

Nr. 502 · April 2018 · 62. årgang

# VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB







## Nr. 502 April 2018

**Forside:**  
Søren Rønsovs 1957  
Studebaker Silver Hawk.  
Foto: jmn.

### Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4-6
Velkommen til nye medlemmer	6
Klubaktiviteter - mødesteder	7-10
Fra Lillebælt og Nærum	11
Nyt fra MhS	12
Fagl & Fakta	13
Mini 1959 – seminar i Nærum	14
Caltex-tanken i Mörap	17
1968 – Peugeot 504	18
Studebaker i Danmark	20-35
Sudebaker Silver Hawk 1957	36
Fra arkivet – spørgsmål og svar	40
1968 – Min første bil	43
Invitationer	44
Køb & Salg	51
Bagklappen – Citroën AZU 1976	52

### Fra redaktionen

Vinteren trak ud; derfor er der sne i luften på denne måneds forsidebillede af en Studebaker, der vist havde det bedre inde i værkstedet. Nu glæder vi os til læsernes farvestrålende forårsbilleder fra de ture og arrangementer, der lige om lidt er i fuld gang!

A propos Studebaker, så har vi denne gang endnu én af Jens Ørvads spændende artikler – som med vægt på efterkrigsårene fortæller om dette mærkes Danmarks-historie.

Herunder ses et billede af hvordan det begyndte. Det er taget den 3. september 1947 på den Kongelige Skydebane, hvor de nye Studebaker-forhandlere for første gang så en ny Studebaker, i form af den nye, sensationelle model Champion Convertible '47. Mødet skulle samtidig give forhandlerne lejlighed til at møde Studebakers eksportansvarlige ledelse, President R.A. Hutchinson og Vice-President Dewey fra Studebaker Export Corporation. Direktør Jens Yde og Salgschef Niels Christensen fra Nordisk Diesel var værter ved sammenkomsten.

-jmn.



## VeteranTidende

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

### Redaktør:

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

### Annoncepriser:

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

### I redaktionen desuden:

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

### Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.  
Tlf: 2046 2798 · jens@mn-design.dk

**Tryk:** Jørn Thomsen Offset, Kolding.

### Stof og deadline:

**Redaktionelt stof** sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne pr. mail: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk). **annoncer og invitationer** til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Dette gælder også gratis rubrikannoncer. Gerne via mail til: [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 503 udkommer omkring 4. maj.  
Deadline til dette blad: 10. april.



## Møder, løb og arrangementer

### April

**Lørdag 7.** Herning-messen. Yderligere info - <http://www.stumpemarked-herning.dk>

**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.

**Søndag 22.** "Mandemesse" hos Aulum Bil Center A/S, Farvervej 2, 7490 Aulum. Gratis udstilling af veterankøretøjer Info: Kristian Nørgaard Gravesen, tlf. 27810131 - e-mail: nsunuser@gmail.com.

**Tirsdag 24.** Bustur fra Nærum til åbning af sæsonen på Egeskov. Invitation i VT 500.

**Fredag 27.** Jysk-Fynsk Classic Autojumble. Kom og vær med til at fejre at det i år er 30 år siden vi i 1988 for første gang holdt Jysk-Fynsk Autojumble ved automobil-museet i Gjern. Jysk Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8863 Gjern. Info: Søren Martin Sørensen e-mail: sms\_dyrgaard@mail.tele.dk

**Lørdag 28.** Odsherredsløbet 2018. Start: Administrationscentret (Rådhuset), Nyvej 22, 4573 Højby, Conny Larsen, tlf. 59302571 - e-mail: col@mail.dk Invitation i VT 500.

**Lørdag 28.** Forårsparade 2018. "Optakt til en ny sæson". Kl. 11 - 16:00 DVK Sønderjylland, Skolevænget 12, 6200 Aabenraa. Info: Erik From, tlf. 29669847 - e-mail: erik.kef@webspeed.dk.

**Lørdag 28.** Løvspringsturen 2018 - Fyn. Tilmelding: Jørgen Kastrup, tlf. 30911941. Invitation VT 501.

### Maj

**Lørdag 5.** Paradekørsel til Bakken. Invitation her i bladet.

**Lørdag 5.** Esbjerg Veteranløb for 20. gang. <http://www.vmklub.dk>. Info: Jørgen Lind, tlf. 20166614 - e-mail: jlind@esenet.dk.

**Søndag 6.** Forårsmønstring på Kastellet i København. Kl. 13-16. Indkørsel ad Norgesporten, høflig brugeravgift kr. 20,- pr. køretøj. Arrangør DVK - invitation her i bladet.

**Onsdag 9.** Lundebergtræf 2018. Invitation i VT 500.

**Onsdag 9.** Biler på AMFI. Kl. 18:00 kåres årets veteranbil.

**Lørdag 12.** Langelandsturen 2018. Kom og se det smukke Langeland. Startsted: Tullebølle Brugsforening. Finn Vangsgaard, tlf. 20612616. Invitation her i bladet.

**Onsdag 16.** Aftentur i det Fynske. Vi mødes ved Alfred og Mette Svendsen, mobil 20581801. Svendborgvej 18, Ollerup, 5762 Vester Skerninge. PS! Husk borde og stole.

**Lørdag 19. - mandag 21.** Messingbiler og gaslys. Info: Michael Deichmann, tlf. 22278651 - e-mail: mde@timewinder.dk. Invitation: se DVKs hjemmeside [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk) under "kalender".

**Lørdag 26.** Sporvejsmuseets 40 års jubilæumsdag. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, Skjoldenæsvej 107, 4174 Jystrup Midtsjælland. Info: Søren Palsbo, tlf. 60836234 - e-mail: presse360@gmail.com.

**Lørdag 26.** Oldtimerløbet 2018 - Oldtimerpladsen i Gråsten. Gråsten - Flensborg tur/retur - kl. 08-18:00. Hjemmeside link: [www.oldtimerlobet.dk](http://www.oldtimerlobet.dk).

**Søndag 27.** Forårsløb 2018. Arne og Benedicte Henriksen, tlf. 75893600 / 23241438 - e-mail: 75893600@hafnet.dk. Invitation her i bladet.

**Søndag 27.** Charlottenlund MotorClassic. Veteran-, Classic- og liebhaver bilfest. Årligt køretøjs get-together "I Lunden". Tema: Tysk motor-teknik og design, men alt på hjul er velkomment! Tilmelding for fri indkørsel for køretøjer på [www.charlottenlundmotorclassic.dk](http://www.charlottenlundmotorclassic.dk) - Entre pris for voksne kr. 80,-. Arrangør Racing-catering.dk Officiel invitation følger!

### 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 2.** "Æ Genbrug" - Veterantræf og åbent hus. Fladhøjvej 1, 6230 Rødekro. Info: Dorthe og Vagn Damm på mobil 21648502 eller på mail til: [vagndamm@godmail.dk](mailto:vagndamm@godmail.dk)

**Tirsdag 5.** Stort Grundlovsdag Træf 2018. For veteranbiler, -motorcykler, -knallerter og -scootere samt klassiske køretøjer. Per Mortensen, tlf. 22179665.

**Tirsdag 5.** Køretøjsdag på Wedelslund. Kl. 9-17. Wedelslund Gods, Wedelslundvej 2, 8464 Galten. Invitation her i bladet.



## Møder, løb og arrangementer

**Lørdag 8 - søndag 9.** Englændertræf i Løgumkloster. Tilmelding senest 20-05-2018. Invitation i VT 500. Info: Anton Schulz, tlf. 29993789 / Ena Pedersen tlf. 22777439 - e-mail: enaklostervine.dk

**Onsdag 13.** Lundeborgtræf 2018. Invitation i VT 500.

**Søndag 17.** Hedetræf - Autogalleriet i Herning. Invitation her i bladet. Info: Ivan R. Jensen, 61664505 - e-mail: ivjensen@privat.dk.

**Søndag 17.** Sofiero Classic. [www.sofieroclassic.se](http://www.sofieroclassic.se)  
Info: Torkel Brunstorp, tlf. +46 (0) 733 426653 - e-mail: torkel@brunstorp.com.

**Onsdag 20.** Aftentur i det Fynske. Ved Anders og Kirsten Nielsen, Mobil 23817773. Vi mødes ved Rolfsteds Kirke, Ørbækvej 841 A, 5863 Ferritslev Fyn. PS! Husk borde og stole.

### 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 i VT 500. Info: [www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)

**Mandag 9.** Ø-løb. Kl. 09:00 fra Rasteplads Staurbyskov, Jyllandsvej 101, 5500 Middelfart. Tilmelding senest 31-05-2018 til DVK Lillebælt, John Andersen, tlf. 29782909 - e-mail: ja-ryesgaard@c.dk. Invitation her i bladet.

**Onsdag 11.** Lundeborgtræf 2018. Invitation VT 500.

**Onsdag 18.** Aftentur i det Fynske. Vi kører en tur i det smukke fynske landskab, ad små og mindre veje og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe. Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør. PS! Husk borde og stole.

**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 VT 499.

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

### August

**Torsdag 2. til søndag 5.** Styrkeprøven 2018 i det smukke Nordjylland - Frederikshavnsområdet. Tilmelding på DVKs hjemmeside - <http://veteranbilklub.dk/events/styrkeproeven-2018-2/> Invitation VT 501.

**Lørdag 4.** Ole Timer-turen 2018, Veteranlauget i Odder. Morgenkaffe kl. 08:00 og start fra Ålykkecentret,

Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Invitation her i bladet. Tilmelding: Per Fogh, tlf. 86542627 eller 22384607 - e-mail: perfogh@mail.dk. Hjemmeside link (fra 01-05-2018): <http://www.veteranlauget.balshave.dk>.

**Onsdag 8.** Lundeborgtræf 2018. Invitation VT 500.

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

**Lørdag 11.** Grilltur 2018. Mødested Fyn afholder grilltur - startsted: Vesterågade 16, 5672 Nr. Broby, kl. 09:30. Pris pr. person kr. 75. Invitation VT 501. Tilmelding fra 15-06-18 til 01-08-18 til Niels Larsen, tlf. 24673869 - e-mail: lenenielslarsen@gmail.com

**Lørdag 11.** Sjællands Motorveteraner - Skælskør. Kl. 10-13. Info Vibe Larsen fra Skælskør Erhvervsforening, tlf. 20671003 - e-mail: vibe@blivglad.dk Invitation her i bladet.

**Lørdag 11.** Britisk Motor Show. Pressemeddelelse: Se DVKs hjemmeside <http://www.veteranbilklub.dk>

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

**Onsdag 15.** Aftentur i det Fynske. Info følger.

**Lørdag 18 - søndag 19.** Dansk Austinklub - Sommertræf - 10 års jubilæum. Afholdes på Samsø. Invitation/ tilmelding følger. Info: Poul-Erik Jakobsen, tlf. 71788095 - e-mail: jakobsen@skjerna.dk

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

**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](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Lørdag 8.** Lundeborgtræf 2018. Invitation VT 500.

### Oktober

**Onsdag 12.** Aftentur i det Fynske. Info følger.

**Lørdag 29.** 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.

**Lørdag 20 - søndag 21.** Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk).  
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 - e-mail: stp@bilmesse-brugtmarked.dk

## UDLAND

### Maj

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

### Juni

**Søndag 17.** Ljuva 50-tal. Brösarp. [www.skanskajarnvagar.se](http://www.skanskajarnvagar.se)

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

### Juli

**Fredag 6. - søndag 8.** Svenskt Sportvagnsmeeting. Ring Knutstorp. [www.sportvagnsmeeting.se](http://www.sportvagnsmeeting.se)

**Lørdag 21.** Thulin-träffen, Landskrona. [www.mhkskane.nu](http://www.mhkskane.nu)

### August

**Lørdag 25. - søndag 26.** Skåne Rundt. [www.mchksyd.com](http://www.mchksyd.com)

### September

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

**Søndag 9.** Oldtimertreffen mit Bauernmarkt. Medelby kl. 10 - Hjemmeside link: <http://www.oldtimertreffen-medelby.de/>  
Niels Voigt - e-mail: bulli13hundert@web.de

## Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2018

### Hver ugedag

25/4-26/9	Havnetræf i Kerteminde	Onsdage kl. 18.30	Arne Sørensen, tlf. 65322249 - arnekirstengs@dbmail.dk
1/5-25/9	Kalvø Badehotel	Tirsdage kl. 18.30	Ruth Andersen og Erik From, tlf. 29669847 e-mail: erik.kef@webspeed.dk
1/5-4/9	Havnetræf Fredericia	Tirsdage kl. 18.00	Info: John Andersen, tlf. 29782909
18/4-19/9	Hølken Strand	Onsdage kl. 16.00	Odder Strand Camping, Toldvejen 50, 8300 Odder. Info: Per T. Hansen, tlf. 21437383, e-mail: pt@balshave.dk
28/4-30/8	Classic Motor Café	Torsdage kl. 18.00 <i>Første gang dog lørdag - den 28/4.</i>	Havnepladsen, Ringkøbing
3/5-6/9	Færch Torvet Holstebro	Torsdage kl. 17.00 <i>(ikke juli md.)</i>	Info: Claus Kjærgaard, tlf. 61558526 / Erik Thesbjerg, tlf. 20288433

### Hver måned

2/5-5/9	Biler på AMFI	2. Onsdag lige uger 18.00	Arne Sørensen, tlf. 65322249 - arnekirstengs@dbmail.dk
1/4-30/9	Karoline-træf Middelfart	1. søndag kl. 12.00	Bob Rudi Hansen, tlf. 23236706.

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.

## Velkommen til nye medlemmer:

Jan Thelin	Søvejen 1, 02. tv	3000 Helsingør	FIAT 1800 B	1962
Elisabeth Anette Grønborg	Mønvej 166	4720 Præstø	Buick Skylark	1966
Helmer Johan Ladefoged	Brahesvej 40	5600 Faaborg	Chevrolet	1928
Flemming Nielsen	Bavneåsen 42	2640 Hedehusene	4656 0857	
Svend Erik Lundum Jensen	Odelsgade 17	7130 Juelsminde	Ford Mustang 289 V8	1966
Frederik Lundsgaard	Bahnsen c/o Arnoldus	Finsensvej 37A, 02. tv	2000 Frederiksberg	
Lau Leth Laursen	Hyldebakken 7	8370 Hadsten		
Hans Kristensen	Grønhøjvej 9	4200 Slagelse	5126 2254	
Niels Juul-Hansen	Tranemosevej 11	3660 Stenløse	4818 3911	Honda CB 400F 1977
Bjarne Risvig	Grenevej 11	7190 Billund	Austin Gipsy	1967
Peter Sandholt	Vilhelmsmindevej 4	7755 Bedsted Thy		

# Mødestederne



## 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 spisning (2 stk. smørrebrød) og praktik kl. 19.30. Tilmelding til spisning: dorte@stadil.net**  
**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.**

April d. 5. De glemte bilers ABC, og køre/teorikursus ved DVKs egen Ole Poulsen. Menu: Stegt flæsk m/per-sillesovs, fromage.

April d. 19. Cafe- og teknikaften. Den sidste i dette vinterhalvår. Det er lykkedes at få besøg af Behrnt Hansen igen. Denne gang fortæller han om SU-karburatorer og indstilling af dem. Tag evt. din egen SU-karburator med, og få den chekket. Husk værktøj. Vi tager også et køretøj med, så vi selv kan prøve at lege lidt, under kyndig vejledning.

Maj d. 3. De glemte bilers ABC samt foredrag og fremvisning af det engelske racer- og sportsvognsmærke HRG ved Peter Bering. Menu: Stegt kylling m/nye kartofler og rabarberkompot, frugtsalat m/råcreme.

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.**

April d. 4. Værkstedsaften

April d. 11. Klubmøde. Foredrag af John Øhlers, om renovering af Porsche motor.

April d. 18. Værkstedsaften

April d. 25. Værkstedsaften

Maj d. 2. Værkstedsaften

Maj d. 9. Klubmøde. Foredrag. Bagerumsmarked 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.**

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.

April d. 3. Foredrag ved Kurt Frederiksen om hans tur med traktor og campingvogn fra "Høng og til Nordkap og retur" i sommeren 2017. En 5.200 km lang tur gennem fire lande med 25 km i timen på 40 dage. Bemærk - det er ikke kun mænd, dette foredrag henvender sig til.

