt skulle designet være elegant. Som designer valgte Assar Gabrielsson og Gustaf Larson en fælles bekendt, som mest var kendt for at være landskabs- og portrætmaler, nemlig kunstneren Helmer Mas-Olle. Han var en kendt billedkunstner, som desuden havde en stor bilinteresse og tilmed ejede egen bil, nemlig en fransk Voisin fra omkring 1920, hvor han selv havde designet karosseriet. Hans billeddesign blev baseret på enkle og klassi-



**Kunstneren og designeren Helmer Mas-Olle.**

ske linier, og var i høj grad inspireret af datidens amerikanske bilmodeller. Efter Mas-Olles design af karosseriet blev hans tegninger overgivet til Svenska Stålprensning AB i Olofström, som herefter gik i gang med at presse de enkelte karosseridele, der efterfølgende blev sendt til Stockholm.

I 1920'erne var det ikke unormalt, at velhavende personer bestilte en undervogn, som derefter blev omdannet til en bil hos en af datidens karosserimagere. I Stockholm fandtes der en berømt karosserimagery ved navn Adolf Freyschuss, som Gabrielsson og Larson i starten af 1926 henvendte sig til. Her placerede de den største ordre, som Freyschuss hidtil havde fået, nemlig karosserier til ni åbne og en lukket bil.

#### **SKF-penge og Volvo-navnet**

I juni 1926 var den første prototypebil færdigfremstillet hos Galco AB, hvor man samlede chassis, karros-

seri, motor og øvrige komponenter, hvorefter Assar Gabrielsson og Gustaf Larson besluttede sig for at køre bilen til Göteborg for at fremvise resultatet for SKFs ledelse. Resultatet blev da også, at SKF ændrede sin tidligere beslutning og nu indskød 200.000 kr (ca. 6 millioner kr. i nutidsværdi). Samtidigt tilbød SKF, at Gabrielsson og Larson kunne overtage et skuffefirma med det tilhørende registrerede navn "Volvo", som SKF havde oprettet allerede i 1915. Volvo var således de første år et datterselskab af SKF, der ejede selskabet 100%. Som kuglelejerfirma var det helt forståeligt, at SKF havde registreret navnet "Volvo", der på latin som bekendt betyder "jeg ruller", denne registrering blev foretaget allerede den 22. juni 1915, og havde siden da kun været anvendt som navn på nogle få kuglelejer typer.

Den 12. august 1926 blev Assar Gabrielsson ansat som administrerende direktør i Volvo med effekt fra 1. januar 1927. Som en del af aftalen besluttede SKF at refundere Gabrielsson de udgifter, som han havde haft i forbindelse med fremstillingen af de ti prototyper, i alt knap 150.000 kr. Gustaf Larson modtog samtidigt 20.000 kr. for sit konstruktionsarbejde, og Helmer Mas-Olle modtog 500 kr. for designarbejdet. Endelig indeholder aftalen en mulighed for at Volvo kunne opnå et lån på 1,7 million kr.

En afgørende årsag til SKFs positive og ændrede beslutning i august 1926 har uden tvivl været, at den første prototype beviste, at de to

iværksættere var i stand til at producere en svensk fremstillet bil. Samtidigt blev det over for SKF oplyst, at yderligere ni biler var under fremstilling. Som noget enestående på den tid, hvor stort set alle biler var sorte, blev de ti prototyper malet i ti forskellige farver. En var således blågrøn og blev kaldt "Havfruen", en anden var brun og blev kaldt "Trolldungen" og flere kilder nævner, at en prototype, der var sort, blev kaldt for "Jakob".

#### **Erfaringer med prototyperne**

I slutningen af september 1926 ønskede de to iværksættere at få foretaget en uvildig afprøvning af bilens konstruktion. Denne opgave blev lagt i hænderne på Ivan Örnberg. Han var i 1909 rejst til USA, hvor han efterfølgende arbejdede på et par forskellige bilfabrikker, inden han kom til Hupmobile. I september var han imidlertid i Sverige, hvor han udførte afprøvninger i tre prototyper, nemlig i en blå, en rød og en grå. Efter en række tests, hvor Örnberg efter sigende "gik til stålet", leverede han følgende konklusioner:

- Motoren bør udskiftes til en 6-cylinder model.
- Kardanakslens vibrerer.
- Fodbremsen (som kun virkede på baghjulene) er ikke tilstrækkelig.
- Motoren har kraftige vibrationer ved visse omdrejningstal, f.eks, ved 45-50 km/t.
- Chassisrammen er for svag for den lukkede bil.
- Dørene er for små.

**ADOLF FREYSCHUSS**  
KUNGL. HOFVAGNFABRIK  
106 SVEAVÄGEN ■ ■ ■ STOCKHOLM

  
Riks 29 83  
Allm. 73 28

**Karosseritillverkning**  
fullt jemförlig med bästa utländska fabrikat.  
*OBS! Reparaturer o. förstklassig vagnsmålning.*

**PRISBELÖNT:**  
PARIS 1855. KÖPENHAMN 1888.  
STOCKHOLM 1866. STOCKHOLM 1897.

**Gynna svenskt fabrikat!**





**Tv: Avisannonce for karosserimagery Adolf Freyschuss i Stockholm – og et tidligt SKF kugleleje med påstemplet Volvo-navn.**



**Øverst:** Tidlig ÖV4 prototype på vej hen over Götaplatsen i Göteborg i 1926.

**Tv:** Stabiliteten testes på en tidlig prototype.

**Th:** Gustaf Larson og familie i en tidlig prototypebil.

**Nederst:** Tidlig prototype. Bemærk de fem køleribber på siden af motorhjelm. De senere prototyper havde ti køleribber. Ved rattet sidder Hjelm, der kørte bilen rundt i hele Sverige.

De ti prototyper kendes i øvrigt nemt fra produktionsmodellerne på pladehjulene. Alle seriefremstillede ÖV4 havde hjul med træeger.





Samme vogn som forrige billede.

Disse punkter blev taget alvorligt, og man gjorde efterfølgende alt for at få foretaget korrektioner, inden den egentlige produktion skulle gå i gang. Eksempelvis blev diametere på kardanakslene ændret fra 40 mm til 55 mm, hvorved vibrationerne forsvandt. I parentes kan det nævnes, at Örnberg rejste tilbage til Sverige i 1933 og blev her chef for Volvos personvognsafdeling.

I 1920'erne var det normalt, at de forskellige bilfabrikanter selv byggede chassis og til dels karrosserier, hvorimod øvrige komponenter som styretøj, bremses, affjedring etc. blev indkøbt som færdige komponenter fra forskellige kataloger. Dette medførte ofte en varierende kvali-

tet på grund af manglende kontrol af de indkøbte komponenter. Volvos to grundlæggere havde imidlertid den forretningsfilosofi, at for at opnå den bedste kvalitet, ville Volvo selv designe og beregne de nødvendige komponenter, og derefter lade udvalgte underleverandører producere komponenterne efter Volvos specifikationer. Inden levering ville Volvo foretage stikprøvekontrol hos producenterne, og kun modtage komponenterne, hvis kvaliteten lå inden for fastlagte grænser.

Denne fremgangsmåde, som Gustaf Larson havde lært hos White & Poppe i Coventry, blev betegnet som at arbejde på "Volvovis". Efterfølgende ville Volvo stå for samlingen af

bilen med erfarne bilbyggere. Dette princip, der blev vedtaget i 1926, er i store træk stadig gældende for Volvo.

At prototyperne kunne konstrueres og produceres på under to år skyldes primært, at man fra starten anvendte færdigkomponenter og komponenter fremstillet af selvalgte underleverandører. Selve karosserierne blev som nævnt fremstillet hos karosserimager Freyschuss og monteringen foregik hos Galco AB i Stockholm. Som ligeledes tidligere nævnt blev motoren leveret af Pentaverken i Skövde, gearkassen af Köpings Mekaniska Werkstad AB, chassisrammen af Bofors og selve karosseripladerne kom fra Svenska Stålpresnings AB i Olofström.

### Fabrikken

Efter fremstillingen af prototypen skulle man finde egnede fabrikslokaler til selve produktionen. Valget faldt på nogle bygninger, som et konkurrerende kuglelejerfirma ved navn Nordiska Kullagerfabriken, også kaldet Nordkulan, nogle år tidligere havde opført i Lundby på Hisingen i den nordlige del af Göteborg. Nordkulan var imidlertid holdt op med at eksistere, og SKF havde overtaget bygningerne, dog uden at have taget dem i brug. I disse bygninger flyttede det nye firma, Volvo, som på dette tidspunkt var et datterselskab af SKF, ind i oktober 1926.

**BOFORS AUTOMOBIL FJÄDERSTÅL**

Raskt fjädrar i kassor har ett stort antal påklänningar och skottlösningen. På basis av de erfarenheter, som vi vunnit vid utexperimenterandet av detta stål för vår kassatillverkning, ha vi framställt vårt automobilfjäderstål, vilket vunnit såväl autotillverkarens som bilägarens största erkännande för sin styrka och goda fjädringsförmåga.

Låt ertelie stål Eder bli med fjädrar av Bofors Automobilfjäderstål. Bådet levereras i alla vanliga stökmått standarddimensioner.

**AKTIEBOLAGET BOFORS, BOFORS.**

Lager hos: Bertil Bergströms & Co A.-B., Västmannagat. 69, Stockholm. Robert Hellström, V. s. Hattugatan 19, Göteborg. Oscar Holmström & Co, Södergatan 3, Malmö.

Tidsskriftannonse for Bofors, der blandt andet producerede chassisramme og fjedre til ÖV4. Maj 1927.

**Alla motormän veta**

att BOSCH-tändapparater, BOSCH-tändstift, BOSCH-ljus- och startanläggningar, BOSCH-signalhorn och BOSCH-vindrutetorkare

åtnjuta världsrykte

**BOSCH**

Aktiebolaget ROBO, Stockholm, Birger Jarlsgatan 25.

Tidsskriftannonse for Bosch, der leverede elektriske komponenter til ÖV4. Dateret oktober 1927.



Volvos første fabrik i den tidligere "Nordiska Kullagers" bygning i Lundby på Hisingen nord for Göteborg.

### Fra Stockholm til Göteborg

Som nævnt var der inden flytningen fra Stockholm til Göteborg blevet fremstillet ti prototyper baseret på Gustaf Larsons tegninger og specifikationer. Tre af disse prototyper blev i slutningen af oktober 1926 kørt fra Stockholm til Göteborg ad datidens smalle og hullede grusveje. Den første bil blev kørt af Assar Gabrielson med hustru Tessan ved sin side. I den anden bil sad Gustaf Larson og ingeniør Gotthard Hallgren. Den tredje og sidste bil blev kørt af ingeniørerne Eric Carlberg og Henry Westerberg. Alle tre biler var desuden fyldt med tegninger og beregningsdokumenter for ÖV4.

Denne transport forløb dog ikke uden dramatik, idet to af de tre biler havde fået monteret dynamoen forkert med det resultat, at der ikke blev produceret strøm under kørslen. Dette medførte naturligvis, at hverken lys eller signalhorn virkede. Problemet var ikke så stort for bilnummer to, der dog skulle sørge for



En af de senere prototyper, her med John Andersson ved rattet. Bemærk de ændrede skærme og de ti køleribber på siden af motorhjelm.



