

Nr. 500 · Februar 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

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

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

### Suppleanter:

Claus Thulstrup, øst.  
Torben Olesen, vest.

### Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilsbud:  
Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:  
Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:  
Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:  
Jens Heldgaard  
Erich Karsholt

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

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

### København Nærum

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

### Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted  
Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220  
rasmussen@sport.dk - 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-ryegard@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

Refsløvej 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@gmail.com

### Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf. 6538 2497/4034 1189

### Pontiac

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

### Porsche

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

### Singer

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

### SAAB

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

### Tatra

Svend Carstensen  
Tlf. 4032 8120

### Toyota

Henning Holm  
Tlf. 4056 8011

### Volvo

Ole Callesen  
Tlf. 6178 1611

## FIVA

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

## Klubregistre

### Mærkeregistre:

#### Austin Seven

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

#### Chevrolet 1911-41

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

#### Ford Junior

Michael Deichmann, tlf. 2227 8651 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordvandcmodeeregister.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-ryesgard@c.dk

### Peugeot

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

### Køreselskabet for køretøjer fra før 1940

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

## Bibliotek

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

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

### Biblioteksudvalg:

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

## Revision

Henning Andersen  
Leif Munck



## Nr. 500 Februar 2018

**Forside:**  
Mercedes-Benz  
260SE 1987  
Se side 14.

### Indhold:

|  |     |
|--|-----|
| Fra redaktionen                        | 3   |
| Nytårsquizen                           | 3   |
| Aktivitetsskalender                    | 4-5 |
| Klubaktiviteter - mødesteder           | 6-9 |
| Indkaldelse til generalforsamling      | 10  |
| Forslag til vedtægtsændringer          | 10  |
| Velkommen til nye medlemmer            | 10  |
| Fra Uldum Mølle                        | 12  |
| Citroën – igen                         | 12  |
| Bog anmeldelse – Gods på vej           | 13  |
| En velbevaret klassiker – MB 260 SE    | 14  |
| Drømmen om at vinde en bil             | 16  |
| Cuba – et levende bilmuseum            | 20  |
| 90 år af en Volvos historie            | 22  |
| En pagode – MB 230 SL                  | 34  |
| Restaurering af en Peugeot Quadrilette | 40  |
| Fra arkivet – spørgsmål og svar        | 48  |
| Hanomag-kommentarer                    | 51  |
| Invitationer                           | 52  |
| Køb & Salg                             | 59  |
| Bagklappen – Peugeot Quadrilette 1927  | 60  |

### Fra redaktionen

Tiden går! Dette er **VeteranTidende** nr:



-jmn.



### Nytårsquizen

Redaktionen takker for det store antal svar, som alle var rigtige: Den unge dame på forskærmen er ingen ringere end vores allesammens Dorte Stadil!

Da ingen havde suppleret svaret med smarte bemærkninger, er vinderen fundet ved en simpel lodtrækning.

DVD'en med DVKs film om Skaft-Rasmussen er på vej til Jørgen Hansen, medlemsnummer 358.

-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 redaktionen, 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 501 udkommer omkring 2. marts.

Deadline til dette blad: 10. februar.





## 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 her i bladet.

**Lørdag 24.** Dansk Datsun Klub - Generalforsamling kl.  
10.00 i Messehallen, Fredericia - BilMesse og  
Brugtmarked, Vestre Ringvej 101, 7000 Fredericia .  
Vi mødes på Dansk Veteranbil klubs stand. Dagsorden  
ifølge vedtægterne.  
Jørn Krogh, tlf. 20226109  
- e-mail: datsunklubben@gmail.com

### 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.

**Tirsdag 24.** Bustur fra Nærum til åbning af sæsonen på  
Egeskov. Invitation her i bladet.

**Lørdag 28.** Odsherredsløbet 2018.  
Start: Administrationscentret (Rådhuset), Nyvej 22,  
4573 Højby,  
Conny Larsen, tlf. 59302571 - e-mail: col@mail.dk  
Invitation her i bladet.

### Maj

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

**Onsdag 9.** Lundebergtræf 2018. Invitation her i bladet.

### Juni

**Lørdag 2.** Nivå Center Løb 2018. Tilmelding senest 18.  
maj 2018 til e-mail: willibald@mail.dk

**Lørdag 2.** Stumpemarked. Kl. 08:00-15:00. Jysk  
Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8883 Gjern.  
Tlf. 86875050 - [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Lørdag 8 - søndag 9.** Englændertræf i Løgumkloster.  
Tilmelding senest 20-05-2018

Invitation her i bladet.

Info: Anton Schulz, tlf. 29993789 / Ena Pedersen tlf.  
22777439 - e-mail: enaklostervine.dk

**Onsdag 13.** Lundebergtræf 2018. Invitation her i bladet.

### Juli

**Lørdag 7 - søndag 8.** Bornholm Rundt 2018.  
Køres fra "Kajak-klubben", Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø.  
Info: Palle Kejlstrup tlf. 40114474 - e-mail: palle@  
pallehus.dk. Tilmelding: Program og tilmelding her i  
bladet. Info: [www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)

**Onsdag 11.** Lundebergtræf 2018. Invitation her i bladet.

**Torsdag 26 - søndag 29.** Ringkøbingløbet. 50-års  
jubilæumsløb. [www.kdakclassic.com](http://www.kdakclassic.com).

**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.

**Lørdag 28.** Stevnsløbet 2018. Info og tilmelding følger  
senere.

### August

**Torsdag 2. til søndag 5.** Styrkeprøven 2018 i det  
smukke Nordjylland - Frederikshavnsområdet.  
Program og tilmelding på hjemmesiden.

**Onsdag 8.** Lundebergtræf 2018. Invitation her i bladet.

**Lørdag 11.** Munkebjergløbet 2018.  
Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - e-mail:  
hans@geschwendtner.dk

**Søndag 12.** Munkebjerg Hill Climb 2018.  
Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - e-mail:  
hans@geschwendtner.dk

**Søndag 19.** Paradekørsel til Bakken. Invitation og  
tilmelding kommer senere.



## Møder, løb og arrangementer

**Lørdag 25.** Hestekræfter i Horsens.  
Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - e-mail:  
hans@geschwendtner.dk

**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.

### September

**Lørdag 1.** Veteranlastbiltræf. Kl. 10:00-16:00.  
Jysk Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8883 Gjern.  
Tlf. 86875050 - www.jyskautomobilmuseum.dk

**Lørdag 8.** Lundeborgtræf 2018. Invitation her i bladet.

### UDLAND

#### Februar

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

### Maj

**Torsdag 24. til søndag 29.** Bergamo Historic Grand Prix  
2018. Henriette Weis Klausen - e-mail: henriettewk@  
gmail.com. Program: se DVKs hjemmeside under  
"Udland".

### Juni

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

### September

**Torsdag 6. til mandag 10.** Goodwood 2018. Dorte  
Stadil, tlf. 40158005 - e-mail: dorte@stadil.net.  
Invitation VT 499.

## Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2018

Hver ugedag

|           |                    |                    |  |
|-----------|--------------------|--------------------|--|
| 28/4-30/8 | Classic Motor Café | Torsdage kl. 18.00 | Havnepladsen, Ringkøbing<br>Første gang dog lørdag - den 28/4. |
|-----------|--------------------|--------------------|--|

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.



-Hallo, ved du godt, at din kone faldt af for 3 kilometer siden?  
-Åh, sikkert held. Jeg troede, jeg var blevet døv.



## 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 og mødestart kl. 19.30. Tilmelding til spisning: dorte@stadil.net**  
**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.**

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.**

Februar d. 7. Værkstedsaften

Februar d. 14. Klubmøde. Foredrag v/Gorm Clausen som holder sit foredrag "A BLAST FROM THE PAST". Om 50ér rock og roll, biler og mode.

Februar d. 21. Værkstedsaften

Februar d. 28. Værkstedsaften

Marts d. 7. Værkstedsaften

Marts d. 14. Klubmøde. Foredrag. Program senere.

Marts d. 21. Værkstedsaften

Marts d. 28. Værkstedsaften. Forårsklargøring af veteranen.

April d. 4. Værkstedsaften

April d. 11. Klubmøde. Foredrag. Program senere.

April d. 18. Værkstedsaften

April d. 25. Værkstedsaften

Maj d. 2. Værkstedsaften

Maj d. 9. Klubmøde. Foredrag. Baga-gerumsmarked på P-pladsen.

Maj d. 16. Værkstedsaften

Maj d. 23. Værkstedsaften

Maj d. 30. Værkstedsaften

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.**

Februar d. 20. Klubmøde. Her skal vi se en film om Volvo's historie.

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 kransekage.

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.  
Marts d. 6. Besøg af Jan Kjeldsen fra ETU Forsikring. ETU er DVK's samarbejdspartner i forbindelse med veteranbilsforsikringer. Jan vil fortælle om forsikringerne og svarer på alle de eventuelle spørgsmål, I måtte have.  
Marts d. 13. Mødeaften.  
Marts d. 20. Film- og fotoaften.  
Marts 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. Ole viser filmen med Anders og Julius samt deres DKW og fortæller om baggrunden for filmen.  
April d. 18. Klubmøde.

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

Matthias 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.**

Onsdag d. 21. februar viser Karlshøj film om Rønnede Flyveklubs barndom, med bl.a. Maybachmotor.  
Peter Bering, tlf. 55996089.  
pb@arkitektbering.dk



**Østsjælland  
Klippinge**

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

Februar d. 27. Foredrag v/Hans W. Holm fra Karise. Fortæller om sine rejser rundt i hele verden. Denne gang nok mest om Australien. Det kan I glæde jer til!

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.**

Februar d. 13. Café og Biblioteksaften.

Februar d. 27. Klubmøde. I samar-

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

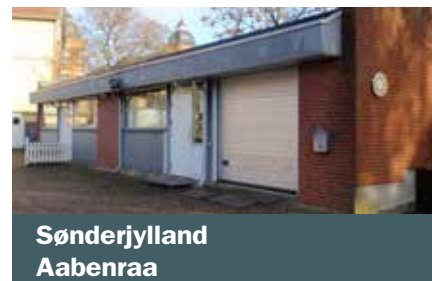
Marts d. 13. Cafe og Biblioteksaften.

Marts d. 17. Generalforsamling DVK.

Marts d. 27. Foredrag om børn i det tredje rige i 30/40'ernes Tyskland.  
April d. 24. Egeskov Museum. Åbent for Dansk Veteranbil Klub kl. 18.00.  
Maj d. 29. Foredrag om Stevns Klint og Stevnstortet.

Juni d. 26. Kl. 18.00. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat, brød og Salat. I er også velkomne til at medbringe det I selv ønsker at grille. Drikkevarer købes på mødestedet.

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.

Februar d. 8. 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.**

Februar d. 22. Klubmøde.  
Ib Rønne tlf. 2280 8112  
skjoldbjerg52@gmail.com eller  
Bent Højvang, tlf. 21811288  
bentinger@stofanet.dk



**Vestjylland  
Ulfborg**

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

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 elektro-  
niske 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.  
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. Hav-  
netræf i klublokalet.

Marts d. 24. Måske Påskeløb?

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

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



**Østjylland  
Uldum**

**2. tirsdag i måneden kl. 19.00.  
Skolegade 25, 7171 Uldum.  
Til alle møder på Møllen kan købes  
kaffe, boller, øl og vand.**

Februar d.13. Vagn Daugaard Bork  
fra [Vapourblasting.dk](http://Vapourblasting.dk) fortæller om  
afrensning af bil- og MC-dele med  
våd-blæsning, og desuden vises  
hvordan kabinedele kan repareres  
for skader og huller.

Marts d. 13. Klubmøde. Arne Hen-  
riksen 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. Vi mødes på  
Møllen kl. 19.00 i de gamle biler/  
MC, og kører en tur til Vejle, og be-  
søger Erling Thannel i værkstedet,  
og hører lidt om de projekter han har  
gang i. Derefter retur til Møllen for  
en kop kaffe og en snak.

Maj d. 8. Klubmøde.

Juni d. 12. Klubmøde.

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

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

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

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

**Sydvestjylland  
Vesterhede**

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

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

Februar d. 26. NB kl. 18.30. Vi skal  
besøge Trekantens bilsyn på Indu-  
strivej i Grindsted kl. 18.30. Hvis  
der er en der skal have en bil synet,  
så kontakt mig. Efter synet kører vi  
ud på Vestergaard og får kaffe og en  
god snak. Måske har jeg en overra-  
skelse i baghånden, men vi får se.

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





**Midtjylland  
Herning**

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

Til DVK medlemmer bosiddende i Viborg-Silkeborg-Ikast-Brande og Herning kommuner: Hvis I har lyst til at modtage invitation til vore arrangementer hver 1. mandag i månederne via e-mail eller SMS send da dit mobil nr. og e-mail adr. til [villy@vejnoe.dk](mailto: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.

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](mailto:villy@vejnoe.dk)

Peer Bak, tlf. 97122914  
[peba@kabelmail.dk](mailto: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. Foredrag med Poul Suhr som fortæller om sin 2 Peugeot Quadriette Type 172, 1923 (se VT nr. 494 - August 2017).

Marts d. 6. Almindeligt klubmøde. Vi tager en snak om hvad vi skal planlægge af ture sommeren over.

Marts d. 31. Lørdagstur. Vi skal besøge Strib Autobilmuseum. Vi mødes på adressen Sofiendalvej 24, 5500 Middelfart. Kl. 10.00. Se evt. hjemmesiden: <https://www.visitlillebaelt.dk/strib-automobilmuseum-gdk614359>

Tilmelding til mødestedsleder på mobil 4027 5813 senest mandag den 19. marts.

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)



## Indkaldelse til

# Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 17. marts 2018 kl.13.00

i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr.Broby, 5672 Broby

### Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse og suppleanter.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.



Efter generalforsamlingen byder klubben på en vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne  
Dorte Stadil

## Forslag til vedtægtsændring

Ændring til vedtægternes paragraf 7.3 fra:

**Generalforsamlingen afholdes på Fyn i forbindelse med en weekend.**

Til:

**Generalforsamlingen afholdes på skift mellem Jylland, Fyn og Sjælland i forbindelse med en weekend.**

I vedtægterne for Dansk Veteranbil Klub, paragraf 7.3 står der:

*Generalforsamlingen afholdes på Fyn i forbindelse med en weekend.*

Dette betyder – for de der bor i Jylland – at de hvert år skal tilbagelæg-

ge en tur på op til 280 km – hver vej. Og for de der bor på Sjælland og de deromkring liggende øer, at de hvert år skal betale for en retur billet over Storebælt, op til 170 km tur/retur på vejene samt evt en færge....

Gennem de seneste 10 år har det gennemsnitlige antal deltagere i generalforsamlingen ligget omkring 60-75 (ud over bestyrelsen).

Generalforsamlingen er Klubbens øverste myndighed og det er derfor et demokratisk ønske, at så mange medlemmer som muligt deltager i denne. En mulig løsning til et forhø-

jet antal deltagere kunne være skiftevis at afholde generalforsamlingen i Jylland og Sjælland. Det vil betyde, at jyderne hvert andet år vil kunne få op til 320 kms kørsel + en tur over broen – det næste år max 140 km. For ø-boerne vil det betyde at de hvert andet år kan få op til 320 km + en tur over broen (alt 250 km + en tur med en færge eller to) – det næste år max 140 km. – i runde tal!

Forslag indsendt rettidigt til bestyrelsen fra Cira Aalund & Ib Rasmussen.

## Velkommen til nye medlemmer:

|                              |                        |                     |           |                         |      |
|------------------------------|------------------------|---------------------|-----------|-------------------------|------|
| Hans O. Hansen               | Veddelev Bygade 58     | 4000 Roskilde       | 4675 6106 | Alfa Romeo Alfetta GTV  | 1975 |
| Bent Bak                     | Storåvej 72            | 7400 Herning        |           | Triumph TR 6            | 1969 |
| Henrik S. Mortensen          | Kongensgade 76         | 7000 Fredericia     |           |                         |      |
| Hans Jørn Bank Nielsen       | Drosselvej 5           | 7323 Give           | 3018 6126 | Ford Mustang            | 1973 |
| Max Holsbæk Bøhling          | Fortunparken 11        | 2800 Kgs. Lyngby    |           | Mercedes-Benz 280 SL    | 1976 |
| Preben Hansen                | Møllevænget 6          | 4550 Asnæs          |           | Ford A                  | 1931 |
| Jesper Henrik Tilling        | Ordrupvej 23, 01. th   | 2920 Charlottenlund | 6133 0586 | Porsche 911 SC 3,0 ltr. | 1980 |
| Erling Leif Hansen           | Hesselhoved 10         | 5690 Tommerup       |           |                         |      |
| Leif Bergvall Hansen         | Skodsborg Strandvej 63 | 2942 Skodsborg      |           | Jaguar- E-Type          | 1968 |
| Thomas Knudsen               | Søbakkevej 27          | 5210 Odense NV      | 4040 8713 |                         |      |
| Olaf Raimann                 | Bernstoffsvej 200      | 2920 Charlottenlund | 3967 5885 | Mercedes-Benz 250 SE    | 1966 |
| Leif Siegenfeldt Nielsen     | Vadum Kirkevej 55      | 9430 Vadum          |           |                         |      |
| Frank Sørensen               | Helge Rodes Vej 3      | 9900 Frederikshavn  |           |                         |      |
| Carsten Nielsen              | Antilopevej 33         | 4623 Lille Skensved |           |                         |      |
| Jens Gert Holger Frederiksen | Søllingevej 33         | 5750 Ringe          |           |                         |      |
| Michael Cordes               | Maglestien 6           | 2860 Søborg         | 5377 3357 | Triumph TR 4 IRS        | 1966 |
| Kim Hansen                   | Søndervej 20           | 2830 Virum          |           | Renault Dauphine        | 1964 |



## Nyt fra MhS

### Første registrering eller senere

Siden man fra 1996 har kunnet få historiske nummerplader til sit veterankøretøj, har formuleringen i Registreringsbekendtgørelsen været:

”En historisk nummerplade er en nummerplade af en type og med et registreringsnummer, der svarer til køretøjets art og tidspunktet for køretøjets første registrering.”

Filosofien var og er for så vidt stadig væk, at når et køretøj restaureres, føres det tilbage til udseende og fremtoning, som da det var fabriksnyt. Det giver derfor god mening, at nummerpladen så også svarer til køretøjets første registrering.

Imidlertid er der køretøjer, der har ”udfordringer” ved denne fremgangsmåde, og problemet er primært de bagerste nummerplader. Tager vi nu for eksempel Jaguar XK150, så har man fra fabrikkens side gjort sig umage med at forme bagsmækken, så den passer fint til de kvadratiske bagplader, man har i England....