April d. 10. Almindelig mødeaften.

April d. 17. Film og foto.

April d. 24. Almindelig mødeaften.

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.**

April d. 18. Klubmøde. Ole viser filmen med Anders og Julius samt deres DKW og fortæller om baggrunden for filmen.

Maj d. 16. Klubmøde. Besøg hos BILTEMA.

Juni d. 20. Klubmøde. Vi kører en lille tur og griller bagefter.

PS: Ønsker du som medlem i det

# Mødestederne



nordvestsjællandse 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



## Østsjælland Klippinge

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

April d. 24. Klubmøde. Hans V. Holm fra Karise, kommer og fortæller om "3 år på Valsen" i Australien.

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



## Syddælland Engelholm

### 3. onsdag i måneden fra kl. 19.10. Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje. Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

April d. 18. I april er det virkelig tid til at få luftet klenodierne og det er lyst længe.

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



## Fyn

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

April d. 24. Egeskov Museum. Åbent for Dansk Veteranbil Klub kl. 18.00.

Maj d. 29. Foredrag om Stevns Klint og Stevnsfortet.

Juni d. 5. Stort Grundlovsdag træf. Tarup Center, Rugvang 36, 5210 Odense NV. For veteranbiler, -motorcykler, -knallerter og -scootere samt klassiske køretøjer. Kl. 12.00 - 15.00. Man er velkommen til at blive længere. Henvendelse Per Mortensen, tlf. 2217 9665.

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.

April d. 12. Helga og Werner Boisen kommer og fortæller om deres 60/10 jubilæumstur til Italien i anledning af 10-året for præsentatio-

nen af den nye Fiat 500 og 60 år for den gamle.

April d. 28. Lørdag. Forårsparade ved klubhuset, se nærmere på vores egen hjemmeside.

Maj d. 6. Søndag. Garagebesøg hos Kirsten og Hans Møller Haderslev flyveplads, Rylandsmarkvej 5, 6100 Haderslev. Kl. 10.00 med kaffe og rundstykker. Efter at have set på herlighederne, kan der tændes op i grillen, så pak en grill/madpakke-kurv til frokost. Til de, der har lyst, kan vi mødes og følges fra klubhuset kl. 9.30. Endelig tilmelding til Frits/Lise på mail liseogfrits@johansens.info eller mobil 29735803 Senest 1. maj. Pris 30 kr. pr. deltager.

Juni d. 16. Lørdag. Garagebesøg hos Ilse og Hans Gert Kristensen. Møllervej 3, Hjordkær, 6230 Rødekro. Kl 10 kaffe og rundstykker. Her efter hyggeligt samvær og mulighed for at snakke biler. Medbring madpakke til frokost. Til de, der har lyst kan vi følges fra klubhuset kl. 9.30. Endelig tilmelding til Lise/Frits på mail liseogfrits@johansens.info eller mobil 29735803 senest 10.juni. Pris pr. deltager 30 kr.

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



## Sydvestjylland Skjoldbjerg

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

April d. 26. Klubmøde afholdes ved Michael Boel, Hyldelund Bakkevej 8, 6650 Brørup. Vi mødes der kl. 18.30. Medbring selv kaffe, så sørges der for brød.

April d. 30. Veterantræf starter. 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.**

Carsten Andersen, tlf. 61469740  
Sussi Andersen, tlf. 23260562  
c.s.andersen@post.tele.dk

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



**Sydjylland  
Lillebælt**

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

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

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

April 12. Foredrag.

April 24. Havnetræf.

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.**

April d. 10. Klubmøde. Vi mødes på Møllen kl. 19.00 i de gamle biler/MC, og kører en tur til Vejle, og besøger 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. Program følger.

Juni d. 12. Klubmøde. Program følger.

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

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 komme arrangementer med kort varsel.

April d. 14. Stumpemarked fra kl. 9.30. Den dag er Dansk Citroënklub inviteret på besøg. Alle der kommer i gl. biler får gratis kaffe m. Brød.

April d. 30. Klubmøde.

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



**Midtjylland  
Herning**

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

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

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

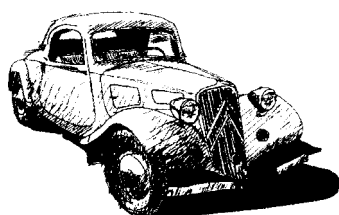
Maj d. 7. Motorhistorisk Samråd på mødestedet.

Juni d. 4. Blucher, Vildbjerg

Juli - Ferie. Mødestedet holder lukket.

Villy Vejnø, tlf. 29910179  
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914  
peba@kabelmail.dk



## Mødestederne



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.

April d. 3. Klubmøde. Mødestedslederen regner med at forårsvejret er med os, så vi kører en lille tur i lokalområdet.

Maj d. 1 *Bemærk* kl. 18.30. Forårs køretur. Niels Kjær har lavet en lille køretur som vil ende på en "hemmelig" beværtning hvor vi får en kop kaffe med brød. Kaffe og brød er for egen regning. Tilmelding til mødestedsleder senest d. 23. april 2018.

Juni d. 5. *Bemærk* - intet klubmøde. De fleste medlemmer er til træf på Wedelslund.

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)



-Ku' jeg få en længere oliepinde, den gamle kan ikke nå olien mere!



Lillebælt

## Små biler

DVK Lillebælt havde besøg af Tom Nielsen, en modelbygger som har lavet mange rigtig gode modeller af flere biler i en størrelse 1/24. Tom havde taget nogle med, for at fortælle hvordan en sådan opgave kan være. Tom havde taget en virkelig flot model med af en lastvogn med traktor på ladet. Den blev rigtig beundret af mange af de fremmødte.

En stor tak til Tom og alle de fremmødte.

Mvh Povl - DVK Lillebælt.



## Café- og teknikaften

Februar måneds café- og teknikarrangement trak igen fuldt hus. En veloplagt Behrnt Hansen havde taget SU benzinpumper og tegninger med indstillingsmål med. Sidstnævnte kunne alle der havde lyst tage med hjem, og så gik han ellers igang med at skille en pumpe ad, og fortælle undervejs. Da gennemgangen var slut, var det deltagernes tur til at skille, reparere og indstille deres egne medbragte. Langt de fleste gik hjem med gode pumper klar til brug, bl.a fordi Behrnt øste ud af diverse reservedele han havde taget med.

Det er ofte svært for alle at se hvad der foregår på arbejdsbordet, så vi prøvede noget nyt, nemlig at sætte mobiltelefonen op som kamera, og tilslutte den til projektoren. Det lykkedes, og alle kunne følge med på storskærm.

En stor tak til Behrnt, som har lovet at komme igen d. 19. april hvor det så kommer til at handle om SU carburatorer.

## Nærum

-ds.





## Nyt fra MhS

### Afgift efter forbrug er vejen frem for historiske køretøjer

I vores samfund er der specielt nogle institutioner, der er mere værd at lytte efter end andre. De vigtige er bl.a. Højesteret, Ombudsmanden, Rigsrevisionen og Vismændene. I denne leder vil jeg fokusere på den seneste rapport, der er kommet fra vismændene i Det Miljøøkonomiske Råd.

Det Miljøøkonomiske Råds opgave er ifølge loven at belyse samspillet mellem økonomi og miljø, ligesom rådet skal belyse effektiviteten i miljøindsatsen.

I den seneste rapport, offentliggjort den 27. februar, konkluderer rådet, at bilejere i årevis har betalt alt for høje afgifter. En yderligere tilskyndelse til at køre mindre og renere ved f.eks. øgede afgifter, endnu bedre katalysatorer og andre tekniske forbedringer er en helt forkert vej at gå. Den CO2-mæssige fordel, der herved ville kunne opnås, er øko-

nomisk helt utilstrækkelig. Her kan man med fordel se på andre områder, hvor en langt større besparelse vil kunne opnås.

Rapporten fremhæver især to områder, hvor en omlægning af bilafgifterne ville kunne nytte. Det ene er en omlægning af afgifterne, således at man betaler for den faktiske brug af bilen. Det betyder, at to personer med helt ens biler, betaler i det nuværende system samme i afgifter, men den ene kører meget, den anden kun ganske lidt. Er det da retfærdigt, at begge beskattes ens? Nej, det er det ikke, siger vismændene i deres rapport! Bilerne bør beskattes i forhold til hvor meget de belaster miljøet.

Det andet område, der er fokus på, er tid og sted. Rapporten fremhæver, at beskatningen bør lægges på kørsel, der foregår i myldretiden og i bymæssig bebyggelse. Her er belastningen højest og en afgift ville kunne regulere trafiktheden og

dermed udslippet. Og hvor kommer de historiske køretøjer ind her? Svaret er: Alle steder!

Historiske køretøjer kører i gennemsnit mellem 600 og 1500 km om året, afhængig af hvilken undersøgelse man læner sig op ad. Det er under 1/10 af hvad en gennemsnitlig brugsbil kører. Historiske køretøjer benyttes ikke til kørsel i myldretiden og historiske køretøjer benyttes sjældent til almindelig bykørsel.

Rapporten fra Det Miljøøkonomiske Råd peger endvidere på, at man skal være forsigtig med at lægge afgifterne på brændstoffet, da det vil kunne få store samfundsmæssige konsekvenser. I stedet skal der nok tænkes i løsninger hvor det enkelte køretøjs årligt kørte kilometer indberettes. For de historiske køretøjers vedkommende er en teknisk løsning til indbygning i f.eks. gamle biler og motorcykler en opgave, der bliver næsten umulig at løse.

Motorhistorisk Samråd vil gerne udtrykke sin meget klare tilfredshed med rapportens indhold. Den omtalte omlægning af afgifter er noget vi i Motorhistorisk Samråd har slået til lyd for i årevis. Når vi taler om bilafgifter, må og skal der være en vis proportionalitet mellem de kørte kilometer, den deraf miljømæssige belastningsgrad og de afgifter der betales.

Nøjagtig som vismandsrapporten fra Det Miljøøkonomiske Råd påpeger.

Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd



### Er du sikker i din toldsag?

Har du styr på din importerede bils fragtpapirer? Hvis ikke kan det blive meget dyrt og en stort set umulig opgave at genskabe det tabte.

Vi har på det seneste fået et spørgsmål i sekretariatet om hvordan man dokumenterer, at der er betalt den told der er krævet ved importen af et køretøj. I langt de fleste tilfælde er de betalt ved udførsel fra frihavnen eller afregnet gennem shippingfirmaet. Mange importkøretøjer er også efter import blevet indregistreret med det samme, hvorefter tolddokumenter og andre fragtpapirer ikke har andet end affektionsværdi og historisk værdi for køretøjet. Der er dog også en del køretøjer der ikke indregistreres med det samme, enten fordi det ikke er økonomisk muligt for ejeren på samme tidspunkt at skulle finde de mange penge til registreringsafgiften, eller fordi køretøjet først skal renoveres for at kom-

me igennem et udvidet registrerings-syn, også kaldet et toldsyn.

Spørgsmålet vi har fået i Motorhistorisk Samråd, og som løfter sløret for en hidtil uset problematik, handler om en bil der er importeret fra USA i 1989. Den har så stået uregistreret i en samling siden da, og skal nu sælges. Da salget skal foregå her i foråret gennem et tysk auktionshus, har auktionshuset bedt den nuværende ejer om at fremskaffe dokumentation for at der er betalt de importafgifter man skal i EU. Det er altså ikke nok at sælger siger at det er i orden, han skal også dokumentere det. Hvordan gør man så det?

SKATs toldafdeling har ikke digital adgang til disse dokumenter, og hvis de i det hele taget har dem så gamle, er de i hvert fald ikke elektronisk tilgængelige. Det er den besked vi har fået ved kontakten til SKAT. Det vil sige, at der så kun er to steder tilbage hvorfra dokumentationen kan fremskaffes fysisk. Det er fra første ejer af køretøjet i Danmark eller EU, eller fra importøren. Fragtfirmaerne vil nok ikke gemme meget gamle oplysninger på afsluttede sager, hvis det oprindelige fragtfirma i det hele taget stadig eksisterer.

Det efterlader en opfordring til os alle om at tage godt vare på dokumenter, der vedrører importerede og andre køretøjer, da man aldrig ved hvornår man får brug for dem. Tag gerne kopier og scanninger af det hele, og gem også elektroniske scanninger på nettet, det findes der mange gratis steder til, og husk at dele informationerne om hvor de ligger, med dine nærmeste, der måske en dag har brug for at finde dem frem ved handel.

Hele denne problemstilling har også kastet lys over et andet problem. Der er i dag ikke told og moms mellem EU-lande, så derfor er den måske manglende dokumentation kun der, hvor et køretøj er kommet ind i Danmark eller EU. Ved søfragt fra eksempelvis USA, håndteres dette typisk af et shippingfirma, men hvad nu hvis det er en privat foretaget import fra et nærliggende land. Det er

jo i sig selv ikke noget problem at købe en bil i Schweiz eller i Norge, og herefter køre den direkte hjem i garagen uden at betale det lovformelige ved grænsen.

Påtænker du derfor at købe en bil eller motorcykel fra et ikke-EU-land, hvad enten det er et der allerede er her i landet, eller et der befinder sig i udlandet, vil det være en rigtig god ide at sikre sig, at der er betalt den told og moms, der skal betales ved importen, især hvis SKAT har svært ved at hjælpe med dokumentationen. SKAT har helt sikkert ikke svært ved at pålægge den nye ejer en ny told og moms, når køretøjet skal indregistreres. Så bliver det meget nemmere og billigere for alle, når alle veterankøretøjets dokumenter, hvis de stadig eksisterer, følger med ved handlen.

Johnny Rasmussen  
Sekretariatsleder  
Motorhistorisk Samråd



### Fegl og Fakta

I sidste VT viste vi på side 50 det fantastiske billede fra baggården hos F. Bülow & Co. i Toldbodgade. Ifølge påskriften bag på billedet var det taget i 1921 – og det viser et antal Ford T, hvoraf én var præmie i Børnehjælpsdagens store lotteri.

Redaktionens skarpsindige korrekturlæser (ikke karikaturalæser) Peter Lykkeberg har gjort opmærksom på at bilerne på billedet ikke er ældre end årgang 1923, da de har skrå vindspejl, hvor de tidligere er lodrette. Bülow forhandlede Ford frem til 1924.

-jmn.



## 1959 Mini – Seminar i Nærum

Tekst: Michael Elsberg

I efteråret 2017 opstod muligheden for at samle 7 Austin og Morris Minier fra den første årgang 1959, alle dansksolgte fra ny og med ekstremt lave stelnumre, de seks af dem under 500. Det forgik ved Mini Klub Danmarks og Mini Klub Københavns vintertræf, der afholdtes på Sommers Automobile Museum i Nærum, lørdag den 10. februar 2018.

Hensigten med seminaret var, at gøre opmærksom på hvor forskellig en meget tidlig Mini er fra de efterfølgende modeller, og måske give et bud på en forklaring på, hvorfor 59'erne i disse år er så specielt eftertragtede.

Mødet indledtes med et foredrag om Miniens tidlige udviklingshistorie over en gennemgang af mange af de specielle detaljer, der er på de første produktionsmodeller, der næsten kan betegnes som prototyper. Der blev foretaget rigtig mange ændringer på de første 5500 stelnumre der

blev produceret og samlet på 2 forskellige fabrikker i England, Morris i Oxford og Austin i Longbridge ved Birmingham. Især på de første 500 stelnumre, var der et væld af små ændringer, nogle beskrevet i såkaldte servicebulletiner, der dengang blev tilsendt importører og videre til værkstederne som fortrolige dokumenter, og andre ændringer der blev indført mere eller mindre diskret, uden dokumentation.

Miniens udviklingstid fra ide til produktion tog lidt over 2 år, og det må konstateres at der var mange løsningsforslag der bar præg heraf.

Den 41 år lange produktionsforløb, fra 1959 til 2000, har været med til at gøre de første problemfyldte biler til meget eftertragtede samlereobjekter; de er jo førsteudgaven, som konstruktøren, eller designeren som Issigonis valgte at kalde sig selv, havde udviklet på sin egen selvsikre og ubøjelige måde. Han erkendte

aldrig at han kunne lave fejl. Et eksempel herpå er, at kort tid før produktionen skulle starte, havde produktionsingeniør Peter Tothill gjort opmærksom på, at der var problemer med montage af tandstangen, der ikke kunne løses uden ændringer på forbroen. Issigonis fortalte herefter arrigt at Peter måtte gøre, hvad der var nødvendigt, men talte aldrig mere til ham.