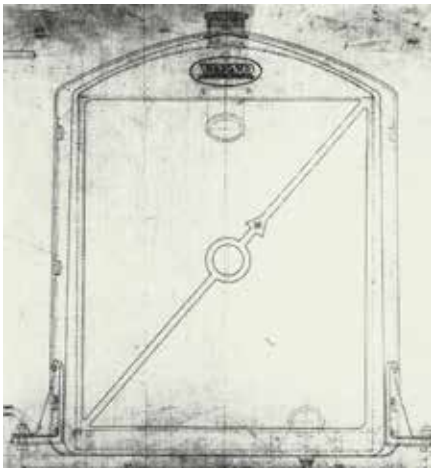
at køre tæt på Gabrielssons bil med lys. Derimod havde den sidste bil i kortegen alvorlige problemer ved kørsel i mørke ad snoede veje, og det resulterede da også i, at bilen kørte i grøften mindst en gang. Samme bil var allerede på andendagen desuden involveret i et sammenstød med en Ford T. Denne Ford fik skrællet begge skærme og fodtrin i højre side af, mens prototypen kun fik nogle skader på navkapslerne. At skaderne på prototypen ikke var større, blev af rejseselskabets deltagere betragtet som et positivt tegn på den fremtidige bils kvalitet. Alle tre prototyper nåede herefter frem til Göteborg i god behold.



Baseret på erfaringerne med prototyperne gik den egentlige konstruktion og produktion nu i gang i det nye firma. Ligesom prototyperne blev også den første egentlige Volvomodell designet af kunstneren Helmer Mas-Olle. Det var ligeledes Helmer Mas-Olle, sandsynligvis sammen med Gabrielsson og Larson, der designede Volvos logo. Logoet, der både er et symbol for jern, hankønnet og for planeten Mars, ønskede Helmer Mas-Olle skulle sidde midt på køleren, men da fastgørelsen voldte problemer, besluttede han, at logoet skulle monteres på en diagonal stang, som lettere kunne monteres på køleren. Som bekendt er både den diagonale kølerstribe og pilsymbolet stadig Volvos logo mere end 90 år efter dette første design! Det skal dog nævnes, at den diagonale kølerstribe forsvandt omkring 1940, og først genopstod ved introduktionen af Volvo 164 i 1968. Navnet "VOLVO" i skrifttypen Egyptienne har derimod været anvendt i uændret form siden 1927 og indtil i dag.



Et par billeder mere af senere prototyper, fotograferet i typiske miljøer. Billederne vidner også om at datidens veje ikke var egnet til de store hastigheder. Ovenfor ses køleremblemet på produktionsversionen af ÖV4.



**Konstruktionstegning af kølerkappen med pilesymbolet og den integrerede diagonale stang. Volvo-emblemet øverst blev først anvendt på produktionsbilerne, men ikke på prototyperne.**

**På forsiden af dette VT ses samme motiv, fotograferet på Sommer's Automobile Museum.**

### **Volvo ÖV4 - "Jakob"**

Det var oprindeligt Assar Gabrielssons plan, at den første bil skulle være færdigproduceret i slutningen af januar 1927. Ligeledes var det planen, at man det første år skulle producere 1.000 biler, hvoraf de 300 skulle eksporteres. Det følgende år skulle der produceres 4.000 biler, og det tredje år i alt 8.000 biler. Bilens officielle navn var ÖV4, der stod for **Ö**ppen **V**agn med **4** cylindre. Motoren blev, som det var tilfældet for prototyperne, leveret af Pentaverken i Skövde og var en sideventilet rækkemotor på 1.944 cm<sup>3</sup> og med en effekt på 28 hk ved 2.000 o/m. Gearkassen var usynkroniseret med tre gear. Bremserne var mekaniske og virkede kun på baghjulene.

På fabrikken i Lundby arbejdede i alt 47 Volvo-ansatte på at samle komponenterne fra underleverandørerne til Volvos første bil. Tre måneder senere end planlagt rullede den første Volvo ud af fabrikken på Hisingen, dette skete skærtorsdag den 14. april 1927. Et nyt bilmærke var hermed en realitet.

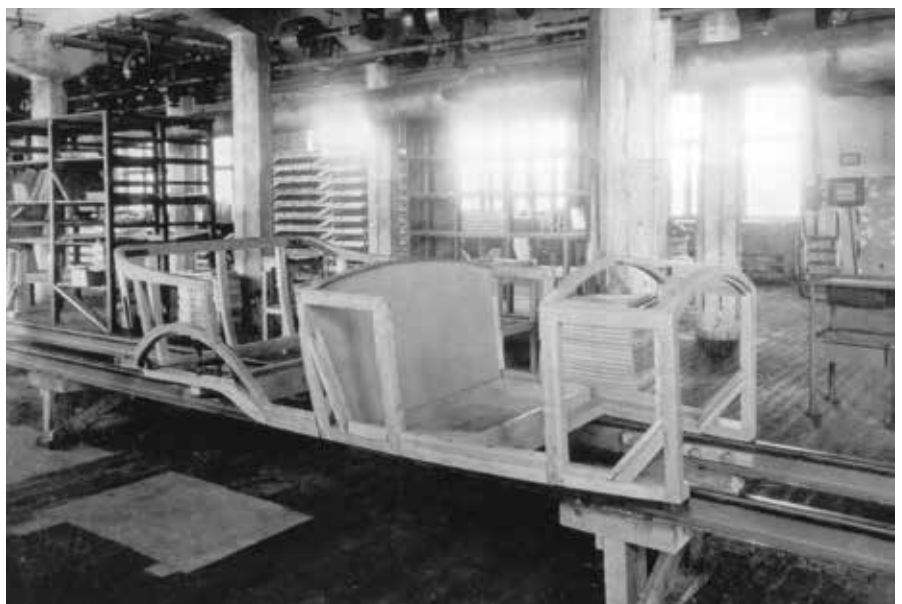
Inden den første Volvo ÖV4 rullede ud af fabrikken, havde der imidlertid været en hektisk aktivitet hele natten. De sidste dele fra underleverandørerne var ankommet med tog om aftenen, så hele natten blev der arbejdet på bilen. Kilder næv-



**Undervogn med monteret motor på fabrikken i Lundby.**



**Her ses den samme konstruktion fra siden, udenfor fabrikken.**



**Opbygning af karosseriets træskelet på en af etagerne i den høje fabriksbygning.**



Her er en gearkasse ved at blive justeret af værkfører Johan Fingal.

ner, at både Gabrielsson og Larson begge overværede monteringsarbejdet, som foregik over flere etager i den høje Nordkulan-bygning, og hvor bilen blev transporteret fra etage til etage via en stor elevator. Sidste station på dette vertikale "samlebånd" var i stueetagen. Da den første bil om morgenen nåede stueetagen og for egen kraft skulle køre ud af bygningen, skete det beklagelige, at bilen kørte baglæns efter gearstangen var sat i første gear! Fejlen blev dog hurtigt lokaliseret til at man havde fejlmonteret bagakslen. Efter en hurtig demontering efterfulgt af en korrekt montering af bagakslen, var fejlen rettet, og Volvos første ÖV4 kørte ud af bygningen med salgschef Hilmer Johansson ved rattet.

I modsætning til prototyperne, der var lakeret i forskellige farver, var alle produktionsbilerne lakeret i samme farvekombination, nemlig mørkeblå med sorte skærme. Både for- og bagsæder var beklædt med brunt læder. Hjulfælgene var 20" med træeger og løse fælgringe. Dækkenes dimensioner var 29"x4.75".

Den første ÖV4 blev købt af Ernst Grauers, som var Volvos stockholm-



Systuen, hvor sædebetrækket af læder blev fremstillet.



Her ses den færdigmonterede Volvo ÖV4.

ske bilsælger. Ernst Grauers var til stede på Volvo-fabrikken, da bilen kørte ud af fabrikken, og efterfølgende kørte han bilen sammen med Assar Gabrielsson fra Göteborg til Stockholm, hvor den tirsdagen efter påske blev præsenteret for pressen.

#### Dårligt salg

Mekanisk havde man lært en del af de ti prototyper. Blandt andet blev motorens lejer for krumtapakslen væsentligt forstærket i de motorer, som blev anvendt i produktionsudgaven. Ligeledes var svinghjulet bedre afbalanceret, så der ikke opstod vi-

brationer. Derimod havde man ikke lært, at en åben bil en stor del af året er uforenelig med vejret i Sverige! Bilkøberne anså endvidere, at prisen på SEK 4.800 (ca. 145.000 i nutidsværdi) var alt for høj, når man sammenlignede med markedets andre biler. Resultatet var da også, at salget af ÖV4 var særdeles ringe, hvilket resulterede i, at bilen på mere end et år kun blev solgt i 275 eksemplarer, hvoraf de 70 blev leveret som åbne chassiser, der primært endte som lastvogne. Dommen var med andre ord klar; de svenske kunder ønskede ikke en åben bil!





**Det store øjeblik: Salgschef Hilmer Johansson kører den første serieproducerede Volvo ud af fabrikken, skærtorsdag den 14. april 1927 kl. lidt over 10.**



**Pressefoto af Volvo ÖV4 med opslået kaleche.**

**Prøvekørsel foran Lundby fabrikken.**



Prøvekørsel med Volvo ÖV4 i sne. Bemærk påmonterede snekæder på både for- og baghjul.



Her ses en variant af ÖV4 udført som varevogn.



Fremstilling af karosseriet for Volvo PV4 på fabrikken i Lundby.

#### PV4

For at efterkomme kundernes ønske, producerede man allerede i sommeren 1927 den første lukkede bil ved at bygge en kabine oven på den eksisterende chassissamme. Kabinen blev bygget op som et træskelet, hvor man anvendte ask og blodbøg. Selve træskelettet blev beklædt med pladejern, og bagerst blev der placeret et stort ovalformet bagvindue. Det viste sig imidlertid hurtigt, at det spinkle chassis var for svagt til den ekstra vægt, og man erstatte derfor overbygningens pladejern med kunststof (pergamoid), hvorved vægten blev væsentligt reduceret og kabinen kunne give efter under kørslen. Den nye PV4 (PersonVagn med 4 cylindre) var hermed en realitet, og kunderne kunne få den lukkede bil, de ønskede. Beslutningen om at producere PV4 betød blandt andet, at 200 færdige åbne karosserier ved årsskiftet blev skrottet, og blev erstattet med 200 lukkede. Den nye lukkede bil var desuden udstyret med kofangere (ekstraudstyr), pynstelister og kunderne kunne bestille bremses på alle fire hjul (ekstraudstyr). For at øge salget blev den oprindelige pris på 5.800 kr. reduceret til 5.600 kr.

Allerede i 1927 blev den første bil eksporteret, nemlig en PV4, som blev solgt til en kunde i Danmark. Totalt havde Volvo ved slutningen af 1929 produceret 996 eksemplarer af ÖV4/PV4 modellen, nemlig 205 åbne (ÖV4), 694 lukkede (PV4), 70 chassissudgaver af ÖV4 og 27 chassissudgaver af PV4. Disse tal lå med andre ord milevidt fra det planlagte totale produktionstal på 13.000 enheder for de første tre år.

#### Volvo tæt på at blive solgt

Som en følge af de forholdsvis lave salgstal i Volvos første to-tre leveår var det økonomiske resultat tilsvarende ringe. Faktisk havde Volvo måned for måned underskud helt frem til slutningen af 1929. SKF, som var den egentlige ejer af Volvo, havde efterhånden tabt tiltroen til Volvos muligheder for at tjene penge på bilfabrikationen, og SKFs chef i USA

havde fået til opgave at undersøge mulighederne for et eventuelt salg af Volvo til en amerikansk køber. Bilfabrikken Nash var meget interesseret i at overtage det svenske bilmærke, og ejeren, Charles Nash, besluttede sig for at sejle til Göteborg for at færdiggøre en overtagelse. Aftenen før Charles Nash ankom til Sverige, tog Assar Gabrielsson kontakt til SKFs øverste chef, Björn Prytz, og bad ham overbevise SKFs bestyrelse om ikke at sælge. Gabrielsson tilbød samtidigt at indskyde egne 220.000 kr. i firmaet. Efter en lang natlig diskussion, hvor Gabrielsson åbenbart fik overbevist Prytz om, at Volvo snart ville begynde at give overskud, indvilgede Prytz i, at han ville holde en telefonkonference med bestyrelsen om formiddagen, inden man skulle modtage Charles Nash på kajen i Göteborgs havn. Forslaget var, at bestyrelsen skulle aflyse salget, mod at SKF "i al fremtid" skulle modtage 25 kr. for hver produceret Volvo bil (denne ordning blev først ophævet i 1959). Resultatet blev, at salget blev afværget nogle ganske få timer inden Volvo var blevet solgt til USA. Men hvad der ikke skete i 1929, skete som bekendt 70 år senere, hvor personbilledelen af firmaet blev solgt til amerikansk Ford, der yderligere ti år senere solgte firmaet videre til kinesiske Geely Automobile!