Modellen blev produceret fra 1957 til 1961, og på det tidspunkt var nummerpladerne i Danmark rektangulære op til 405 x 106 mm. Kvadratisk bagplade, der er 230 x 200 mm, er efter reglerne ikke en mulighed, da de først kom med Centralregisterets indførelse i 1966.

Vi ser det samme med VW Type 1,



Fiat 500 og 600, idet disse biler jo rent faktisk ikke har helt samme problem som Jaguaren, og hvor der rent faktisk godt kunne monteres en rektangulær bagplade – det så bare ikke så fikst ud.

US biler er et kapitel for sig. De oprindelige US biler, der kørte i Danmark, var typisk samlet i Europa og fik nogle særlige Europa kofangere på, der gav plads til de større europæiske nummerplader, men i dag er det de færreste US biler, der ikke er importerede, og der er det ofte et problem at montere de historiske plader.

SKAT og for så vidt også Motorhistorisk Samråd udviklede så over tid en praksis, at disse køretøjer jo så måtte have et senere registreringsnummer fra efter 1966, hvor de kvadratiske nummerplader kom. Det betyder så, at man ikke kan få lokale plader.

Denne praksis havde faktisk ikke hjemmel i registreringsbekendtgørelsen, så ved en af de seneste ajourføringer af bekendtgørelsen gjorde Motorhistorisk Samråd i et hørings-svar opmærksom på dette og foreslog ordene ”og senere” tilføjet.

SKAT var lydhør, så teksten i § 75 stk. 2 nu lyder: ”En historisk nummerplade er en nummerplade af en type og med et registreringsnummer, der svarer til køretøjets art og tidspunktet for køretøjets første registrering eller senere.”

Man må så anføre, at køretøjet er restaureret, som da det handlede første gang efter 1966 og blev omregistreret....

Ja ja – lidt har også ret!

*Michael Deichmann*

### Afgift for manglende partikelfilter

Siden 1. april 2010 har alle ejere af dieseldrevne personbiler og dieseldrevne varebiler, der er registreret senere end den 18. marts 2009, betalt det såkaldte partikeludledningstillæg på kr. 1.000 årligt, hvis altså bilen ikke er udstyret med et godkendt partikelfilter.

Fra 1. januar 2017 gælder denne

regel også for dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, også hvis det er registreret før den 18. marts 2009, altså også for veterankøretøjer.

Forud for lovbehandlingen i 2016 protesterede Motorhistorisk Samråd i vores høringssvar over, at man tog de historiske køretøjer med i denne ordning. Vi fandt ikke den gang, som vi heller ikke gør i dag, nogen rimelighed i, at man pålægger historiske køretøjer montering af partikelfilter eller alternativt en ekstra afgift. Det vil ofte ikke være praktisk muligt at montere et partikelfilter på så gammel en bil, og det vil desuden betyde at man skal gå på kompromis med det historiske.

I vores høringssvar bad vi desuden politikerne om at tage højde for, at historiske køretøjer generelt ikke forurener særlig meget, når de heller ikke bruges ret ofte. Desuden kunne vi oplyse om, at i følge vores opgørelser er der blot 8-900 køretøjer af den type, der er indregistreret, hvorfor det provenu som staten ville gå glip af, ved at undtage de historiske køretøjer for et krav om partikelfilter, vil være i størrelsesordenen kr. 200.000

Desværre lyttede man ikke til vores anbefaling, hvilket betyder, at vi i dag har en afgift for manglende partikelfilter på et veterankøretøj.

Det skal dog retfærdigvis siges, at partikeludledningstillægget reduceres til 25 % på en veteranbil på samme måde som den almindelige vægtafgift. Tillægget for manglende partikelfilter på varebiler indføres i perioden 2017 til 2019. Det betyder, at den årlige sats for tillægget udgør for en dieseldrevet veteranvarebil 100 kr. i 2017, 150 kr. i 2018 og 250 kr. årligt fra 2019 og frem.

Man kan se de oplysninger SKAT har registreret om sin varebil, ved at slå registreringsnummeret op i Motorregistret. Oplysningerne om partikelfilter findes i fanen ”Tekniske oplysninger”.

*Johnny B. Rasmussen*  
Sekretariatsleder





### Nytårskur - Uldum Mølle

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Tirsdag den 9. januar havde vi en hyggelig start på året 2018. Aftenen blev indledt med "bobler", kransekafe og Godt Nytår!

Derefter fortalte Poul Suhr om restaureringen af to Peugeot Quadrilette type 172 fra 1923 (se VT nr. 494 /august 2017).

Poul er en god og humoristisk foredragsholder, og vi kom godt med rundt i de mange detaljer en så gennemgribende restaurering omfatter – og vi fik indblik i de utallige spændende løsninger man må omkring,

når så gamle biler skal gøres køreklare igen, og man ikke blot henter stumpene på hylden – men ofte selv må i gang med de kreative "opfindelser" af skabeloner og værktøj.

Poul har heldigvis været omhyggelig med at dokumentere processen med gode fotos, så man bedre forstår og husker de mange specielle løsninger der kommer undervejs.

Men flotte er de to små Peugeotér blevet, og vi glæder os til at se Poul i den fine blå Quadrilette til nogle af sommerens løb og træf.

Stor tak til Poul for et inspirerende indlæg.

Med ca. 30 deltagere i dette års første møde tegner det godt for sæson 2018, og vi har da også allerede flere gode punkter på programmet de næste måneder – følg med i kalender og DVK-hjemmeside.



### Citroën – igen

I sidste nummer af VT viste vi den Citroën 11 Familiale, af tydelig dansk herkomst, som helt overraskende materialiserede sig på en tilfældig gade, under Thom Bang Petersens besøg på Hershey i oktober.

Bilen, der udover et sæt originale danske nummerplader, er forsynet med Ermax-blinklys, Folkevognsbaglygter og flere andre danske detaljer, er jo ikke lige hvad man forventer at møde tilfældigt i USA. Den ser netop ud som Citroën'erne typisk gjorde i 60'erne og 70'erne, præget af deres fremskredne alder, men stadig i praktisk brug, uden den store romantik.

Naturligvis røg billederne videre og endte i Citroënklubbernes blad, Attraction. Her var der flere, der vidste noget og bilen blev faktisk identificeret helt præcist.

Det drejer sig om en Citroën 11 familiale årgang 1953. Det var året, hvor modellen vendte tilbage i Citroëns program, efter at have været ude af produktion siden 1939/40. netop i 1953 og 54 blev et antal importeret og størsteparten, hvis ikke alle, registreret som hyrevogne. Bilen her har stelnummer 262.203 og kom til landet i en sending på 7 biler med fortløbende stelnumre.

Vi kender ikke bilens historie, men til gengæld ved vi at den i 1975 var ejet af Svend Rud Sørensen, Helle-

rup, som på dét tidspunkt både var medlem af den Svenske B11-klub og DVK. På dette tidspunkt solgte han nemlig bilen til en herboende amerikaner. Faktisk har vi slutsedlen, hvor det fremgår, at bilen var nysynet og prisen 20.000,- kr.

Hvor længe amerikaneren kørte med bilen, før han tog den med sig hjem til USA vides ikke. Ej heller om den siden blev handlet derovre. Men den har næppe kørt mange kilometer i Guds eget land, hvor den til gengæld har stået hen i mange år! En skam, at Thom ikke fik fat i ejeren!

Med en totallængde på næsten 5 meter og en akselafstand på 3,27, er Familialen den længste af Citroëns traction-modeller. Bilen på billedet er forsynet med en højst speciel bagklap. Alle Citroën TA produceret efter juli 1952 har den såkaldte "kuffertbagklap", i modsætning til de tidligere, der havde reservehjulet nedfældet i en flad bagklap. Men her har man blandet de to ved at sætte reservehjul og dæksel uden på det hele, og de to dørhåndtag fornedet stammer også fra de tidlige modeller. Det ser umiddelbart ret hjemmelavet ud, men sandsynligvis drejer det sig om et fransk tilbehør – i hvert fald har jeg set en anden bil, af fransk oprindelse, udstyret med en bagklap præcis magen til.

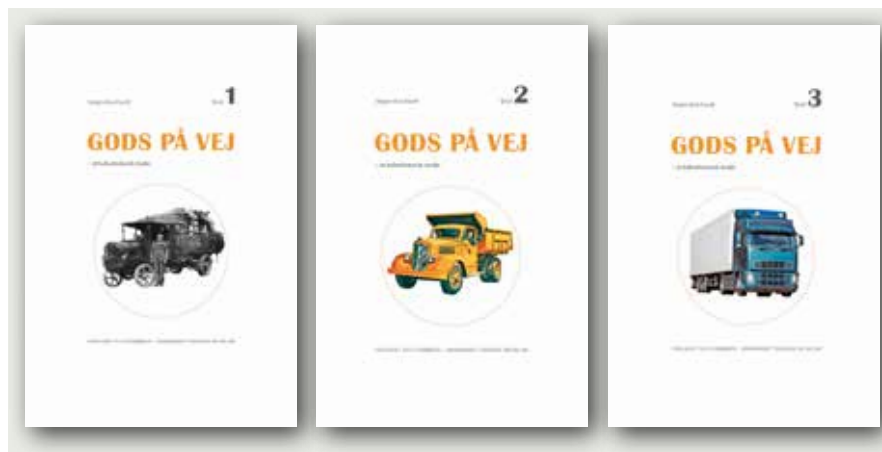
-jmn.

## Kilometersten

Kilometerstenen på det fine billede på side 11 (VT499 - red.) gjorde mig lidt nysgerrig, så efter søgning på nettet kunne jeg således lære, at man officielt overgik til metersystemet i 1.7.1912 og at stenen er designet af arkitekt P.V. Jensen Klint, som også designede nul-stenene i København.

Iflg. Dansk Vejhistorisk Selskab er billedet af de to kendte herrer taget i 1914 ud for 100 km-stenen ved Vemmelev på Sjælland. Link: <http://www.vejhistorie.dk/slideshow-kilometersten>.

Niels-Erik Manniche



## Bog anmeldelse

Af Niels Jonassen

**Jørgen Burchardt: Gods på vej. Vejtransportens danmarkshistorie 1-3. Ialt 1518 sider. Forlaget Kulturbøger og Danmarks Tekniske Museum, 2017.**

Det er et meget omfattende værk Jørgen Burchardt præsenterer, og der ligger tydeligvis en stor indsats bag. Værket er delt i tre bind, hvoraf det første er den egentlige transporthistorie. Selv om forfatteren skriver at værkets hovedvægt ligger på perioden 1950 til 1980, indledes der med en grundig og veldokumenteret historisk redegørelse for både vejtrafik, skibsfart og jernbanetrafik. I modsætning til næsten alle andre bøger om transport og veje gennemgås også den tekniske udvikling af transportmidlerne. Hele vejen igennem bliver teksten solidt dokumenteret. Bind to omfatter en række eksempler på transportsystemer og deres organisation. Ikke blot selve kørslen men også den betydning de varer der skulle transporteres fik for udviklingen. Også transportteknikkens betydning for veje og byggerier ofres grundig opmærksomhed. Bind tre er i hovedsagen en grundig gennemgang af litteratur og forskning samt en omfattende litteraturliste.

De fleste bøger om veje og transport holder sig til et enkelt emne: veje, biler, tog, fly, skibe. Dette værk adskiller sig positivt ved at behandle emnet meget bredt. Det er et gennemgående træk at det er grundigt, detaljeret og dokumenteret med udtryk til alle de faktorer som har spillet en rolle. Således bliver læseren

orienteret ikke blot om veje og køretøjer men også om havnebygning, godsterminaler, pakhuse og værkersteder.

Vejbygningsteknikken og dens udvikling gennemgås ligesom den tekniske udvikling af lastbiler med grundig omtale af f.eks. dækkenes, motorernes og affjedringens udvikling og den betydning det havde.

I bind to finder man gennemgange af en lang række transporttyper, benzin og olie, fisk, korn og foderstoffer og mange andre. Hele vejen igennem med en vurdering af hvilken betydning de forskellige produkter havde for transportens art og karakter. Desuden omtales lovgivningens betydning for transportens udvikling. Endelig er der en gennemgang af nogle specifikke firmaers eller transporttypers udvikling, f.eks. svineslagterierne og mejerierne.

Bind tre indeholder en diskussion af transportens karakter, forudsætninger og betydning samt en vurdering af transportforskningens vilkår og traditioner. Endelig er der et engelsk resume og en omfattende litteraturliste.

Med Jørgen Burchardts arbejde har vi fået et opslagsværk som forfattere, journalister og historieinteresserede i al almindelighed vil have stor gavn af. Forfatteren har været gennem så meget materiale at man sjældent vil gå forgæves og fremlagt det så veldokumenteret at alle trygt vil kunne forlade sig på det.





1987 Mercedes-Benz (W126) 260SE Turismo. 6 cyl. 2,6 liter. 166 hk. benzin aut. Kørt 288.000 Km.

## En velbevaret klassiker!

Jeg arbejder som automekaniker på et lille værksted i Blåvand, med min kollega og chefen (i snart 12 år – jeg var 20 år da jeg startede der).

Fra starten fik jeg til opgave at servicere en ældre Mercedes-Benz W126 fra 1987 (i meget god stand). Jeg fik hurtigt et godt forhold til kunden (en ældre mand ved navn Kurt Zander) samt til hans bil.

Jeg fik gennem årene hørt bilens historie. Den havde kørt fra ny som sælgerbil i Holland og Zander købte bilen i 1989 (for 60.000 Gylden) i Holland mens han arbejdede der. Senere flyttede de til Spanien og bilen fik spanske plader på. Senere

kørte de bilen til deres sommerhus i Blåvand, hvor den blev stående. Den blev nu kun brugt når de var i Blåvand. Fra 2006 til 2013 havde bilen kun kørt 6.000km.

Da jeg altid har drømt om en veteranbil (men ikke havde råd), snakkede vi ofte om, at når kunden ikke skulle køre i bilen længere, skulle den næste ejer være én, der ville passe rigtig godt på den, så den kunne bestå.

Efter jeg så passede bilen i ca. 8 år, kom manden en forårsdag i 2013 og sagde til mig: "Lars, du har passet vores bil så godt og altid givet os en god service, så når konen og jeg

ikke skal køre Mercedes'en længere, så syntes vi at du skal "arve" den. Så kan du om nogle år få dig en fin veteranbil.

Jeg troede kunden mente det som en spøg, men et par måneder senere kom han med nøglen, lagde armen på min skulder og sagde: "Her har du den! Sæt den i garage i et par år, pas godt på den, og du vil have en fin rustfri Mercedes, som du kan bruge som veteranbil".

Vi lavede en salgskontrakt på bilen med et symbolsk beløb: 10,- Dkr. (Dette var så den kunne helt afmeldes i Spanien).



Kunden købte sig derefter en mindre bil til hverdagskørsel. Årene efter kom kunden med de spanske samt hollandske papirer og nummerpladerne til (det hollandske registreringsnummer er sandblæst i alle bilens ruder). Senere havde han fundet et nøglevedhæng fra den hollandske Mercedesforhandler L.I.A.M., dette vedhæng havde siddet i nøglen fra ny. Det passede mig fint, da reklamemærker fra L.I.A.M. forhandleren stadig sidder på bilen.

Efter at jeg havde nusset med den i garagen i et par år, kunne jeg dog ikke vente helt til bilen blev veteran, så nu kører den som klassisk-bil.

Da kunden en dag skulle have sin bil på værksted, tog jeg Mercedes'en på arbejde, så han kunne se at jeg holdt mit løfte om at passe på den. Kunden blev lidt rørt af at se bilen igen, da han kom på dagen. I stedet for at hente nøglen til vores lånebil til ham, hentede jeg nøglen til Mercedes'en og spurgte om han ikke kunne tænke sig at køre en solskins-tur i sin gamle Mercedes i stedet?

Bilen har nu kørt 2 år som klassisk-bil og folk som jeg møder på diverse træf tror ikke helt på historien, indtil jeg viser dem salgskontrakten, som ligger i forruden.

Jeg har ikke lavet nogen reparationer på bilen. Den er som jeg fik den. Den har kørt mest i Spanien, og som man kan se er undervognen som ny (den har aldrig fået Tectyl).

Sådan kom jeg til at få min (snart) veteranbil.

*Hilsen fra  
Lars K. Jensen, Henne*





## Drømmen om at vinde en bil – og sælge den!

Af Erich Karsholt

**I sidste nummer af Veteran Tidende fortalte Søren Palsbo i en af sine fine omtaler af biler, der fulgte med sporvognene, om en Ford, der bogstaveligt fulgte med en sporvogn, hvor den på taget gjorde reklame for Lykke-Lotteriet.**

Jeg husker selv, at jeg i min studietid spenderede lidt mange penge på et lotteri, hvor gevinsten var en Golf GTI Cabriolet. Det kunne have været en fedt alternativ til min dengang allerede rustne Talbot Solara. Det blev dog ved støtten til det gode formål. Og Jeg havde trods alt noget at køre i.

I dag er det sjældent biler, der er hovedgevinster i lotterier. Langt de fleste er jo efterhånden godt kørende. Anderledes i 1950'erne, hvor det ikke var alle forundt at eje en bil: I 1950 var der mere end 36 danskere for hver personbil. Især en helt ny

bil var manges drøm. Derfor var biler ofte trækplaster i datidens lotterier.

I Dansk-Fransk Kæmpelotteri til fordel for Red Barnet i 1950 var der ikke mindre end 35 franske biler på højkant. Man kunne spille med for en femmer (næsten 100 kr. i nutidsværdi), og måske vinde en af de mange biler fra Citroën, Panhard, Renault og Peugeot. Størst chance var der for at vinde en Renault 4CV, der udgjorde ikke mindre end 25 af de 35 biler. Så vidt vides var de øvrige 10: 5 Citroën 11, 2 Peugeot 203, 2 Panhard Dyna X (heraf 1 cabriolet) samt en lille Rovin. Lotteriet var en stor satsning i forbindelse med et fransk handelsfremstød, med alverdens arrangementer og en to uger lang udstilling i Forum. Selvfølgelig kørte man rundt i landet for at agitere for lotteriet, der i øvrigt gav et bragende overskud.

### Fantasi-priser

De heldige vandt i mere end én forstand. Personbiler krævede dengang indkøbstilladelse, men det var allerede på plads og fulgte med gevinsten. Efterfølgende kunne vinderne derfor vælge at sælge bilen.

Det kunne resultere i en endnu større gevinst, for de begrænsede muligheder for at opnå indkøbstilladelse til en helt ny bil betød, at brugtbilerne var i høj kurs. En Citroën Berline kunne i 1950 med indkøbstilladelse erhverves for ca. 17.000 kr., men en af bilerne, der var gevinster i Kæmpelotteriet blev samme år, efter blot at have rullet nogle få tusind km, sat til salg hos en forhandler for 38.500 kr. (svarende til næsten 700.000 kr. omregnet til nutidsværdi).