Luftfilteret var konstrueret uden forvarmning af indsugningsluften, med karburatoris til følge. Håndbremsekabelføringen rustede eller frøs fast i nogle tyndvæggede rørbøjninger.

Utætheder var dog nok det værste problem. Dørenes drænsystem blev hurtigt tilstoppet med vand i dørlommerne som følge. Bunden var samlet forkert så det blev anbefalet at bruge gummistøvler, når man kørte i bilen. Trekantstykket mellem dør og forskærm manglede den indvendige forstærkningsplade; det med-



**Morris Produktionsnr. 31**

Bygget 8 maj, og sendt til Danmark den 16 juli, og den ældste Mini der oprindeligt er eksporteret til Danmark.

Solgt fra ny til en kommandørkaptajn i Korsør. Den sidste ejer og bruger, overgiver den moderniserede bil til Ålholm Automobilmuseum i Nysted på Falster sidst i 70erne. Bliver aldrig udstillet på Ålholm, der lukker sidst i 90erne, men dukker op til auktionen over biler fra magasinerne i 2013. Den er dog misvisende angivet som en Mini Cooper årgang 1959 og med et 8-cifret stelnummer i det officielle auktionkatalog.

Mens det meste af Danmark diskuterer om det er en Cooper, har køberen af bilen dog gennemskuet, at det faktisk er en tidlig årgang 59.

Karosseriet er nu næsten færdigrestaureret og alle de korrekte dele fremskaffet. Ejer: Lars Søe.



**Austin Produktionsnr. 139**

Bygget 25. maj og den første Austin Mini der blev sendt til Danmark allerede 2 juli 1959. Der er betalt registreringsafgift den 20. august af Austinhuset i København, altså 6 dage før Minien blev præsenteret.

Først i 80erne er den blevet renoveret og forsynet med 1275 motor, skivebremser og malet den moderne Mini Special Gt farve, metallic green. Kører indtil omkring 1990, hvor en kendt Mini mand fra Viborg bytter sig til den og opbevarer den fint, indtil jeg køber den. Restaureringsarbejdet er påbegyndt i 2014, og bilen er nu prøvesamlet, så man kan se hvilket arbejde, jeg har udført på karosseriet inden det hele bliver skjult af maling. Alle de manglende dele er fremskaffet og interiør er restaureret og står klar til at montere.

Mangler stadig: messing dørhængsler. Er monteret med senere Morris motor, men en korrekt tidlig Austin motor er under opbygning, men mangler Magnesium gearkassehus.

Ejer: Michael Elsberg



**Morris Produktionsnr. 82**

Bygget 8 juni og sendt til Danmark 15 juli. Afgift betalt 17 september 1959.

Bilen er solgt i København fra ny og er allerede i starten af 70erne overgivet af Domi til Teknisk Museum i Helsingør.

Renoveret på museet i starten af 80erne og malet med den populære Mini farve Tartan rød.

Har stadig det oprindelige stofindtræk, motor og magnesiumgearkasse, samt de tidlige baglygteglas med separat refleks. Karosseriet har kun fået udskiftet frontpanel og højre for og inderskærm, samt bagbro.

Ejer: Teknisk Museum Helsingør.



**Austin Produktionsnr. 255**

Bygget 10 juni og sendt til Danmark 30 juli. Blev restaureret i slutfirserne på Sjælland og kørte efterfølgende til IMM 40 års jubileet i England i 1989, hvor den blev præmieret i kategorien bedst restaurerede 1959 Mini.

Har bl.a. sin originale motor, køler og viskermotor.

Ejer: Claus Harris  
Harris Hansen biler A/S



**Morris Produktionsnr. 169**

Produceret 18 Juni 1959. Afsendt fra Morris i England 6 juli sammen med 2 andre, som de første Morris 850 (senere Mascotter) i Danmark. Har været brugt til fremvisning for mekanikere og salgsfolk, og har senere kørt landet rundt som demobil. Solgt i december 59 til en mand i Hadsund, der kørte i den 10 år, inden han overlod den til sit barnebarn. Kører

ca 400.000 km inden 1979, hvor den i en landsdækkende konkurrence, bliver kåret som den Mini, der har kørt flest km. I starten af firserne bliver den gemt i en lade, og kommer til salg da skrotningsordningen bliver indført i DK i 1994. Efter et tip fra Georg Mikkelsen, køber jeg bilen for 7500kr og får lov at beholde de sorte originale nummerplader, der stadig sidder på bilen, hvis jeg får den synet inden et år. Den bliver repareret og kommer igen ud at køre, og jeg føjer yderligere 50.000 km til, inden en omfattende restaurering i 2009. Fremtræder i original stand. Den 7. ældste bevarede Morris Mini i verden. Er igen monteret med originaltype motor og magnesiumgearkasse, og har stadig sit originale indtræk og næsten alle elektriske komponenter, bremses og undervogn, dog en ny bagbro, der er konverteret til 59 specifikationer. Har kørt 10.000 km efter renovering, med original velfungerende PD benzinpumpe og cone synchromesh gear. Mangler de originale længere kofangere. Ejer: Michael Elsberg

## De 7 ældste



**Morris Produktionsnr. 314**

Bygget 30 juni og sendt fra England den 16 juli 1959. Toldattesten er udstedt den 17. oktober 1959, men toldkvitteringen er dateret 17. august 1959, hvilket tyder på at bilen har været benyttet som udstillingsbil ved den officielle lancering den 26. august.

I 1968 havde bilen en ejer der hed Vagn Rasmussen, Mellerup ved Randers med indreg. nr. AL 20 323. Bilen er afmeldt registrering i 1982.

Projekt med den originale motor nr. 282 og magnesiumgearkasse (2A3707) og med lidt af stofindtrækket bevaret. Motoren 282 fik en større overhaling i 1965 hos Carl Christensen, Ålborg på foranledning af Hvalpsund Autoværksted. Motoren har sat sig og trænger til en ny renovering. Købt i 2011 af Per. Ejer: Per V Rasmussen.



**Austin Produktionsnr. 2444**

Bygget 1. september og sendt til Danmark den 16. september 1959. Indregistreret i september 1959 til en cementarbejder fra Ålborg, der kørte i bilen helt frem til 1980, inden den blev hensat og senere solgt. Den er en af de sjældne basic modeller, og har bevaret næsten alle sine originale dele, inklusive motor og magnesiumgearkasse, stofindtræk og gummimåtter. Bilen har kørt mindre end 1000 km siden renovering i 2003, og er nu til salg. Forhandlingsoplæg 200.000kr. De fleste af de manglende eller ikke korrekte dele, er opbevaret og følger med ved et evt. salg, bl.a. de 5 originale nittefølge. Ejer: Peer Brandstrup.

Her til højre endnu et par billeder fra Sommers museum, hvor bilerne kunne studeres i værkstedet. Til arrangørernes overraskelse deltog næsten 100 Mini-entusiaster, selvom emnet jo må betegnes som temmelig smalt!



**Lidt flere billeder:** [www.facebook.com/sommersautomobilmuseum.dk/posts/2008955332651206](http://www.facebook.com/sommersautomobilmuseum.dk/posts/2008955332651206) – eller her: [www.facebook.com/groups/616139005113144/permalink/1631689633558071/?hc\\_location=ufi](http://www.facebook.com/groups/616139005113144/permalink/1631689633558071/?hc_location=ufi)

førte at vand fra forhjulene kunne sprøjtes helt op i tagstolperne. Det blev forhindret af nogle simple inder-skærms-plader, der blev eftermonteret på de første 3-4000 biler, og standardmonteret på resten, indtil dobbelte trekantplader blev indført efter et års tid i produktionen.

Der var ikke nogen afløb for vand i tagrenden.

Punktsvejste hjulhuse bag gav hurtigt op for spændingspåvirkningen fra støddæmperne, som gav flere lækager og blev efter et års tid afløst af rullerivejninger, der samtidig forhindrede utætheder.

Gearkassernes synchromesh var så ringe, at rigtigt mange biler fik skiftet motor og gearkasse inden de forlod samlebåndet, og endnu flere efter få tusind kilometers drift.

Mange dele var fremstillet i alternative materialer, i en mere tidkræven-

de og dermed dyrere produktionsproces, da de rigtige støbeforme ikke var klar til produktionsopstart.

Blinkkontaktens kappedele over ratstammen er på de første 300 biler fremstillet i glasfiber, og blev siden ændret til sprøjtetøbt plastkapper.

Speedometerhuset var det første års tid fremstiller i en træfiberudgave, og blev først derefter afløst af en sprøjtstøbt plastdel. Gearkassehuset var på de første 4000 biler fremstillet i magnesium i tre forskellige udgaver, inden de blev afløst af en væsentligt billigere udgave i aluminium.

Sådan blev man ved med at forbedre produktet gennem de næste 8 år, og det endte med at efter ca. 2 millioner fremstillede biler i 1967, var der kun 20-30 dele der med reservedelsnummer og i detaljen, var identi-

ske på en helt tidlig 59'er, på trods af et tilsyneladende ens udseende.

En uforklarlig detalje på 2 af de overlevende biler, er deludformning af højre inder-skærm; de har en kurve udformning over forbroens udskæring, også set på prototyperne.

På trods af den frygtelige problemfyldte start, endte Miniens geniale konstruktion som en kæmpe succes, dels grundet succes i motorsporten og dels kendisser, der flashede sig selv ved at blive set i en Mini.

De 7 Minier var i forskellig stand fra et decideret projekt, over et restaureret karosseri lige afhentet hos pladesmeden, til en næsten færdigsamlet umalet bil og selvfølgelig flotte restaurerede biler, der alle blev fremvist på Museets værksted, hvor de kunne ses delvis adskilte på lifte, så man rigtigt kunne se de mange specielle detaljer på bilerne.





## Mesters kontor

Tekst og foto: Jens Heldgaard / Caltexmacken

I forbindelse med overvejelser om en svensk VW fra 1963, skulle jeg i februar til Mörarp, som ligger en 15-20 km øst for Helsingborg.

Og stor var overraskelsen, da vi kom frem, og fandt en spændende bilhistorisk tidslomme på den gamle Caltex servicestation. Det er Tobias Bager der sammen med fru Hanna ejer stedet – som han har overtaget efter at en 2-3 ejere har drevet det siden den første ejer Carl Westberg.

Vi starter på kontoret, hvor det føles som om Westberg bare lige er ude at tanke 20 liter benzin på en Saab 93, inden han igen kommer ind og fortsætter med at skrive den regning, som sidder halvt færdig i den sorte skrivemaskine – men piben i det karakteristiske Good-Year askebæger er dog gået ud.

Tobias fortæller, at han ønsker at bevare stedet som et levende muse-

um, og han har stadig indretning og udstyr som da Caltex-stationen startede i 50'erne.

På kontoret findes – blandt meget andet – også en meget velholdt radio-grammofon, med et stort udvalg af tidstypiske *single-plader* med datidens topnavne.

Vi fortsætter ud i butikken, hvor vi blandt andet kan tappe en kande Caltex Havoline Motorolie HD, SAE 20W fra den gamle oliebar, eller betragte de mange hylder med spændende ting fra en svunden tid.

Tobias er netop her fra foråret 2018 blevet fuldtidsbeskæftiget her på værkstedet, med reparation, restaurering og servicering af klassiske biler – og det må da være de rette omgivelser for en sådan forretning – idet der også på værkstedet findes alle de gamle maskiner, instrumenter og værktøj fra 50'erne.

Hanna og Tobias Bager tager gerne imod besøg – og stedet er velegnet som stop på en køretur på den svenske side af Øresund – men helst ifølge aftale inden besøg.

Og ja, jeg fik købt den gamle VW, og er nu i gang med restaureringen.

**Caltex startede i 1936 som California Texas Oil Company, og var et samarbejde mellem Texas Company (Texaco) og Standard Oil California (Chevron).**

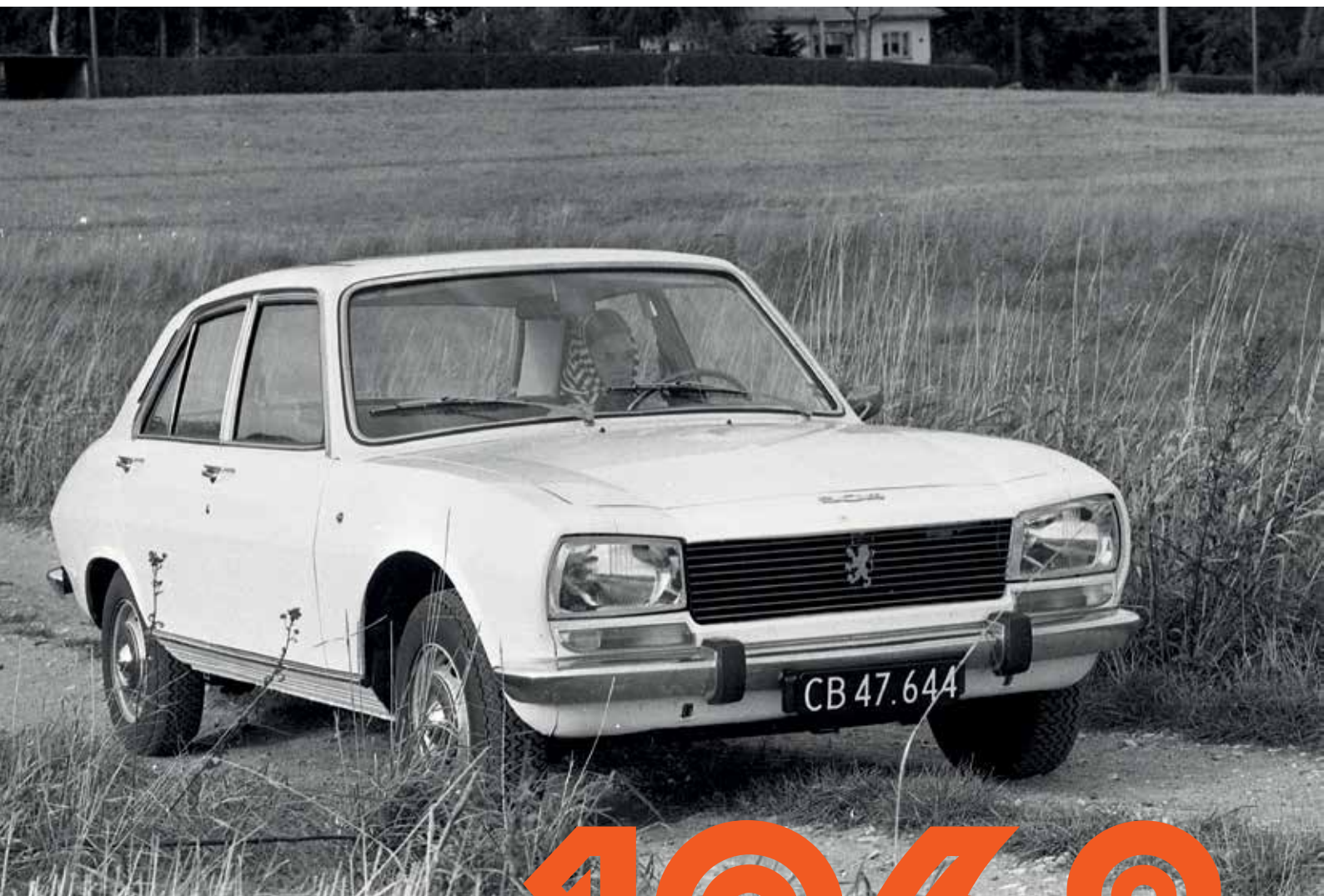
**Caltex startede i Europa i 1947, og i Danmark med 7 tankstationer (tidligere Texaco).**

**Efter ca. 20 år var der 500 Caltex-stationer og en markedsandel på 8% - I 1967 overtager Chevron alle danske stationer.**

**Caltex i Mörarp:  
[www.caltexmacken.se](http://www.caltexmacken.se)  
[info@caltexmacken.se](mailto:info@caltexmacken.se)**

**[www.facebook.com/caltexmacken](https://www.facebook.com/caltexmacken)**

**Billleder af danske tankstationer:  
<http://dintankstation.dk/>**



# 1968

## 504 PEUGEOT

### Overlægebilen

504

**Med budskabet "Fransk premiere med en ny overlægebil" omtalte Politiken i maj 1968, at den ny Peugeot 504 var på vej. De første billeder viste en bil mindre kantet end 404-modellen, der i øvrigt fortsatte sideløbende med den ny model i en årrække.**

Af Erich Karsholt  
& Jens Møller Nicolaisen

I maj 1968 var især Paris ramt af strejker og ungdomsoprør. Også Peugeot-fabrikkerne i Sochaux blev berørt. Den ny model blev dog klar til officiel premiere på Paris-Salonen i september 1968.