Sandsynligvis den første Volvo PV4, fotograferet foran fabriksbygningen i Lundby.

### Lastbiler

Som nævnt havde Volvo de første år underskud, men disse underskud havde været væsentlig større, hvis ikke firmaet i samme periode også havde produceret en lastvogn. Planlægning af en lastvogn startede allerede i slutningen af 1926, hvor man begyndte med at udvikle "Last Vagn Serie 1", senere benævnt som LV1. Det var en lastvogn baseret på samme motor og gearkasse som ÖV4, men med en stærkere bundramme og bagaksel, således at vognen kunne laste 1½ tons. Præsentationen skete i februar 1928, og straks blev et stort antal forhåndsbestilt med det resultat, at serien var udsolgt i september samme år. Kort tid efter blev "Serie 2" (LV2) annonceret. Den



Dette foto stammer fra oktober 1944, hvor den første producerede Volvo PV444 var på en prøvetur fra Göteborg til Lapland og retur, i alt godt 4.000 km. PV'en blev kørt af Helmer Petterson, og den er her kommet til Motala, hvor den er parkeret ved siden af en Volvo PV4.



En Volvo PV4 udført som varevogn foretaget af en uafhængig karosserimager.



Volvos lastvogn model Serie 1 produceret i 1927. Lastbilerne var ikke udstyret med pilesymbolet og den diagonale tværstang på køleren.



En Volvo Serie 1 udstyret med tippelad, som sandsynligvis var udført hos en karosserimager.

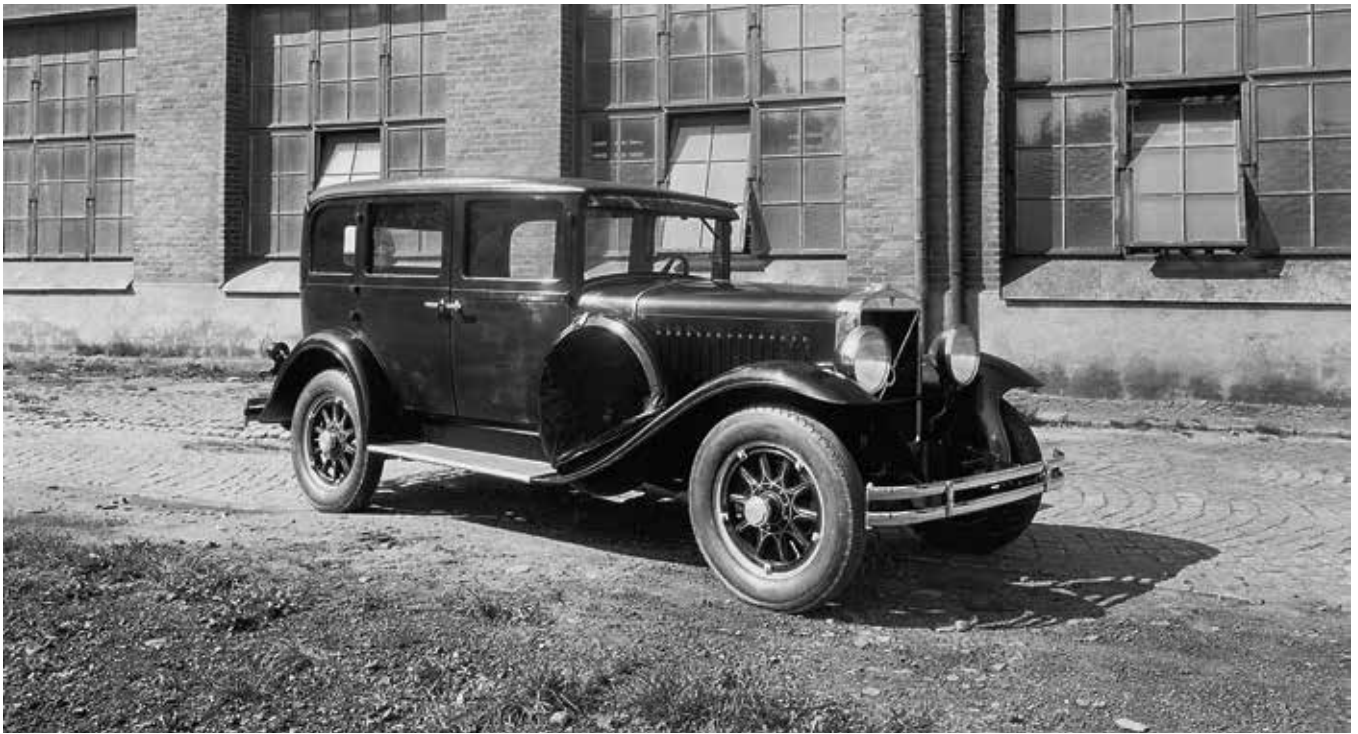
havde samme motor og gearkasse som "Serie 1", men sporvidden var nu forøget fra 1300 mm til 1460 mm og udvekslingen i bagakslen var ligeledes forøget. På grund af den relative gode succes Volvo havde med både LV1 og LV2, blev underskuddet ikke så alvorligt, som det uden tvivl ville have blevet uden de to lastvognsmodeller.

#### Afløseren for ÖV4 og PV4

Specielt den svage motor var et problem for såvel personbilerne og i særdeleshed for lastvognene. For at råde bod på dette problem var Volvo ved årsskiftet 1928/1929 begyndt at udvikle en ny motor. Denne blev i 1929 præsenteret som DB-motoren, der var udviklet i Göteborg af Volvos egne ingeniører, og som skulle fremstilles på motorfabrikken Pentaverken i Skövde. Den nye motor havde seks cylindre med et volumen på 3.010 cm<sup>3</sup> og en effekt på 55 hk, der var næsten en fordobling af den tidligere firecylindrede med kun 28 hk.

Motoren blev anvendt i Volvos nye personvogn, PV651, som blev præsenteret på næsten toårsdagen for ÖV4, nemlig den 23. april 1929, og som dermed afløste såvel ÖV4 som PV4. Betegnelsen 651 stod for en motor med seks cylindre, fem sidepladser, version 1. Denne bil var ligesom ÖV4 designet af Helmer Mas-Olle. Da karosseriets træskellet var beklædt med pladejern, var chassiset blevet væsentligt forskærket. Bilen blev i stor udstrækning anvendt som taxi, og i de følgende fire år blev den produceret i et antal på 2.176 enheder samt 206 chassiversioner, der blev anvendt som lastbiler.

I september 1929 fik Volvo for første gang et overskud, om end det var beskedne 1.579 kr. Oktober måned viste igen et underskud, men fra november og frem var resultatet positivt, og året 1929 sluttede med et overskud omend meget beskedent på 1.925 kr. Allerede året efter var økonomien så god, at Volvo købte aktiemajoriteten i motorfabrik-



Volvo PV651 produceret i 1929.

ken Pentaverken i Skövde. Ligeledes erhvervede Volvo fabriksbygningen Nordkulan, som man indtil da havde lejet af SKF. De turbulente og tabsgivende år så hermed ud til at være overstået.

En væsentlig del af denne artikel er hentet fra introduktionskapitlet i en ny bog om Volvo 140 serien, som denne artikels forfatter netop har udgivet. Bogen udgives på forlaget Motorploven, og blev anmeldt i sidste nummer af VT.

Det anslås, at knapt 30 ÖV4 stadig eksisterer, heriblandt en enkelt af de 10 prototyper.

Netop nu forsker vi på livet løs i historien om den ÖV4, der nu står på Sommers museum. Det er lykkedes at finde dokumentation, både om bilens ejere og flere interessante begivenheder undervejs.

Der kommer stadig nye oplysninger og vi har flere spor vi forfølger.


I næste VeteranTidende vil vi aflægge rapport.

-jmn.

Denne annonce blev vist i FDMs blad Motor nr. 3, 21. januar 1928, hvor Volvo søgte en dansk repræsentant.

# VOLVO.

**Aktiebolaget Volvo, Göteborg.**  
**Svensk Präcisionsfabrikat.**  
 Repræsentanter i Danmark søges.

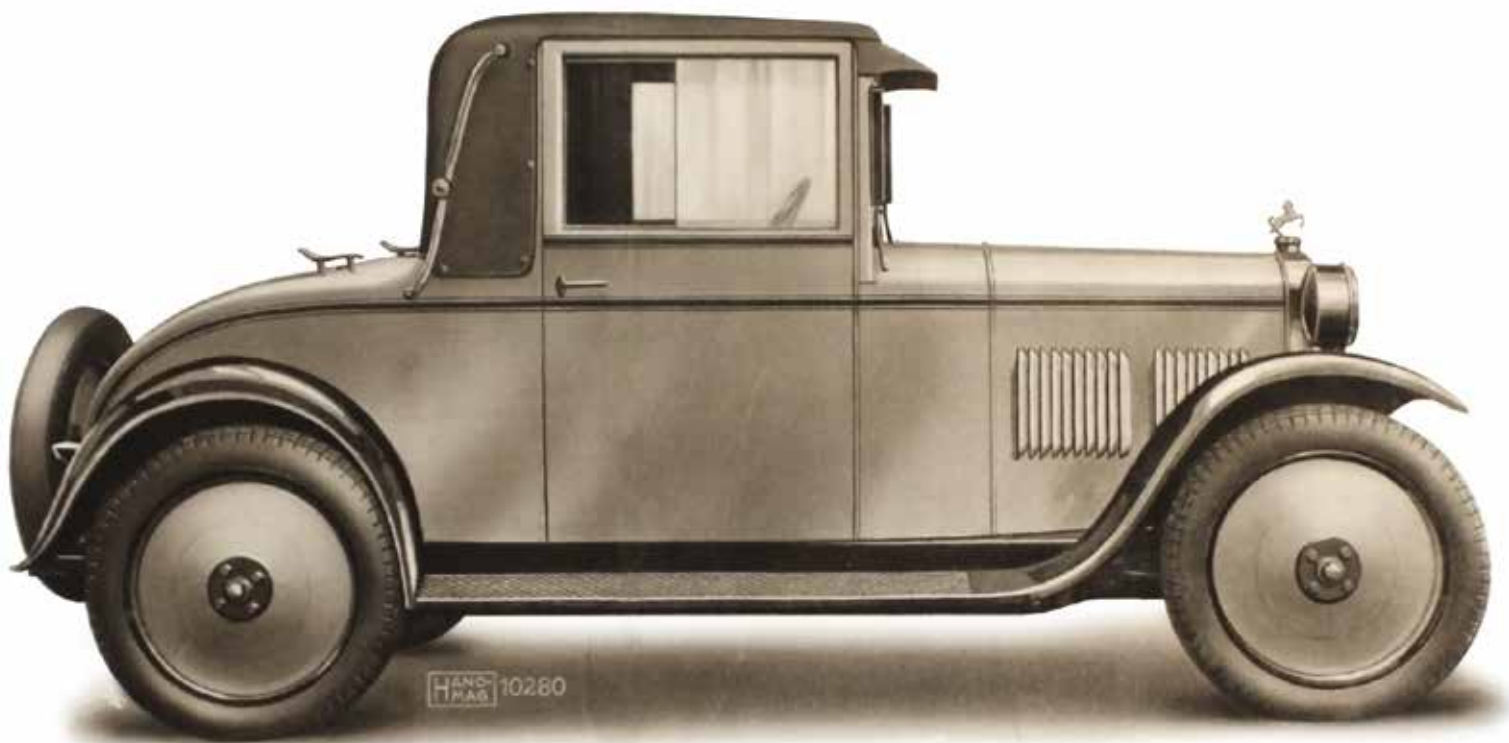


**4 Cyl. Motor.**  
**4 Hjuls Bremses.**  
**Bosch Tænding**  
**Solex Karburator.**  
**Bulldog Batteri.**

Volvo Bilens Materiale og Dele udføres af nedenstaaende velkendte svenske Firmaer:

|   |   |
|---|---|
| Aktiebolaget Bofors,<br><hr/> Aktiebolaget<br>Svenska Kullagerfabriken,<br><hr/> Köpings Mekaniska Verkstads<br>Aktiebolag, | Svenska Stålpressnings<br>Aktiebolaget Olofström,<br><hr/> Aktiebolaget<br>Åtvidabergs Industrier,<br><hr/> Aktiebolaget Pentaverken. |
|---|---|

Henvendelse angaaende Repræsentation  
 i Billet mrk. VOLVO til Motor,  
 St. Kongensgade 132, - Kbhvn. K.