**Dansk-Fransk Kæmpelotteri kørte i juni 1950 i kortage til de større byer - her er det i Odense.**



En Renault 4CV, der kunne erhverves med indkøbstilladelse for ca. 9.000 kr., blev efter lotteriet sat til salg for 19.500 kr. Som det var tilfældet med Citroën'en, var prisen således mere end fordoblet! Det illustrerer hvor akut manglen på biler var på den tid.

Politiken kunne 24/9 1950 oplyse, at priserne på brugte biler var steget mere end 15 % i løbet af 1950. Prisniveauet nærmede sig "fantasipriserne" fra 1947, hvor kravene til indkøbstilladelser blev skærpet. En Opel Olympia fra 1939, der kostede 6.000 kr. før besættelsen, kunne i 1950 næsten ikke fås brugt for under 11.000 kr. Manglen på nye biler fik ganske enkelt priserne på de brugte op i høj kurs. En bilforhandler fortalte opgivende til Politiken, at han end ikke kunne få en demobil og opfordrede kunderne til i stedet at købe en knallert. På den baggrund forstår man godt at mange drømte om den store bil-gevinst.

Op gennem 1950'erne fulgte andre lotterier med biler som præmie. Størst var Lykke-Lotteriet, skabt gennem samarbejde mellem Vanførefonden, Polioforeningen, Red Barnet og Børneringen. I 1957 var gevinstsummen på 800.000 skattefrie kroner (ca. 11 mio. kr. i nutidsværdi). Aldrig tidligere havde så stort et beløb været bortloddet på samme tid. Hovedpræmien var 100.000 kr. udbetalt over 10 år med 10.000 kr. årligt på vinderens fødselsdag, men også 10 stk. Renault Dauphine med alle afgifter betalt og benzin til de første 10.000 km. var blandt de 450 præmier.

### Billig PR

Bilimportører valgte ofte at give bilerne til nedsat pris til lotterier og ugeblade for dermed at få omtale af deres modeller. Ikke alle kunne jo vinde. I efteråret 1952 satte Alt for Damerne i en konkurrence en Renault 4CV på højkant, for som ugebladet skrev, så er det "netop en vogn, som vil passe enhver kvinde. Den er fiks, nem at køre og billig i drift." Havde vinderen ikke kørekort, så fulgte det med.



De blomstersmykkede præmiebiler i Dansk-Fransk Kæmpelotteri 1950 kører her i Odense fra Overgade ad Vestergade i øsende regnvej. Den forreste bil (en Ford V8 1936) gør reklame for Aktiv Sodavand, herefter følger en Peugeot og en Citroën.



Den mindste: En Rovin.



Lykke-Lotteriet 1957 med 10 Renault Dauphine som præmie. En af bilerne ankommer her til Flakhaven i Odense, hvor borgmester Vilh. Werner byder velkommen under en paraply, mens Odense Politiorkester sørger for underholdningen.





Helt nyt revolutionerende princip ved konstruktion af små vogne giver fantastisk resultat:

## Fire voksne kan ligefrem brede sig i den rummelige B.M.W. 600..!

Hvise småbilkonstruktionerne før er gået den vej, at de i vinkelgheden har taget en snævre vogn og formindsket dens mål hele vejen igennem – og i allerhøjeste grad også pladsforholdene – er B.M.W.s tekniske gæt en anden og helt indlysende rigtig vej. De er begyndt med det vigtigste: hvor meget fylder 4 voksne, når de skal sidde godt og behageligt, og hvordan kommer de let og naturligt ind i vognen? Løsningen blev fundet i B.M.W. 600! Mere enkelt, mere rigtig kan en lille bil ikke konstrueres, når den skal opfylde sit helt naturlige formål: at være en fornuftig brugsvogn for en hel familie!

Indtigning til førersædet foregår forfra – lige så nemt som når De sætter Dem i Deres egen lænestol – og De kommer direkte ind på bagsædet ud en bred sidedør som i en stor 4-dørs vogn.



Få en prøvetur i B.M.W. 600

Det eneste bilbede med 1000 km kørselsværdi er B.M.W. 600. Den giver en række gode egenskaber: 112 km/h og bagved 122 km/h. Den er let og nemt at manøvrere. Den har god brændstoftank i 1500 liter og lever på kun 30 km/l. Den er konstrueret af det allernyeste materiale og udstyret med alle tekniske sikkerheds- og komfortforbedringer.

Motoren er den verdensberømte B.M.W. - 4-cylindret 100 km/h. Motoren er så let og så stærk, at den er en garanti for B.M.W. og hvad den vil gøre i løbet af 100 km/h. Den er konstrueret af det bedste materiale og lever på kun 30 km/l. Den er konstrueret af det allernyeste materiale og udstyret med alle tekniske sikkerheds- og komfortforbedringer.



# 600

Pris kr. 12.575

**KUPON TIL DOMI A/S - GLOSTRUP**  
 Send til: **DOMI A/S - Glostrup**  
 og bed om en prøvetur i B.M.W. 600.  
 Navn: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_  
 Post: \_\_\_\_\_

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S GLOSTRUP, DER ER BMW-600-FORHANDLERE OVERALT



Så absolut en bil med god plads. Annonce fra Politiken 4/6 1958.

## Egen vogn til sommer..!

### Vind en Folkevogn i „Uge-Revyen“s store præmie-konkurrence

Der skal findes en ejer til „Uge-Revyen“s populære Folkevogn – og det skal gå stærkt. Det er en hurtig og hurtig konkurrence – inden festen får De chancen for at have i egen vogn! Den leveres Dem kvit og frit med alt betalt, selv kørekortet... en præmie til over 28.500 kr. Men desuden udvænes „Uge-Revyen“ 31 andre præmier.

Følg med fra denne uge, Deres bilhandler har det nye nummer i dag...

Var med fra i dag!

LES UGE-REVEYEN – det moderne ugeblad i Danmark!

**- og 5000 kr. i kontantpræmier**

1 præmie på 1000 kr., 3 præmier à 500 kr., 3 præmier à 250 kr., 10 præmier à 100 kr., 15 præmier à 50 kr., 20 præmier à 25 kr., ialt 31 kontantpræmier.

Også Folkevogne var populære præmier. I 1953 udloddede magasinet Uge-Revyen en VW med alt betalt. Inkl. kørekort hvis den heldige vinder endnu ikke havde et.



Vagn Andersen – ansat hos promotionchef hos DOMI i 1953 og fra 1971-1980 adm. direktør. Foto er fra DOMI forhandlermøde i 1966.

Tidligere DOMI-direktør Vagn Andersen fortalte for nogle år siden, at da han sidst i 1950'erne var ansvarlig for bilimportørens salgsaktiviteter, blev han af Alt for Damerne spurgt om ikke DOMI kunne levere seks biler til halv pris til en konkurrence ugebladet havde planlagt. Bilimportøren skulle nok få pæn omtale, for bilerne skulle med nogle søde fotomodeller ud i landet og gøre reklame for ugebladet og konkurrencen.

DOMI havde dengang også agenturet på de mindre BMW-modeller, hvorfor Vagn Andersen planlagde at levere seks BMW 600, der var oplagt til formålet. Bilen blev i 1958 markedsført som "Den ny familiebil med rigelig plads til 4 voksne" og "Fire voksne kan ligefrem brede sig i BMW 600." Man behøvede ikke så meget plads dengang. Desuden var bilen kort og praktisk – så absolut hvad en moderne kvinde måtte drømme om.

Samtidig kontaktede Vagn Andersen BMW-hovedkontoret i München og tilbød her, at levere biler til Alt for Damerne konkurrence mod at bilfabrikken var med og ville levere bilerne til halv pris. Det ville hovedkontoret gerne være med til, så bilerne kunne få positiv omtale. Det var naturligvis en god idé for DOMI, der på den måde leverede bilerne uden selv at skulle til lommerne.

De seks BMW 600 blev herefter sendt ud på landevejen med fotomodellerne bag rattet. Her var det



En drømmebil allerede i 1950 hvor Udvekslingsorganisation World Friendship Association afholdt et lotteri med denne Jaguar som præmie. Bilen ses her i Odense.



Store og små biler, så alle havde noget at drømme om. Red Barnet lotteri udstiller her i Odense, maj 1953.

Fotos i denne artikel fra:  
 Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling/  
 Odense Stadsarkiv.

Hjertelotteriet i 1962 med en Austin A40 Futura som var lotteriets hovedgevinst i et optog gennem Odenses gader. Billedet er taget ved optogets start ved Fyens Forum.

ved at gå galt. Den ene af modellerne kørte meget dårligt og var ved at køre galt, da hun kørte midt på vejen. Modellen havde kørekort, men Vagn Andersen huskede, at hun havde svært ved at se og var alt for forfængelig til at bære briller. Alle biler – og modeller – kom dog tilbage og seks heldige Alt for Damerne-læsere kunne sætte sig bag rattet i deres egen BMW 600.





# CUBA

– et levende bilmuseum!



Af Ole Nørretranders

Et længe næret ønske blev opfyldt, da jeg i 2017 tilbragte 3 ugers ferie i Cuba. Jeg havde selvfølgelig hørt om og set postkort med de farvestrålende amerikanerbiler fra før 1959, hvor Fidel Castro tog magten og gjorde Cuba kommunistisk og utilbens i næsten resten af verden. Ja, ja, det er nok mest et turistrækplaster, tænkte jeg. I Politikens "Turen går til Cuba" havde jeg læst om et automobilmuseum, der lå i Havana, så jeg tænkte, at jeg da kunne besøge det.

I lufthavnen var det da også alt andet end amerikanerbiler vi så som taxaer. Vi kørte til hotellet i en relativt ny Hyundai, men omkring os på vej ind til Havanna mødte vi en mærkværdig vifte af nyt og gammelt isenkram på vejene. Da vi så nåede til hotellet, der lå midt i Havanna, skal jeg love for, at billedet

skiftede. Her var det næsten kun amerikanerbiler, der prydede gadebilledet. De kørte både som taxaer og udflugtsbiler, men sandelig også som privatbiler. Min interesse var i den grad vakt, så nu benyttede jeg enhver lejlighed til at studere bilparken og ikke mindst, hvordan den var sammensat, og jeg begyndte at indsamle statistiske data. Ikke i de tre uger vi var på øen, så jeg en eneste amerikansk bil fra efter 1959, så embargoen/importforbuddet har været totalt.

Generelt kan man sige, at omkring 40 procent af personvognsparken består af diverse amerikanerbiler, langt den overvejende del Chevrolet og af Chevrolet primært Bel Air. Så er der ca. 20 procent biler fra Sovjettiden, primært Lada og Moskvich, men også en enkelt Skoda havde sneget sig ind. Så er der ca. 20 pro-

cent nyere biler importeret fra Kina og Sydkorea, der åbenbart ikke tager eksportforbuddet til Cuba særlig alvorligt. De sidste 20 procent er fordelt mellem alle andre automobilmærker, der formentlig er kommet ind i landet fra tredjelande som brugte. De kinesiske mærker er Geely, BYD og som noget nyt, MG, der jo af Rover blev solgt til Kina. Underligt at se en typisk kinesisk bil med det hæderkronede MG-emblem, men sådan kan det jo gå, når man sælger ud af "arvesølvet". De Koreanske mærker er Hyundai og Kia.

På lastvognssiden findes der stadig gamle amerikanske lastvogne, primært af mærket Ford, men de fleste er rygende og osende lastvogne fra sovjettiden. I stærk kontrast hertil er et stort antal moderne turistbusser fra Kina af mærket Yutong.





Hemmingway? Nej, artiklens forfatter

Tilbage til automobilmuseet i Havana. Jeg gik efter adressen i turistguiden, men kunne konstatere ved forespørgsel, at det var flyttet fra centrum til et pakhuis ved havnen. Jeg løb tør for tid, så jeg blev enig med mig selv om at besøge det på hjemturen, hvor vi alligevel havde halvanden dag i Havanna.

Vi benyttede enhver lejlighed til at fragte os omkring i de spændende og farverige amerikanerbiler. Sikkerheden var ikke i højsædet og mange ting virkede ikke. Alligevel var det lykkedes at holde dem i live i ca. tres år, men sådan en V8-motor er jo også næsten uopslidelig, selv om en del spydede blå røg, og enkelte lød som om, der kunne være monteret en Lada motor i stedet for. Det tog man ikke så nøje. Værksteder var der ikke mange af og tit blev bilerne repareret i vejsiden og bilen placeret

på en donkraft og et par plastickasser. Chaufførerne var stolte af deres biler og værnede om dem så godt de kunne. Det kan man godt forstå, for der var ventetid på at købe en ny, og hvis vi klager over afgiftsniveaet i Danmark, så bare tænk på, at afgiften i Cuba er seks gange så stor og lønnen kun en brøkdel, af en almindelig dansk løn. Til gengæld var benzinen billig. Den blev importeret fra Venezuela, som man havde indgået handelsaftaler med. Tidligere fik man olie og benzin fra Sovjet, men efter sammenbruddet i østblokken, brød også trafikken sammen i Cuba, og man begyndte igen at køre med hestevogne og oksekærrer, hvilket man endnu ikke var ophørt med.

Cuba er gennemskåret et en 6-sporet motorvej, og i det inderste spor bevæger sig fodgængere, cyklister, hestevogne og oksekærrer. I det

midterste spor den langsomtgående lastvognstrafik og i yderbanen så den øvrige motortrafik. Hvad er det man siger? "Den, der ager med stude, kommer også frem". I øvrigt er det påbudt offentlige køretøjer at medtage blaffere, som findes i rigt mål langs vejene. Nogle står endda og vinker med en pengeseddel, hvilket nok fremmer formålet. Den offentlige transport i Cuba er næsten ikke eksisterende udenfor Havanna.

Tilbage i Havanna havde jeg nu fået den nye adresse på automobilmuseet. Og jeg tog en cykeltaxi fra hotellet. Fremme på adressen kunne jeg blot konstatere, at museet var nedlagt for kort tid siden. Hvad skal man dog også med et bilmuseum i Cuba, når hele øen fungerer som et sådant.





## 90 år af en Volvos historie...

Tekst og (nye) fotos: Jens Møller Nicolaisen

I november skrev vi i VT497 om den Volvo ÖV4, som Ole Sommer har købt til museet, og her i januarnummeret kunne vi med Per Groths spændende og grundige artikel læse hele den generelle historie om modellen. Bilen der faktisk kom til verden før den hed Volvo. De første af de ti prototyper, der alle blev fremstillet i 1926, bar navnet "GL" (efter Gustaf Larson) eller "Larson". Pers artikel fortæller dermed også historien om hvad der blev begyndelsen til Volvo som bilmærke.

**Her skal det handle om "vores" eksemplar, som nu står i Nærum og pryder den i forvejen fine samling af Volvo'er i museet.**

Bilen kom hjem i begyndelsen af oktober – fin er den, og tilmed i meget original stand. Selv ledningsbundterne i motorrummet fejler intet og har

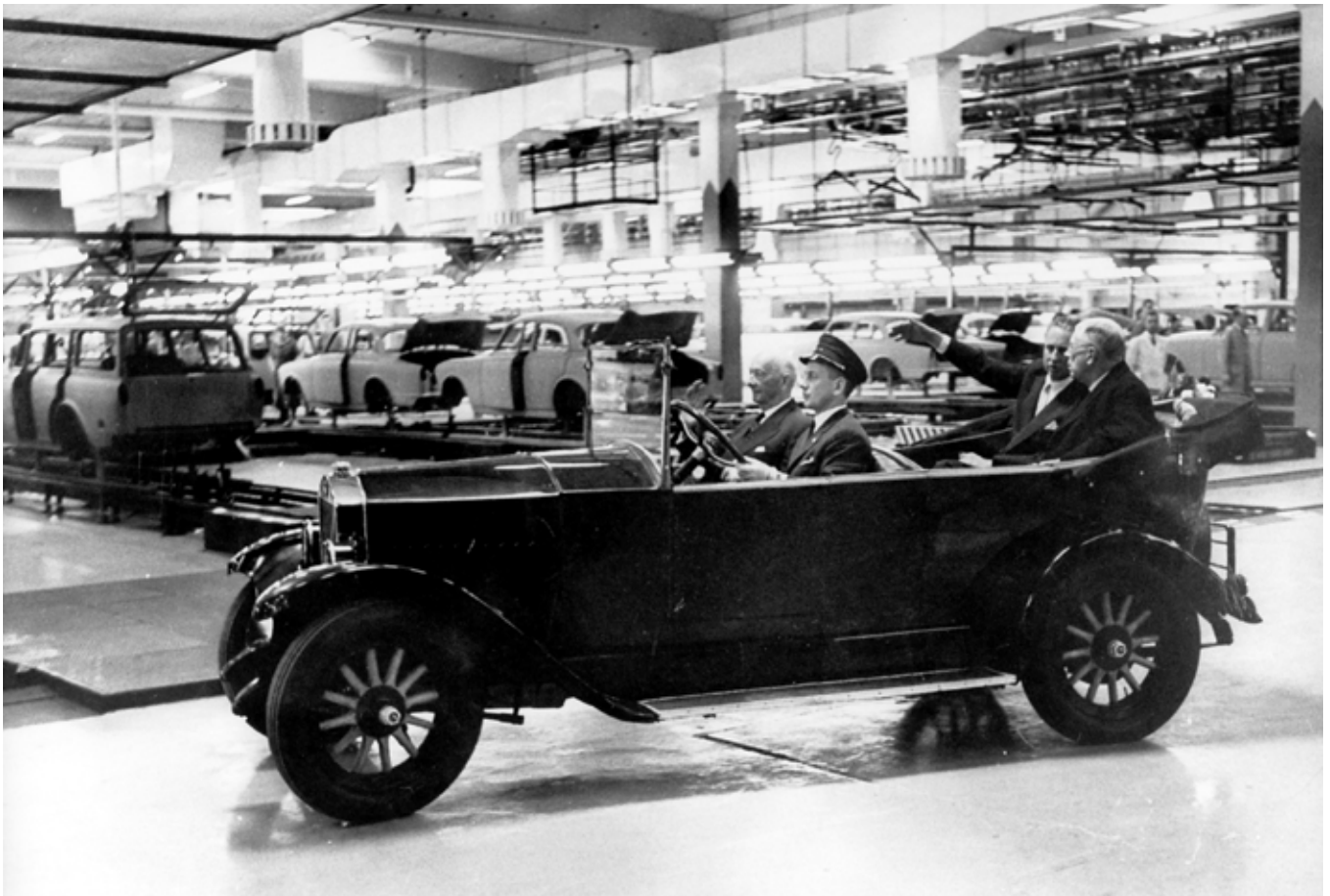
helt sikkert aldrig været rørt. Sælgeren, Kjell Olsson fra Olofström i Sverige, kom selv sammen med sin kone og leverede vidunderet.