Peugeot 504 var en luksusbetonet, kraftig og hurtig model ifølge Politiken, der i september 1968 kunne fortælle, at bilen, med skråført kort hæk, fladt tag og en lav nedført motorhjelms, var helt i tråd med den design-tendens, der kendetegnede mange nye europæiske biler i slutningen af 60'erne. Den gamle model 204 blev faceliftet og fremkom som 304, med mange stilelementer til fælles med 504.

For designet af 504'eren anerkendes Pininfarinas chefstylist, italieneren Aldo Brovarone (født 1926), der også har andre fine biler "på samvittigheden" – herunder Alfa Romeo Gi-

ulia 1.600 Sport, flere Ferrari-modeller, Lancia Gamma Coupé, Porsche S82 Spyder – og Peugeot 604.

Peugeot 504 havde baghjulstræk. I to versioner med en 1.796 ccm firecylindret motor (samme som i 404, der dog var på 1.618 ccm) med henholdsvis karburator og indsprøjtningssystem på hhv. 87 hk (SAE) og 103 hk (SAE), hvilket resulterede i en topfart på 156-170 km/t afhængigt af model. Karburatorudgaven brugte 15,5 sek. på 0-100 km/t. Bilens egenvægt lå på 1.200 kg og benzinføbruget på den mindste model var sat til 11,6 km/literen.

Motorjournalister påpegede dog, at bilen blev markant mere forslugen, når den kom op i hastighed. Tja, det er også hørt mange gange sidenhen.

### Teknik

Fagbladet Motor (nr. 19/1968) kaldte Peugeot 504 "en særdeles interessant nykonstruktion." Og det var så absolut tilfældet. Fortil var anvendt McPherson-ophæng, mens baghjulene var ophængt i skråt bagudvendte svingarme.

Differentialet var boltet til den bærende konstruktion og indgik dermed i den affjedrede vægt. Motor, gearkasse og differentiale udgjorde dermed en samlet stiv enhed.

Bagakslen havde homokinetiske led ved både differentialet og hjulene for dermed at stabilisere og smidiggøre ophænget. Det sikrede en stabilitet og sporsikkerhed, som overgik den, som 404-modellen var berømt for.

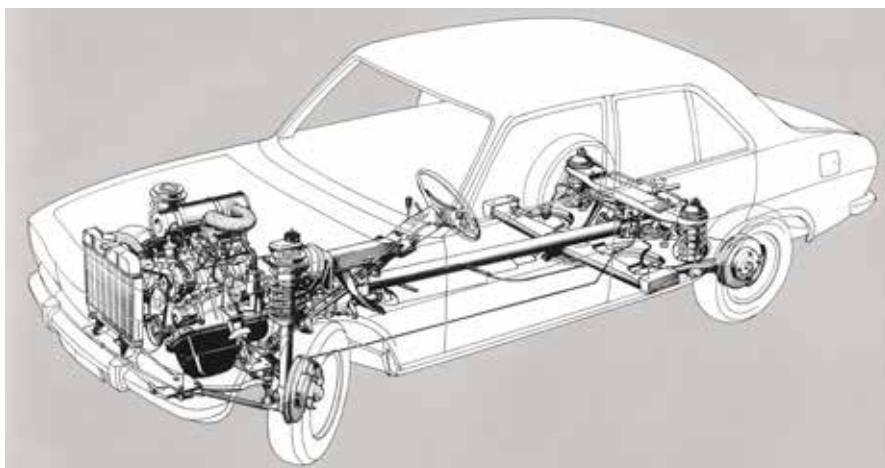
Der var tale om et etkreds-hydraulisk bremsesystem med skivebremser ved alle fire hjul (med advarselsslampe på instrumentpanelet for nedslidte bremseklodser) samt todelt ratstamme af hensyn til en kollision – det var så langt man var kommet dengang.

Desuden var der indbyggede indstillelige og nedfældelige nakkestøtter på forsæderne, som også var udstyret med sovebeslag.

504'eren var tillige udstyret med en el-magnetisk, termostyret ventilator, der kunne træde til ved bjergkørsel og kørsel i tomgang. Peugeot skulle være første europæiske fabrik, der anvendte dette system.

### Ord i pressen

I en test fra april 1969 stod, at bilen var blottet for sportslig appel og nogen sprinter var den heller ikke, på trods heraf overgav testkører Preben Kjærsgaard sig: "Der er noget særligt ved denne vogn. Alt synes så snusfornuftigt lavet, at det grænser til det kedsommelig. Alligevel er Peugeot 504 en skøn bil. Man følger sig straks godt tilpas som fører eller passager."



Røntgentegning fra brochure, dateret januar 1969.





**Stationcar-udgaverne kom til i slutningen af 1970, som modelår 71. Her er det den almindelige Break-version, fotograferet i et passende miljø. Billedet er fra en brochure fra 1976.**

Især affjedringen blev fremhævet – den ”findes ikke bedre i nogen anden vogn i denne klasse.” Det var store ord, men journalisten var meget begejstret. På motorvejen var det som om bilen svævede over vejen og affjedringen afhjalp også store huller i vejen.

Politiken (30/4 1969) beskrev bilen som ”en ny fransk bilklasse.” Mens den kendte motorjournalist Mogens Damkier bl.a. roste det lave støjniveau.

Motor skrev, at Peugeot (og de øvrige franske bilfabrikker) princip var, at kurere nykonstruktioner ”børnesygdomme” i hjemlandet før eksport. Måske derfor, at bilen først kom til Danmark i foråret 1969.

Den meget positive forhåndsoplevelse betød, at den første leverance til Danmark var forudbestilt og allerede revet væk. Det var ikke kun i Danmark den nye Peugeot 504 blev populær. Bilen blev europæisk Car of

the Year 1969 og her anerkendt for bl.a. design, kvalitet, motor – en helstøbt bil.

#### **Modeludvikling**

I 1970 blev 1.800-motoren erstattet af en ny firecylindret 1.971 ccm motor med hhv. 93 hk (karburator) og 104 hk (indsprøjtning). Samtidig blev en firecylindret dieselmotor på 2.112 ccm lanceret. Den ydede 65 hk og sikrede også Peugeot en stærk position som taxi, især i Frankrig, men der kom også en del ud at rulle herhjemme. Især da en stationcar blev lanceret. Den havde længere akselafstand og anden bagaksel og kunne leveres som Familiale med en tredje sæderække, så der var plads til syv personer – der var ikke mange andre, der kunne levere en almindelig bil med den plads.

Flere udgaver fulgte. 504 TI Automatic var en yderst diskret direktionbil, der næsten lignede en

almindelig 504 Berline, men var i 1973 15.000 kr. dyrere med en pris på 73.225 kr. (der svarer til ca. 450.000 kr. i dag). Politiken (23/9 1973) kaldte det en ”fornem pris” der krævede en ”alvorlig” tegnebog, men kunne samtidig konkludere: ”Da Peugeot ikke belaster verden med ustandselige modelskift, og da myten om teknisk kvalitet synes at have bund i virkeligheden, forekommer det, at de, som har råd til at ofre penge på bil, her kan give dem ud til noget, som med lidt krumspring kan kaldes en fornuftig investering.” Automatgearkassen var i øvrigt leveret af ZF.

Modsat 504 TI kom der i 1973 også en regulær sparemodel, 504 L, med mindre benzin- eller dieselmotor, stiv bagaksel og tromlebremser bagi. På grund af den stive bagaksel måtte bunden ændres, så bagagerummet blev lidt mindre.

Peugeot fortsatte de følgende år med forskellige motorvarianter, herunder en større 2.300 ccm dieselmotor, der tillige fandt vej til Fords store Granada-model.

#### **Sporten kort:**

I 1975 vandt svenskerne Ove Andersson og Arne Hertz det 23. Safari Rally i en Peugeot 504, hvilket var med til at understrege bilens styrke.

#### **Coupé og cabriolet**

Allerede på Geneve-bilsalonen i 1969 blev smukke 504-varianter i form af en coupé og en cabriolet præsenteret. Der var tale om biler med et andet udtryk end sedan og stationcar. Og fremstillet i langt mindre antal – heraf blot 8.185 cabriolet.

Trods modelnavnet havde coupé og cabriolet-varianterne ingen pladedele tilfælles med sedanmodellerne. Coupé og cabriolet-udgaverne af Peugeot 504 blev i øvrigt produceret hos Pininfarina i Torino, side om side med bl.a. Alfa Romeo Spider.

I begyndelsen var disse specialmodeller udstyret med samme motoralternativer som i den almindelige



Den metalbrune - eller "brun acajou metallise" - 504 Cabriolet tilhører DVK-medlem Jan Christensen. Der er tale om en årgang 1977 med V6 motor – som der blev produceret under 1.000 stk. af. Bilen er som ny solgt i Tyskland, hvor Jan købte bilen i 2008. Bilen har kun kørt ca. 80.000 km og står i original stand.



Søren Ignaz' 504 Coupé, 1972 (senere importeret fra Holland) har kørt 132.000 km. Bilen er sat til salg.

504 med injektion, men fra efteråret 1974 tillige med 2.664 ccm V6-motor – den såkaldte PRV-motor med aluminiumcylinderblok udviklet sammen med Volvo og Renault. V6'eren fandt aldrig ned i motorrummet på de almindelige 504-modeller.

### Arbejdsheste

Peugeot 504 blev også en stærk arbejdshest som pickup, herunder med dobbeltkabine (bl.a. fremstillet i Kina til 1997). Også herhjemme blev pickup-udgaven introduceret. Pickup-modellen fortsatte på markedet efter sedan- og stationcar-udgaverne var udgået af produktionen.

Herhjemme valgte flere erhvervsdrivende den særlige van-udgave på gule plader, introduceret i efteråret 1973. Prisen var dengang på 30.373 ekskl. moms. Det var ca. halv pris (ekskl. moms) og attraktivt for dem, der kunne nøjes med forsæder. Der var ruder vejen rundt og plexiglas-skillevæg til varerum-

met, der lastede 725-775 kg afhængigt af om der var tale om benzin- og dieselmotor. Til trods for den store popularitet findes der i dag (februar 2018) kun to indregistrerede 504 på gule plader i Danmark, begge formodentlig pickups. For bare et år siden var der seks biler indregistreret.

### Et langt liv

I en annonce fra 1972 skrev Peugeot, at 504'eren også er "moderne om 10 år" – det var faktisk lidt af en underdrivelse. Selv om Peugeot 505 blev lanceret i 1979 fortsatte 504'eren med at rulle ud fra de franske Peugeot-fabrikker til 1983. På det tidspunkt var mere end tre mio. fremstillet. Alligevel var det ikke slut.

Bilmodellen blev et stort hit i Mellemøsten, Sydamerika og især Afrika, hvor man fortsatte produktionen efter den var ophørt i Europa. I Argentina frem til 1999. I Kenya (27.000 stk.) og Nigeria (425.000



504 Van på gule plader – fra dansk brochure fra 1976.

stk.) var Peugeot 504 i produktion frem til 2006 – næsten 40 år efter modellen havde premiere. Bilen fik ry som Bush Taxi, og opnåede betegnelsen Afrikas Arbejdshest (Los Angeles Times 4/12 2013). Også lande som Ægypten, Sydafrika og Australien har produceret eller samlet Peugeot 504.

Bilen er derfor stadig udbredt i stor stil udenfor Europa. Det er ikke tilfældet herhjemme, selv om der stadig findes velholdte eksemplarer. I forbindelse med lanceringen i Danmark i 1969 blev en ny og særlig rustbeskyttelse fremhævet – den var sikkert på et niveau som datidens biler. Og måske også lidt bedre. Men efter nutidens forhold jo desværre ikke god nok. Som mange andre biler fra den tid, så var det mere rust end teknik, der tog livet af bilerne på vore breddegrader.

### 2,5 mio. dollars

Den dyreste 504'er har antagelig tilhørt Irans tidligere præsident Mahmoud Ahmadinejad. Hans hvide Peugeot 504 fra 1977 med blå interiør blev i 2010 (mens Ahmadinejad var præsident) sat på auktion til fordel for velgørenhed. Bilen, der blot havde rullet 37.000 km blev i marts 2011 solgt for 2,5 mio. dollars.

Mindre kan gøre det. Peugeot 504 er jo en oplagt klassiker og prisniveauet spænder fra ca. 4.000-13.000 euro for kørende til velplejede tidlige sedan-modeller, mens prisen for coupé og cabriolet internationalt ligger i størrelsesordenen fra ca. 7.000 euro for kørende eksemplarer med restaureringsbehov til over 35.000 euro for velholdte originale eller restaurerede biler.

DVK-medlemmer råder over syv sedan-modeller og syv cabriolet-udgaver. I alt er der i Danmark pr. februar 2018 indregistreret 39 Peugeot 504 – hvoraf to som nævnt er på gule plader.

*Stor tak til Peugeot-entusiast Jan Christensen for hjælp til udarbejdelsen af denne artikel – samt til Tage Schmidt for de smukke sort/hvide fotos, fra prøvekørsler af 504 i 1969 og 1971. Brochurerne er fra DVKs bibliotek.*

Kilder:  
Politiken 5/5 og 12/9 1968. 5/1, 22/2 og 30/4 1969. 6/6 1971, 13/9 1972, 20/9 og 23/9 1973.  
FDM's Motor nr. 19/1968.  
Mogens H. Damkier: På rette vej. 60'er biler – som de var. Gyldendal 1995.

Websites:  
[en.wikipedia.org/wiki/Peugeot\\_504](http://en.wikipedia.org/wiki/Peugeot_504)  
<http://archive-academy.quattroruote.it/professori.php>  
[www.nrpla.de](http://www.nrpla.de)



# 1968

## Tema i VeteranTidende

Veteran Tidende omtaler en række af de mange spændende biler der så lyset for 50 år siden. På mange måder en årgang hvor mange bilfabrikker lancerede nye epokegørende modeller (se listen i nr. 501) og vi er ikke karrige hvorvidt modellen kom netop i 1968 eller så lyset året før eller efter. Det afgørende er, at vi får præsenteret en lang række af de mange spændende biler fra perioden.

Her har vi brug for DVK-medlemmernes hjælp: Har du en af de biler, der havde premiere i 1968 (også selv om din bil er af yngre dato), så har du sikkert noget du kan fortælle om bilmodellen, dens teknik (på godt og ondt), dit ejerskab eller bilens ejer-historie.

Det kan også være anekdoter, historisk materiale eller hvad du evt. selv oplevede, da du første gang så (eller købte) en af bilerne. Vi er – naturligvis – også interesseret i foto. Det kan både være ældre foto eller billeder af bilerne i dag. Alternativt kan vi kigge forbi og fotografere bilen.

Vi håber du er frisk på at bidrage. Det er også med til at sikre, at Veteran Tidende er et medlemsblad, der kommer hele vejen rundt fra de tidlige biler til de nyere veteranbiler.



**Bilskribenten Tage Schmidt, der som medlem af den internationale Car of the Year jury i 1968 var med til at vælge 504 som årets bedste bil, var især stærkt betaget af dens køreegenskaber. Her er uddrag af, hvad han i 1971 skrev i sin prøvekørselsrapport i Jyllands-Posten om den nye udgave med større 2-liter motor.**

#### Indledende – kort sagt

Siden Peugeot 504 lanceredes i 1968 og kåredes som årets bedste nye bil af den internationale *Auto-visie* jury, har grundmodellen fået større motor. Men vognens afgørende specielle attraktion er stadig den samme, som gjorde den til Årets Bil på trods af, at den oprindelige motor samtidig kritiseredes for at være for svag: At den hører hjemme i den allermest eksklusive topklasse med hensyn til affjedrings-, styre- og bremseegenskaber under eet, uanset pris. Skønt den nye 2-liter motor er væsentlig kraftigere end den gamle, bringer den kun stort set 504's acceleration og tophastighed på linje med klassens gennemsnit, og der findes meget hurtigere biler til færre penge.