## Hanomag personbiler

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

**I sidste nummer af Veteran Tidende fortalte vi om Hanomags første personbil – “Kommissbrot” – og bilens udbredelse i Danmark. Denne gang følger vi op med lidt spredt omtale af nogle af de efterfølgende personbiler fra fabrikken.**

Selv om Hanomag Kommissbrot var en begrænset økonomisk succes, valgte Hanomag at satse på bilerne og solgte lokomotiv-delen til Henschel i Kassel. Herefter voksede ambitionerne og fabrikken begyndte at udvikle flere og større modeller.

En mere konventionel bil kom på markedet i 1928. Bilen, model 3/16 havde en 0,75 liters firecylindret frontmonteret motor med 16 hk. Kædetrækket var udskiftet med kardantæk, mens karrosseriet var et træskelet monteret med stål. Først lanceret som tosædet cabriolet med et nødsæde, men året efter tillige som en firesæders sedan. I 1930 kom en kraftigere 4/20 model (Type 63) med 1,1 liters motor med 20 hk. De to modeller blev solgt parallelt, og var helt ens, bortset fra motorstørrelse og pris. Hanomag 3/16 og 4/20 blev i perioden 1929-1931 fremstillet i 9.300 stk. Vi kender ikke de danske salgstal, men vi har i hvert fald nogle biler tilbage her i Danmark.

Arne Sørensen i Kerteminde har både en 3/16 cabriolet og en 4/20 Limousine, 1931. Arnes 3/16 har i en årrække været under restaurering, mens 4/20'eren fremstår i original, urestaureret stand.

Arnes Hanomag 3/16 erhvervede han helt tilbage i 1966 hvor han købte bilen af smeden i Sandholt Lyndelse. Her havde bilen stået under åben himmel i fem år, og havde mest fungeret som legeplads for byens børn. Mange af delene fandt Arne rundt i det høje græs, da de havde været brugt til at kaste med. Frem til 1975 opsøgte Arne autoophuggere rundt omkring i landet for at finde yderligere dele til bilen.

Arne er stadig i gang med restaureringen, der dog skrider godt fremad og i Veteran Tidende vil vi vende tilbage med en artikel, når Arne er kommet i mål. Undervejs i arbejdet med cabrioleten fandt Arne sin Hanomag 4/20 Limousine, der kun havde kørt 26.000 km.



**Arne Sørensens 3/16, øverst som den så ud, “parkeret” hos smeden i 1966. På midterbilledet ses restaureringen i fuld gang – idag er Arne langt videre, og bilen er malet. Nederst Arne Sørensens 4/20 Limousine. Vi glæder os til at høre mere om disse biler.**

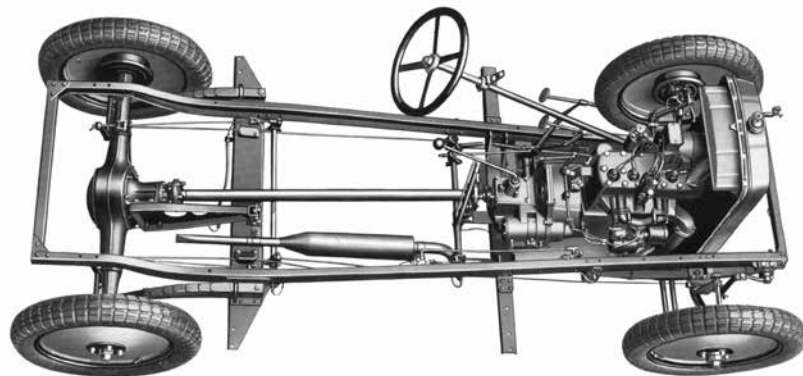


Illustration fra tysk salgsbrochure. I modsætning til 2/10 "Kommissbrot", som vi viste i sidste blad, er 3/16 en helt almindelig bil, set med tekniske briller. Men stadig absolut tilforladelig; bl.a. var der gjort meget for at spare vægt og opnå et lavt tyngdepunkt, og bilen havde hydrauliske bremses på alle 4 hjul. Lang holdbarhed og lave driftsomkostninger var blandt salgsargumenterne i brochurerne for den kun 685 kg. tunge bil.

Mens vi er ved salgsbrochurerne, bliver vi simpelthen nødt til at gengive denne usædvanligt flotte og stilfulde af slagsen, for 3/16 og 3/20. Den er på dansk! Brochuren viser de tre karosseriversioner, Cabriolet, Limousine og Cabrio-limousine og er angiveligt fra 1932. Både Einer Laursen (Jysk Hanomag-Import) og L. A. Larsen nævnes som generalrepræsentanter for Hanomag i Danmark, sidstnævnte for København og øerne. Brochurerne findes begge i DVKs bibliotek.

## HANOMAG

koster kun 80 Kroner i Skat og kører ca. 100 km paa 6-8 l Benzin og en Tiendedel l Olie.

Motoren er i Modsætning til alle andre smaa Maskiner langsomtrættende, kun cirka 1750 Omdr. ved 60 km i Part, hvilket selvsagt er af enorm Betydning for hele Maskinens Levetid —

**HANOMAG** kører fra Skagen til Grænsen uden at skifte Gear og er i Stand til i Løbet af førehænsende kort Tid at accelerere for 5-90 km i Part. Vognens Tyngdepunkt ligger meget lavt, derfor ligger Hanomag paa Vejen som ingen anden Vogn. — Dens specielle Affjedningsystem i Forbindelse med hydrauliske Sæddæmpere bevirker en særlig Sikkerhed og rolig Gang, selv paa meget ujævne Veje og under de største Hastigheder.



Firepersoners Kabrio-Limousine.  
Pris, incl. Omsætningsafgift, Kr.



Hanomag Limousine.  
Pris, incl. Omsætningsafgift, Kr.

*HANOMAG* Vognen er udstyret med 5 monterede Pladehjul (Ballon <sup>2 1/2</sup> l). „Bosch“ Selvstarter, Dynamo, Tændingsanlæg og Signalhorn med Rutkontakt. Elektriske Retningsvisere. Automatisk Vidtæsviker. Speedometer med Kardantækk. „Osram“ Billux-Lys. Lofsbelysning, indirekte Amaturbrætsbelysning, Solex Karburator med Luftfilter og Starterklapper, Benzinfiler, Reservetank, Oliestryksmåling med Manometer, Oliefilter og Olieforbrændingsrør. Et-Tryks Chassiscentralsmøring. Hydrauliske Firehjulsbremses og Støddæmpere. Krystalspejlglass „W. D. S.“. Aftaaselige Døre. Gummimatte. Indstillelige Sæder. Polstring af bedste Stof. Gummibelagte Trinbrædter. Det elektriske Anlæg er afsikret for hver enkelt Ledning — 9 Sikringer. — Kabriolet-Vognene kan slaas ned og er betrukket med Kunstlæder. Vognene leveres med praktisk Værktøj i rigelig Mængde. Ca. to Trediedele af Reservodelene er Normaldele og kan derfor faas overalt.

**Hvorfior give 1000 Kr.**

aaflig til Vedligeholdelse af en Vogn.

naar De kører  
10000 Kilometer  
i HANOMAG.....

**fior 400 Kr.!**



Topersoners Kabriolet med Klappæde.  
Pris, incl. Omsætningsafgift, Kr.

## Et par danske 3/16



## En Hanomag 3/16 fra Bornholm

### Vi har modtaget denne lille historie:

Jeg fandt et billede af min moster Nete Agerschou Pedersen, Kobbegård. Hun er fotograferet foran Fjeldhytten i Almindingen, hvor mine bedsteforældre boede.

Bilen blev brugt til transport af træskobunde og andre mindre ting fra savværket. Man kunne lukke bagagerummet op og der var et 2 personers sæde.

Min onkel Johs. Müller, Bornholms Træskoforretning, havde den senere.

Som 4 årig var jeg med ham ude at køre. Et sted skulle han ind og hente noget. Han sagde, at når han var gået så måtte jeg trykke på knoppen på gearstangen!

Der kom ikke en lyd ud af det. Hornet var nemlig monteret på væggen i venstre side og kunne betjenes med knæet!

*Med venlig hilsen*

*Erling Kofoed*



## Ø5550

Denne bil har nok været en del nyere, da billedet blev taget, for nummerpladen er jo fra før 1930, og fortæller at vi er i det jyske. Billedet er fra DVKs arkiv – og desværre kender vi ikke historien.





3/16 og 4/20-modellerne havde stadig den lille Kommissbrots karakteristiske profil i køleremblemet – men så var det også slut.

## Hanomag personbiler 1925-51

| Model              | I produktion: | Cyl. | Slagvol.:            | Hk    | Max km/h |
|--------------------|---------------|------|----------------------|-------|----------|
| Typ P 2/10 PS)     |               |      |                      |       |          |
| “Kommissbrot”      | 1925–1928     | 1    | 502 cm <sup>3</sup>  | 10    | 60       |
| Typ P (3/16 PS)    | 1929/1930     | 4    | 751 cm <sup>3</sup>  | 16    | 75       |
| Typ 53 (3/16 PS)   | 1930/1931     | 4    | 797 cm <sup>3</sup>  | 16    | 75       |
| Typ 63 (4/20 PS)   | 1930/1931     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 20    | 80       |
| Typ N 53 (3/17 PS) | 1931/1932     | 4    | 797 cm <sup>3</sup>  | 17    | 75       |
| Typ N 63 (4/23 PS) | 1931/1932     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Typ 900 (3/18 PS)  | 1932–1934     | 4    | 898 cm <sup>3</sup>  | 18    | 80       |
| Typ 11 (4/23 PS)   | 1932–1934     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Typ 15 (6/32 PS)   | 1933/1934     | 4    | 1504 cm <sup>3</sup> | 32    | 98       |
| Garant Typ 11/4    | 1934/1935     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Rekord Typ 15 K    | 1934–1936     | 4    | 1504 cm <sup>3</sup> | 32    | 98       |
| Sturm Typ 22 K     | 1934–1936     | 6    | 2252 cm <sup>3</sup> | 50    | 110      |
| Kurier Typ 11 K    | 1934–1938     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Garant Typ 11/35   | 1935/1936     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Garant Typ 11/36   | 1936–1938     | 4    | 1097 cm <sup>3</sup> | 23    | 82       |
| Sturm Typ 23 K     | 1936–1939     | 6    | 2252 cm <sup>3</sup> | 50–55 | 110–114  |
| Sturm Typ 23 KI    | 1936–1939     | 6    | 2252 cm <sup>3</sup> | 50–55 | 110–114  |
| Rekord Typ 15 K    | 1937/1938     | 4    | 1504 cm <sup>3</sup> | 35    | 98       |
| Rekord Diesel      |               |      |                      |       |          |
| Typ D 19 A         | 1937/1938     | 4    | 1910 cm <sup>3</sup> | 35    | 90       |
| 1,3 Liter Typ 13   | 1938–1941     | 4    | 1298 cm <sup>3</sup> | 32    | 115      |
| Diesel Typ 19 K    | 1939/1940     | 4    | 1910 cm <sup>3</sup> | 35    | 90       |
| Partner            | 1951          | 3    | 697 cm <sup>3</sup>  | 28    | 100      |

### Flere modeller

Hanomag 3/16 og 4/20 var nok konventionelle, men de hjalp Hanomag til en position som nr. to på det tyske marked (efter Opel) med en markedsandel på 14 procent. Selskabet blev dog udfordret af 30'ernes økonomiske krise og byen Hannover måtte gå ind som aktionær i selskabet for at sikre virksomhedens drift og udvikling af nye modeller.