Kjell kunne fortælle flere interessante ting om bilens historie. Blandt andet fik vi at vide, at den havde tilhørt én af Volvos ingeniører i Olofström, desuden at den havde været brugt af Volvo ved indvielsen af den store fabrik i Torslanda i 60'erne, hvor den havde kørt rundt med den svenske konge Gustav VI Adolf på bagsædet. Der var også en historie om, at den på et tidspunkt havde kørt rundt med en brændekløver på, i stedet for den bageste del af karrosseriet.

Teknisk set er ÖV4 absolut ikke nogen videre spændende skabelse. Men som den første Volvo-model, tilmed meget sjælden, er den et stykke interessant industrihistorie, og

Göteborg er jo ikke langt væk. Det var absolut pirrende – tænk, hvis vi kunne trevle historien op, og måske finde dokumentation og billeder. Det ville unægtelig give liv til bilens 90 år lange historie! Lysten til at få mere viden om bilen blev ikke mindre af, at Per Groth fra begyndelsen kunne bidrage med et foto fra Torslanda-invielsen i 1964, hvor den førnævnte konge troner på bilens bagsæde og lader sig transportere rundt på fabrikken i selskab med den ene af Volvos to grundlæggere, Gustaf Larson, og den daværende direktør Gunnar Engellau. På billedet ses en uoriginal lodret samling på

**Volvo ÖV4. Modellen er ofte kaldet "Jakob". Dette helt uofficielle navn stammer formentlig fra en af de ti prototyper der blev fremstillet i 1926 – så vidt man ved, opstod det først i løbet af 30'erne om modellen generelt.**



**Den 24. april 1964. Indvielse af Volvos fabrik i Torslanda. Volvos direktør Gunnar Engellau peger og fortæller for Kong Gustav VI Adolf på bagsædet. På forsædet sidder ingen ringere end den ene af Volvos to grundlæggere, Gustaf Larson, ved siden af chaufføren. På panelet under førerdøren anes en lille lodret sammenføjning. Foto: Volvo Media.**

bilens sideskørt (panelet der dækker mellem chassisrammen/karosseriet og trinbrættet) – samlingen har bilen stadig, hvilket jo beviser at det er vores bil.

### Jagten på historien

Som nogle ved, er jeg med i Sommer-museets kustodegruppe. Blandt kustoderne har vi også Richard Walter, som er svensker og bosat i Lund. Han var lige så tændt på tanken, og vi blev hurtigt enige om at gøre et forsøg på at afdække alt hvad vi kunne om den spændende bil. Det resulterede bl.a. i en meget hyggelig ekspedition til Skåne, Blekinge og Småland, her kort før jul. Richard er inkarneret bilhistoriker, og som svensk sådan med stor erfaring i at skaffe materiale fra de svenske myndigheder. Han har også gode kontakter, både hos Volvo og blandt godtfolk indenfor de svenske veteranbilklubber. Richard har desuden kontakter til slægtsforskere, hvilket har gjort det muligt at finde frem til

efterkommerne af bilens ejere. Det er helt og holdent Richards fortjeneste at det er lykkedes at komme så langt som vi er kommet: Her kan vi præsentere både ejerhistorien og nogle nyheder om bilens oprindelige identitet, noget som formodentlig har været glemt siden 1930!

### Identiteten

Det første vi gjorde, var selvfølgelig at kigge på bilens papirer; den svenske registreringsattest. Bilen har intet stelnummer, for det brugte man ikke i 1927. I stedet blev bilerne identificeret via motornummeret.

Attesten fortæller at bilen, med motornummer 15125, er registreret første gang den 9. juli 1930! Det førte så til vores første misforståelse.

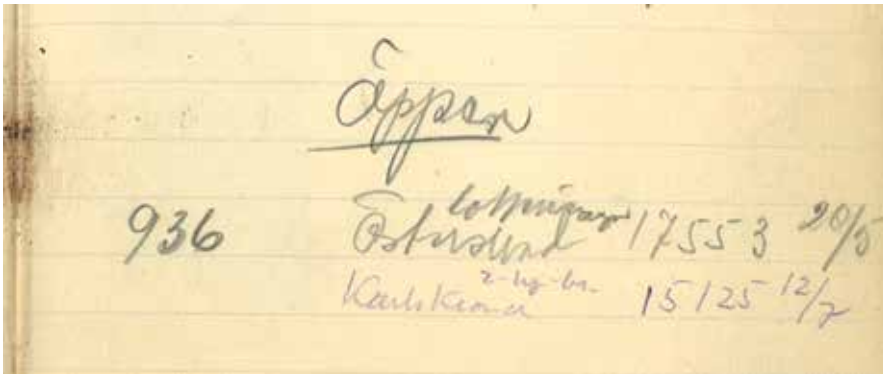
Ifølge pålidelige kilder er der produceret ialt 205 stk. ÖV4: Fra begyndelsen i påsken 1927, og frem til april 1928, altså det første år, nåede man de 201. Derefter blev der kun bygget 4 biler, og den sidste

blev leveret så sent som i 1930! Vi konkluderede i første omgang frejdigt, at vi stod med den sidst leverede ÖV4 – den sidste af de første – ikke uinteressant! Men forkert.

Richard havde henvendt sig hos Volvo, og modtaget en fin scanning af en side fra fabrikkens leveranceprotokol 1930. Her var der to biler – én leveret i maj 1930, med motornummer 17553, og så vores, der den 12/7 blev leveret med motornummer 15125 (og tohjulsbremsen) til Karlskrona. Det bekræftede vores konklusion om at vi har den sidste bil, men samtidig gav det jo mistanke om en “uregelmæssighed”: Bilen fra maj havde jo et væsentligt højere motornummer. Og ifølge andre kilder var der kun leveret én bil i 1930. Something was rotten in the state of Sweden...?

Vi kunne meget nemt have været gået i stå her, men så blev vi ramt af et utroligt held! Gennem sin ven Jan Ströman, tidligere redaktør for





**Fra Volvos leverancebog 1930. Ifølge den er vores bil leveret 12/7 til Karlskrona. Det blev den helt sikkert også, men det var altså ikke første gang!**

Autohistorica, fik Richard kontakt med Pelle Lundström, der ejer flere Volvo ÖV4 og PV4. Han kunne, uden at vide det i første omgang, bidrage med en vigtig brik i puslespillet, takket være en liste han i sin tid har lavet over de eksisterende biler. Da han skrev den, var han kommet til at notere motornummer 15124 ved vores bil, men da Richard forsynede ham med de rigtige oplysninger (15125), ringede en klokke. Han havde set det før – og snart fandt han et notat fra bilregistret i Göteborg om en bil, som havde fået motoren udskiftet i 1930 – fra motornummer 15015 til 15125!

Nu havde vi ikke den sidste ÖV4,

men snarere den ældste kendte overlevende – for det er jo motornummer 15, idet de to første tal blot er motortypens kode. Næste opgave blev at finde gearkassens produktionsnummer, hvilket lykkedes med lommelygte og tandlægespejl på gulvet i Nærum: Her konstaterede vi at gearkassen var nummer 18. Det passer jo fint sammen med motornummer 15, og bekræfter at det er en meget tidlig bil!

### De svenske motorregistre

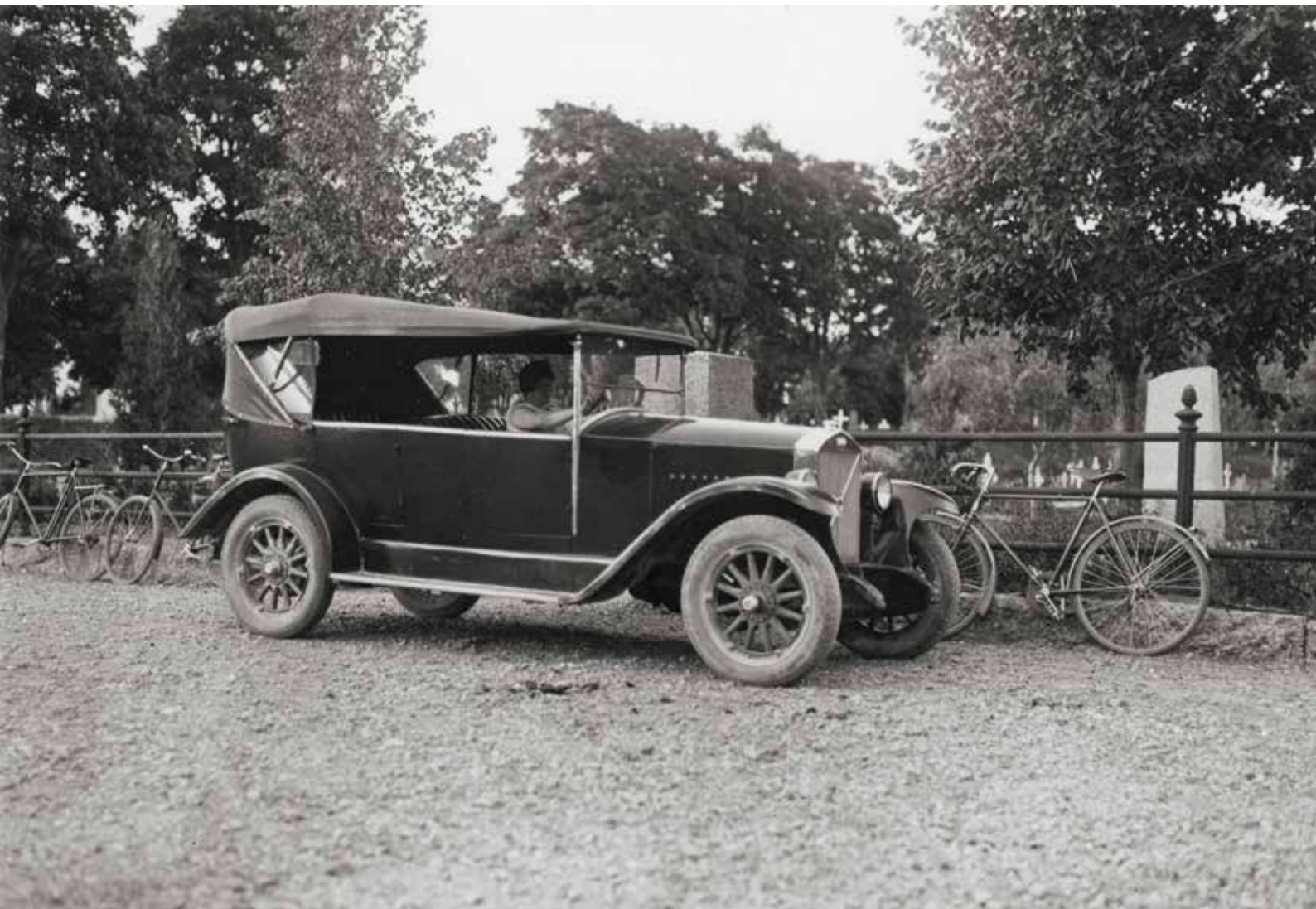
Her er det nok på sin plads at indskyde, at søgning på bilers historie er betydeligt lettere i Sverige end det er i Danmark. Alle oplysnin-

ger er normalt let tilgængelige i de svenske motorregistre, der findes decentralt, i de svenske län (svarende til de danske regioner). Bilerne er systematiseret efter indregistreringsnumrene, og til forskel fra det danske system beholder en svensk bil sit registreringsnummer, også når den er afmeldt. Det er normalt helt ukompliceret at få kopier af de svenske registreringsdokumenter – hvis de ellers findes. For selvfølgelig er der også mangler, og der er nogle tilfælde, hvor f.eks. brand har ødelagt arkiverne.

I forbindelse med vores research er det nok overflødigt at nævne, at Richard gik til vaflerne som en ren blodhund – en indsats, der i flere tilfælde også blev belønnet med held (for det skal der også til).

**Dette registerark indeholder megen vigtig information! Her er bilens oprindelige motornummer 15015, det første registreringsnummer 07399 og historien frem til 1930. Og så naturligvis anmærkning om udskiftningen af bilens motor - og dermed bilens nye identitet.**

| Formulär 1.                  |   | Igenkänningsmärke: <u>07399</u> |                     |  |       |                |                     |
|------------------------------|---|---------------------------------|---------------------|--|-------|----------------|---------------------|
| Typ:                         | Personvagn                                | Drivkraft:                      | Cylinder            | Längd  | Bredd | Ringar:        | Egen skattevikt     |
| <i>Bil</i>                   | 5 pers                                    | <i>15015</i>                    | antal               | cm.  | cm.   | <i>Lejst</i>   | lig                 |
|                              | Personomnibus                             |                                 | dimens.             |  |       |                | » tjänstevikt       |
|                              | Lastvagn, Max last                        | Antal bkr.                      |                     |  |       |                | » Största hjultryck |
| Datum, då uppgiften angivits | Agarens namn, yrke, hemort och postadress |                                 | Automobilens hemort | Efterbesiktning, förbud mot användande, anmälan av tidigare ägare om övergång av ägarerätten, avfärdande ur registret. Anmärkningar                      |       | Automobilskatt |                     |
| 1931/11/30                   | Nicol. Volvo, Göteborg                    |                                 | Göteborg            | Bilregistret den 5 november 1931   |       | 1931           | 80 - 27             |
| 1929/11/17                   | Laudahl, Sigurd, Ingeniör, Göteborg       |                                 | Göteborg            | 1929/11/17. Bilskatt 80. 1931/11/17. Bilskatt 80. 1931/11/17. Bilskatt 80.   |       | 1929           | 80 - 11             |
| 1930/11/16                   |   |                                 |                     | Automobilens, som försells med ny motor nr 15125, har den 19 juli 1930 blivit registrerad hos H. M. B. de. i Blekinge län under igenkänningsmärke N. 327 |       | 1930           | 80 - 100            |
| 1931/1/1                     |   |                                 |                     | 1930 bilens registrerad hos H. M. B. de. i Blekinge län under igenkänningsmärke N. 327   |       | 1931           | 80 - 100            |
| 1931/1/1                     |   |                                 |                     | Avförd ur registret.   |       | 1931           |                     |
| 1931/1/1                     |   |                                 |                     |  |       | 1931           |                     |



Det ældste foto vi har af bilen, taget en gang i 30'erne, mens bilen tilhørte Per Erik Wallin. I baggrunden ses en kirkegård, men det kan ikke være i Olofström – måske Kyrkhult? Det er Fru Anna Elvira Wallin, der sidder i bilen. Foto fra Bengt Wallin.

## Ejerhistorien

### 1927 · 1. ejer

#### AB Volvo, Göteborg

Med de nye oplysninger om bilens identitet kunne Richard fremskaffe det første registerdokument fra Göteborg, som ligger til grund for hvad vi ved om tiden fra 1927-30. Her fremgår det bl.a. at bilen har været til syn den 5. november 1927. Det er foreløbig den ældste information vi har om bilen. Den 23. januar blev bilen registreret under nummer 07399 til den første ejer: AB Volvo i Göteborg! Altså fabrikken selv.

Det første dokument rummer flere oplysninger, både om den næste ejer og om bilens motorskifte – der betød at 07399 med motornummeret 15015 i princippet ikke længere fandtes, og derfor var ført ud af re-

gistret. Men der står også, at bilen den 19. juli 1930 blev registreret hos Länsstyrelsen i Blekinge med det nye motornummer og registreringsnummeret K324.

### 1928 · 2. ejer

#### Ingeniør Sigurd Sandahl, Göteborg

Allerede den 8. maj 1928 blev bilen købt direkte af fabrikken af Sigurd Sandahl, Göteborg. Takket være én af Richards slægtsforsker-venner ved vi lidt om ham. Han var nemlig ingeniør, ansat hos SKF fra 1921 og igennem hele sit arbejdsliv. Dermed tilknytningen til Volvo. Sandahl døde i 1968, men Richard har nu fået kontakt med hans datter, en frisk dame på 89 år, og hun mener nok at der kan være billeder af bilen i fami-

liealbummet – Sandahl havde den jo i godt to år. Så måske skal vi snart også på ekskursion til Göteborg-kanten...!

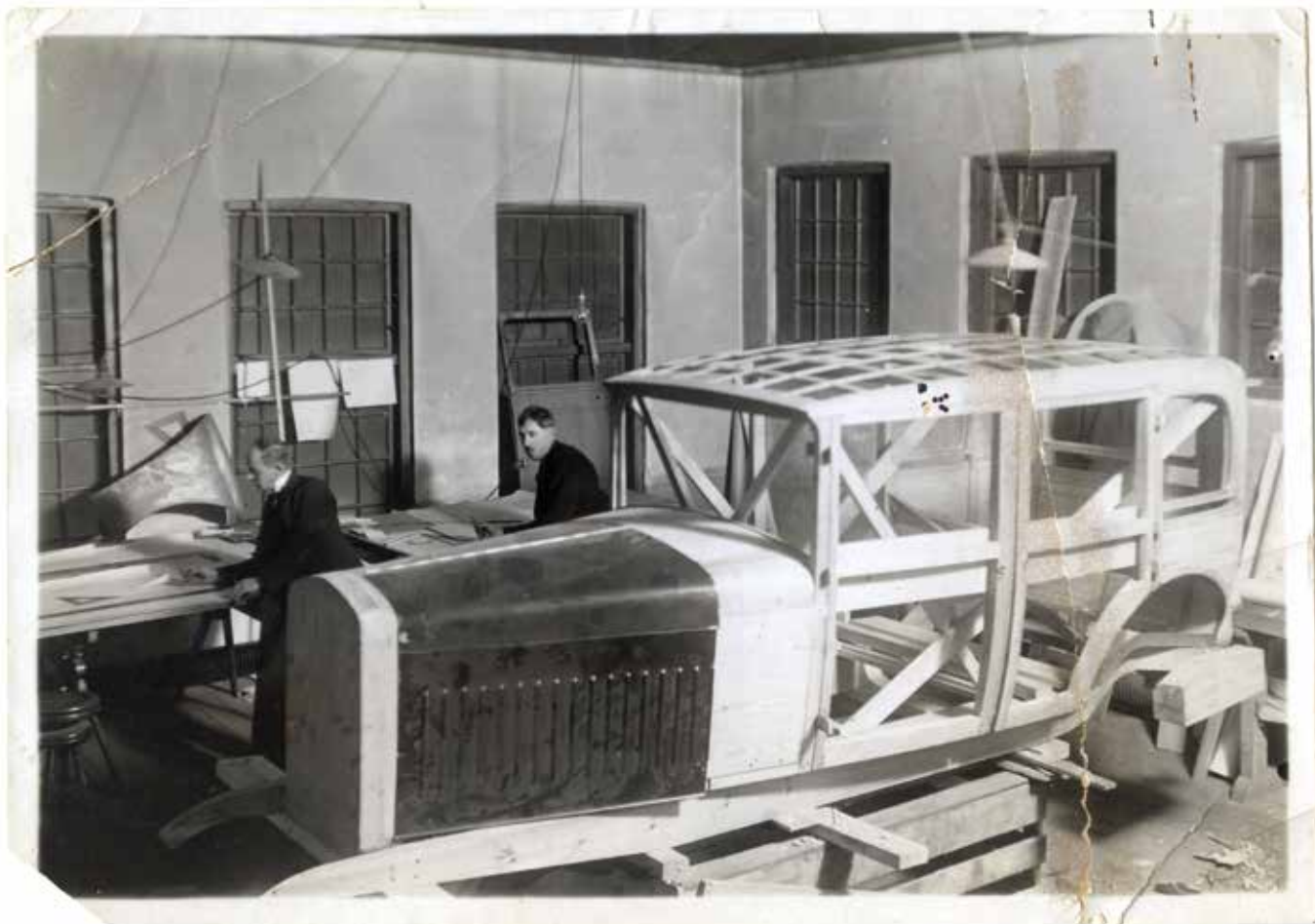
### 1930 · 3. ejer

#### Ingeniør Per Erik Wallin, Olofström

Vi bliver i Volvo-familien, for Wallin var også ingeniør, og ansat hos Stålpresningsbolaget i Olofström, der som bekendt var leverandør af karrosseridele til Volvo i Göteborg. Om Wallin havde forbindelse med Sandahl ved vi ikke – det er lige så sandsynligt at Sandahl lod bilen gå tilbage til Volvo, som derefter solgte den med ny motor til Wallin.