#### Uddrag

Med hensyn til styre-, affjedrings- og bremseegenskaber er Peugeot 504s position inden for priskategorien urørt. Dens uafhængige baghjulsophængning er stadig den bedste af sin type, der er den samme som for eksempel i de store Triumph'er, BMW'erne og de små Mercedes'er.

Mens baghjulenes sporvidde- og cambervariationer i større eller mindre grad mærkes i de andre og kan give en fornemmelse af utryghed

(ganske vist i de fleste tilfælde uberegtiget), føles og opfører 504 sig i denne henseende ganske som en bil med stiv bagaksel eller de Dion ophængning, men vel at mærke uden den stive bagaksels ulemper på ujævn vej.

Sagt på anden måde giver Peugeots udgave af uafhængig affjedring med dobbeltleddede svingaksler fuldstændig uproblematisk styreegenskaber i sving. Den opfører sig praktisk taget neutralt, også på skridtgrænsen, hvor for- og baghjul sædvanligvis følges ad, og hvor ud-

skridningen under alle omstændigheder udvikler sig godmodigt på en måde, som gør situationen forholdsvis nem at holde under kontrol. Det er så meget mere bemærkelsesværdigt, som der skal køres usædvanlig hurtigt for at sætte 504 i skred, selv i forhold til andre biler på radialdæk.

Selve styretøjet virker dejlig præcist og som regel også let med undtagelse af meget langsom parkeringsmanøvrering, hvor kvinder nok kan føle det generende tungt. Det er ikke så direkte, som Peugeot 404-kørere er vant til, men for eksempel hurtigt nok til at gøre 504 rimelig nem at styre under forceret kørsel på stærkt snoede småveje.

Kraftig blæst til storm i prøvedagene afslørede, at 504 ikke er så urokkelig ufølsom overfor sidevind som antaget. Men den reagerer meget behersket og er – takket være det fine, følsomme styretøj – ikke vanskelig at køre hurtigt selv i storm. Normalt er retningstabiliteten forbillig.

Næppe mere end 5-6 masseproducerede biler tåler sammenligning med 504's affjedring med hensyn til både stabilitet og komfort. Den optager alle sædvanligt forekommende korte og lange vejbølger og andre ujævnheder – som for eksempel kanter på pletreparerede veje – ualmindeligt godt.

*Tage Schmidt*





## Studebaker i Danmark

Af Jens B. Ørvad

**Studebaker er et af de bilmærker, hvor DVK-biblioteket kan opvise en enestående omfattende billedsamling. Det er ikke mindst takket være Uffe Mortensens samling, som er til rådighed for DVKs arkiver. Samlingen omfatter både amerikanske og et meget stort antal danske billeder af både person- og lastbiler.**

**Da vi i redaktionen selvfølgelig synes, at VT-læserne skal have lejlighed til at få et kig i samlingen, ledsages denne beretning om Studebaker i Danmark af et omfattende udvalg af Studebaker-billeder fra arkiverne.**

Denne beretning er tænkt som en opsummering af bilmærket Studebakers historie i Danmark, men da Studebaker har haft den måske mest dramatiske – og skuffende – historie i bilindustrien, er det nødvendigt først at kaste et blik på udviklingen af et firma, der en gang var verdens største producent af hestetrukne køretøjer og som i 1966 måtte opgive at være bilproducent efter et forløb, hvor der både havde været konkurs og en direktørs selvmord.

Firmaet Studebaker blev grundlagt i 1858 af brødrene Henry og Clement Studebaker og formålet var at udføre smedearbejde og også vogne til

f.eks. den amerikanske præsident. Den aften Præsident Lincoln i 1865 (14. april) blev skudt i Ford's Theatre i Washington, kørte han til teatret i en Studebaker-vogn!

Omkring århundredeskiftet 1800-1900 blev det klart for Studebaker-brødrene, at de hestetrukne vognes æra var ved at være forbi og at fremtiden lå i selvtrukne køretøjer. Uheldigvis valgte Studebaker at satse på eldrevne køretøjer i 1902, men indså hurtigt det forkerte valg, så allerede i 1904 kunne man i samarbejde med firmaet Garford præsentere en benzindrevet bil.



# Det nye **STUDEBAKER**

## Ekspres Lastvognschassis med „8 paa Linje“

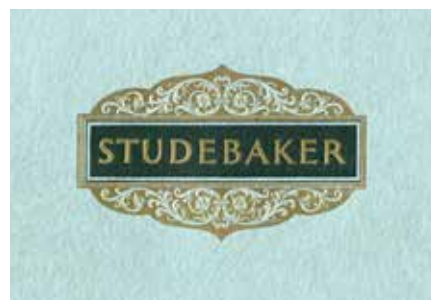
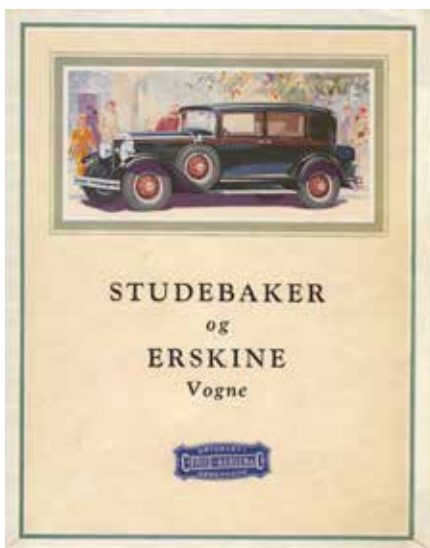
Leveres i tre Modeller

**D**et nye Studebaker Skem... Læsevejledning, udfærdiget med en... (The text is small and partially illegible, but it appears to be a technical manual or brochure.)

**D**et nye Studebaker Skem... Læsevejledning, udfærdiget med en... (The text is small and partially illegible, but it appears to be a technical manual or brochure.)

Nærmere Oplysninger findes ved Henvendelse til:  
**STUDEBAKER OF BELGIUM S.A., 101, AVENUE LOUISE, BRUXELLES**

**D**et nye Studebaker Skem... Læsevejledning, udfærdiget med en... (The text is small and partially illegible, but it appears to be a technical manual or brochure.)



**I DVKs bibliotek findes en imponerende samling af Studebaker-brochurer. Nogle af de tidlige er yderst eksklusive og endda på dansk. Bare se navnetrækket med præg og guldtryk – det er forside af en brochure fra 1927. Den anden er fra 1929, og begge er udgivet af C. Friis-Hansen.**

**Lastvognsbroschuren øverst er fra april 1929 og måler hele 122x92cm når den foldes ud!**

Det er ikke helt klart, hvornår de første Studebaker biler kom til Danmark, men det vides, at firmaet Vulcano udstillede Studebaker-biler på en udstilling i København i begyndelsen af tyverne. På biludstillingen i Forum i 1928 var det firmaet C. Friis-Hansen på Sørtorvet i København, der var importør af både Studebaker og "dattermærket" Erskine, opkaldt efter Studebakers leder Albert R. Erskine.

I 1929 købte Erskine en større aktiepost i Pierce-Arrow for også at

have et prestigemærke i sit program. C. Friis-Hansen blev efterfølgende også importør af Pierce-Arrow.

C. Friis-Hansen var foruden at være Studebaker-importør i begyndelsen af trediverne blevet forhandler af Chrysler og Plymouth fra Bohnstedt-Petersen. Dette førte til, at Studebaker-agenturet i 1934 blev overtaget af De Forenede Automobilfabrikker (Triangel) i Odense, som også var importør af Austin fra England. DFA gjorde ikke den store støj ud af sit nye mærke, og på ud-

stillingen i Forum i 1934 blev der kun udstillet en enkelt Studebaker på DFA's stand.

Det økonomiske sammenbrud i USA i 1929 og den efterfølgende depression i begyndelsen af trediverne ramte Studebaker hårdt. En af årsagerne var, at Studebaker trods den økonomiske situation og svigtende salg udbetalte udbytte til sine aktionærer for 1931. Udbyttet blev taget af firmaets reserver, og situationen blev så alvorlig, at firmaet i 1933 måtte gå i betalingsstandsning. Direktøren Albert R. Erskine måtte fratræde og begik kort efter selvmord.

Der blev indsat en ny ledelse, som skilte sig af med Pierce-Arrow. Produktionen af Erskine-bilerne var allerede afsluttet i 1930 og det andet parallelmærke, Rocne, eksisterede kun i 1931 og 1932. Til gengæld havde Studebaker gradvist udvidet sin produktion af lastbiler og havde yderligere forsøgt at få kontrol med lastbilproducenten White, som var et af de store mærker i USA.



### Nordisk Dieselauto – Bur Wain

I 1939 begyndte det nye firma, Nordisk Dieselauto, at importere Studebaker lastbiler. Baggrunden for dette var, at Willys Overland Samlefabrik v/ Jens Yde havde indgået en samarbejdsaftale med Burmeister & Wain om afsætning af B&Ws nye Bur-Wain dieselmotorer til anvendelse i busser og lastbiler.

Ideen var, at ND skulle importere lastbilchassiser uden motorer fra udenlandske fabrikker, som derefter fik installeret en Bur-Wain dieselmotor, når de var kommet til Danmark. Studebaker blev i 1939 en af de første leverandører af lastbiler til dette formål, hvorimod det først var i slutningen af 1947, at Nordisk Dieselauto fik de første Studebaker personbiler til Danmark.

Blandt de første kunder til Studebaker lastbiler med Bur-Wain motorer var bl.a. Premier Is, Brdr. Justesen og Hotaco i Holbæk.

Importen af Studebaker lastbiler kom ret hurtigt i gang efter krigsafslutningen, bl.a. takket være det amerikanske Marshal-hjælpeprogram, som gjorde det muligt at importere bl.a. amerikanske lastbiler og traktorer. Det viste sig, at det ikke var hensigtsmæssigt at installere Bur-Wain motorerne i Studebaker lastbiler, og man valgte i stedet at importere amerikanske White-chassiser til dette formål.

Studebaker'ne blev solgt til en fornuftig pris og viste sig at være driftsikre. De var populære både blandt firmaer og vognmænd, og kun valutarestriktioner forhindrede større udbredelse. Det lykkedes dog i 1952 at sælge 158 og i 1953 at sælge 62 amerikanske Studebaker lastbiler af 2R-serien. Indtil importen af Studebaker lastbiler helt stoppede i 1957, blev der solgt yderligere 78 stk.

Den sidste Studebaker lastbil, der blev solgt i Danmark, var en Serie 3R, som kom til at gøre tjeneste som kranbil hos Zone-Redningskorpset.





På siden til venstre ses øverst et chassis, model K15, med Bur Wain dieselmotor type 6A11. Premier Is var en god kunde (se også foregående opslag). Nederst to nye Studebaker lastbiler, klar til levering til kendte firmaer, Brdr. Justesen og Hotaco i Holbæk. Bilerne er fra 1939.

Den sjældne bus ovenfor er af samme type og årgang.

I midten et par billeder af en lastbil, der både har dieselmotor og gasgenerator fra Bur Wain.

Her til højre er det en efterkrigs-lastbil, type M16, samme model som præmiebilen fra Familie Journalen, som vi viste i sidste nummer af VeteranTidende.





Også Shell var en trofast Studebaker-kunde. Til venstre 4 stk. M16 lastbiler – 1946-47.



Studebaker 2R10-pick-up. På grund af valuta-restriktioner en sjælden fugl i Danmark, men den har i dag kultstatus i USA. En af grundene er, at den blev bygget på sit eget chassis og ikke på et personvognschassis, som ellers var almindeligt på det tidspunkt (1949).

Nordisk Diesel satsede meget på at løfte sit image ved at placere sine produkter hos anerkendte firmaer. Her er det en mandsskabsvogn opbygget af Nørrebro's Karrosserifabrik til KTAS. (Københavns Telefon Aktieselskab). Grundmodellen er formentlig en 2R16.

Yderst tv. ses forsiden af en fin brochure for alle 1949-modellerne, selvfølgelig med dansk tekst, selvom farvebillederne er trykt i USA.





En stolt salgschef Niels Christensen, Nordisk Diesel, med en ny Studebaker lastbil til B&W, præsenteret på en lokal-udstilling.

Et stemningsfyldt billede af en stribe 2R16 på Nordisk Diesels lager i Borgmester Christiansens Gade 55 i Københavns Sydhavn.



En af de sidste Studebaker-lastbiler, som kom til Danmark. Det er en serie 3R, leveret til en af de trofaste Studebaker-kunder, Zone-Redningskorpset.



Her er lidt dansk historie. Billedet er taget foran Den danske Mælkekondenseringsfabrik i Nakskov. Fabrikken var ejet af Østasiatisk Kompagni (Ø.K.) og producerede tørmælksprodukter, fortrinsvis til eksport. Mælken til produktionen blev købt fra de små landmejerier eller direkte fra større producenter. De lokale vognmænd kørte hver morgen fra gård til gård og indsamlede de fyldte mælkejunger og for at køre dem til de lokale mejerier eller til kondenseringsfabrikken. Transportørerne var oftest lokale vognmænd, som kun ejede én lastbil.

Vognmændene brugte typisk 4-5 tons biler med fast lad, oftest en Bedford, men også Ford, Chevrolet og Studebaker var populære mærker. Det var hårdt arbejde at være "en-bils vognmand". Der blev kørt alt slags gods, som byggematerialer, grus, sten, sukkerroer, kornsække osv., som alt sammen blev læsset og losset med håndkraft.

Brochureudsnit, 1949.

## STUDEBAKER 1949 SVÆRE LASTVOGNE



**2R16 3¾ Tons - 2R17 5 Tons**

STUDEBAKER Modelerne 2R16 og 2R17 udmærker sig ved at yde en moderat Brændstofforbrug. — De er udstyret med den kraftige, specielt konstruerede Lastvognmotor «Hy-Milagra» — særlig beregnet til Kørsel over lange Distancer og med et tilstrækkeligt Energiterskel til at kunne klare alle Vanskeligheder.

Leveres begge med Hjulafstand: 3,33 m, 3,91 m, 4,38 m og 4,90 m.



## Studebaker var også personbiler

Siden Nordisk Diesel i 1947 begyndte at importere Studebaker personbiler, havde det stort set kun været muligt at sælge amerikanske personbiler i Danmark mod betaling i fremmed valuta. For danskere var der dog i en periode mulighed for at få en "gavebil", som blev betalt af en slægtning bosat i udlandet og dermed kunne betale bilen i fremmed valuta.

Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at ordningen blev misbrugt, således at der i mange tilfælde skete en "betaling under bordet". Dette førte til, at ordningen efter få år blev afskaffet. Samtidig skete der det, at et stort antal gavebiler, hvor der var mistanke om, at bilerne ikke var anskaffet i overensstemmelse med reglerne, blev konfiskeret. I de tilfælde, hvor det ikke kunne dokumenteres, at reglerne var overholdt, blev de konfiskerede biler, hvoraf mange var amerikansk oprindelse, solgt på auktion.

Man undersøgte også mulighederne for at sælge Studebaker-biler til taxi-brug, men der var det problem, at Studebaker'ne ikke opfyldte kravene til indre mål for hyrevogne, hvor f.eks. Chevrolet ved hjælp af sine stationcar-modeller kunne udvikle modeller, der var velegnede til taxi-brug.

Nordisk Diesel var derfor nødt til at basere sin afsætning af Studebaker personbiler på salg til turister, ambassader og amerikansk personel fra det besatte Vesttyskland. Ind imellem blev der også solgt enkelte biler til de store landslotterier til velgørende formål, hvor en ny bil var en eftertragtet førstepremie.

### "Kineserne"

På et tidspunkt hvor de danske importører af amerikanske personbiler ikke var forvænt med større ordrer på nye biler, vakte det stor opsigt, da Nordisk Diesel i sommeren 1950 leverede seks nye Studebaker Champion Regal 4-dørs til firmaet P&W Auto. Firmaet var oprettet af



1947-model i Nordisk Diesels udstillingslokalet i Apollo-bygningen ved Tivoli.



Modelfoto: En stolt familien Danmark med deres nye Studebaker.