I de følgende år fulgte en mængde nye modeller. Afløserne for 3/16 og 4/20 var stadig relativt små og konventionelle biler, med grundlæggende samme teknik som forgængerne, men med lidt mere afrundede linier i den tids ånd. Perioden 1931-34 bød med modellerne 3/17, 3/18 og 4/23 ikke på de store nyskabelser, men bilerne havde en vis succes og blev fremstillet i knapt 13.000 stk.

Udviklingen fortsatte med modellerne Garant og Kurier fra 1934-38 med den samme 4-cylindrede motor på 1100 ccm (de to navne blev meget senere genbrugt til Hanomags forhjulstrukne små lastbiler og kassevogne) samt den større model Rekord, med 1500 ccm motor. Den mest moderne var i første omgang Hanomag Kurier Type 11K, der havde helstålsskarrosseri med

platformsramme fra Ambi-Budd. Den blev tilbudt parallelet med de øvrige modeller som havde traditionelt chassis. Den kan minde noget om en Adler Triumph, men havde som alle Hanomag-modellerne baghjulstræk.

Hanomags arbejde med diesel til sine tungere køretøjer førte til at fabrikken på biludstillingen i Berlin 1936 kunne udstille en Hanomag Rekord med en 1,9 liters firecylindret dieselmotor. Det var samtidig

med premieren på Mercedes 260 D, men Hanomags diesel kom på markedet senere end personbilen fra Mercedes. Modellen blev senere markedsført som Hanomag Diesel 19 K, og frem til 1940 blev 1.074 dieselmotorer fremstillet.

Vi har i redaktionen ingen oplysninger om eventuelle danske overlevende af de nævnte modeller – og hører meget gerne fra enhver, der kan kaste lys over deres udbredelse her i landet.



HANOMAG-Rekord-Limousine 35 PS, Modell 1938, auch lieferbar mit zurückschiebbarem Dach



**HANOMAG**

VERDENS  
BILLIGSTE  
VOGN I  
DRIFT



**70 Kr. i Skat.**  
Forbrug:  
**2 Øre pr. km.**  
Hastighed: ca. 90 km.



K BREVKORT

TELEFON NR. 73 ♦ ALS ♦ ØSTJYLLAND ♦ HEDERLIGSUND

Vær venlig at sende mig Deres  
illustrerede Katalog med Priser og  
udførlig Beskrivelse over  
**HANOMAG-VOGNENE**

*Olfo Sommer, jun*  
(Navn)

*Serupsvej Lemming 3*  
(Adresse)

**Jysk-Hanomag-Import**

v/ Einar Laursen

**ALS, Østjylland.**

Generalrepræsentant for „HANOMAG“ Fabrikkerne, Hannover



### Einar Laursen

Sidst i 1920'erne blev radiofabrikant Einar Laursen, Als ved Hadsund i Østjylland "Generalrepræsentant for Hanomag Fabrikkerne i Hannover" under navnet Jysk Hanomag-Import. Senere kom tyskeren Ernst Nette-mann med og virksomheden skif-tede navn til Nette-mann & Laursen A/S. Selskabet havde tillige agentur for bilmærket Tempo fra Hamburg (fusionerede med Hanomag i 1966) og Phänomen cykler.

Selskabet var den øvre generalre-præsentant for Hanomag i Danmark og Norge. I Norge var Johannes Ruud lokal repræsentant, i Danmark blev L. A. Larsen på Kong Georgs-vej 6, Frederiksberg antaget som ge-neralrepræsentant for Sjælland og Øerne.



**L. A. LARSEN**  
INGENIØR & TEKNISK FORRETNING  
KONG GEORGSVEJ 6 · TLF. GOTIL 7613

**KØB & SALG** AF PERSON- OG VAREAUTOMOBILER  
GENERALREPRÆSENTANT FOR  
**HANOMAG**  
HANOMAGSKE MASCHINENBAU-AGTEN-GESELLSCHAFT  
HANNOVER

KØBENHAVN F. 17. December 1937.  
KONG GEORGSVEJ 6



Erhvervs-Besøgende søgning med HANOMAG  
motor vognene, Biler, Lastbiler, Traktor-  
vognene og „Frisch-motoren“  
Postgite Nr. 20,613  
GODE ADRESSE, FREDERIKSBERG ST.

Herefter begyndte der at ske noget. Der blev etableret et forhandlernet over hele landet.

I en korrespondance i efteråret 1937 omkring fornyelse af aftalen med L. A. Larsen skriver Hanomags eksportafdeling til Laursen, at man ikke er helt tilfreds med Larsens dispositioner, som man anså som egoistiske og ikke fremmede for eksporten af Hanomag til Danmark. Hanomag giver Lauesen & Nette-

mann A/S mandat til at handle, som man mener det er bedst for udviklingen i Danmark. Det ender med at L. A. Larsen får lov til at fortsætte med forhandlingen.

I årene efter handler korrespondancen i høj grad om priser, avancer – og tildelinger fra den danske Valuta-central, der bestemte hvor stor en import de enkelte bilagenturer kunne få. Valutacentralen var sjældent populær.

## Hanomag Sturm

I 1934 gik Hanomag på markedet med en mere luksuriøs bil, Hanomag Sturm. Den første Type 22K var med sekscylindret motor på 2,25 liter og 50 hk (37 kW). Sturm-modellen kunne leveres som to- eller firedørs sedan eller som to- eller firedørs cabriolet. Året efter kom 23K på markedet og fra 1937 blev en mere kraftfuld udgave med 55 hk (40 kW) tilbudt. Tophastigheden var her 115 km/t. Bilen vejede 1.350 kg og benzøkonomien var sat til 13-14 liter pr. 100 km.

Omkring 1937 var Automobilhuset A/S i Dr. Tværgade 4, København hovedforhandler af Hanomag personbiler (se evt. VT478, april 2016). I en annonce for Sturm-modellen, skrev Automobilhuset, at Hanomag "har sat alt ind paa at skabe saavel en komfortabel som stærk Vogn." Og i samme annonce: "Man skal have kørt med en Sturm, før man gør sig Begreb om denne Vogns Kvalitet og Rummelighed."

I udstillingen Dr. Tværgade 4 stod i december 1937 en smuk Hanomag Sturm 23K cabriolet. Tidens Kvinder skrev, at det ville være "den allerbedste Julegave til Husets Frue". Om der lå en Sturm-nøgle under juletræet et sted i Danmark melder historien ikke noget om.

Det kan meget vel tænkes at have været den bil vi omtalte i VeteranTidende nr. 495 og 496.

I 1939 blev produktionen af Hanomag Sturm stoppet efter i alt 4.885 eksemplarer.

## Monte Carlo 1938

L. A. Larsen skrev den 17. december 1937 et brev til Einar Laursen, og berettede her at en Hanomag, der havde tilhørt grosserer Larsen fra Aalborg, sensationelt skulle deltage i Monte Carlo Rally 1938. Det var grosserer Knud Thorgils og direktør Robert Glad, der skulle gennemføre løbet i Hanomag med startsted i Stavanger, Norge.

Det var ved at gå rigtig galt i Norge. I Drammen påkørte Robert Glad en



**Hanomag Sturm blev lavet i flere karrosseriversioner – denne fra Hebmüller var med på den store biludstilling i Berlin 1938, og er sikkert kun lavet i meget få eksemplarer.**

kælkende dreng, men fik i tide drejet bilen ind i en snedrive, så drengen slap med mindre knubs. Herefter fortsatte turen uden væsentlige problemer, herunder gennem Danmark med politieskorte, da motorløb var forbudt. Thorgils og Glad blev nr. 65 i den samlede placering.

I samme brev skrev Larsen om et besøg af overmontør Lund, antagelig en repræsentant fra Hanomag: "... med Hensyn til Værksted var han ovenud tilfreds, han fortalte at et saadant Service Værksted ikke fandtes i Tyskland til Hanomag." Overmontørens tilfredshed blev ikke mindre af den venlighed han mødte, for Larsen fortsætter brevet: "Herr Lund var en brav Fyr, morede sig forhaabentlig godt i København, for vi var ude hver Aften og fik set 'Lorry', Wiwex og Valencia."

## ASRA

I 1939 blev generalrepræsentationen for Hanomag i Danmark overdraget fra L. A. Larsen til A/S ASRA.

A/S ASRA stod for *Aktieselskabet Rasmussen* opkaldt efter danskeren, der i Tyskland stod fadder til DKW. Det danske selskab var etableret af Jørgen Skaft Rasmussen i 1919 og var i forvejen forhandler (samt frem til 1934 importør) af DKW-biler og motorcykler fra en forretning på Rosenørns Allé 10 på Frederiksberg.

**Politiken, den 6. maj 1939. L. A. Larsen annoncerer nyheden om overdragelsen af generalagenturet til ASRA – og samtidig annonceres for første gang den helt nye model Hanomag 1,3 Liter.**

## Hanomag 1,3

I 1939 kom en ny model som afløser for Hanomag Rekord: Hanomag 1,3 med et moderne strømlinjeformet selvbærende karrosseri, fremstillet af Ambi-Budd Pressewerk. En annonce fra 6. maj 1939 beretter: "Denne nye Vogn byder paa de mest moderne tekniske Egenskaber og Enkeltheder som for første Gang findes i en Vogn i den populære Pris-klasse." Prisen var 5.100 kr. ekskl. omsætningsafgift.



**Chris Christensens Hanomag 1,3 Liter, som den ser ud idag – og som den så ud, da hans oldefar havde den i perioden 1952-71.**

En af dem der kom til landet blev indregistreret i Vejle i august 1939 med reg.nr. Y6126. I 1945 røg den til Aarhus, da slagtermester Magnus Nielsen købte den og fik bilen indregistreret X5438. Senere kom den til Nordjylland og skiftede ejer et par gange indtil smed Christian Andersen, Bælum købte den i 1952 og under reg. nr. U3756 og ejede bilen til han døde i 1971. Bilen findes heldigvis stadig, og det lykkedes Christians oldebarn, Chris Holmgren Christensen, at erhverve bilen, da den kom på auktion i Randers i 2015.

Det var lidt af en tilfældighed, at familien opdagede at bilen var på auktion. Chris fortæller til VeteranTidende, at det er sjovt at køre i bilen samtidig med at den er en del af familiens historie. Bilen blev synet og er kørende, samtidig med at den stille og roligt vedligeholdes og istandsættes efterhånden som der er tid.

Dejligt, når en bil kan genforenes med familien som det her er sket.