Wallin fik registreringsnummer K324, og nu er vi altså i Blekinge og med bilens nye identitet. Og det





Et meget spændende foto: Vi er indenfor murene i Stålpresningsbolaget, hvor man fremstillede karrosseridele til Volvo. Det er Per Erik Wallin ved tegnebordet til venstre. Trækarrosseriet ser ud til at være en skabelon, brugt til at tildanne delene og måske eksperimentere med udformningen af dem. Det ligner en PV651, så det må være omkring 1929. Bemærk baghjørnet, der står på bordet ved bagvæggen. Det kunne godt passe til skabelonen. Døren der ses bag medarbejderen til højre er helt sikkert til en tidlig PV4.

Fotos fra Bengt Wallin.

er Wallins registrering, den 19. juli 1930, der i dokumenterne fremover figurerer som bilens første registreringsdato. (Senere figurerer også den 9. juli, men det er en fejl).



Der skal nok være mange i området omkring Olofström, der husker Per Erik Wallins Volvo PV36 Carioca. Her er den parkeret foran Nicklassagården, hvor familien boede. PV36 med det brasiliansk klingende efternavn var Volvos bud på 30'ernes moderne strømlinebil og havde en slående lighed med Chrysler Airflow. Men bortset fra uafhængigt ophængte forhjul, var den yderst traditionelt opbygget på en chassissamme – i modsætning til Chrysleren. Den var også meget dyr i forhold til de "almindelige" Volvobiler, der blev produceret sideløbende, og der blev kun fremstillet 500 stk. i perioden 1935-38.

Vi ved en masse om ingeniør Wallin. Herunder at han arbejdede på Stålpresningsbolaget, også kaldet "Bruket", dét som idag er Volvo i Olofström. Der findes en Facebook-gruppe for gamle medarbejdere, og gennem denne fik Richard kontakt med to af Wallins børnebørn. De kunne ikke huske noget om en ÖV4, men til gengæld havde de en anden bil i klar erindring: Næmlig den PV36 "Carioca", som Wallin købte i 1938 og kørte i helt frem til sin død 1969, og som blev i familien helt til 1992! Men det er en anden historie. Den ene af børnebørnene, Bengt Wallin, bor stadig i forældrenes hjem, hvor Per Erik Wallin drev et savværk. Det ligger nær Gäddeviksås ved søen Mien (under 5 minutters kørsel fra mit sommerhus), ikke langt fra Tingsryd. På vores tur besøgte vi Bengt Wallin – og han havde fine billeder, både af vores ÖV4 med Per Erik Wallins hustru





Vi kunne ikke lade være med at skanne dette foto af Hr. og Fru Wallin...

Anna siddende ved rattet, af Cariocaen samt et fint foto af Bengts farfar på "Bruket", hvor han står med en træmodel af et Volvo-karosseri fra omkring 1929-30.

Blekinge-registerbladet for K324 har mere information: Der står om Wallins skift af forsikring, sikkert i forbindelse med at han havde købt Cariocaen i 1938. Den 14. november 1939 bliver ÖV'en afmeldt på grund af krigen, men der er også et stempel dateret 4. september 1943, hvor militæret har foretaget et syn af bilen. Vi ved det ikke, men det er sandsynligt at Wallin på dét tidspunkt har forsøgt at få bilen i trafik, da det blev kendt at køretilladelsen for Cariocaen ville blive inddraget i januar 1944, fordi militæret skulle bruge dæk. Men uanset hvad der skete, så fik Wallin ikke ÖV'en i trafik igen.

#### 1944 · 4. ejer

##### Slagtermester Gunnar Larsson, Tingsryd

Gunnar Larsson fra Tingsryd er registreret ejer fra den 2. oktober 1944. Vi ved endnu ikke så meget om ham, men Richard har foreløbig fundet frem til han søn, der desværre ikke har telefon. Larsson havde et charcuteri, og det er meget muligt at vi får flere oplysninger om ham, men nok ikke meget om hans tid med bilen. Den var nemlig afmeldt gennem



Hjalmar Fohlin – ikke med Volvoen, men en Chevrolet 1925. Alle børnene kan ikke være hans – han havde tre. Foto fra Inger Maioli.

hele hans ejerskab frem til 1946, men nummeret K324 hørte stadig til bilen.

#### 1946 · 5. ejer

##### Købmand Hjalmar Fohlin, Urshult

Den 5. august 1946 er der igen ny ejer. Hjalmar Fohlin får bilen registreret i Kronobergs Län med nummer G5719. Vi er stadig i nabolaget: Fohlin har en landhandel i Hätteboda, et lille sted syd for Urshult og Tingsryd. Og når jeg skriver nabolaget, så er det også mit nabolag; kun få kilometer fra Långasjömåla – en lille bygd på 20-30 huse og gårde, hvor mit sommerhus ligger. Fohlin drev landbrug i Långasjömåla inden han åbnede landhandelen i Hätteboda i 1929. Det var et fattigt område på den tid, hvor landbrug var hårdt arbejde, især på grund af de enorme mængder af store sten, som besværliggør muligheden for at dyrke jorden. Der var en stor udvandring til USA i flere omgange – og Fohlin var faktisk født i USA (i 1902), men kom tilbage til Sverige som barn. Nå; det var et sidespring.

I begyndelsen af 1948 sker der noget vigtigt. Fohlin bygger bilen om, og den bliver synet den 24. januar og omregistreret den 16. februar – nu som *lastbil med lad*. Den bageste del af karosseriet er taget af.

Og så lige tilbage til researchen: Når

nu vi som nævnt var i "mit" nabolag, så var det nærliggende at lave et opslag og bilen i en Facebookgruppe som hedder Det Gamle Tingsryd. Det gav kontakt til flere af Fohlins efterkommere, herunder hans barnebarn, Inger Maioli. Hun huskede Volvoen som lastbil og at det var hendes far, altså Hjalmar søn Simon, der lavede selve ombygningen. Klart i erindringen stod også hvordan hun som barn har været med til at læsse store trækasser med bær på bilen. Hun havde flere billeder af familien og deres biler, men desværre ingen af Volvoen. Så vi må nøjes med et foto af Hjalmar Fohlin med en Chevrolet fra omkring 1925 – vi havde ellers lige håbet at dette billede viste Volvoen før ombygningen til lastvogn.

Historien bliver her en smule uklar. Vi har ret sikre efterretninger om at bilen i Fohlins ejertid var udstyret med en brændekløver og at Fohlin (eller én af hans ansatte) kørte rundt i området og kløvede brænde for folk. Men det kan altså ikke dokumenteres (endnu); hverken med fotos eller andre dokumenter. Men der er mange Fohlin'er i området – min nabo-nabo hedder faktisk også Fohlin – og eftersøgningen er ikke slut.

Den 28. december 1953 bliver bilen afmeldt, men står fortsat med registreringsnummeret G5719 i registret.



## 1954 · 6. ejer

### Motorkompaniet i Blekinge AB, Karlshamn

Bilen har formentlig skiftet ejer omkring årsskiftet 53/54, men ejerskabet overføres formelt den 3. juni 54 til Motorkompaniet i Blekinge, et hurtigt ekspanderende firma med Volvoforhandling i Karlshamn, som indehaves af Sigurd Hermansson. Selvom bilen er afmeldt beholder den nummeret G5719 i motorregistret.

Richards energiske benarbejde havde resulteret i en kontakt med Sigurd Hermanssons søn Christer, som også var med i firmaet, og ham besøgte vi i Karlshamn på vores lille research-tur. Christer havde masser af billeder og historier. Han kunne bl.a. fortælle om handelen, da hans far købte bilen af Fohlin. Bilen blev fundet med karrosseriet afmonteret og brændekløveren monteret på chassissrammen, men joda, også den bageste del af det originale karrosseri fandtes stadig – bagved Fohlins hønsehus! Christer kendte til gengæld ikke til, at bilen på et tidspunkt var forsynet med lad, som det fremgår af registerdokumenterne. Men han kunne fortælle os mere om Wallin, blandt andet at både hans søn og sønnesøn havde købt lastbiler hos Motorkompaniet, og at det var Wallins søn, der havde givet Sigurd Hermansson tippet om at bilen fandtes hos Fohlin.

Det må være umiddelbart efter at Sigurd Hermansson overtog bilen, at restaureringen blev gennemført. Dette ved vi, takket være billedet hvor bilen med nummeret G5719 er fotograferet sammen med én af de tre prototyper til P1900. Det er nemlig taget i juni 1954 – se også billedteksten. Sigurd H var veteranbilmand med en fin lille bilsamling, og han var selv med til at få bilen samlet af stumperne, sammen med to af firmaets pladesmede, Lars-Erik Nilsson og Arvid Svenningsson.

**Motorkompaniet i Karlshamn. Øverst i 1951 med den flotte benzinstation, næste foto er fra 1959. På de to nederste billeder er vi nået til 1963.**







Bilen blev ikke registreret til kørsel, men var fortsat afmeldt til 1958, hvor nummeret G5719 udgik af motorregistret. I den tid har den sikkert været udstillet i forretningen og formentlig ikke kørt mange meter.

I juni 1961 blev den igen synet og indregistreret – endda med Per Erik Wallins gamle nummer: K324.

**“Gammelt og nyt 1954” i Motorkompaniets fotoalbum!** I vores ÖV4, stadig med Fohlins gamle nummer G5719, sidder Sigurd Hermansson. Men bilen ved siden af er bestemt ikke mindre interessant: Volvo P1900 Sport blev første gang vist for offentligheden den 2. juni 1954, i form af tre prototyper i Torslanda Lufthavn. I løbet af juni blev de kørt på en PR-tur, rundt til Volvo-forhandlerne i Sverige. Der var mange tekniske problemer med modellen, som havde plastickarosseri, og salget kom først i gang i 1956.

Da Gunnar Engellau tiltrådte som direktør for Volvo i 1956, gav han P1900 dødsdommen. Bilen kunne ikke leve op til Volvos kvalitetsstandard, og var alt for dyr at producere.

44 biler blev produceret i 1956 og 23 i 1957. Kun 38 stk. af de ialt 67 P1900 blev solgt i Sverige. Resten blev eksporteret til USA, samt nogle få til Brasilien og Belgien.

Men på billedet her er det altså én af de tre prototyper fra rundturen i juni 1954.



Der bankes buler i pladeværkstedet. Manden til højre er Arvid Svenningsson, den ene af de to pladesmede, der hjalp med at sætte karosseriet tilbage på vores bil.



Christer Hermansson og hans far Sigurd, fotograferet i begyndelsen af 1963.

Alle fotos her på opslaget fra Christer Hermansson.



Det var Motorkompaniets økonomichef, Nils Holger Månsson, som hvert år lavede de fine fotoalbum med tekst, fotos og tegninger. En guldgrube! Her er vores bil igen, nu med det gamle nummer K324. D'herrer er firmaets sælgere.

Nedenfor endnu er foto fra Torslanda-indvielsen i 1964, hvor man tydeligt kan se at bilen havde fået et "touch-up" til lejligheden.



### Kongekørsel 1

I 1964 skulle Volvo have invielse af en helt ny fabrik i Torslanda, lidt uden for Göteborg. Det foregik med pomp og pragt og kongebesøg – og der skulle køres med Volvos første bilmodel, ÖV4. Volvo havde selv et eksemplar, men denne bil var ikke færdigrestaureret. I stedet lånte man Hermanssons! Hverken Sigurd eller Christer fik lov til at køre bilen, men til gengæld kvitterede Volvo for lånet med en kosmetisk restaurering af bilen, som ved den lejlighed også fik ny kaleche og nye dæk. Begge dele sidder på den endnu. Ved indvielsen, den 24. april 1964, kørte Volvos chauffør Ingemar Kastbom bilen rundt på den nye fabrik med prominente passagerer: Den ene af Volvos to grundlæggere, Gustav Larson, Volvos direktør Gunnar Engellau samt kong Gustav VI Adolf.

### Formaliteter

Reelt var bilen ejet af familien Hermansson i 53 år, selvom forskellige registreringsdokumenter viser nogle forskellige firmanavne, og perioder hvor Sigurd eller Christer Hermansson stod som privat ejer. I 1971 blev Motorkompaniet opkøbt af Volvos salgsorganisation Volvex, og Christer Hermansson blev direktør i firmaet. I 1973 fik bilen nyt registreringsnummer, da svenskerne indførte de moderne, reflekterende nummerplader: AFE724. I 1974 hedder bilens ejer Folkes Bilverkstæder i Ronneby, i 1979 S.H. Motor AB, Karlshamn, i 1981 Hermi Bil AB, Sölvesborg. Alle virksomheder med Sigurd Hermansson som indehaver. I 1991 står Sigurd Hermansson som privat ejer. Han døde i 1993, men først i 1999 blev Christer Hermansson noteret som personlig ejer – og skal vi følge systematikken er han altså ejer **nummer 7**.

### Kongekørsel 2-4 - med mere

Gustav VI Adolf er ikke den eneste konge, der har fået lov til at køre med vores bil. Bilen var kørende i det meste af den lange periode,





**1988. Sigurd Hermansson kører kong Carl Gustav og dronning Silvia på "Erikskata" i Karlshamn. På forsædet sidder landshøvdingen i Blekinge, Camilla Odhnoff.**

Fotos fra Christer Hermansson.

selvom den ind i mellem blev afmeldt, især i vintertiden. Men den blev brugt til det vi jo kender som "lejlighedsvis kørsel" til forskellige arrangementer, og ved ikke mindre end tre lejligheder er også den nuværende konge, Carl XVI Gustaf, blevet kørt i bilen. Første gang var i 70'erne, hvor Christer kørte ham ved "Blekinge-ugen" på Skansen i Stockholm. I 1988 kørte Sigurd kongeparret i Blekinge på "Erikskata" (en traditionel kongelig rundrejse i landet) og i 1999 var det igen Christer ved rattet, da kongen indviede videnskabscenteret "Kreativum" i Strömma, lidt udenfor Karlshamn. Men bilen har også været anvendt ved mange andre lejligheder.



**Kreativ invigning**

Idag öppnar Kreativum portarna för sitt utvecklingscentrum, men redan i går var det fullt i det gamla spinneriet i Strömma. Hundratals gäster var där och förstas Kreativums höge beskyddare kung Carl XVI Gustaf, som kom för att inviga. Han slapp klippa band och invigde på ett mer kreativt sätt. SIDAN 14-15

**Blekinge Läns Tidning, 29. maj 1999. Bilen får stor opmærksomhed! Det kan muligvis skyldes at kongen sidder på bagsædet...**

Det er Christer der kører, og bilen ses nu med nummeret AFE 724.

**2007 - 8. ejer**

**Kjell Olsson, Jämshög, Olofström**

I september 2007 blev bilen sat til salg på KVD Bilauktioner i Kungälv, og købt af Kjell Olsson. Han har drevet en vognmandsvirksomhed med en stor flåde af lastbiler og hans ubetinget største kunde var Volvo: Firmaets stod for transporten af Volvodele fra pladepresseriet i Olofström til fabrikkerne i Göteborg. Gennem mange år har Kjell købt hundredevis af biler og skabt et stort museum i Olofström – nok verdens største Volvo-samling, med utallige sjældenheder. Vi nåede ak-





Et par fotos fra Olssons museum i Olofström 2017. Billedet af Kjell Olsson er taget af Dorte Stadil under et besøg i august 2017. Bemærk de ÖV4-relaterede plakater og andet på væggen bagved. Nederst til venstre på siden er det Wallins PV36 Carioca.

kurat at se bilerne, da vi i september var der for at se på ÖV4 med Ole Sommer. Kjell har nu solgt de fleste biler på netauktion og afviklet museet. Kjell har en særlig svaghed for ÖV4, og har i en lang årrække købt både biler og dele, så han nok ville være i stand til at samle mindst 10 af dem. Da vi var der, var der også flere at se på. Både Kjell og hans søn Ulf har hver en perfekt restaureret ÖV4 – men vores valg blev altså ikke den flotteste, men helt sikkert den mest originale. Kjell har deltaget i mange veteranbilløb og -arrangementer, både med “vores” bil og flere af de andre: I samlingen var der også en ekstremt velbevaret, urestaureret PV4 og en meget charmerende pick-up, bygget i 1927 over en PV4. Den sidstnævnte skulle have været årsagen til at Volvo fik en stor ordre på 30 specialbyggede ÖV/PV4 med lad til Telegrafverket. Kjell har stadig sin meget fine ÖV4 og pick-up'en. Blandt de biler, der blev solgt på auktionen, var også den tidligere omtalte PV36 Carioca, som ejedes af Per Erik Wallin. Den blev solgt til Volvo.



### 2017 - 9. ejer

#### Sommer's Automobile Museum

Ja, hermed er vi jo igennem de første godt 90 år af bilens historie. Historie, som her og der kan ses på bilen. De små skønhedsfejl er med til at fortælle, og bilen har grundlæggende altid været i så god stand, at det heldigvis aldrig har været nødvendigt at udviske dens historie, blot for at imponere med lak og krom. Det er der så mange andre der kan, men vi har en bil der fremstår ægte, og med et langt liv bag sig. Og når vi omgås den, kan vi se glimt fra historien, nu vi kender den... med en Sandahl, Wallin, Fohlin, Hermansson eller Olsson bag rattet på de smukke sydsvenske veje.