Fælles reklame for Studebaker og Tivoli-revyen 1947 med bl.a. Ib Schønberg.

to tidligere sekretærer, An Wu Peng og Cecil H.H. Wang, der havde været ansat i den kinesiske legation (ambassade) i København.

Efter magtskiftet i Kina hvor Formand Mao overtog kontrollen af det store land, valgte Peng og Wang at "hoppe af" i København og i stedet nedsætte sig som forretningsmænd med bl.a. udlejning af luksusbiler uden fører til udenlandske turister. De købte 6 stk. Studebaker Champion biler (bullet nose-modellerne).

Denne handel vakte stor opsigt med præsentation af bilerne på Lange-linie og flere steder i København.

Bilerne fik base hos Nordisk Diesel-forhandleren Københavns Automobil Central (K.A.C.), der havde til huse på Gl. Kongevej 13, næsten overfor det område, hvor Planetariet ligger i dag. Bilerne blev præsenteret ved en kortegekørsel gennem København med stop bl.a. på Langelinie og foran Nordisk Diesels udstilling i Apollo-bygningen ved Tivolis hovedindgang.

De to kinesere var meget aktive forretningsfolk, for næsten samtidig med etableringen af biludlejningen åbnede de en ny restaurant "Bamboo" på hjørnet af Rådhuspladsen



En 1948 Studebaker Champion cabriolet ved Søllerød Kro. Nordisk Diesel lagde stor vægt på, at pressebillederne af nye modeller blev optaget i danske omgivelser og ikke bare var standard-billeder, leveret af fabrikerne. Foruden Søllerød kro var Skovridderkroen i Charlottenlund og Amalienborg ofte brugt som baggrunde.



Peng & Wang med deres nye Studebakers. (Modellen i midten er ikke en Studebaker). K30-xxx nummerpladerne blev brugt til udlejningsbiler uden fører. Til højre ses P. & W's vognpark fotograferet på Langlinje foran krydstogtskibet Stella Polaris, som den gang var en hyppig gæst i København. På billedserien herunder ankommer bilerne til Apollo-bygningen efter den spektakulære køretur.





77 og Farvergade. Restauranten var med sine store, runde vinduer i mange år et markant syn i gadebilledet.

Det vides ikke med sikkerhed, hvad der blev af de to kinesere, men iflg. Københavns kommunes oversigt over restauranter etc. eksisterede Bamboo indtil 1966.

Der blev også i 1950 solgt flere "bullet nose" modeller til danske, prominente kunder, bl.a. Prins René.



**En 1950 Studebaker Commander Land Cruiser klar til levering til den amerikanske ambassade. Diplomater fik dengang nummer plader i K23-xxx-serien. Bemærk de obligatoriske retningsvisere. Man kan godt forestille sig en mere fiks placering...**



**Studebakers første hard-top model (1952).**

### 1953-skønhederne

Efter otte år med meget besværlige afsætningsmuligheder for amerikanske personbiler til danske privatkunder, blev der i 1953 imidlertid for første gang i Danmark efter krigen mulighed for at købe en amerikansk bil på en "almindelig" indkøbstilladelse, dvs. en tilladelse som ellers kun gav mulighed for at købe en ny bil af europæisk oprindelse. Dette var lykkedes for Nordisk Diesel gennem en såkaldt trekantshandel, hvor et infrosset dansk tilgodehavende i et ikke-amerikansk land havde muliggjort direkte levering af et mindre antal nye biler fra USA til en pris der gjorde, at bilerne kunne sælges på almindelig købstilladelse, i direkte konkurrence med de europæiske biler.

Denne mulighed kom på et meget heldigt tidspunkt. Studebaker havde netop introduceret de meget smukke såkaldte Loewy-modeller, Starlight og Starliner coupé- og hardtop-modeller. De var bygget på det lange Land Cruiser-chassis og vakte stor opmærksomhed. Dette havde imid-



**Den første Studebaker med V-8 motor, Commander og Land Cruiser-modellerne.**



**Igen et Amalienborg-besøg, "100 års Jubilæums-modellen" 1952.**



## Et usædvanligt farvefoto – taget i 1952!

**Salget af personbiler til private var på dette tidspunkt nærmest gået i stå. Derfor havde Sammenslutningen af Automobilimpotører i Danmark, der stod for de internationale biludstillinger i Forum, besluttet at årets udstillinger skulle forbeholdes motorcykler – og senere i 1952 den store udstilling med varebiler, lastvogne og busser.**

**I protest mod dette besluttede Jens Yde og Nordisk Diesel at holde deres helt egen alternative udstilling, som fandt sted i KB-hallen. Alle NDs produkter var repræsenteret: På billedet ses biler af mærkerne Triumph, Standard, Willys, Tempo og selvfølgelig Studebaker. Der er også en reklame for Saab. Et par Ferguson-traktorer er også med, samt et større antal Lambretta-scootere i mange forskellige afskygninger.**

**Den gamle bil i midten er en Studebaker fra omkring 1910, som var lånt til lejligheden.**

**Det var ikke helt uproblematisk at holde biludstilling i KB-hallen, for der var ikke en port, der var stor nok til at man kunne få bilerne ind og ud. Problemet blev klaret ved at slå hul i gavlen, som man så måtte få muret til bagefter.**

lertid til følge, at der blev leveringsproblemer for disse modeller, samtidig med at det kneb med at afsætte de mere almindelige sedan- og cabriolet modeller. I Danmark førte det også til problemer med afsætningen af de almindelige sedanmodeller, selvom de kunne købes på almindelig indkøbstilladelse.

En af årsagerne var, at "almindelige" modeller ikke tilnærmelsesvis havde de samme elegante linier som "Loewy"-modellerne havde. En anden årsag var, at Nordisk Diesel for at gennemføre projektet med "euro-priser" på en amerikaner-bil, var tvunget til at importere de billigste versioner af Champion-modellerne. Disse biler havde f.eks. ikke krompyntelister på siderne eller omkring ruderne. Indtrækket og gulvmåtterne var af kedelige, billige materialer.

Alligvel lykkedes det at sælge 96 stk. i 1953, hvoraf af del var forhandlernes egne biler. I slutningen af 1953 og begyndelsen af 1954 kom der mere gang i salget, fordi bilerne efterhånden blev bedre udstyret. Der blev f.eks. monteret sædeovertræk og gulvmåtter fra firmaet Lillesø. Senere blev der også monteret forkromede sidelister og viduesrammer. Samtidig foretog man også en del tekniske ændringer for at fjerne de problemer, som til dels var forårsaget af mangel på kvalitetsråvarer i USA, som igen var en følge af USAs deltagelse i Korea-krigen 1950-53.

Salget i 1954 blev på 163 stk. og i 1955 på 86 stk., hvilket så var resten af 1953-modellerne. I 1959 blev Nordisk Diesel importør af Chrysler og Simca, hvilket betød et farvel til Studebaker-produkterne.



Den berømte designer Raymond Loewy med en 1953 Studebaker Commander V8 Starliner. Af mange regnet for den smukkeste Studebaker nogensinde. (Fabriksfoto).



Den sidste Studebaker fra Nordisk Diesel, en Silver Hawk.

### Indregistreringer af Studebaker i Danmark 1952-57

	Personbiler	Varevogne	Lastbiler
1952	24		158
1953	96		62
1954	163		18
1955	86	13	25
1956	4		26
1957	1		9

Tallene omfatter kun biler registreret på danske nummerplader, men ikke biler registreret på danske grænseplader eller re-eksporteret.



Studebaker Avanti.

Den sidste Studebaker fra Nordisk Diesel blev solgt i 1957. Importen af Studebaker blev overtaget af den succesrige importør af Saab bilerne, Automobilforretningen Ici i Glostrup, der senere kom til at hedde Isis Motor.

På det tidspunkt (1957-58) var det næsten udelukkende Hawk-modellerne, som var intersessante for det danske marked. Der var ganske vist tanker om at introducere den nye, kompakte Lark-model til taxi-markedet, men Larkens indvendige mål opfyldte ikke kravene til hyrevognes rummelighed. Projektet måtte derfor opgives, og man koncentrerede sig i stedet om at sælge et mindre antal Hawk-modeller.

En af Hawk-kunderne var skuespilleren Poul Bundgaard, som i 1959 købte en Silver Hawk. Bundgaard havde bilen i nogle år uden at køre mange kilometer. Bilen endte i Jylland og er i øjeblikket til salg hos en autohandler i Vejen.

Den sidste nye opsigtsvækkende model fra Studebaker, Avanti, nåede aldrig til Danmark. I 1967 blev de sidste Studebaker produceret, og det var i Canada, hvortil produktionen var flyttet i 1964.



# Studebaker Silver Hawk 1957

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen



De store halefinner var noget nyt og særdeles moderne i 1957.



Bilen her har ikke nogen lang dansk historie; den kom hertil fra Californien i 2007. Den ejes af DVK-medlem Søren Rønsov i Vanløse. De fleste kender Søren som en engageret Citroën-mand, som bl.a. har kørt (og stadig kører) en meget fin Citroën ID19 igennem mange år. Umiddelbart kan nogen måske så undre sig over, at der også er amerikanerbil i garagen – men netop Studebaker er jo ét af de mærker, der med sit design skiller sig noget ud fra de øvrige amerikanere. I hvert fald var det Raymond Loewys kreationer i halvtredserne, der i første omgang fangede Søren's interesse.

Søren skriver, at det optimale ville have været en Studebaker Champion 1953, men de er svære at komme i nærheden af. I stedet blev det til en Champion fra 1954, der havde stået i en lade ved Kalundborg. Bilen var fra ny solgt af Nordisk Diesel og havde en fortid på Samsø. Den

blev købt for en overkommelig pris – og installeret i værkstedet i Christiania Veteranbilklub, hvor Søren er medlem. Renoveringen af denne bil viste sig desværre at være et større, dyrere og mere uoverskueligt projekt end først antaget. Projekt Champion blev sat til salg, og flere potentielle købere var forbi, for også at konstaterer at projektet var for stort. Men en dag kom en regissør fra Det Kongelige Teater, som skulle bruge en usædvanlig bil til en Brecht-forestilling. Enden blev at han købte bilen – den blev malet fint, og den sideventilede 6-cylindrede rækkemotor blev byttet ud med en... elmotor! Klar til en ny karriere på scenen!

På jagt igen – og denne gang fandt Søren Silver Hawk'en, der var hjemtaget fra USA i renoveret stand og nu stod til salg i Vejle. Der blev handlet, og nogen tid efter skulle den så køres hjem.

Dagen kom; det var april og regnvej. Bilen blev startet op, og det blev

## Studebakers høge

Studebakers Hawk-modeller kom i 1956, med modellerne *Flight Hawk* (6-cyl), *Power Hawk* (V8, 4,2 l), *Sky Hawk* (V8 4,7 l) og topmodellen *Golden Hawk* (V8, 4,7 l med kompressor) med lidt ekstra krom og lak. *Golden Hawk* blev fortsat til 1958. I 1957 afløste *Silver Hawk* de øvrige modeller. Den fandtes med de samme motorer, men også et lille antal med den store V8 fra *Golden Hawk*, bare uden kompressoren. I 1960-61 hed alle modellerne blot Hawk. Den sidste model med Hawk-navnet var *Grand Turismo Hawk*. Et gennemgribende redesign, desværre uden Raymond Loewys hjælp. Den var i produktion 1962-64 og afløstes af den futuristiske Studebaker *Avanti*.

Kilde: Wikipedia samt diverse amerikanske hjemmesider. Særligt interesserede kan Google **Packard Hawk!**



Efter amerikanske normer – ikke mindst i 50'erne – er kabinen meget enkel og uden dikkedarer. I betragtning af at bilen er en Coupé er der forbavsende god plads på bagsædet – og så er det lige at man kommer i tanker om at bilen er næsten 5,2 meter lang...





konstateret at bremserne var *meget* svagt virkende. Nedgearing var ikke muligt på grund af automatgearet. Så der var lidt udfordring i at bringe den 1,5 tons tunge bil til standning. Men hjem kom den – næsten uden dramatik.

Siden har Søren renoveret mange ting, på den meget fine og originale Studebaker. Bremserne havde naturligvis førsteprioritet. Nye fortromler var nødvendigt, og Søren bestilte dem hos Studebaker International i South Bend. Efter bestillingen skrev de venligt tilbage og spurgte om Søren var klar over forsendelsesomkostningerne fra USA... jo – men nu var det den mulighed der var – og sammen med nye belægninger,

blev det løsningen på den markante skævbremsering.

Bunden og chassisrammen er blevet rensket helt ned og slebet og grundet to gange. Ingen rust. Der er også skiftet forhjulslejer, støddæmpere, dørlåse og mange andre ting.

Bilen var monteret med diagonaldæk, der i øvrigt havde pæne revner. At køre med dem var ifølge Søren noget af en prøvelse; man skulle helst under 30 km/t på motorvejsafkørsler, for at undgå baghjulsudskridning. Nye (radial)dæk har hjulpet meget.

Med traditionel chassisramme og hestevognsfjedre er det ikke bilens teknologi og køreegenskaberne,

der appellerer mest til Søren, der jo også er godt vant med sin Citroën ID19. Men Studebakerens helt specielle stil, hele oplevelsen af bilen, mekanikken og motoren, kan man kun holde af. Og kan man li' *motor*, så er denne flotte og meget originale Silver Hawk også noget særligt. Modellen fandtes nemlig også med mindre: En række-6'er på ca. 3 liter og en V8 på 4,2 liter. Men eksemplaret her udsender med sin store 4,7 liters maskine den sødeste tor-den, og det er et meget lille antal, fortrinsvis beregnet til eksport, der er født med den store motor. Det er en rendyrket muskelbil, der nemt kunne konkurrere med Corvetter og Thunderbirds.

Der er fyldt godt op i det store maskinrum, med 289-V8'eren. I en Golden Hawk yder den med kompressor 275 hk – men de 225 heste i karburatorudgaven her er mere end rigeligt!

Den enkle klassiske motorstil i instrumentbordets design, er noget atypisk for en amerikaner. De relativt få og meget enkle instrumenter og kontakter på den cirkelpolerede baggrund ligner mere noget fra en europæisk sportsvogn. Læg også mærke til ratgearet – eller gearvælgeren med “skalaen” oven på ratstammen med bogstaverne P-N-D-L-R.



Siden bilen blev færdig i 2015 har Søren ikke fået kørt meget i den – dels fordi det sidste år ikke var meget sommer, og dels fordi hans kone ikke holder så meget af den. I hendes øjne er den et stort skrummel, hvilket måske kan være lidt svært helt at tilbagevise. Søren har også købt en 2CV Charleston – og tanken om at skille sig af med Silver Hawk'en er vistnok tænkt.

Hverken mennesker eller bil led på nogen måde overlast under optagelserne af artiklens billeder, trods snevej den 8. marts. Bilen blev ikke påvirket af salt. Lidt luft i det ene forhjul – så er den klar til 2018!



Konstruktion: Chassisramme, frontmotor, baghjulstræk.

Uafhængig forhjulsophængning med triangler og skruefredre. Krængningsstabilisator. Stiv bagaksel med bladfedre.

Tromlebremser for og bag.

Motor: 289 kubiktommer V8, (4737cm<sup>3</sup>) – 225 hk.

3-trins automatgear, gearvælger ved rattet.

Længde: 5,18m

Bredde: 1,81m

Egenvægt: 1.550 kg

Produktionsår: 1957-59

Produktion (alle motorvarianter):

1957: 15.318

1958: 7.294

1959: 7.788



## Fra arkivet

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

Efter grundige studier kan redaktionen garantere, at billedet vender rigtigt – det er bilen der vender forkert.

Noget er gået galt på Faaborgvej. Historien melder ikke om hvorvidt der var personskade; det er taget i en tid, længe før nogen tænkte på sikkerhedsseler og luftposer, men hvor en lille ansats sjældent forhindrede at man begav sig ud i den farlige trafik. Lillebilen er rullet rundt efter et sammenstød, men ser i øvrigt relativt intakt ud efter denne manøvre.

Billedet kommer fra Odense Stadsarkiv, Fyens Stiftstidnes Pressefotosamling. Her fisker vi efter svar på hvad det mon er for en bil?



Bilen på dette billede vender til gengæld rigtigt og nogenlunde vandret, selvom kameraet er holdt skævt.