**En opstilling af for- og bagaksler til Volvo PV 444. Bag lagenet ses den Hanomag 1,3 som Volvo erhvervede for at undersøge opbygningen af bilens selv bærende karrosseri. Længere væk ses en Volvo med gengas-apparat, der understreger at billedet er fra under Anden Verdenskrig. Foto fra Volvo Museets historiske arkiv.**

### Volvo PV 444 inspirator

Midt under Anden Verdenskrig iværksatte Volvo i Göteborg arbejdet på en ny model, der skulle være klar når freden indfandt sig.

Blandt de overvejelser arbejdsgruppen hos Volvo gjorde, var at den ny PV, skulle være lidt mindre og naturligvis lidt mere moderne end tidligere, herunder, som den første Volvo-model, have selv bærende karrosseri. Det havde man just ikke erfaring med hinsidan. For at lære sig så meget som muligt om denne konstruktion indkøbte Volvo en Hanomag 1,3, årgang 1939. Det var en bil, der havde nogenlunde samme størrelse som den kommende Volvo, og tillige en moderne bil med en karrosseriform, der modsvarede de planer man havde gjort sig i Sverige. Det er altså ganske vist, at Volvo PV 444 har hentet inspiration hos Hanomag. Og selvfølgelig fulgte man med i hvad andre bilfabrikker

udviklede og fik succes med – dengang som nu lader bilfabrikkerne sig inspirere af andre, selv om det ofte glemmes, når en ny model er på gaden.

### Ejnar Laursens endeligt

I årene op til 1940 var der tydeligvis et fornuftigt salg af Hanomag personbiler i Danmark. Det satte besættelsen en stopper for.

Einar Laursens liv blev ikke blot præget af de tyske biler, men også af de politiske vinde der blæste sydpå. Han fik den kedelige bibe-skæftigelse at være sysselleder for nazisterne i Nordjylland. Dette fik dramatiske konsekvenser, da krigen nærmede sig sin afslutning. I Dagle Beretninger om Begivenheder under den tyske Besættelse (udg. 1946) kan man læse følgende dramatiske omtale fra den 4. januar 1945:

Torsdag Eftermiddag blev Syssellederen for DNSAP i Aalborg Amt, Ejnar Laursen, dræbt ved Skud, da han sammen med sin Hustru og en Gæst, Malermester S. G. Andersen, Oue pr. Hadsten, stod uden for sit Hjem i Skipper Clements Gade. Malermesteren blev saaret i Skulderen. Der blev lagt Blomster paa det Sted, hvor Syssellederen var dræbt, og opstillet Vagter. Da en ung Mand, Elektriker Ejner Meyer Christensen, Prinsensgade, senere paa Eftermiddagen nærmede sig Stedet, blev han skudt og døde paa Stedet.

Einar Laursens søn var for ung til at overtage agenturet, som familien herefter mistede.

### Efter krigen

Fra 1925-1941 blev der i alt produceret næsten 95.000 Hanomag personbiler, men da freden kom tilbage var det ikke personbiler, der i første



Selvom den lille Hanomag Partner fra 1951 ikke blev til noget, var det ikke svært at finde materiale om den til denne artikel. Billederne af den overlevende prototype dukkede hurtigt op på Wikipedia. At der var udgivet salgsbrochurer tyder da også på, at man var tæt på at få bilen i serieproduktion – vi støttede faktisk på flere eksemplarer af brochuren undervejs, selvom den nok er en sjældenhed. Men den findes altså i DVKs bibliotek.

Bilen var som flere andre tyske nykonstruktioner i de første efterkrigsår særdeles moderne, med selv bærende pontonkarrosseri, forhjulstræk og uafhængige hjulophæng med gummi affjedring. Motoren var en 3-cylindret, vandkølet totaktsmotor på 700 cm<sup>3</sup> og bilen havde fuldsynkroniseret gearkasse.

omgang skulle bruges til genopbygning af Tyskland. Selskabet forsøgte sig med en enkelt personbil, Hanomag Partner - en lille to-takts bil. Der blev blot fremstillet nogle få førserievogne. Bilen blev en fiasko, og kun en enkelt vides at have overlevet.

Under Anden Verdenskrig var Hanomag styret ind på fremstilling af traktorer, gravemaskiner og lastbiler og efter krigen satsede man på erhvervskøretøjerne, herunder mindre varevogne. Tempo blev indlemmet i 1966 og efterfølgende fusionerede Hanomag med lastbilvirk-

somheden Henschel (der i sin tid havde overtaget lokomotiv-delen) til Hanomag-Henschel GmbH.

Blot to år senere blev bilfabrikken udbudt til salg. Den engelske Leyland koncern leverede Austin benzinmotorer til den tyske bilfabrik og var interesseret, men det blev Daimler-Benz AG der overtog den tyske konkurrent i Hannover. Efter overtagelsen fortsatte Hanomag-Henschel med at producere i eget navn, men supplerede produktionen med nærmest identiske varebiler med Mercedes-stjerne. De mindste 206-306 varevogne med benzinmotor havde

stadigvæk engelskfremstillet motorer, så en original Mercedes-Benz med Austinmotor findes ganske vist!

### I Danmark

I Danmark overgik Hanomag-agenturet efter besættelsen til Bohnstedt-Petersen A/S, som selskabet allerede i 1930'erne havde relation til gennem salg af bådmotorer. Agenturet for Sverige opnåede Bohnstedts svenske søsterselskab, Autoropa AB i 1948.

Bohnstedt-Petersen havde en Hanomag med på den første biludstilling i København efter krigen i 1950. Det var en blandet landhandel med både nye og gamle biler Bohnstedt-Petersen her præsenterede. Og vist flest af de gamle, bl.a. en Hanomag 1,3 fra 1939 – om den havde været gemt væk, eller den tyske fabrik havde sendt den op vides ikke.

På erhvervskøretøjsområdet kom Hanomag i konkurrence med Mercedes-Benz og Bohnstedt-Petersen blev af Stuttgart bedt om at vælge

side og valgte Mercedes-Benz, mens Hanomag-agenturet overgik til Søren Tranberg A/S i Kolding.

Efter at Hanomag-Henschel blev overtaget af Daimler-Benz AG kom agenturet i 1973 tilbage til Bohnstedt-Petersen A/S. I længden var det ikke rentabelt med to mærker, så da Mercedes-Benz i 1977 introducerede sin nye T1 transporter var det alene med stjernen på køleren, hvorfor Hanomag overgik til rækken af hedengangne bilmærker med en fantastisk historie bag sig.

Hanomag-Henschel mærket fortsatte med gravemaskiner. Siden 1989 har virksomheden været en del af Komatsu-selskabet.

Har du yderligere viden om Hanomags historie eller om danske Hanomag-biler, så tag gerne fat i redaktionen.



Announce i udstillingskataloget fra Forumudstillingen i 1950!

Kilder ud over de i artiklen nævnte: Peter Haventon: Volvo PV 444, korrespondance og materiale fra Per Christiansens samling, Danmarks Tekniske Museum, DVK arkiv, Bilhistorisk Tidsskrift, Wikipedia, Veteran Posten nr. 9/2015, Veteran Tidende nov. 2012 samt artikler fra Politiken, 8/1 og 28/1 1938.

## Lige en Hanomag mere...

Det er jo denneher model de fleste kender som en rigtig Hanomag, selvom eksemplaret her på billedet har fået stjerne på, og hedder Mercedes-Benz 206.

Modellen var en videreudvikling af Tempo Matador, og hed faktisk Hanomag Matador i begyndelsen.

Det var en yderst praktisk og fleksibel vogntype, med forhjulstræk og al teknik samlet i bilens forende. Chassiset bagud bestod af to lange rør, placeret lavt, hvilket gav mange muligheder for ombygninger, forskellig akselafstand osv. Der fandtes et utal af karrosserityper: Kassevogne, ladvogne med enkelt- eller dobbeltkabine – herunder nogle med et meget lavt lad, ofte kaldet "lavlastere". Modellen var naturligvis også meget velegnet som fejblad til autotransport.

Og ja, det er ganske vist – billedet viser en Mercedes med Austinmotor – det kommer i øvrigt fra Bohnstedt-Petersens arkiv, der som nævnt andetsteds i bladet nu findes i DVKs bibliotek.

Forståeligt nok har Hanomag-Mercedes'erne deres tilhængere – en lille gruppe entusiaster har taget initiativ til registrering og bevaring af bilerne. Se mere på webadressen [hanomag-mb.dk](http://hanomag-mb.dk).





## Malta Classic Car Museum

Af Steen Pausbæk



Da jeg på grund af travlhed på mit job ikke havde holdt ferie i 15 måneder, besluttede min kone og jeg, at vi skulle holde en forlænget weekend. Valget var let, da ingen af os havde været på Malta.

Fly og hotel bestilt, og dagen oprandt søndag den 15. oktober. Op kl. 03.00, af sted til Wien, med hustru og den yngste datter. Ventetid 1 time og 40 minutter, så videre til Malta, lande punktligt kl. 14.50. Shuttlebussen klar, en time til hotellet. Lige lidt rundt og se på byen Qawra, så i seng, for vi/jeg havde jo et hårdt program.

Mandag op kl. 07.00 med lokal bus til Valette, en times kørsel, lokalbus-

serne burde lære noget i København 21 km pris 1,5 euro.

I Valette skulle pigerne shoppe, og jeg skulle se et par museer om Anden Verdenskrig. Vi fik på datterens opfordring fat i en hestevogn, det var jo sol og 23 grader alle dagene, så kunne vi jo lige se byen først. Cirka halvvejs på turen så jeg det første museum, "hoppede" af kareten, og gik ind.

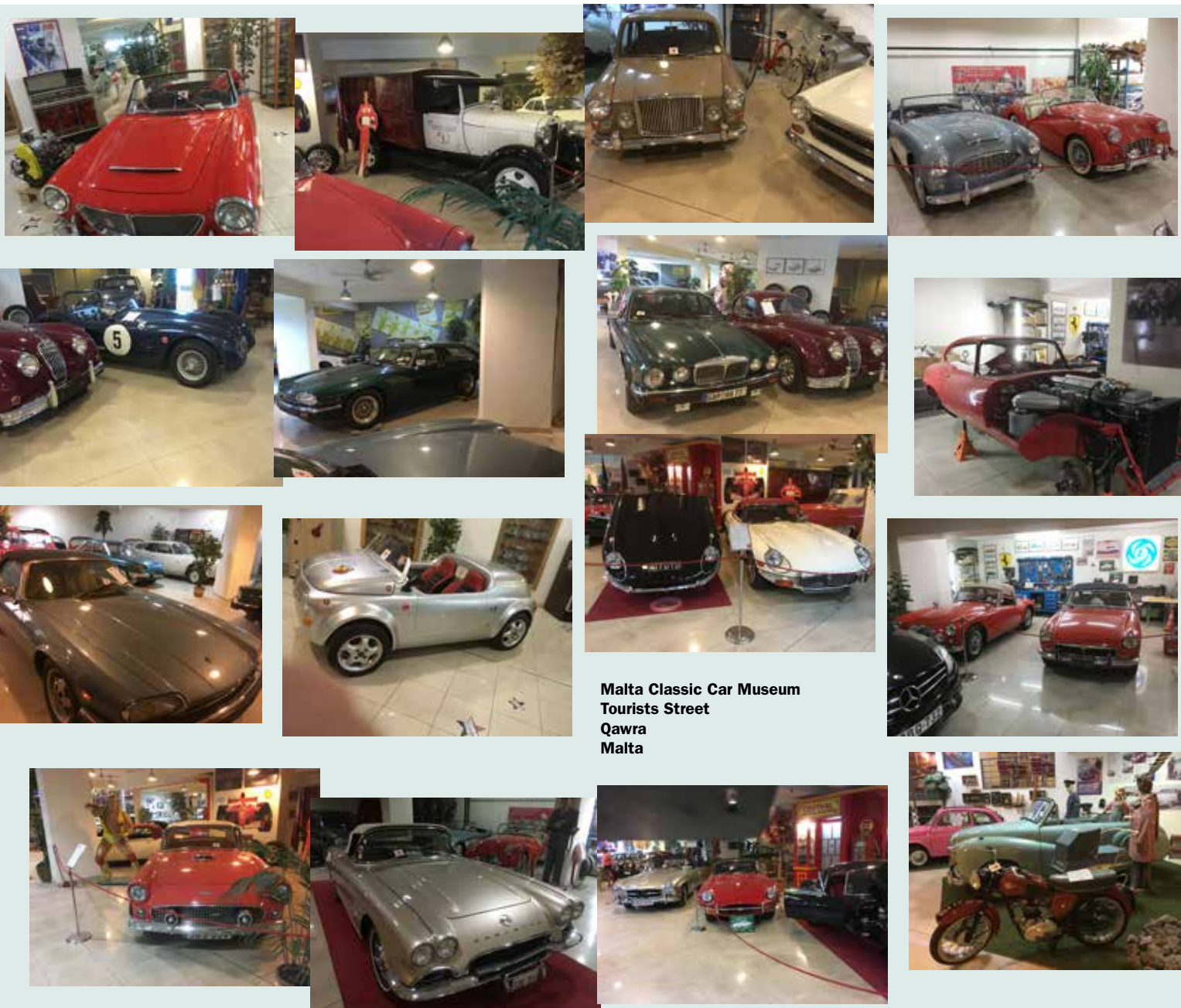
National War Museum – det var interessant. På en skala fra 1-10 vil jeg give det 5. På museet var den Jeep Eisenhower havde kørt i under krigen, historisk set interessant, men bilmæssigt... uha uha, jeg står af, når man skifter forruderne ud med