Det er i øvrigt sjovt at tænke på, at bilen i hvert fald i 80 år af sin levetid har været ejet af Volvo, eller af folk med direkte tilknytning til Volvo. Det fortsætter jo på sin vis...!

**“Jakob” ankommer til Nærum, den 7 oktober 2017. Kjell Olsson styrer bilen (midlertidigt forsynet med rugbrødsmotor) indenfor.**











## En pagode

Tekst: Jørgen Lind - Fotos: Wyrna, Johannes & Jørgen  
- samt lånt fra Erich Karsholt (tigerunge) og Ole Andreasen (Tekno).

Det er da en Mercedes-Benz 230/250/280 SL sportsvogn!

Men det er også det europæiske navn på de fritstående templer i Indien og Kina. Ordet pagode kommer af det sanskritiske bhagavati, "hellig dyrkelses hus", eller den dravidiske form pogodi, fortæller Wikipedia .

Pagoder har forskellige tagformer, men mon ikke de fleste forbinder det med noget i retning af den her illustrerede pagode? Vi ser, at det ikke er pagodens tagform, der har inspireret til bilens hardtop-tag, men derimod sternlinien, den linie, som den skrå tagflades nederste kant danner. Se igen på illustrationen: denne linie er her konkav, buer ned ad mod midten. Her har vi så lighe-

den med formen på bilens hardtop-tag. Med stofkalechen oppe er tagformen almindelig konveks, buer opad mod midten.

I 1927 introducerede Mercedes-Benz en af Ferdinand Porsche konstrueret sports- og racervogn,

Model S, hvor S stod for *Sport*. Midt i 1928 fulgte Model SS for *Super Sport*, og sidst på samme år Model SSK for *Super Sport Kurz* og afsluttede i 1931 med Model SSKL - *Super Sport Kurz Leicht* - en decideret racermodel, der ikke var tilgængelig for almindelige købere.







Mercedes-Benz 230 SL Das flache an den Kanten hochgezogene Coupédach des Sportwagens sorgt für einen bequemen Einstieg. The elevated edges of the R107 Coupé roof make it quite easy to get into this sports car. Le bord supérieur de la voiture sport, relevé aux bords, permet un accès aisé. El techo "Cupé" plano de bordes subidos del coche sport permite una cómoda entrada.

I teksten til dette pressefoto fra 1963 motiverer Mercedes-Benz tagets specielle form: De høje sider gør det lettere at komme ind og ud af bilen.

Efter nogle års pause kom så den første nye sportsvognsmodel, 300SL, den første serie med alupladede-karosseri over en rørgitterramme til racerbrug 1952-53, men i februar 1954 blev den præsenteret som gadebil med stålkarosseri, men stadig over en rørgitterramme. Det var en form- og ydelsesmæssigt meget vellykket, men kostbar Coupé med sine karakteristiske mågevinge-døre, 3 liters 6 cylindret motor med direkte brændstofindsprøjtning – og en hidtil uhørt høj tophastighed.

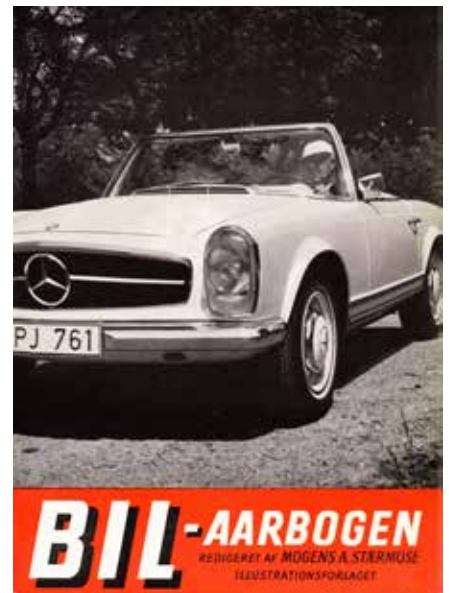
Coupé-modellen var tilgængelig fra marts 1955 til 1957, Roadster'en fra 1957. I 1955 blev den størrelsesmæssigt mindre, lidt tungere, mindre kraftige og mindre luksuriøse, men meget billigere lillesøster 190SL Roadster introduceret. Både 300SL og 190SL udgik af produktionen i februar 1963.

Helt siden 1955 havde Mercedes-Benz arbejdet på at udvikle 190SL til en 220SL på en ny platform, men til trods for gode testresultater blev projektet udsat og siden skrinlagt. Under ledelse af teknisk direktør Fritz Nallinger, cheffingeniør Rudolf Uhlenhaut og styling-chefen Friedrich Geiger med hoveddesignerne Paul Bracq og Béla Barényi udviklede man så endnu et design på basis af "halefinne"-modellens platform, afkortet 0,5 meter, og med en forbedret 2.281 cc 6 cylindret indsprøjtningmotor med 150 hk ved 5.500 o/min., hentet fra model 220SEb.

Denne første Mercedes-Benz 230SL – en harmonisk og velformet nyskabelse med det karakteristiske, patenterede Pagode hardtop-tag – blev introduceret på Genève Motor Show i marts 1963.

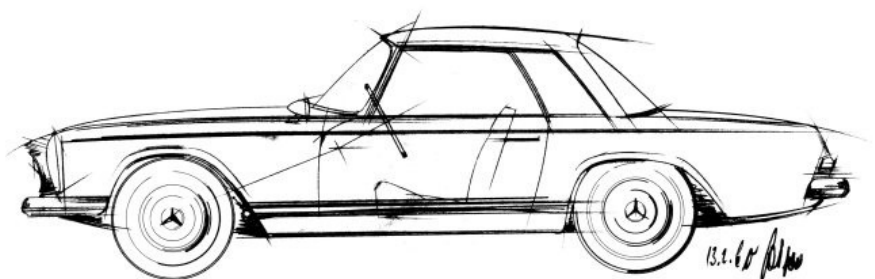
Modelbetegnelsen SL, der står for *Sportlich Leicht*, er ført videre fra 300- og 190-modellerne - som igen er udledt af Ferdinand Porsches berømte S-sportsmodeller. For også at leve op til *Leicht*, blev motorhjælmen, bagagerumsklappen, dørsiderne og tonneau-dækslet på denne nye model fremstillet af aluminium for at holde vægten nede, men alligevel endte vægten på 1.300 kg – tom. Den forholdsvis korte (4,285 m), brede opbygning (1,76 m) og lave højde (1,305 m) kombineret med god affjedring, kraftige bremses og radialdæk gav 230SL en eminent håndtering for sin tid. Fronten med de karakteristiske opretstående Bosch-lygter og et simpelt kromgitter, domineret af den store trebenede Mercedes-stjerne, sender en klar hilsen tilbage til den allerede legendariske 300SL roadster.

Mercedes-Benz 230SL var den før-



I Danmark kom den nye Pagode til at pryde forsiden af 1963-udgaven af BIL-ÅRBOGEN, dog var bilen på udenlandske nummerplader.

ste sportsvogn med sikkerhedskarosseri, baseret på Bela Barényis arbejde med bilsikkerhed. Den har en stiv passagerkabine omgivet af deformerbare zoner med absorberende for- og bagstykker indbygget i strukturen. Interiøret er blødt afrundet, hvor alle hårde hjørner og kanter er undgået.





**Mercedes-Benz forhandleren Axel Greulich, Super Service A/S i København, introducerede bil-nyheden 230SL på en nok så iøjnefaldende og opsigtsvækkende måde, idet han lånte en tigerunge i ZOO og overtalte sin datter Ulla til at sidde foran bilen og koldblodigt klappe ungen. Seancen lykkedes i den grad, og billedet gik verden rundt i Mercedes-Benz Export Verkaufsinformation nr. 67/1963.**



Johannes Simonsen har "altid" været begejstret for Mercedes-Benz og har siden 1980 kørt/kører stadig i flere forskellige modeller af mærket. Som dreng havde Johannes en fin hvid TEKNO Mercedes-Benz 230SL Pagode legetøjsmodel - og sådan noget glemmer drenge aldrig, når de er blevet store!

Netop derfor havde en SL model i fuld skala 1:1 længe stået på hans ønskeseddel, og da fru Wyrna fandt ud af, at ønsket rent faktisk kunne realiseres for betydeligt mindre end en million kr., var vejen banet og hun gik med ind i "jagten" på at finde en pæn en af slagsen.

En bilhandler på Fyn havde hentet et eksemplar hjem fra Californien: en rød 230SL fra 1967. Wyrna og Johannes kørte til Nr. Åby for at studere den nærmere. Bilen blev nøje undersøgt oppe og nede, ude og inde på bilhandlerens værksted, og den blev prøvekørt på små fynske veje. Den var tilsyneladende i helt original og ganske god stand, så den blev købt og leveret på hjemadressen d. 23. december 2005. Virkelig en julegave!

Bilen havde da tilbagelagt ca. 85.000 miles. Både karrosseri, motor, automatgearkasse og anden mekanik samt interiøret var i fin stand



og krævede ingen særlig indsats. "Sunny California" har efterladt undervognen meget fin og tør uden rust, kun med en anelse "blomster" forneden i bagpanelet. Der var nu tale om en rimelig fin bil, som Wyrna og Johannes godt kunne være bekendt at køre i. Det har de så virkelig også gjort!

Der var dog et ønske om at lave bilen helt perfekt, så i 2012 blev bilen adskilt igen med henblik på en nylakering, selvfølgelig i den samme røde farve. Men da forlygterne blev afmonteret, dukkede den originale brune farve op i lygtehusene, og hvad så? Wyrna og Johannes blev enige om, at bilen skulle fremtræde så original som muligt og valgte farven nr. 408 Havanna Braun, som bilen var født med - uanset at andre har en anden betegnelse for den farve.

Bilen blev strippet for alt inventar, klapper og døre, alt blev pudset og slebet omhyggeligt af. Den store Mercedes-stjerne fra fronten, der viste sig at veje hele 1110 gram, kom til at stråle som ny.

Bunden indvendigt, motorrummet, bagagerummet, alle løsdeler samt en lysesstage, der var kommet for tæt på, blev grundigt lakeret hjemme, mens den rullende karrosse blev afhentet til nylakering "ude i byen".

Autolakereren præsterede et meget omhyggeligt og rigtig flot arbejde. Med bilen hjemme igen fulgte det omfattende, men også spændende arbejde med at montere alle delene igen på de rigtige steder. Under demonteringen havde Johannes gennemfotograferet alt, så han faktisk kunne have lavet en hel billedbog over hvordan-var-det-nu-det-var, da det hele skulle skrues sammen igen.

Alle gummilister blev udskiftet, en ny forrude blev sat i, og bilen fik nye måtter i den rigtige farve, der passer til lakeringen. Siden Pagoden









stod klar til køresæsonen 2012 har hjulene fået nye kromringe, og på skærmene er monteret ekstra kromkanter, der ikke bare pynter, men samtidig er praktiske.

En dag var tiden inde til at bilen fik de tidstypiske sorte nummerplader ZR 55.230 på. ZR står for Holsted i Ribe Amt - Johannes' fødeegn - 55 for Johannes' fødselsår og 230 for... ja, gæst selv hvad? Mere end 5 år efter den gennemgribende restaurering står den 50-årige bil så fin som ny, at den ikke kan undgå at vække opmærksomhed.

Wyrna og Johannes har nu i alt tilbagelagt 15.000 miles i den, Den første lange ferietur gik til Norge, siden til Tyskland, rigtig mange ture i Danmark, på søndagsture eller bare en tur en dag i godt vejr, til træf eller de længere veteranløb som Fyn Rundt, Bornholm Rundt og senest Rundt om Sønderjylland 2017.





Mercedes'en får absolut ikke lov til at komme på landevejen, hvis der bare er den mindste rest af vintersalt, og har den fået vanddråber - hvad den godt kan tåle - bliver den omhyggeligt tørret af, når den er hjemme igen i den lune garage, hvor Molly og Wyrna her hygger om Pagoden - stærkt inspireret af Axel Greulichs billede med tigerungen.







## Restaurering af Peugeot Quadrilette 1923

Af Poul Suhr

For en del år siden blev jeg kontaktet af Kaj Berg Andersen fra Aalborg. Han spurgte, om jeg kunne hjælpe ham med at finde nogen, der kunne fremstille en rørkøler til en gammel bil. Det var nemlig lykkedes ham at tilbagekøbe den bil, som han ejede, da han var 16 år - en Peugeot Quadrilette 1923. Den var han nu gået i gang med at restaurere sammen med en bekendt.

I Horsens har vi en af landets største kølerfabrikker, Nissens Kølerfabrik. Dem kontaktede jeg, og de lovede at undersøge, om det var noget, de kunne løse, når de havde set køleren. Kaj kom derfor til Horsens med køleren. Efter nogen tid meddelte fabrikken, at de desværre ikke kunne hjælpe, da de havde skrottet de maskiner, der skulle bruges til at

fremstille rørkølere. Jeg hentede derfor køleren, og den henstod i meget lang tid hos mig.

Jeg spurgte jævnligt Kaj, hvordan det gik med restaureringen. En dag fortalte han, at projektet desværre var gået i stå, da den bekendt, der skulle hjælpe ham, var død. Efter nogen tid spurgte Kaj, om jeg ville hjælpe ham. Det sagde jeg først nej til, da der er et godt stykke vej mellem Horsens og Aalborg.

Efter nogen tid kom Kaj med et forslag, han havde nemlig i mellemtiden købt en reservebil i Frankrig. Denne bil var i en meget dårlig stand, men bagtøjet skulle bruges til hans egen bil, der havde et ukomplet bagtøj. Hans forslag gik ud på at jeg måtte få resterne af reserve-

bilen for at hjælpe med at færdiggøre restaureringen af hans egen bil. Det tænkte så lidt over, da jeg ikke rigtig vidste hvor langt, de var kommet. Det var imidlertid lidt fristende, da jeg ikke havde nogen andre projekter dengang, det var i 2012. Jeg besluttede at sige ja på den betingelse, at arbejdet skulle foregå hos mig i Horsens, det var han med på, og han kørte så delene til Horsens lidt efter lidt.

Hans motor skulle hovedrepareres hos Iversens Cylinderservice i Horsens, og i nærheden ligger der et værksted, der reparerer Autokølere, nemlig Bielefeldts Kølerservice. Dem kontaktede vi, og de mente godt, de kunne sætte nye elementer i den gamle køler. Det var jo så heldigt nok, men desværre gik der et





Afhentningen



Dele købt ubeset...



Chassisrammen – før og efter

helt år, før den blev færdig. De blev ved at komme med undskyldninger.

Kajs bil blev færdig, synet og godkendt i februar 2015. Dens historie er beskrevet i **VeteranTidende** nr. 494, august 2017.

Jeg skulle så i gang med det, der blev tilbage af reservebilen, der nu var min bil. Bilen var mere eller mindre skilt ad, og jeg hentede det hele i Aalborg på en trailer.

Det første, jeg gjorde, var, at jeg prøvede at få et overblik over hvad der var af mangler og af brugsværdige dele.

Umiddelbart manglede der både for og baglygter, sæder og indtræk, reservehjul, dæksler til benzintank og køler, dæk, kaleche. Der var uorigi-

nalt vindspejl og uoriginale sidestykker til motorhjelm, defekt bagtøj og kardanaksel. Karosseriet var meget tæret, og det meste af træværket var råddent.

Heldigvis var motor, køler, kølerhjelmskærm, rat, styretøj og overdele til motorhjelms brugbart.

Jeg gik så i gang med at søge efter de dele, jeg ikke selv kunne fremstille. Køleren blev renoveret sammen med Kajs hos Bielefeldts Kølerservice i Horsens. På nettet fandt jeg en adresse i Frankrig, hvor der var en salgsannonce med billede af forskellige dele af bagtøj til en Peugeot Quadrilette, inklusiv to stk. hjul. Det købte jeg ubeset, og var meget spændt på at se, om der var noget jeg kunne bruge. Det hele kom med

en fragtmænd og var omhyggeligt emballeret på en palle. Delene var i meget dårlig stand og desværre ikke til min model. Måske kunne jeg bruge det ene af hjulene, så var reservehjulet sikret.

Et par tidstypiske forlygter fandt jeg hos Poul & Gunner Falk i Hillerød, baglygterne købte jeg hos Hans Sørensen i Esbjerg.

Efterhånden havde jeg fået samlet så meget sammen, at jeg kunne påbegynde restaureringen. Alt blev demonteret og anbragt i opmærkede kasser. Karosseriet var så ringe, at det desværre ikke kunne genbruges.

**Chassisrammen** var i rimelig god stand og blev rengjort, glasblæst og overfladebehandlet hos firmaet Børsting Petersen i Haurum.



Motor og kobling



Bagtøjet og kardanakslen

**Motor og kobling** var intakte og blev sendt til renovering hos Iversens Cylinderservice i Horsens. Motoren er en lille 4 cyl. sideventilet motor på 0,667 liter.

**Magnet og dynamo** var begge nogenlunde intakte og blev gennemgået hos Marsalle Elektro i Horsens. Magneten var fuld funktionsdygtig og skulle ikke repareres. Dynamo'en var derimod så dårlig, at den måtte omvikles.

**Bagtøjet** er ret specielt, idet bilen ikke har differentiale men derimod fast bagaksel og har sammenbyg-

get gearkasse og bagtøj. Af det, der var tilbage fra restaureringen af Kajs bil, var det muligt at samle en komplet gearkasse. Bagakslen består af to halvdele, som er fastgjort til gearkassens kronhjul. Den højre del med flange til hjulmontering mangede. Jeg havde håbet, at der var en anvendelig aksel i de dele, jeg købte i Frankrig, men som nævnt var de til en anden model. Dog kunne den ene aksel drejes til efter den venstre, da de i princippet er ens. Det fik jeg udført hos Iversens Cylinderservice, der også fremstillede en ny hjulflange efter den bestående i ven-

stre side. Sådan lykkedes det at få samlet et komplet bagtøj.

**Kardanakslen**, der er indbygget i en rørkonstruktion, var anvendelig, dog var kardanledet meget slidt og måtte renoveres. Alle lejer blev udskiftet, hvorefter den var klar.

**Sidestykker til motorhjælm** var intermistiske og uden køleribber, hvorfor det var nødvendigt at fremstille nye. Fra Kajs bil kunne jeg se hvor mange, der skulle være, og hvordan de var udformet. Der blev fremstillet et presseværktøj, som kunne forme en ribbe af gangen, og der blev be-





Det originale karrosseri – i dårlig stand



Sidestykker til motorhjælm



Tømreren i arbejde...



Bunndramme

nyttet 0.7 mm. karrosseriplade. Jeg fandt et værksted i nærheden, der havde en hydraulisk presse. Den fik jeg lov at bruge, og resultatet blev acceptabelt, og de skulle så tilpasses karosseriet, når det blev klar.