Det skal ikke være nogen hemmelighed at eders ydmyge redaktør har en svaghed for Københavnerbillede fra 50'erne; der er en særlig stemning over dem, med cykler, folk og fæ i en tid, der selvfølgelig ikke var mindre problemfyldt en nutiden, men hvor der samtidig var stor fremgang og optimisme. Noget, som denne meget moderne bil kunne være et passende symbol på.

Hvem ved hvad?



## Svar på billederne i VT 501



### Audi Front

Igen en stor tak til de mange, der sender svar på vores små spørgsmål. Svarene, også de der måske ikke lige rammer plet, sætter ofte ting i gang som kan hjælpe i jagten på at skaffe oplysninger. Her må det dog lige indskydes, at der desværre ikke er kommet mere nyt om Volvo Venus Bilo, som vi håbede på efter vores efterlysning i sidste VT. Det mindste hint om den meget specielle bil er stadig yderst velkomment!

Men nu til den statelige tyske bil fra sidst, som på mange måder er et motorhistorisk interessant køretøj.

Bilen er en Audi Front, type UW 220 eller 225 (eneste forskel skul-

le være motorstørrelsen). Årgangen kan også med stor sikkerhed bestemmes til at være 1935-37. Den er med Gläser-karosseri – og så er der detaljen, der kan snyde: Bilen er nemlig lettere ombygget, og bl.a. forsynet med et kølegitter (samt lygter, kofanger etc.) fra en helt anden bil, sikkert amerikansk. Men bortset fra dette er den helt original. Modellen er afbildet i bogen *Bildatlas* af Peter Kirchberg, hvor den står som en Audi UW 225 årgang 1935.

Modellen fremkom i 1933 som én af de første europæiske større biler med forhjulstræk og var med 6-cylindret motor; 1.950 cm<sup>3</sup> i model 220, fremstillet 1933-34, og 2.257 cm<sup>3</sup> i model 225, fremstillet 1935-38. Flere kilder fremhæver den som den første forhjulstrukne 6-cylindrede bil i Europa og betegnelsen "UW" skulle dække over *Umgekehrte Wanderer* – altså at motoren er drejet 180 grader rundt, for at trække på forhjulene. Der findes en del billeder ude på det store internet. Her kan man se, at der findes forskellige udformninger af klapperne/gællerne i motorhjelmen, også på de første

årgange. Men der er flere, som på den danske bil med nummeret C2032.

Vi har ikke så mange oplysninger om den. Men i Eugenio Lais registreringer i toldbøgerne, findes der én. Den er den 28/10-1947 registreret til en fabrikant K. Manley (ser det ud til at der står), Gl. Køgevej 75 i København. Der er ikke så mange oplysninger om bilen som normalt, men årgangen opgives som 1937. Modelbetegnelsen 170/12 giver vist ikke mening, men det står opført at bilen er en 2-dørs cabriolet. Bilens værdi er ikke anført (som det ellers altid



**Uffe Mortensen har fundet dette billede af den berømte tyske tenor Max Lorenz, siddende i en Audi, angiveligt fra 1933. Bortset fra klapperne i motorhjelmen ser den ud til at være magen til bilen herunder, nemlig den Audi UW 220 årgang 1935, der står på Sommers Automobil Museum i Nærum!**



ses), blot er der noteret ordet "byttehandel". Kan bilen være én som fabrikanten har fået lov til at bytte sig til – måske fordi han havde eksport af varer? Bagved er der helt sikkert en speciel historie, som kunne være sjov at kende til.

Det næste spørgsmål, som selvfølgelig melder sig er, om det mon er den samme bil som C2032? Det lyder umiddelbart som det mest sandsynlige, for dels er det en meget sjælden bil, og dels er der intet til hinder for at fabrikanten efter nogle år har solgt den – og at den er endt på Holbæk-kanten i begyndelsen af halvtredserne.

Én af bagmændene for den forhjulstrukne Audi har ganske givet været Jørgen Skafte-Rasmussen, der jo også var med til dannelsen af Auto-Union, med DKW, Audi, Horch og Wanderer. Audi UW 220 kom i produktion i april 1933, et helt år før de forhjulstrukne Citroën'er blev præsenteret. Motoren var i øvrigt i letmetal, dog med topstykke af støbejern.

Vi har såmænd et nydeligt eksemplar af Audi UW 220 her i landet. Den findes på Sommers Automobil Museum i Nærum og er fra 1935. Og bortset fra ombygningerne ser den ud til at være 100% identisk med C2032: Det 2-dørs Gläser-karoseri er præcis magen til. Det gælder også siderne i motorhjelmen. Bilen har en fortid i Tjekkoslavakiet, senere Tyskland og Italien, hvor den har stået på et museum. I 2012 blev den sat på auktion i Monaco og købt af Ole Sommer, og den er i øvrigt den eneste tyske bil i museet.

I museets beskrivelse af bilen nævner Ole Sommer, at Audi havde store tekniske problemer med forhjulstrækket, og at drivakslerne havde en levetid på maksimalt 30.000 km. Den blev bl.a. derfor afvist som transportmiddel for den tyske hær.

Der er kun produceret godt 4.400 stk. Audi 220/220, så den var og er en sjælden bil. Den blev i 1939 efterfulgt af Audi 920, der havde baghjulstræk og som i øvrigt havde et kølgitter, der ligner dét på C2032.



## Morris Ten

Mange havde svaret helt rigtigt på spørgsmålet om den anden bil, som vi viste "i uddrag". Det er en Morris Ten fra 1938. Anders Clausager har skrevet følgende:

Den morsomme billedserie er af en Morris Ten Series M og er taget af Morris fabrikkens fotograf i 1938, for at vise karosseriets opbygning; de lavede en lignende billedserie af Morris Minor i 1948 eller deromkring. Morris Ten blev præsenteret på biludstillingen i Earls Court i London i oktober 1938. Det var den anden engelske bil med selv bærende karosseri, den første var Vauxhall Ten et år tidligere, og Hillman Minx kom et år senere. Morrisens karoseri blev konstrueret med hjælp af Pressed Steel firmaet. Bortset fra karosseriet, var Morris Ten også interessant, ved at have den første udgave af XP motoren med topventiler, på 1140cc og 63.5x90mm boring og slaglængde, som senere blev udboret til 1250cc og endda 1466cc, og blev berømt som motoren i MG Midget TB/TC/TD og MG TF. Morris Ten forblev i produktion efter krigen til 1948, og blev grundla-

get for den første indisk byggede bil, Hindustan Ten.

Så skulle den ged vist være barberet. Men vi skal selvfølgelig se hvordan *hele* bilen ser ud. Jørgen Frost Larsen har hjulpet med billederne af sin Morris Ten 1939, og skriver at han netop har rundet 50 år som ejer af den! Jørgen har fotograferet bilen uden hjul, så vi kan se lidt mere af konstruktionen. Også tak til Freddy R. Pedersen, der har sørget for billedet, hvor vi kan se hjulene!





# 1968

Redaktionen har modtaget endnu et fint bidrag til vores lille tema om biler fra

## Min første bil

I 1968 fyldte jeg endelig 21, og dermed kunne jeg disponere over et pænt beløb der stod i Overformynderiet. Nu skulle jeg sandelig have min egen bil. Indtil da havde jeg kørt knallert og cykel.

Min opvækst fandt sted i Aalborg. Efter aftjent militærtjeneste i Den Kgl. Livgarde (65/66) begyndte jeg indenfor reklamebranchen i København på Gutenberghus Reklamebureau som reklameassistent.

Her havde man DOMI som kunde, så det var nærliggende at spørge den daværende kontaktansvarlige Ejner Thorbjørn, om han muligvis kunne være mellemmand således, at jeg kunne erhverve en billigere bil.

En utålmodig reklameassistent med penge på lommen må have været en pestilens for den gode Thorbjørn,

men en dag var der gevinst. Der var netop i 1968 lanceret en ny version af Morris Mascot med hele 1000 cm<sup>3</sup>. Den lå nu adskilt i Glostrup, så mekanikerne kunne sætte sig ind i dens opbygning, og jeg kunne da komme med ud og se den.

Som total lægmand på området fik jeg jo ikke meget ud af det. Vist havde jeg fiflet med min knallert, som unge mænd gør, men blev da heldigvis aldrig stoppet af lovens lange arm.

Den første model af Morris Mascot 1000 blev samlet og kunne så sælges til mig for 16.500,- gode danske kroner. Det var en besparelse på 1.500,- kr. Men så var den også brugt. Den havde nemlig deltaget i en film, og det er herfra billedet stammer. Desværre har jeg ingen

billeder, jeg selv har taget. Indregistreringsnummeret er det jeg også havde, og sjovt nok var de sidste 4 cifre mine forældres telefonnummer.

Mine oplevelser med mit nye køretøj blev mange. Dels havde den nye og kraftigere motor åbenbart så mange kræfter (omkring 50 HK så vidt jeg husker) at den ustandselig skulle på værksted og have skiftet nogle kardankryds. For at peppe den lidt op og måske også derfor fik jeg monteret en Nikki dobbeltkarburator. Så kom der skub i den smarte og meget velkørende lille bil.

Jeg havde den i omkring tre år, hvorefter den blev skiftet til en Renault 4, som var noget mere rummelig og også mere stabil.

*Mange hilsner  
Viggo G. Bremmer*



## Aftentur i det fynske

Vi forsætter succesen fra de foregående år med aftenture

### Mødested Broby

16-05-2018 Aftentur

Vi mødes ved Alfred og Mette Svendsen, mobil 20581801.  
Svendborgvej 18, Ollerup, 5762 Vester Skerninge.  
PS! Husk borde og stole.

20-06-2018 Aftentur

Ved Anders og Kirsten Nielsen, Mobil 23817773.  
Vi mødes ved Rolfsteds Kirke, Ørbækvej 841 A, 5863 Ferritslev Fyn.  
PS! Husk borde og stole.

18-07-2018 Aftentur

Vi kører en tur i det smukke Fynske landskab, ad små og mindre veje og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe. Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør.  
PS! Husk borde og stole.

15-08-2018 Aftentur

Vi kører en tur i det smukke Fynske landskab, ad små og mindre veje og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe. Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør.  
PS! Husk borde og stole.

12-09-2018 Aftentur

Vi kører en tur i det smukke Fynske landskab, ad små og mindre veje og slutter et sted, hvor vi kan nyde den medbragte mad eller aftenkaffe. Arrangementet er uforpligtende, ingen tilmelding, mød blot op med jeres køretøj og det gode humør.  
PS! Husk borde og stole.



## Dansk Veteranbil Klub Aabenraa



### Tirsdags træf ved Kalvø Badehotel.

For alle typer veterankøretøjer og klassiske biler.  
I 2018 afholdes der træf hver tirsdag fra den 1. maj til 25. september fra kl. 18:00 til solnedgang.



Kalvø ligger idyllisk i Genner Bugt, forbundet til fastlandet med en dæmning. Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt. Tag brød, kaffe, borde og stole med og lad os få en hyggelig aften sammen. Alle er velkommen til at deltage også fra andre klubber. Toiletter forefindes på pladsen.

**I år prøver vi at starte grillen kl. 18.00  
Medbring selv maden der skal grilles.**

Adresse: Kalvøvej 12, 6230 Rødekro.

På gensyn  
Ruth Andersen og Erik From  
29669847  
erik.kef@webspeed.dk

## Veteranbiltræf på Færch Torvet i Holstebro

Alle bilmærker er velkomne. Kom, når du kan, og få en hyggelig aften med ligesindede.

PAPATYA-pizzeria på Torvet giver 15% rabat til personer i veteranbil (når I siger veteranbil), se menukort på [www.papatya.dk](http://www.papatya.dk). Der er også mulighed for at købe ved de andre Spise & Take Away steder, der er i nærheden eller selv medbringe madkurven & kaffen.

3. maj – 7. juni – 2. august – 6. september

Mødetidspunkt er frit fra klokken 17.00 til ?-

Med venlig veteran-hilsen MG Midt-Vestjylland.

Claus Kjerregaard / Erik Theisbjerg.

Mobil: 61558526 / 20288433.

## Langelandsturen 2018

*Kom og se det smukke Langeland..*

**Der indbydes hermed til Langelandsløb d. 12. maj 2018.**

Løbet starter kl. 9.00 ved Tullebølle Brugsforening, hvor Brugsen giver morgenkaffen.

Derefter kører vi ud på det dejlige Langeland med alle dets Bøller og møller.. ved middagstid lander vi i Rudkøbing hvor Rudkøbing Brugs giver Middagsmaden.

Der vil være god tid til at gå på opdagelse i Rudkøbing.

Vi slutter ved Tullebølle kl. ca. 15.00, hvor der serveres kaffe på Bagenbjerg Mølle.  
Løbet slutter ved kl. 15:30 tiden.

Max deltagende køretøjer 25 stk.

Tilmelding efter princippet først til mølle hos Finn Vangsgaard, tlf. 20622616

Der skal opgives mærke og årgang på køretøj, samt antal personer der er med i vognen og medlemsnummer i DVK.

Tilmeldingen starter den 3. april 2018

**Vel mødt**  
Erik Pryds & Finn Vangsgaard

**-vi gentager  
succes**  
**Kom til**  
**Mandemesse**  
hos Aulum Bil Center  
**I år endnu flere udstillere**  
**Søndag 22. april kl. 11.00-16.00**



**Pølser-øl-vand til  
favorable priser!**



Kom og oplev denne spændende messe.  
Mulighed for salg og køb af veterankøretøjer.  
Alltid mange deltagere fra DVK Vestjylland.  
Gratis udstilling af veterankøretøjer.  
Ring evt. på 2149 9129



## KASTELLET 2018

"FORÅRSMØNSTRING FOR VETERANBILER I KASTELLET"  
SØNDAG DEN 6. MAJ, KL. 14.00-16.00.



Endnu engang kan vi med stor glæde byde velkommen til et par timers fornøjelig samvær i de nostalgiske rammer i det gamle fæstningsværk. Norges porten åbnes mellem 13.00 og 16.00 og Kassellets kommandant og Kassellets Venner er vores værter. Vi parkerer på kirkepladsen under kommando af Kassellets livjægere (HJV), som "læsser" køretøjerne, så alle kan holde komfortabelt.

Vi finder imellem de mange hundrede køretøjer 3 af de mest spektakulære og præmierer disse.

Alle klubber og ejere af veteran og klassiker køretøjer med familie er velkomne.

Der afkræves Kr. 20 pr. køretøj før indkørsel til Kassellet. Beløbet dækker de omkostninger der er i forbindelse med arrangementet.

Eventuelt overskud går til godgørende formål.

### Vel mødt!

Arrangører for Dansk Veteranbil klub:  
Claus Neble, Kim Polte & Tina Morgan



OBS! Al indkørsel foregår ad Norges porten (den side som vender ud mod Langelinie). Parkeringsanvisningerne skal overholdes, eller man risikerer at blive bortvist. Det er muligt at køre ind af Norges porten fra kl. 13.00.

## Vi træffs i Skåne!

Skåne är välkänt för sina mat- och naturupplevelser och för alla sina berömda sevärdheter. Men i Skåne blomstrar även fordonskulturen under vår- och sommarperioden. Här hittar du entusiastarrangemang för alla smakriktningar.

Välkommen till en fullspäckad säsong 2018!



## Forårsparade 2018

"Optakt til en ny sæson"

DVK – Sønderjylland: Skolevænget 12 – 6200 Aabenraa

Lørdag den. 28 april 2018 kl.11.00-16.00

Alle klubber for klassiske biler, veteranbiler, veteranmotorcykler og veteranbiler er velkommen til at deltage. Håber vi ses.

Der kræves ikke tilmelding. Der er plads til ca. 120 køretøjer. Hvert køretøj bedes betale kr. 20,00 før indkørsel på pladsen. Beløbet dækker oprydning og overskuddet går igen i år til Børneafdelingen Sygehus Sønderjylland i Aabenraa. Tag gerne madpakke og drikkevarer med.

Der er åbent hus i klubhuset, hvor huset er vært ved en kop kaffe og lidt til ganen.

Vel mødt!



Arrangører for DVK: Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

Arrangementet er åbent for ALLE.

Industrivej Syd. Betaling ved indgangen til AUTOGALLERIET.