sort plastik. Udover den var der en engelsk motorcykel, også fra Anden Verdenskrig, måske var det en Velocette, men der var ikke noget mærke på, og intet informations-skilt.

Jeg gik videre til den næste "museum" Lacaris War Room. Dette kunne have været interessant, hvis ikke det for nogle år tilbage var blevet lånt ud til nogle rockmusikere, der desværre havde ødelagt en del af det historiske. Så måtte jeg finde konen og datteren og hjem til hotellet.

Tirsdag op kl. 08.00 og med meget lidt begejstring tilbage, så var det på bilmuseet. Det lå kun 500 meter fra hotellet, som for øvrigt var et godt 4





**Malta Classic Car Museum  
Tourists Street  
Qawra  
Malta**

stjernet hotel, med en pragtfuld morgenbuffet, et meget hjælpsomt og venligt personale, og så til en pris på kr. 268,00 pr. person per nat.

Men tilbage til bilmuseet – her blev jeg mødt af en classic lyseblå “Bugatti”. Ind og betale entre 10 euro (pensionister 9 euro), en etage ned, og det var hele rejsen værd. 70 flotte veteranbiler; den ældste en Pontiac fra 1929, og så opefter, med hovedvægten på italienske, engelske og Amerikanske.

Her var Austin A55 Convertible, Standard, flere Jaguarer, Morris, MG, Ferrari, Alfa Romeo, Ford Thunderbird, Corvette mv., samt motorcykler, radioer, tv, og mannequin’er der

var udstillet med tøj fra tiden. Der var også et værksted, der var bygget op som i midt-60’erne. Her stod to MG’er. Der var to biler jeg aldrig havde set før, og den ene havde jeg heller aldrig hørt om. Den ene var en Jaguar XJS Estate, der havde kostet den nette sum af £ 55.000 oven i den ordinære pris i 1982. Den blev så lavet på et specialværksted, og der blev lavet 67 stk. Den anden bil jeg aldrig havde hørt om var en Abarth Convertible lavet på model 500, og helt uden døre.

Under min rundgang kom jeg i kontakt med museets ejer Mr. Carol Galea, der meget gerne ville til Danmark og se på veteranbiler, og hvis

nogle af vores medlemmer kom til Malta ville de få 2 euro i rabat.

Onsdag var nok min værste dag, ikke fordi min kone havde fødselsdag, men pga. vores udflugt, hvor vi tog ud til den blå lagune, meget flot. Men maden – jeg er ikke kræsen – men frokost kun med bulgur og rødbeder uden kød, det gør mig bestemt ikke til vegetar!

Torsdag hjem til Danmark og Bruxelles, så jeg kunne passe mit job fredag.

En lille tur til Malta kan absolut anbefales, og jeg fandt ud af, at jeg er god til at holde ferie, så jeg skal afsted igen til vinter, et varmt sted.



Denne gang har vi et par ret mærkelige små køretøjer. Bilen på farvebilledet er fra det store udland, og trods det franske flag i baggrunden er det ikke en fransk bilmodel. Yderligere hjælp: Karosseriet er ikke af stål. Nok om den for nu.

“Bilen” på de øvrige tre billeder, som vi har fået sendt fra Jørgen Lind, er noget ældre. Chaufføren sidder godt beskyttet bag passagererne. Det ser ud til at der er kædeetræk på baghjulet – og så der der flere forskelle i detaljerne på det øverste og de nederste billeder. F.eks. er lygterne ikke de samme, og vindspejlet mangler på det øverste billede.

Hvad i alverden har vi her?



**Fra arkivet**

Svar til: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk)



## Svar på billederne i VT 498



### Skrotpladsen

Jørgen Hansen, medl. nr. 14885, fra Frederiksværk har taget en håndfuld dulmende piller – og lagt benhårde fakta frem: Billedet er taget i 1984. Vi er hos den lokale autoophugger, Frederiksværk Autodele, og den flotte unge mand på kranen hedder Milan. Han driver stadig butikken på samme sted.

Jørgen Hansen havde et passende bud på vraget i kranen: En "skrotbil". Redaktionen indrømmer, at den var svær at identificere nærmere. Det er nemmere på et andet billede, taget samme tid og sted: Her ser man at det er en Ford Fiesta. Modellen introduceredes i 1976 og har altså højst være 8 år gammel! Desværre lidt typisk for 70'er-biler.

De øvrige biler er identificeret af flere, der har svaret. Fiat 124 eller Lada, Ford 17M 1967 P7a (den model, der ikke hedder Taunus), som ligger ovenpå en Renault 4 F4 postbil. Ovenpå Folkevognsrugbrødet, der med den kraftige kofanger ikke er fra før årgang 1973, ligger en grøn Datsun 1200, også kendt som Nissan Sunny B110 (1970-73). Endelig er der et par Opel'er: En Rekord D ovenpå en Rekord C.

Tak for de gode og præcise svar!



Her hænger så den lille Fiesta og dingler i wiren, sikkert godt plukket for alt brugbart. De mange reservedele kar jo ikke været så gamle...



### Bilforretningen

Og så til automobilforhandler Oluf Nielsens vognlager. Desværre var der ingen, der kendte noget til den imponerende bygning.

Med hensyn til bilerne kom der kun nogle få spredte bud, indtil Egon Lintner ringede en aften. Egon er skrap til at identificere 20'er-biler, og i fællesskab fik vi styr på i hvert fald nogle af dem. Her er vores bud:



**K699 er en Cadillac 1925. Den næste er skjult, derefter en Citroën, og med den sorte kølerkappe kunne det være en Lincoln. Derefter følger to Renault, og med den store rhombe på motorhjælmen må den forreste være fra efter 1926.**



**Bilen med prøveplade K14040 er en Hudson, og en meget speciel én! Den vender vi tilbage til i et kommende VT. K11128 er en Essex fra 1927.**



**De bageste dømmer vi uidentificerbare, men her er i hvert fald to Essex 1927 mere. Og mon ikke den kantede kølerkappe sidder på en Fiat – 519 eller 520.**

Oluf Nielsens vognlager har altså åbenbart været en blandet landhandel, men med en Hudson og tre stk. Essex 1927 er der jo en sammenhæng; Essex var Hudsons billigmærke. Vi har ét billede til i arkivet af den specielle Hudson. Den har en historie som vi nu graver i, og som vi håber at kunne bringe senere.



### Nyborg igen

Vi skal også tilbage til billedet fra Nyborg Færgehavn og de to biler, som ses ovenfor.

Jørgen Hansen, denne gang med medlemsnr. 358, har meget venligt men bestemt protesteret over, at vi skrev at Z5557 kunne være en IFA. IFA F8 havde nemlig kraftigere kofangere samt fælge med ventilationshuller. DKW F4, F4, F7 og F8 ligner hinanden meget bagfra. Jørgen skriver at bilen efter fælgene at dømme må være en DKW F8, årgang 1938-40.

Jørgens IFA prydede i øvrigt "bagklappen" af nærværende organ i juni 2017.

### Crosley igen!

I sidste VT fik vi til gengæld sat den lille amerikanske Crosley godt på plads, med konstatering af både model, årgang og ejeren, E. Mathiasen, der havde bilen registreret i Viborg Amt. Denne gang har vi supplerende oplysninger, både om denne bil samt den Crosley, der findes på Jysk Automobilmuseum i Gjern. Teorien gik ud på, at det muligvis kunne være samme bil. Det er det ikke.

Forleden kom der e-mail til eders ærbødige redaktør. Afsenderen var såmænd et DVK-medlem, ved navn Erik Mathiasen!



Erik Mathiasen fortæller at han ejede bilen ca. 1955-58. Han købte den af en amerikansk pilot, der havde haft den med sig, da han i en periode var udstationeret på Flyvestation Karup. Bilen havde i begyndelsen stadig den originale CoBra-motor, der var lavet i presset plade, men på grund af tæring blev den på et tidspunkt erstattet af en Ford Popular-motor. Også bagtøjet blev udskiftet: En dag på tur med svigerfar satte baghjulene sig fast, på vej ned ad en bakke. En løs bolt havde kilet sig ind mellem kron- og spidshjul. Selvom bolten blev spyttet ud kort efter, var bagakslen bøjet. Hjem med Falck og på med et bagtøj fra en Ford – og så var Erik Mathiasen kørende igen. Bilen blev senere byttet ud med en Ford V8. Hvad der videre hændte den vides ikke.

### Den anden Crosley

Ikke mange dage efter mailen fra Erik Mathiasen kom der en opringing fra Lars Spang Hansen fra Aarhus. Han havde klare barndomsminde om den røde Crosley, der tilhørte hans far, Carl Erik Hansen. Han modtog bilen som gavebil i 1949 og Lars var selv med og hente den ca. 1 år gamle bil i Københavns Frihavn.

Carl Erik Hansen kørte i bilen i mange år. Også i denne bil blev CoBra-motoren udskiftet til den sene type Crosley-motor af støbejern. Omkring 1966-67 blev bilen solgt for et symbolsk beløb til Aage Loring! Det var desværre inden Lars var fyldt 18 år og kunne tage kørekort. Så denne bil har altså kun haft én registreret ejer i Danmark, og er således ikke den samme bil som Mathiasens.

Lars kunne i øvrigt med sikkerhed huske, at der i Aarhus kørte i hvert fald to Crosley sedan'er.

Og så er det ikke slut endnu – for der kom flere Crosley-henvendelser



To fine billeder fra Carl Erik Hansens ejertid – og mon ikke det er Lars, der sidder på bilens motorhjælm på det øverste foto.

til redaktionen! Næmlig i form af en mail fra Hanne Lovring, der jo har bilen stående i udstillingen på Jysk Automobilmuseum. Og ikke nok med det: Al dokumentation inklusive indførselspapirer og attester findes også, og den gode Carl Erik Hansen havde tilmed vedlagt nogle fotos af bilen, da den blev overdraget til museet. Hanne Lovring har været så venlig at skanne de gamle billeder, der altså er fra Carl Erik Hansens lange ejertid – og desuden sendt et par billeder af bilen som den ser ud idag, efter at den i sin tid blev restaureret af Aage Lovring. Stor tak for det!