**Karosseriet** var desværre så dårligt, at det ikke kunne anvendes, så der var ikke andet at gøre end forsøge at fremstille et nyt. Det første jeg gjorde var at opmåle og tegne det hele. Jeg købte noget ovntørret asketræ hos Global Timber i Hovedgård og gik så i gang med træarbejdet, hvilket ikke er så ligetil, da jeg ikke har egnede træbearbejdnings-

maskiner. Heldigvis har jeg en bekendt, som er pensioneret tømrermester og stadig har sit værksted med alle maskiner intakte. Ham kontaktede jeg, og han ville gerne hjælpe. Jeg kørte ud til ham med træplankerne, som han høvlede og savede til efter modeller af de forskellige stykker og former.

Originalt er træskelettet falset og limet sammen, men det havde jeg ikke mulighed for at gøre med det hele, derfor måtte jeg finde en anden løsning. Bortset fra bunndrammen, der blev falset og limet sammen, blev resten lasket sammen

med jernbeslag. Det hele kunne jeg tilpasse efter den gamle karrosse, som endnu ikke var destrueret.

Hele trækonstruktionen blev nu monteret på bunndrammen, hvorefter pladearbejdet kunne begynde. Jeg valgte 0,7 mm. karrosseriplade, som så skulle formes og sømmes på træskelettet. Det gamle karrosseri blev nu pillet fra hinanden, og de nye plader kunne opmærkes nogenlunde efter de gamle plader. Ved hjælp af skruetvinger, boremaskine, hammer og søm, blev de nye plader fastgjort til træskelettet. Overgangen mellem pladestykkerne blev punktsvej-



Bundramme



Opmåling



Træskelettet



Beklædning med karrosseriplate







Fabrikation af vindspejl



set. Da bilen kun har én dør, var det forholdsvis enkelt, og det hele gik egentlig forbavsende let, men der tilbagesod en del spartelarbejde til maleren.

Motorhjelm blev tilpasset, og det hele begyndte efterhånden at se fornuftigt ud.

**Vindspejlet** var som nævnt uoriginalt og uanvendeligt. Det var derfor nødvendigt at fremstille et helt nyt, hvilket jeg gjorde efter tegninger af det på Kajs bil. Jeg havde problem med at få nogen til at bukke u-profilerne til vinduesrammerne, der skulle have materialetykkelse på 2 mm. og et indvendig mål på 15x8x15 mm. Jeg løste det ved at få bukket en vinkelprofil, hvorefter jeg selv bukkede den sidste vinkel ved at banke det op over et værktøj i skruestikken. Det blev lidt buet, men det lykkedes mig at få det rettet op.

Vinduet er todelt og har runde hjørner. Ved hjælp af en gasbrænder og noget værktøj fik jeg formet rammerne, der kom til at se rimelig godt ud. Efter at de enkelte dele var blevet svejset op, blev det hele tilpasset og prøvem monteret på karossen.

**Sæderne** manglede helt, hvorfor der måtte fremstilles helt nye. I en genbrugsbutik havde jeg fundet en so-

fagruppe i brunt læder, der var lidt beskadiget et par steder. Den måtte jeg få af at fjerne den, så det gjorde jeg. Først fjernede jeg alt læderet, og af resten fremstillede jeg stel til sæde og ryg, idet jeg også kunne tilpasse fjedrene fra sofaen. Af det afmonterede læder og de fremstillede stel fik jeg en autosadelmager til at polstre nogle fine sæder med rigtige piber.

**Kalechen** er meget enkel og består kun af to sammenklappelige bøjler monteret med noget kalechestof. Jeg valgte at fremstille bøjlerne af nogle trælist, som blev lamineret sammen i den rette facon. Bøjlerne blev tilpasset bilen, og kalechen syet hos autosadelmageren.

**Dækkene** er ikke så lette at købe, idet det er vulstdæk i en lidt speciel størrelse, nemlig 710x90. Nielsen Auto i Middelfart mente godt, de kunne skaffe dækkene, hvis jeg kunne acceptere en ret lang leveringstid og betaling ved ordreafgivelse. Det kunne jeg godt og bestilte dem omgående. Jeg fik dækkene efter 6 måneder, og de er meget fine.

**Malingen** blev udført hos Fagcenter Silkeborg, hvor de uddanner automalere. De vil gerne have projekter til at øve sig på. Hvis jeg kunne accep-

tere, at det var elever, der udførte arbejdet, og at leveringstiden måske blev lidt lang, ville de gerne male karossen til en fordelagtig pris. Det var helt fint med mig, så jeg afmonterede karossen, der blot var fastgjort til chassisrammen med fire bolte og kørte det hele til Silkeborg.

Jeg havde besluttet, at karossen skulle have en blå farve, mens skærmene skulle være sorte. Ud fra et farvekort valgte jeg den blå farve, jeg syntes ville være bedst. Jeg var derfor meget spændt på at se resultatet. Jeg blev heldigvis glædeligt overrasket, da de havde udført et meget flot spartel- og malerarbejde.

**Fornikling** af kølerhjelme og vindspejlrammer blev foretaget hos firma ÅK Crom i Århus med et meget flot resultat. Glasset i vinduesrammerne fik jeg tilskåret og monteret hos glarmester Kvist i Horsens.

### Montering

Efter at alle færdig restaurerede dele var blevet monteret tilbagesod der kun at trække ledninger til de elektriske funktioner. Det var imidlertid meget enkelt, bilen er forsynet med boldhorn, motoren har magnetænding, de eneste instrumenter er kontakter til lys, retningsafvisere og tændings afbrydelse.



Sædet



Kalechestativ



Prøvemontering

### Afprøvning

Desværre var der problemer med at få gang i motoren, det viste sig at den manglede kompression. Det blev desværre nødvendigt at afmontere motoren, så den kunne komme ud til Iversens cylinderservice, der fik løst problemet. Efter genmontering starter og kører motoren nu tilfredsstillende. Efter et par prøveture og lidt efterjusteringer fungerede alt fint.

### Godkendelse

Da bilen er importeret fra Frankrig uden papirer, skulle den både til syn og toldsyn. Proceduren er, at man først skal kontakte Skat med dokumentation på, at man ejer køretøjet, og anmode om tilladelse til at køre til syn og toldsyn. Synsstedet skal kende køretøjets vægt, der skal vejes af Kongelig vejer og måler. En underskrevet vejeseddel med stelnummer på køretøjet skal afleveres til synsstedet, og må ikke være mere end 24 timer gammel før syn.

Disse ting blev rimelig enkelt klarer, hvorefter bilen blev kørt til syn. Da alt det sikkerhedsmæssige var blevet godkendt, opstod der det problem, at der allerede var indregistreret et køretøj med min bils stelnummer. Det blev så klarer ved at bilen fik tildelt et nyt stelnummer som skulle ipræges bilen. Jeg

fik tilladelse til at gøre det i en lille messingplade, som skulle nittes på chassisrammen. Herefter fik jeg en godkendt synsrapport.

### Indregistrering

Bilen skulle naturligvis indregistreres med historiske nummerplader. Jeg ønskede den skulle have nummeret O560. O for Svendborg Amt, der er min fødeegn og 560 der er mit soldaternummer fra min værnepligt i Livgarden.

Pladerne blev bestilt over nettet, hvilket er en ret enkel procedure. Betalingen for pladerne skulle ske ved bestilling, leveringstiden blev oplyst til at være mellem 6 og 8 uger, men der gik 11 uger før jeg kunne afhente pladerne hos Skat i Århus.

### Indkøring

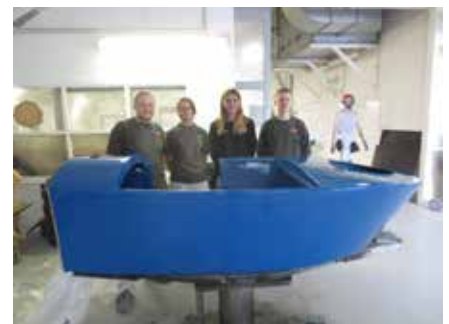
Der var i begyndelsen lidt vanskeligheder med at starte motoren, der jo foregår med håndsving. Der skulle drejes hurtigt for at få liv i den. Da der jo ikke er meget kompression i sådan en lille motor, begyndte jeg at analysere karburatoren.

Motoren er forsynet med en Zenith karburator type 22 HAK, der efter en gammel original instruktionsbog, er den rigtige til bilen. Ud fra en snittegning kunne jeg se, at der med lukket gasspjæld kun skulle være en mindre åbning af tomgangsdysen

i startpositionen. I min karburator var tomgangsdysen helt åben ved lukket spjæld.

Jeg valgte at lodde lidt på spjældet, så åbningen af tomgangsdysen kom til at ligne den på snittegningen. Det har bevirket at motoren nu starter med det samme.

Jeg har nu kørt en del småture og det hele fungerer tilfredsstillende, så nu glæder jeg mig til at deltage i Styrkeprøven 2018 i Nordjylland.



Lakering









## Fra arkivet

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

Fra Per Christensens fotosamling kommer det herlige billede af den kække Madame i en lille sportslig 2-personers bil. Påskriften fortæller af det er taget i Låsby, den 5. september 1920 – og at bilen tilhører “Fætter” Krohn.

Derudover ved vi ingenting, men her i dette højt kvalificerede forum burde det vel være muligt at finde frem til hvad det er for en bil; fabrikat, model og årgang?

Den anden bil er typisk for 30’ernes eksperimenteren med strømlinieform, som i mange tilfælde foregik sideløbende med fabrikernes almindelige modeller. Denne er jo ikke ulig den danske Buick, kaldet “Sølvfisker”, men der er mange eksempler, også fra mindre karrosserivirksomheder.

Her er et hint om fabrikatet – selv om jeg havde tænkt at vi skulle have en lille V-pause efter dette VT.





## Svar på billederne i VT 499



### Citroën Bijou

At der var tale om en Citroën kom vist ikke bag på nogen. Modellen hedder *Bijou*, fransk for juvel, og blev fremstillet af engelsk Citroën i årene 1959-64.

Citroëns engelske datterselskab havde fra 1926 til 1965 bilproduktion på fabrikken i Slough, hvor man igennem hele perioden fremstillede hvad der svarer til modeludvalget i Frankrig, herunder selvfølgelig traction avant (med modelbetegnelser svarende til de engelske skatteheste), ID/DS-modellerne og 2CV. Udover at være højrestyrede afveg de engelske biler fra de franske, med f.eks. Smiths og Lucas elektriske komponenter og andre ting, der skulle gøre bilerne mere "engelske".

Salget af 2CV gik rigtig skidt i England, og hen mod 1959 var det dalet til ingenting. ID/DS-modellerne kunne ikke alene holde butikken i live, og samtidig havde man et stort lager af 2CV-chassisrammer, motorer og andre maskindele. Det logiske svar var Bijou, der med et fikst glasfiberkarrosseri kunne få andel i markedet for småbiler.

Det lykkedes aldrig rigtigt. Én af forklaringerne er, at bilen blev for dyr og selvfølgelig var der konkurrencen fra BMC's nye Mini, der også blev introduceret på The London Motor Show i 1959.

Det hjalp ikke meget, at den engelske motorpresse var ret begejstret for den lille Citroën. Bijou var tegnet af Peter Kirwan-Taylor, der også var ophavsmand til Lotus Elite (der også var i glasfiber). Bijou var på mange måder vellykket, med mange fine detaljer, bl.a. det énegrede rat kendt fra DS. Den var en praktisk og velkørende bil til 2 voksne og evt. 2 børn, og havde på grund af god aerodynamik en fin brændstoføkonomi, også sammenlignet med 2CV.

Til gengæld var der store problemer med fabrikationen af glasfiberkarrosseriet. Teknologien var stadig i sin barndom, selvom den i princippet var velegnet til biler i mindre serie. Men problemerne var så store, at Citroën måtte skifte leverandør midt i det hele – og godt blev det aldrig.

På grund af alle problemerne lykkedes det kun at fremstille og sælge 211 stk. Bijou. Alligevel fortsatte man produktionen helt til august 1964. I mellemtiden var Citroën Ami6 gået i produktion – og senere, efter 1965, kom der gang i importen af 2CV'er fra Frankrig.

Bijou var teknisk helt identisk med samtidige 2CV, hvilket sikkert er med til at gøre det lettere for nutidens ejere. Sjældent, ja – små 35 biler er bevaret, men det er jo faktisk en en pæn procentdel.



### Griffon? Auto Motor?

Kun få vovede at komme med bud på den mærkelig trehjuler. Faktisk kun to, nemlig Poul Jørss og Peter Bering. Til gengæld kvalificerede svar, der gør at vi nu nærmer os sandheden om den spøjse vogn.

Poul Jørss kunne nemlig meget hurtigt identificere den som J. P. Gribbskjolds vogn – Gribbskjold var cykelsmed, bøssebogser med mere, som i 1908 startede virksomhed på Nørrebro i København. Han forsøgte sig også med en "flyvecykel", der med statsgaranti aldrig løftede sig over jorden, men også som fabrikant af bådmotorer, motorcykler og sidevogne. Poul Jørss har skrevet en meget interessant artikel med titlen "Dansk Griffon"; navnet på Gribbskjolds frembringelser. Artiklen blev bragt i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 59, 1979. Den kan læses på DVK's hjemmeside. Man finder den nemt på [dvk-database.dk](http://dvk-database.dk).

Trehjuleren er ikke omtalt i artiklen fra BHT 1979, men på bladets bagside er der et sjovt billede af den. Et rigtigt "trickfoto"! Flere billeder fulgte i et nummer af VeteranTidende fra 1998, hvor Ole Emil Riisager skrev om *Sære trehjulere*. Det var to af de tre billeder vi viste sidst, nemlig med registreringsnummeret H655 (X), og det blev slået fast, at bilen tilhørte en konditor Søbørg i Næstved.

Året efter var bilen igen i VT, hvor det blev klart at J. P. Gribbskjolds og konditor Søbørgs bil med 90% sandsynlighed er den samme, selvom der er sket en del ændringer i tidsrummet mellem billederne.



Det fantastiske "trickfoto", som altså har været vist flere gange, både i BHT og VT, med tre gange J. P. Gribbskjold. Spørgsmålet er, om sådan et apparat virkelig kan have været importeret fra USA en gang før første verdenskrig. Umiddelbart ligner billedet mere en frembringelse, som en mand var så stolt af, at han bar måtte optræde i flertal med den! Men hvad ved vi...?

Man kan se at vognen har K-nummer, men desværre ikke om det er K1535. Men historien hænger godt sammen: Billedet er noget tidligere end dem med nummer H655(X), hvor vognen i mellemtiden var blevet forsynet med det mere "strømliniede" karrosseri.

Man kan også se mere af teknikken. F.eks. det fine styretøj og trækket til baghjulet, der er et remtræk, og ikke med kæde, som foreslået sidst. Lidt sværere er det at overskue hvordan man standser vognen – men der er vist en form for baghjulsbremse. (Foto fra Poul Jørss).

Her ses siden i den gamle nummerprotokol fra Næstved – synd at der findes så få af dem! (Foto fra Peter Bering).

| Lejer<br>nr. | Ejernes fulde Navn<br>(eventuelt, hvis det har været det i Læstet<br>vedtægter, angives her) | Dejret                       | Motorarten<br>-fabrik<br>-mærke og Model | Type                  | Fabrik<br>nr.   | Indførsel<br>Datoen | Den<br>første<br>undersøgt | Den<br>første<br>Tarens<br>Nummer | Debetregistreringer  |
|--------------|--|------------------------------|--|-----------------------|-----------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------------|--|
| H655         | Konditor<br>Theodor & Isidor   | Sty. Søjlegade 37<br>Næstved | Auto Motor<br>Philadelphia 1914          | 3-hjulet<br>Motorvogn | —               | 25/11/14            |                            |                                   | Registreret 25/11/14 -<br>Køb af 25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -                |
| H655x        | Kognemand<br>A. P. Rasmussen   | Færvevej 47<br>Næstved       | Ford U.S.A.                              | 4-hjulet<br>Motorvogn | 304656<br>plået | 29/1/1919           |                            | 438                               | Indført 29/1/1919 -<br>Køb af 29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 -<br>29/1/1919 - Registreret på 29/1/1919 - |
| H655x        | do   | do                           | do                                       | do                    | 304653<br>plået | 17/7/1919           |                            | 438                               | Indført 17/7/1919 -<br>Køb af 17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 -<br>17/7/1919 - Registreret på 17/7/1919 - |
| H655x        | Kognemand<br>Theodor Rasmussen   | Sty. Søjlegade 37<br>Næstved | do                                       | do                    | do              | do                  |                            | 206                               | Registreret 25/11/14 -<br>Køb af 25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -<br>25/11/14 - Registreret på 25/11/14 -                |

| Afgifts-Regnskab.   |                    |                |     |                  |       |                 |       |                    |       |                   |       |
|---------------------|--------------------|----------------|-----|------------------|-------|-----------------|-------|--------------------|-------|-------------------|-------|
| Indtægt<br>modtaget | Udgifter<br>betalt | Hele<br>Afgift | Aar | April<br>Kvartal |       | Juli<br>Kvartal |       | Oktober<br>Kvartal |       | Januar<br>Kvartal |       |
|                     |                    |                |     | April            | Marts | April           | Marts | April              | Marts | April             | Marts |
|                     |                    |                |     |                  |       |                 |       |                    |       |                   |       |



Men tilbage var der jo spørgsmålet om hvad det rent faktisk var for et køretøj. Den kunne jo se ret så hjemmelavet ud, og det kunne vel nemt være Gribskjold, der havde lavet den, når man ser hvad han i øvrigt beskæftigede sig med.

Peter Berings mail med en skanning af Næstved byfogeds fortegnelse over motorkøretøjer 1905-24 gav flere oplysninger. Dels fremgår det, at bilen den 30/12 1914 blev registreret til konditor Theodor V. Søeborg, Ny Østergade 3 i Næstved, under nummer H655(X) – tilføjelsen X betyder at bilen havde tilladelse til kørsel på biveje – men mere vigtigt er notatet om bilens type og fabrikat: 3-hjulet motorvogn, fabrikat *Auto Motor*, Philadelphia, USA.

Det er ikke et firma jeg nogensinde har hørt om – og jeg kender heller ingen andre der har! Og slår man op i Hassings billeksikon, finder man ingenting.

Navnet *Auto Motor* er dét politiet har kendt til, og noteret i 1914. Måske er det blot navnet på motoren. Og måske har vognen haft et andet navn. Det kunne næsten tænkes at være "Griffon", hvis man lige kigger på annoncen herunder, der er fra bladet "Motorcyklen" fra 1919.