Du er velkommen med dit klassiske motorkøretøj af enhver art, såvel Rolls Royce, som en "røvsukker". Alle mærkeklubber og klubber af enhver art, opfordres til at møde op med repræsentanter for Jeres klub. Der er dømt hyggeligt samvær og dækspark. Prisen er kr. 50,- hvis Du er med på køreturen, og for de penge får du: En lille "træfgave".

Er du kun interesseret i at komme ind i AUTOGALLERIET, men ikke med på køreturen, er prisen kr. 40,-.

Der vil være mulighed for at købe øl, vand, kaffe, kage og pølser. Der vil være diverse udstilling/boder.

En standplads til udstilling/kræmmermarked koster kr. 50 kr.

Program:  
Kl. 09:00: AUTOGALLERIET åbner. Parkering af klassiske køretøjer i gården.  
Øvrige på græsarealet på nordsiden af

Kl. 10:30-12:30: Fælles køretur. Løsning af små passende opgaver på turen og retur til AUTOGALLERIET. Under køreturen og senere, vil AUTOGALLERIET være værter ved en guidet rundvisning i galleriet og her fortælle om stedets historie og svare på spørgsmål om køretøjerne.

Kl. 10:00: Der åbnes for salg af forfriskninger.

Kl. 10:00-16:00: Forskellige udstillinger. Minikræmmermarked/bagagerumsmarked. En god snak og beundring af de fremmødte køretøjer.

Kl. 13:00 Præmier uddeles efter opgaveløsning fra den fælles køretur.

Kl.: 16:00: Hedetræffet lukker.

Evt. kontakt: Ivan R. Jensen  
tlf.: 6166 4505  
ivjensen@privat.dk



## ESBJERG VETERANLØB 2018

Du skal ud og køre på små sydvestjyske veje i en ny rute og opleve nye, spændende steder, når **VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB** lørdag d. 5. maj kører det **20. ESBJERG VETERANLØB**.

I år går turen mod nord fra Esbjerg, og et sted derude deler ruten sig i to, så den ene halvdel af deltagerne kører den ene vej rundt og resten den anden vej - for så igen at mødes ved målet. Undervejs støder du på nogle interessante opgaver, og midtvejs byder vi på en lækker middagsbuffet. Vi ender i mål efter 100-120 km's kørsel til et stort kaffebord med præmieuddeling og afslutning.

Løbet er åbent for **alle** interesserede, der stiller med et **minimum 25 år gammelt** motorkøretøj.  
Max. 100 køretøjer kan deltage = de første 100, der tilmelder sig!

**Mødested / start:** Torvet i Esbjerg med registrering og morgenkaffe på Dronning Louise fra kl. 8:30.

**TILMELDING senest d. 24. april online på:** [www.vmklub.dk](http://www.vmklub.dk) **info:** Jørgen Lind 20166614



### Veteranbilparade til Bakken

#### Lørdag d. 5. maj kl. 12.30

Vi mødes i Nærum og kører i samlet trop ad Strandvejen til Bakken, kl. 13.00.  
En opvisningstur rundt på Bakken og holder bagefter på afspærret område på P-pladsen.

**Bakken byder på en Burger.**

**Turpas kan for 159,- kr. købes på linket:**  
<https://shop.bakken.dk/veteranbiler>

**Tilmelding nødvendig**, for at kunne lave en deltagerliste samt rallyplader.  
Benyt lejligheden til en hyggelig Bakketur med familien.

**Dansk Veteranbil Klub & Bakken**  
Tilmelding til: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

Opgiv venligst: Bilmærke, model, årgang - Antal voksne og børn i bilen.





## Forårsløb 2018



**Forårsløbet køres i år den 27. maj 2018  
fra Den Gamle Kro Rosenholmvej 3, 8543 Hornslet.**

Vi mødes kl. 9.00 hvor der venter os et veldækket morgenbord. Kl. ca. 10.00 kører vi en smuk tur i Mols bjerge, på ruten gør vi ophold, hvor der vil være en lille konkurrence, samt en lille forfriskning.

Der efter fortsætter turen til et godt sted, hvor middagen venter.

Efter middagen fortsætter turen af smukke veje til en kro, hvor kaffen venter.

Løbet afsluttes ca. kl. 16.30.

Løbets længde: ca. 80-90 km. Kun på asfalterede veje!

Pris per person kr. 350.00 som indbefatter: Morgenbord, frokost, samt eftermiddagskaffe.

Priserne er excl. drikkevarer.

**OBS! Der er kun plads til max. 50 Køretøjer!**

Tilmelding først til mølle og betaling: Danske Bank 9521 4546475778.

Husk! Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget.

Husk! Inden du betaler, at sikre dig, at der er ledige pladser.

Vi glæder os til at se jer!

Arne & Benedicte Henriksen, tlf. 75893600 / 23241438

e-mail:75893600@hafnet.dk

## Ø-løb Lillebælt 2018

Ø-løbet køres den, 9. juli 2018 fra Rasteplads Staurbyskov, Jyllandsvej 101,  
5500 Middelfart (Motorsvejsafkørsel 58 Middelfart) ved den gl. Toiletbygning.

Vi mødes kl. 9,00 efter indtjekning udlevering kørerskilte med nummer, samt kørevejledning, der skal betales 180 kr. pr person for deltager i Ø-løbet kl. ca. 9,30 kører vi en smuk ture i landskabet, så tæt som muligt langs kysten af Lillebælt, med tag selv Kaffe og brød som nydes tæt på Wedellsborg Gods ved:

Nygårds Maskinstation, Wedellsborgvej 61, Husby (medtag selv autobord og Stole).

Når vi er klar køre vi videre over Assens Havn følger ruten til Helnæs Kro, der er klar med en dejlig middag kl. 13,00 (deltagerne betales selv for drikkevare).

Efter vi spist på Helnæs Kro er der mulighed selv og kører rundt på Øen Helnæs

Besøg evt. Helnæs Fyr og nyde udsigten rundt ved Lillebælt.

Tilmelding senest 31. maj 2018 til DKV Lillebælt  
v/ John Andersen, tlf. 2978 2909

eller på mail: [ja-ryesgaard@c.dk](mailto:ja-ryesgaard@c.dk)





## Wedelslund Gods Træf- og køretøjsdag 5. juni 2018

**Kl. 9<sup>00</sup>-17<sup>00</sup>**  
Wedelslundvej 2 • 8464 Galten

**Veteran**  
Posten

**"Æ Genbrug"**, Fladhøjvej 1, 6230 Rødekro inviterer hermed alle til  
**VETERANBIL TRÆF OG ÅBENT HUS**  
**LØRDAG D. 2. JUNI 2018**

Pladsen med de udstillede veteranbiler fra  
Als Veteranklub, Tønder Veteran Klub og Dansk Veteranbil Klub  
vil være åben fra kl. 11.00 til kl. 16.00. (Butikken fra kl. 09.00).



Der vil blive serveret pølser med brød, samt øl eller vand til de fremmødte. Der vil også være kaffe på kanden og musik på pladsen.

Der afholdes en publikumskonkurrence, hvor publikum stemmer på deres favorit. Første præmien er 1 weekend ophold for 2 prs. Anden og tredjepladsen belønnes hver med et gavekort. Blandt publikums-dommerne, vil der blive trukket lod om tilsvarende præmier.

Lodstrækningen finder sted kl. 15.00 på pladsen, ved indgangen til butikken, blandt de som er til stede på pladsen.

Arrangementet er gratis. Der er ingen tilmelding. Alle er velkomne med deres biler som er mindst 25 år gamle.

Dorthe og Vagn Damm på mobil 2164 8502 eller på mail til:  
[vaqndamm@qodmail.dk](mailto:vaqndamm@qodmail.dk)

"Æ Genbrug" er en forening, hvor overskuddet går til Danske Hospitalsklovne og Dyrenes Beskyttelse.



## INVITATION TIL Old Timer-turen 2018, Veteranlauget i Ødder

I forbindelse med byfesten i Odder i dagene 3.- 4. august, vil der i lighed med tidligere år blive arrangeret et åbent løb / køretur for køretøjer over 30 år. Arrangementet afholdes lørdag, den 4. august 2018.

Motorcykler og biler under 3500 kg totalvægt, af alle mærker er meget velkommen til at deltage, dog skal køretøjet være fyldt 30 år og indregistreret.



Turen starter fra Ålykkecentret, Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Der er indskrivning og morgenkaffe fra kl. 8.00, og alle skal være mødt kl. 8.45 så der kan være afgang kl. 9.00. Turen er på godt og vel. 75 km.

Turen er på 2 etaper: 1. etape tur i omegnen ca. 60 km. 2. etape efter frokost er en tur ca. 15 km På Gågaden, hvortil vi returnerer ca. kl. 13.00, vil der være parade indtil kl. ca. 14.00 så publikum kan få lejlighed til at se nærmere på køretøjerne. Der vil tillige være mulighed for at publikum kan deltage i en konkurrence om et par gode præmier.

Der er max begrænsning på 41 køretøjer, så tilmelding sker efter "først til mølle princippet."

Startgebyret er fastsat til kr. 175,00 pr. person og børn under 12 år kr. 125,00 som dækker morgenkaffe, forplejning undervejs, incl. 1 øl eller vand til frokost, og eftermiddagskaffe ved tilbagekomst til Ålykkecenteret.

Tilmelding skal ske til Per Fogh fra 23. maj og senest den 15. juli 2018, gerne på mail: [perfogh@mail.dk](mailto:perfogh@mail.dk), - tlf. 8654 2627 eller 2238 4607.

Beløbet bedes indbetalt på Veteranlaugets konto hos: Sparekassen Kronjylland med reg nr 6116 konto nr. 9041899267

Fra 1. maj kan tilmeldingsblanket hentes på vor hjemmeside: <http://veteranlauget.balshave.dk>.

Her vil der også være yderligere info samt rutebeskrivelse.

Så snart vi har modtaget din tilmelding, registrerer vi dig som deltager, og endelig bekræftelse med startnummer og vognkort fremsender vi pr mail, når vi har registreret betaling for deltagelse senest den 15. juli 2018.





## Invitation til Sjællands motorveteraner

Lørdag den 11. august kl. 10 – 13 vil Skælskør igen danne rammen om Matador-universet og illudere som Korsbæk. Det var en kæmpe succes i 2017, og skal derfor gentages.

Årets tema er

**"En kunstner kommer til byen",** og referer til afsnittet, hvor den berømte kunstner Ernst Nyborg sætter Korsbæk og især Maude på den anden ende.



Vi vil gerne have nogle biler fra 20'erne og 30'erne, som kan køre gennem Algade, til glæde for de mange gæster.

Har du lyst til at vise din flotte bil frem, og være iklædt tøj fra tiden, så kontakt:

Vibe Larsen fra Skælskør Erhvervsforening på telefon: 20671003, eller mail: [vibe@blivglad.dk](mailto:vibe@blivglad.dk) og hør mere.



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

## 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.



- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6V
- ⇒ 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 rabattordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

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

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på [www.veterandele.dk](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**



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

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

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

**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.

## Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



**Bestilling kan ske ved henvendelse til:**

**Sekretariatet**

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



## Biler sælges



**BMW 2000 CS** 1966. Sølv med blå læderstue. Perfekt lak og krom, en dejlig driver kr. 149.000.

Stig Pedersen, tlf. 8405161  
e-mail: stiggepedersen@gmail.com



**Mercedes-Benz 450 SL** - årgang 1974. Sølvmetallic. Garagebil der står utroligt flot. Kørt 225.000 km og kun om sommeren. Kører fantastisk. Nyere kaleche og blå læderkabine. Hardtop medfølger. Sælges kun, fordi tiden er blevet for knap, og denne smukke bil skal køres hver eneste gang solen skinner. Pris højeste bud over kr. 225.000.

Claus Wepler, tlf. 20468228  
e-mail: claus@wepler.dk



**Citroën 11 BL** 1938 sælges. Bilen er istandgjort for et par år siden, men startmotor skal renoveres. Bilen er registreret på sorte plader og står i København.

John Larsen, tlf. 22905864  
e-mail: dortheavej97@gmail.com

## Dele til biler sælges



Et luftfilter og to SU karburatorer med tilbehør til **Rover 3500 V8** har siddet på en - MGB Roadster V8 fra 1973. Pris kr. 1.000. 2 stk. 2 gear hjul 22H230 til stålsynkromesh ringe og passer f.eks. 4 gears **MGB og MGA** med synkromesh i 2. 3. og 4. gear. Pris pr. stk. kr. 700. Et stk. Seebring frontskørt til MGB. Pris kr. 700.

Niels Madsen, tlf. 42181497

Nye **støddæmpere** til næsten alle biler årgang 1950 til 1980.

Pris fra kr. 75.00 pr. stk. + forsendelse.

Jens Krogh, tlf. 26716500  
e-mail til.: otto@ottokrogh.dk



Til **Triumph Spitfire MK3** 1967-1969 sælges: Forreste og bageste kofanger som ses på foto. Ingen buler og ingen rust rundt om beslag. Krom ikke perfekt - men ser godt nok ud. Bedre på bageste.

Kr. 2.000 i alt for kofangere.

Jeg har også flere andre reservedele f..eks. topstykke med ventiler, tandstangsstyretøj, udstødningsmanifold, spiralfjeder til forophæng, et par forlygter m.m.

Paul Birkinshaw, tlf. 30309947  
e-mail: birkinshawdk@gmail.com

2 stk. **Michelin dæk** - Radial 205/65 R16 og 107/105 R16c. Ca. 50% mønster. 5 stk. navkapsler til Samba-bus.

Aage Thomsen,  
tlf. 75673115 - 42199915

Til **MGB**. Sort hardtop incl. beslag. Moss nummer MGH001, incl. vægophæng. Pris: kr. 1.800.

Mogens Thor Møller, tlf. 40160162  
e-mail: blh-mtm@privat.dk

## Motorcykler sælges

**Norton Dominator 500** ccm - årgang 1953. Står som ny i krom og lak og med rustfri krom stålskærme. Skal ses og prøves - den helt rigtige Norton lyd.

Kr. 42.000 eller kom og se og byd.

Bjarne Andersen, tlf. 20123299  
e-mail: ba@bavist.dk

## Diverse



Perfekt virkende (næsten ny) **Blaupunkt San Remo** med 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

**Brenderup 300 påhængsvogn** fra 1980. Incl. registreringsattest. Synsfri sammenkobling. Egenvægt 75 kg. Totalvægt 300 kg. Klar til at blive skilt ad, malet i samme farve som din veteranbil og du er parat til at køre ud i sommerlandet. Et rigtigt "hyggeprojekt"! Pris: kr. 2.000.

Mogens Thor Møller, tlf. 40160162  
e-mail: blh-mtm@privat.dk



## ● Bagklappen ●

### Citroën 2CV AZU 1976

Citroën 2CV blev som mange nok ved introduceret på Parisersalonen i 1948. Der gik dog et par år før produktionen kom rigtigt i gang. I marts 1951 begyndte man i det små med varevognsudgaven (kun ca. 1600 stk. blev lavet det år). Herhjemme blev modellen officielt introduceret på Forum-udstillingen i september 1952, men kun én bil blev registreret dette år. Men netop 2CV-varevognen blev en stor succes i Danmark, også i forhold til personvognsudgaven. Salgstallene for 1953 endte på 360 stk. varevogne med modelbetegnelsen AU, mod kun 21 2CV-personbiler. Vi skal helt frem til 1970 før den almindelige 2CV fik højere salgstal end varevognen.

Især i de tidlige år var varevognsudgaven noget nær den billigste måde at føre sig frem i trafikken på, i hvert fald hvis man både regner med anskaffelsespris og driftsøkonomi. Det gælder ikke mindst de mange biler, der i 60'erne kørte rundt på papegøjeplader.

Især de tidlige modeller har være noget bovlamme, med kun 9 hk under motorhjælmen. Dét blev bedre efterhånden. En AZU fra 1976 er født med 22 hk. Og kunne man holde rusten væk, så havde man et uhørt driftsikkert transportmiddel. Ikke en racerbil, men absolut heller ikke så langsom, at man brugte væsentlig længere tid end andre på at komme fra A til B.

Denne fint restaurerede AZU tilhører Flemming Johansen i Roskilde, men har faktisk en gang i 80'erne været ejet et par år af undertegnede. Den var dejlig at køre!

-jmn.

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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