Hanne Lovring skriver i øvrigt om bilen:

“Crosley'en er indført som gavebil.

Gavegiveren var John Hansen, Cliffside Park, New Jersey.

Den 17 okt. 1949 kom den til Danmark med M/S Falstria fra New York.

Direktoratet for vareforsyning gav indførselsbevilling den 3 nov. 1949, for 1 stk Crosley personautomobil årgang 1948, samt 5 dæk/slanget. Beløb i kr. cif 5000 som gave (motorkøretøjets værdi) med den klausul, at salg eller anden overdragelse samt udlejning af motorkøretøj ikke må finde sted indenfor et tidsrum af 3 år fra indregistreringsdatoen, medmindre der er indhentet tilladelse fra direktoratet for vareforsyning.

Afgiftsberigtigelsen var 30. nov

1949 og beløb sig til 1000 kr. (afgiftspligtig værdi 4000 kr.)

Hvor længe Carl Hansen havde vognen er ikke noget jeg med sikkerhed ved, men som jeg husker det, købte min far bilen af familien ca. midt i 60'erne. De små sort hvide fotografier fulgte med alle papirerne".

Hermed må historien siges at være afklaret! Og eders ærbødige redaktør blev mindet om, at en artikel om begrebet gavebiler vil være et godt supplement til de tidligere, om efterkrigstidens kringlede regler for bilimport.

### Crosley-status

Den lille bil, som de færreste havde troet overhovedet fandtes i dette land, har altså været her i flere eksemplarer. Her har vi beskrevet de to stationcars, og i sidste VT nævnte vi en tredje, der åbenbart var kommet hertil som varevogn. Og hvis Lars Spang Hansen ellers husker rigtigt, så er vi med de to aarhusianske sedan'er oppe på mindst 5 stk. – og en overlevelseshesprocent på 20!

### CoBra-motoren

Hvad vi ikke fik med i sidste blad, er, at der faktisk står en Crosley CoBra motor på Sommers bilmuseum i Nærum. Den lille fine motor med overliggende knastaksel er samlet af over 120 større og mindre stykker tyndplade, og har sikkert været velegnet til sit oprindelig formål som hjælpemotor i fly og skibe, men haft svært ved at klare klimaet i en bil. Det er selvfølgelig grunden til at man i 1949 gik over til en ren støbejernsmotor – at det var en god idé bekræftes jo på fineste vis i historierne om de to danske Crosley-biler vi nu kender.

*jmn.*

**Øverst to billeder af Crosley'en som den ser ud idag. Mon ikke den amerikanske bagnummerplade er den, der oprindeligt befandt sig på bilen, da den blev indført i 1949.**

**Til højre ses CoBra-motoren på Sommers bilmuseum. Selv cylinderrørene ser ud til at være fremstillet i plade – krumtaphuset er dog støbt i letmetal.**





*Chevrolet 1939*

*Humber Hawk 1950*



*Opel Kapitän 1939*



## Vor nytårsquiz!

Disse hyggelige bil-familie-fotos er fundet i en fjern afkrog af en dametaske.

Den lille pige er kendt af flere medlemmer i både DVK og blandt andre veteranfolk.

Opgave: Gæt hvem det er...! Et hint: Hendes navn findes godt gemt og står på hovedet med meget små bogstaver et diskret sted i dette **VeteranTidende**.

Vinderen er den der hurtigt kommer med det rigtige svar samt en passende kommentar. Udvælgelsen foretages af redaktionen og er uomtvistelig. Svar sendes på mail til [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk).

Præmien er en DVD med DVKs film om Skafte-Rasmussen!



On The Beach!



## Torsdag den 6. september til mandag den 10. september 2018

Pris kr. 7.200,- pr. pers. (ekskl. fly)

Enkeltværelsestillæg kun kr. 2.000,- (begrænset antal)

Vi bor i den hyggelige indkøbsby Worthing, der ligger ned til den engelske kanal. Det er lykkedes os at reservere hele det nyopførte hotel på havnefronten hvor The Beach lå. Her bor vi 4 nætter, på Premier Inn, incl. morgenmad og fri wi fi. Aftensmad, som også er med i prisen, spises på flere forskellige hyggelige restauranter i byen, bl.a. den populære "Food" & The Pier, samt et nyt spændende sted.

Bustransport hver dag lige til døren, i klassisk dobbeltdækker.

Bussen holder hele dagen ved banen, og kan bruges som opholdssted.

Bus- og bagagetransport til og fra Gatwick Airport, der tilpasses nedenstående fly.

*kl. 15.00 torsdag mod Worthing*

*Mandag formiddag mod Gatwick - så fly kan nås ca. kl. 15.*

Entrébillet fredag, lørdag og søndag til Goodwood Revival Meeting.

Og selvfølgelig er der et par overraskelser lagt ind undervejs



Du/I søger selv for transport til og fra England.

Undertegnede flyver med nedenstående fly, men du kan selv tilrettelægge anden afgang, hvis det passer dig bedre, f.eks. Billund eller Easy Jet.

**norwegian**

Forslag til fly torsdag d. 6. sep. med Norwegian mod Gatwick kl. 12.05

Forslag til fly mandag d. 10. sep. med Norwegian kl. 15.25

*ved bestilling tur/retur kan returbillet købes for ca. kr.980,- excl. Bagage, bagage tillæg 458,- (dec. 2017 pris)*

**TILMELDING** til Dorte Stadil:

e-mail: [dorte@stadil.net](mailto:dorte@stadil.net)

Depositum ved tilmelding Kr. 1.000,- p.p. til konto: reg.nr. 2230 Konto 8967 977 951

Yderligere oplysninger hos turarrangørerne!

Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 & Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021



Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland gentager arrangementet **"Biler der fulgtes med sporvognene"**

**lørdag den 28. juli 2018**

Træffet for historiske biler, motorcykler og scootere er for køretøjer fra 1972 eller tidligere – og deres ejere og medfølgende passagerer.

Deltagelse er gratis, men forudsætter tilmelding til museets pressesekretær Søren Palsbo på e-mail: [presse360@gmail.com](mailto:presse360@gmail.com) eller telefon 60 83 62 34.



Vi håber at se både hverdagsbiler, erhvervskøretøjer, pjattebiler med vind i håret og store amerikanske flydere.

Sporvejsmuseet ligger ved Jystrup, omtrent midt mellem Roskilde og Ringsted.

Sæsonen 2018 begynder 27. april og slutter med udgangen af skolernes efterårsferie (uge 42).

Der kan læses mere på [www.sporvejsmuseet.dk](http://www.sporvejsmuseet.dk)

## SOMMER'S



A U T O M O B I L E M U S E U M

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.  
Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.  
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

**Entré:** Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere**.

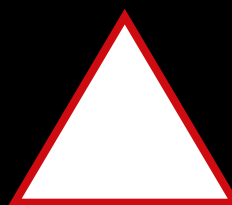
**Grupper** bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

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

**E-mail:** [kantor@sommersautomobilemuseum.dk](mailto:kantor@sommersautomobilemuseum.dk)

**Hjemmeside:** [www.sommersautomobilemuseum.dk](http://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](http://www.veteransmeden.dk)

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse



## 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](http://www.etuforsikring.dk) eller klubbens hjemmeside.



# ML Vandtek.dk



## VANDPOLERING GLASBLÆSNING SANDBLÆSNING

facebook

ml vandtek vandpolering

# 31 26 66 66

Stenlillevej 11 4295 Stenlille

## Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 \* Mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

## Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

# Veteran Posten

[www.VeteranPosten.dk](http://www.VeteranPosten.dk)

# Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



**Bestilling kan ske ved henvendelse til:**

**Sekretariatet**

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

## Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis.  
DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg    Køb    Tekst: \_\_\_\_\_  
 Biler    \_\_\_\_\_  
 Dele til biler    \_\_\_\_\_  
 MC    \_\_\_\_\_  
 Dele til MC    \_\_\_\_\_  
 Automobilia mv.    \_\_\_\_\_  
 Diverse    \_\_\_\_\_  
 Medl.nr. og navn: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_  
 Tlf. og email: \_\_\_\_\_

DVK · Nærum Hovedgade 3 · 2850 Nærum  
 Mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)  
 Husk! Sidste frist den 10. i måneden!



## Biler sælges



**Datsun 280 ZX** årgang 09.11.1979. Er synet 06-08-2015 og med nr. plader. Skal synes igen i 2023. Kører godt. Pris kr. 139.000. John Rasmussen, tlf. 28796935 e-mail: tulletullejohn@icloud.com



**Mercedes-Benz 230 Coupé** 1977. 2-dørs - kun kørt 108.000 km én ejer. Har garantibog med alle service udførte af autoritet Mercedes værksted. Meget udstyr forefindes: startspærre, kørelygter under forreste kofanger, bagsensorer (starter når bilen sættes i baggear), nyt batteri, ny radio med CD. Komplet originale Mercedes-gummidele i alle døre og i undervogn, motorophæng. Der er lammeskind på forsæderne. Alle mekaniske dele har været afmonteret, kontrolleret og justeret. Står med original fabrikslakering. Bilen fremtræder som ny og kører som ny bil. Leveres nysynet. Bilen skal ses! Pris kr. 184.000. Billeder kan fremsendes pr. mail.

Bent A. Thomsen, tlf. 40575229 e-mail: bent.a.thomsen@newmail.dk

## Biler købes

**MGA 1600** med trådfælg købes. Pris ca. kr. 145.000.

Lars Bøggild, tlf. 51518313 e-mail: l.boggild@mail.tele.dk



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

Ejgil Christensen, tlf. 40143526

## Dele til biler sælges



**4 stk. Alu-mini Light 5" fælg** med forkromede møtrikker, monteret med 165R 13 nye Ballon dæk. Pris kr. 5.800 kontant.

Max Elm, tlf. 25792949

## 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

**BMW** motorcykel model 50/3 årgang 1954 sælges. Motorcyklen er meget velholdt og med tilkoblingsanordning. Pris kr. 65.000.

Bonni Kryger, tlf. 20844211 e-mail: bk@bonnikryger.dk

## Automobilia



Haynes Workshop Manual **Fiat 850** sælges. Pris kr. 150. God stand.

John Bilsby, tlf. 40409948 e-mail: jogibil@os.dk

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



## ● Bagklappen ●

### Chevrolet Styleline DeLuxe Sports Coupe 1951

Denne smukke Chevrolet har jeg importeret fra Indiana USA i 2014. Der havde den fået en lettere renovering med nyt tidstypisk interiør samt ny lak. Bilen er rustfri og har aldrig været svejst. Jeg har givet den 4 nye radialdæk for bedre kørekomfort, samt opdateret den fra 6V til 12V tænding, samt monteret et aftageligt træk for en tidstypisk campingvogn.

Motoren er den stabile 6cyl. Rækkemotor på 216" cui. På 92HK og med 3 man. gear. Havde bilen været født med den berømte powerglide aut. gearkasse havde det været en 235" cui. på 105 HK.

Af ekstraudstyr kan nævnes : Varmeapparat med el-blæser, ur og radio.

I 1951 kom Chevrolet ud med 3 model serier – Special – Deluxe og så Bel Air som blev introduceret i 1950, og kunne kun fås som hard top (Uden stolpe mellem vinduerne) samt cabriolet. Alle 3 serier kunne så fås i et utal af modeller, alt fra 2 og 4 dørs sedan – Fleetline – Station Wagon – Hardtop – Cabriolet osv.

Priserne i 1951 gik fra godt \$ 1500 - \$ 2200. Denne model på billedet er produceret i 64.976 eksemplarer og kostede i 1951 \$ 1.647.

Jens Hougaard  
Vipperød

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

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

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

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

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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