Den gamle protokol indeholder også et notat om, at vognen tidligere har været indregistreret under nummer K1535. Mon ikke det har været J. P. Gribskjolds? Desuden kan man læse, at bilen fra 29/1-1919 henstår ubenyttet hos cykelhandler Carlsen i Næstved og derfor ikke længere er indregistreret. Nummeret bliver senere genbrugt på en Ford.

Spørgsmålet er om vi nogensinde kommer nærmere på historien om vognen. Dens præcise alder – og om den virkelig var dansk – eller amerikansk...

*-jmn.*



## Hanomag-kommentarer

Et par spredte kommentarer angående Hanomag. Så vidt jeg husker stod der en 1,3 liter på Fuglsbjergs museum i Stenderup Teglværk i 70'erne, men den skal være blevet ilagt en senere Opel Olympia motor.

Årsagen til at brochurer for Hanomag Partner er almindelige, er nok, at prototyper blev udstillet på biludstillingen i Frankfurt i 1951, for resten sammen med en Kommissbrot.

Jeg er overbevist om at en medvirkende årsag til at den ikke gik i pro-

duktion, var at der ville blive vanskeligheder med at få lavet karosserier. Før krigen fik Hanomag de fleste karosserier fra Ambi-Budd i Berlin, ligesom Adler og BMW. (Det er derfor visse Hanomag ligner Adler Triumph.) I 1945 endte Ambi-Budd i Øst-Berlin, og fabrik og værktøjer blev delvist demonteret og sent til USSR som krigsskadeerstatning. Det mener jeg også var grunden til at Adler opgav at lave biler efter krigen, og at den nye BMW blev så forsinket.

*Anders Ditlev Clausager*

Historien om Per Christiansens 2/10 Hanomag var virkelig interessant læsning, og syner fra gamle dage dukkede op for mit indre øje.

Tilbage i 1952—53 så jeg flere gange en sådan, svenskrød en af slagsen, kørende ud ad Kongelundsvej på Amager, og dreje ind i en kolonihaveforening. Det er hele fortællingen, bilens nr. eller andet har jeg ikke.

Børge Kaa, tusindkunstneren, veteranbilejernes nestor (en af dem) optræder også i historien, med en bagaksel forstås. Børge var jo leveringsdygtig i den slags, havde ting lagret her og der ikke altid lige hensigtsmæssigt. Jeg mindes endnu fra hans tid med museum i Tisvilde. I græsset ude bagved en af længerne lå en De Dion motor fra ca. 1903-05. Åh, sagde Børge, den er der såmænd ingen der kan bruge, så den bliver nok liggende.

Jeg havde også før haft lejlighed til at bese hans reservedelslager. Engang i 1963-64 besøgte jeg Børge i et eller andet ærinde, han boede dengang i Farum, på Lyngvejen. Hans villa var en gammel togvogn. Indeni var vognen faktisk ganske hyggelig, men det var reservedelslageret som var interessant.

Der stod på grunden 3-4 skure eller containere, som indeholdt en Ford T og andre gamle biler, og under disse skure var udgravet en stor jordkælder. Det var god stabil lerjord som ikke havde behov for afstivning. På jordhylder i hele den store kælders længde lå der ældganle bildele, og altså også en bagaksel til en 2/10 Hanomag.

Nu er Børges kælder for længst borte, kolonihaverne er borte, og Børge er her heller ikke mere.

*Med hilsen fra Knud Marker*



## **Bustur fra Nærum til åbning af sæsonen 2018 på Egeskov.**

**Tirsdag d. 24. april**

**Pris Kr. 140,00 pr. prs.**

Tirsdag d. 24. april slår Egeskov museum, atter dørene op for Dansk Veteranbil Klub's medlemmer, også selv om vi er flyttet til nye lokaler.

Benyt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra den anden side af broen.

Vi spiser Biksemad på Kværndrup Kro. Der er plads til 120 personer, så det bliver først til mølle princippet for andre.

**Tilmelding senest d. 8. april**

### **Bustilmelding og betaling:**

Mette på kontoret, tlf. 4556 5610 eller [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

**Konto Reg.nr. 5326 - 0245257**

Sjællands bussen kører præcis kl. 15.15 og vi regner med at være fremme ved Kværndrup Kro kl. 18.15. hvor vi går til bords.

*Arrangementet gennemføres kun ved 30 tilmeldte personer i bussen!*

| Påstigningssted | Tid   | Sted     |   |
|-----------------|-------|----------|---|
| 1               | 15.15 | Nærum    | Dansk Veteranbil Klub                   |
| 2               | 16.15 | Køge     | Transportcenteret                       |
| 3               | 16.45 | Ringsted | Ringsted øst, afkørsel 35 – P-pladsen   |
| 4               | 17.15 | Korsør   | OK tanken, St. Bæltsvej – v/afkørsel 43 |

**Bussen kører igen mod øst kl. 21.15**





ODSHERRED  
KOMMUNE

## ODSHERREDSLØBET

### Køres st. bededags

### Lørdag 28.april 2018.



**PROGRAM. Kl. 9<sup>00</sup> - 10<sup>00</sup>** Løbs deltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Nyvej 22 4573 Højby  
**Der serveres morgenkaffe fra kl. 9<sup>00</sup>**  
**Kl. 10<sup>00</sup>** Løbet starter med præsentation af køretøjer. Der sendes af sted i nummer orden.  
**23. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca. 110 km lang rute, som afslutter med frokost på Restaurant Strandlyst, Lyngvej 199, 4560 Vig**  
**DELTAGELSE.:** Alle køretøjer over 35 år max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).  
**HUSK** beskrivelse af køretøj gerne historie.

**Betaling: pr. køretøj incl. fører 300,00 kr. ekstra person 200,00 kr. børn under 12 år 100,00 kr**  
**Dækker forplejning på dagen (morgencomplet, frokostbuffe, 1 øl eller 1 gls vin eller 1 vand kaffe/kage)**  
**Tilmeldingsfrist. Max 100 køretøjer først til mølle. Tildelt nr. kan ikke overdrages andre.**  
 Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1, b. 4573 Højby Mail. [col@mail.dk](mailto:col@mail.dk) tlf. 59 30 25 71  
 Beløb sendes indbetalt på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 0001017899  
**HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.**

**Man er ikke tilmeldt før beløb er modtaget. Alle modtager besked pr. brev.**  
 Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen



Lørdag den 9. juni 2018 får vi igen den smukke markedsplads i Løgumkloster til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer, og alle er velkommen, hvad enten det er med bil, lastbil eller motorcykel. Kl. 08:00 åbner pladsen og kl. 09:00 serveres gratis kaffe og rundstykker sponsoreret af Klosterbageren og Brugsen. I dagens løb vil der være musik og underholdning på pladsen, ligesom der vil være mulighed for at stille sult og tørst på bedste markedsvis.

### **Fredag aftenarrangementet**

I lighed med tidligere år er der fredag den 8. juni et fredagsarrangement som starter med en lækker Englænder Buffet kl 17:30 på Løgumkloster Centralhotel. Efter spisningen tager vi på en lille køretur i det sønderjyske. Vi holder pause under vejs, hvor der vil mulighed for købe aftenkaffe. Derefter køre vi retur til Løgumkloster.

Deltagere, som ønsker at deltage fredag aften kan tilkøbe buffeten i forbindelse med tilmeldingen til træffet. I tilmeldingsforløbet kan dem, som har brug for overnatningsmulighed også tilkøbe overnatning på Løgumkloster Højskole. Vi fremstiller en Englændertræf t-shirts, som også kan forudbestilles. Alle tilkøbsprodukter er der priser på i tilmeldingsforløbet via websiden [www.englaendertraef.dk](http://www.englaendertraef.dk) hvor du let kan tilmelde dig og betale online - HUSK at selve træffet er gratis at deltage i.

Hvis man ønsker at overnatte andre steder skal man selv arrangere det, men vi kan oplyse at der er flere Bed & Breakfast steder i byen [www.loegumkloster.dk](http://www.loegumkloster.dk), der er hytter ved Klosterhallen [www.klosterhallen.dk](http://www.klosterhallen.dk) og Refugiet kan man også indlogere sig på [www.loegumkloster-refugium.dk](http://www.loegumkloster-refugium.dk)

Tilmelding senest den 20/05 2018 til Anton Schulz, telefon 2999 3789 eller Ena Pedersen telefon 2277 7439 eller på E-mail: [ena@klostervine.dk](mailto:ena@klostervine.dk) Du kan se meget mere på [www.englaendertraef.dk](http://www.englaendertraef.dk)





# Bornholm Rundt 2018



Bornholms Motor Veteraner indbyder til veteranrally nr. 41 "Bornholm Rundt" i weekenden d. 7/8. juli 2018. Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1983 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne. Mødested er "Kajakklubben", Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø. Antal deltagende køretøjer er begrænset til 150.

## Program:

### Lørdag d. 7. juli 2018:

- Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet. Der bydes på en kaffetår.
- Kl. 09.00 Rallyet starter.
- Kl. 11.30 til 13.30 (ca. halvvejs) serveres der frokost på ukendt sted.
- Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.
- Kl. 18.30 Præmieuddeling og festmiddag med musik og dans i Nexøhallen, Stadionvej 22, 3730 Nexø

### Søndag d. 8. juli 2018.

- Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet.
- Kl. 11.00 Fælleskørsel til Nordbornholm, hvor vi spiser frokost på det lokale røgeri (se tilmeldingsblanketten).
- Kl. 15.00 Rallyet slutter.

**Der vil som tidligere år, også være præmier til de bedste tidstypiske påklædninger, og derfor ville vi blive meget glade hvis I ville gøre lidt ekstra ud af påklædningen.**

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Palle Kejlstrup, tlf. +45 4011 4474, e-mail: palle@pallehus.dk

Tilmelding og betaling kan kun foretages til: **BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.**  
**Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller mail: info@bornholmtours.com**  
 hvor booking af fægebilletter samt evt. overnatning også kan foretages.

Tilmeldingsblanketten findes også på vores hjemmeside: [www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)  
**Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2018.**

Ved afsendelse af tilmelding foretages samtidig betaling til:  **bankkonto nr. 4720 3615 700 583**  
 **12200108311**  **reg. 9760 konto 97600518902**  **BLZ: 20320500, konto 4989501933**

**VENLIGST BEMÆRK AT: Startnumre vil først blive udsendt efter at tilmeldingsfristen er slut, eller løbet er fuldtegnet, og at køretøjerne vil blive tildelt startnumre efter årgang. Det vil sige at de ældste køretøjer starter først og slutter med de yngste. Det fremsendte startnummer er eneste gyldige legitimation ved indskrivning. Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.**

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

|   |                   |       |
|---|-------------------|-------|
| Startgebyr køretøj.....   | dkr.              | 300,- |
| ___stk. kuverter til festmiddag lørdag aften á dkr. 260,-.....                | dkr.              |       |
| ___stk. frokost buffet lørdag á dkr. 85,-.....                                | dkr.              |       |
| ___stk. 2 stk røget sild søndag á dkr. 85,-.....                              | dkr.              |       |
| ___stk. 2 stk fiskefiletter søndag á dkr. 85,-.....                           | dkr.              |       |
| <b>Venligst bemærk at alle ovenstående priser er eksklusiv drikkevarer...</b> | <b>i alt dkr.</b> | ..... |

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_ Tlf \_\_\_\_\_

Køretøj \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_

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

**BORNHOLMTOURS®**



## Lundeborgtræf 2018

Så er det igen tid til at få luftet "veteranerne" og vi træffes i 2018 i Lundeborg - **den anden onsdag i månederne maj til august fra kl. 18**. Træffet i september holder vi lørdag den 8. fra kl 14. Også i år flyttes træffet i **juni** måned til plejehjemmet "Strandlyst", Kystvej/Strandstien 1, hvor plejehjemmet byder på en kop kaffe.

### Træffene bliver således:

|              |            |   |
|--------------|------------|---|
| 9. maj       | fra kl. 18 | Den nye lystbådehavn  |
| 13. juni     | fra kl. 18 | Plejehjemmet "Strandlyst"<br>Kystvej/Strandstien 1                                      |
| 11. juli     | fra kl. 18 | Den nye lystbådehavn  |
| 8. august    | fra kl. 18 | Den nye lystbådehavn  |
| 8. september | fra kl. 14 | Den nye lystbådehavn – hvis der er stemning for det kan vi køre en lille tur i omegnen. |

Mød op med dit gamle køretøj til hyggeligt samvær og dækspark. Der kan parkeres tæt ved bådebroerne, og den medbragte madkurv eller kaffe kan nydes ved de opsatte borde/bænke på havnen. Der er også mulighed for at finde lidt at spise hos havnens fiskecafe eller iskiosk – *dog ikke i maj og september*. Der er ingen tilmelding til træffet, men hvis du har spørgsmål, kan du ringe til:

Jan Klarskov 2987 6621



Karburator/indsprøjtning  
tændingssystemer  
5 gas måling  
fejlsøgning  
datalogning  
OBD-udlæsning  
optimering/justering  
Dynotest, road test.  
Bil MC reparation  
Karosseri- og pladearbejde, lakering

## MB MOTOR

v/Mikael Breiding  
Larsensvej 10 B, 3230 Græsted  
Tlf. 4839 1693  
[mbmotor@mail.dk](mailto:mbmotor@mail.dk)

DVK-medlemmer tilbydes 20% rabat på arbejde  
Der ydes ikke rabat på reservedele

## SOMMER'S



AUTOMOBILE MUSEUM

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

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

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

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

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

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

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

**VI SES I FREDERICIA 24. - 25. MARTS**

Lørdag 9-17  
Søndag 9-16

**Danmarks største salgsmesse**

Over 400  
SPECIALBILER  
TIL SALG



Vestre Ringvej 101

**BILMESSE**  
& Brugtmarked

40 27 64 64 - 40 88 64 64 - 23 70 07 39  
[www.Bilmesse-Brugtmarked.dk](http://www.Bilmesse-Brugtmarked.dk)

## AARS Stumpemarked

MOTORCYKLER - KNALLERTER - SPECIALBILER - RESERVEDELE - TILBEHØR MV.

Lørdag **21. april** kl. 9-16

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

[www.aars-stumpemarked.dk](http://www.aars-stumpemarked.dk)

Messecenter Vesthimmerland - Messevej 1 - 9600 Aars

## Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

**Sekretariatet**

Telefon: 0045 4556 5610

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





## Biler sælges



**Rover 3500S P6.** US-Spec NADA V8 Benzin, aldrig restaureret, fortrinsvis originallak, rustfri, aldrig svejset, undervognsbehandlet for 19 år siden, køreklar, bremses lavet sidste år, fabriks monteret udstyr som følger: aircon., servostyring, elruder på alle 4 døre, is alarm, nakkestøtter bag, dørlommer v fordørene etc. Jeg blev 3. ejer i 1996, og har siden kun kørt årligt 1-2 gange om året. Eneste af denne model/udstysvariant på DK papirer. Var afmeldt da jeg overtager i 1996. Oprindeligt Californien bil købt af anden ejer i Californien i 1973 da den havde kørt 7500 km. Hjemkommet til DK i 1979 med anden ejer der da betaler DKreg. afgift. Værktøj og donkraft medfølger. Pris-udbud kr. 74.000.

Michael Valentiner-Branth, tlf. 23732126  
e-mail: michael\_v\_8@yahoo.com



**Rover 75 P4 Cyclop**, ca. 1950, uden papirer. Til reservedele eller måske totalrenovering for entusiasten. Enkelte dele mangler og motoren kan desværre ikke dreje. Bilen har anhængertræk. Billeder kan fremsendes på mail. Pris kr. 5.000 eller højeste bud.

Morten Noe, tlf. 81748714  
e-mail: mortennoe@hotmail.com



**MGB 1,8** årg. 1972 m/overgear. Totalt restaureret med nyt karosseri + masser af nye reservedele kvitteringer for i alt kr. 290.000 haves. Ring for yderligere information. Pris kr. 155.000.

Finn Christiansen, tlf. 27358832  
e-mail: finn.christiansen05@gmail.com

**Ford T Tudor Sedan 1927.** Bilen er i fin stand og med samme ejer i 40 år.

Karen Bülow, tlf. 30324124

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

## Automobilia

Bortgives: **Veteran Tidende** fra medio 1985 frem til nu inkl. Bilhistorisk Tidsskrift fra de første årgange samt diverse udgivelser af Medlems- og Køretøjsliste fra perioden.

Morten Noe, tlf. 81748714  
e-mail: mortennoe@hotmail.com

## Diverse



Perfekt virkende **Blaupunkt San Remo**. Næsten ny CD-afspiller, 4x45 Watt, og mange flere spændende funktioner. Brugervejledning - også på dansk - medfølger. Kr. 750.

René Dahl Thomsen, tlf. 40138277  
e-mail: altag2960@gmail.com

## Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

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

Salg  Køb    Tekst: \_\_\_\_\_

Biler \_\_\_\_\_

Dele til biler \_\_\_\_\_

MC \_\_\_\_\_

Dele til MC \_\_\_\_\_

Automobilia mv. \_\_\_\_\_

Diverse \_\_\_\_\_

Medl.nr. og navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Tlf. og email: \_\_\_\_\_

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



## ● Bagklappen ●

### Peugeot Quadrilette type 161 og 172

Umiddelbart efter første verdenskrig udviklede Peugeot en lille økonomisk, praktisk og billig bil, der fik type betegnelsen 161. Bilen var forsynet med en 4 takts 4 cylindret vandkølet motor på kun 667 ccm, der udviklede 9,5 hk. Bilen blev første gang præsenteret på Brussels Motor Show i 1920, og kom på markedet i 1921..

Den fik tilnavnet Quadrilette, hvilket skyldtes at bilen kun vejede 350 kg og var så smal at de 2 sæder var anbragt i tandem, altså efter hinanden. I løbet af 1921 blev bredden ændret så meget at sæderne kunne sidestilles, dog således at passagersædet var lidt tilbage, dette for at give føreren mere plads til at betjene pedalerne. De første biler var forsynet med gaslygter, og kunne fås med reservehjul. Bilen havde en tophastighed på 60 km. i timen, og brændstofforbruget var 20 km. pr. liter.

I 1922 blev bilen modificeret og fik typebetegnelsen 172. Akselafstanden blev afkortet og sporvidden øget, hvorved de to siddepladser kunne sidestilles, hvilket medførte en bedre kørselskomfort. Motoren forblev den samme og vægten fortsat holdt lav.

Modellen gik ud af produktion i 1924, i de 3 år blev der produceret 12705 eksemplarer, hvilket udgjorde 31% af Peugeots samlede produktion i den periode.

Bilen på billedet er type 172 årgang 1923, den blev importeret i urestaureret stand fra Frankrig i 2009. Efter at have henstået i nogle år blev den totalrestaureret og indregistreret i 2017.

*Poul Suhr*

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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