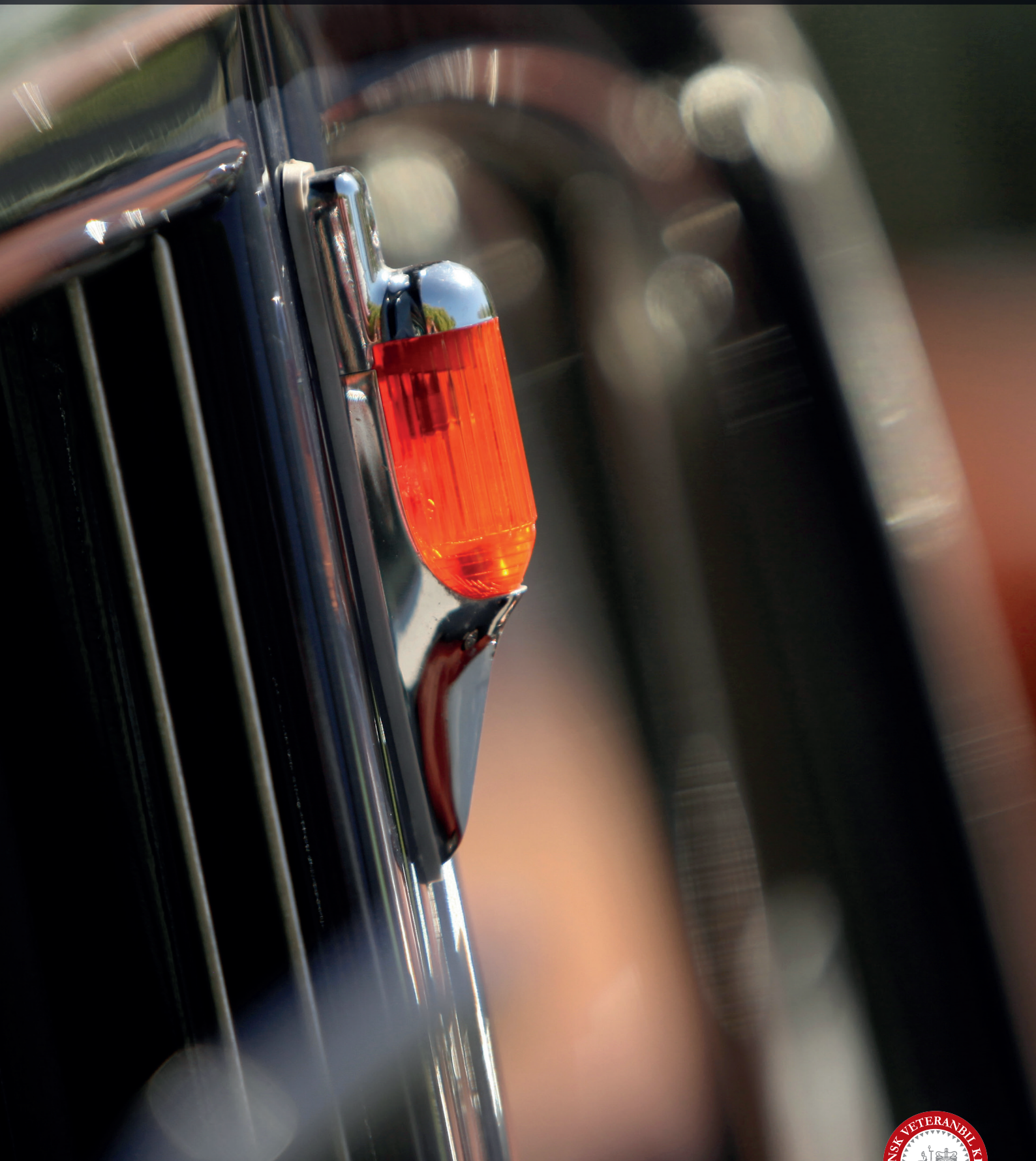


Nr. 504 · Juni 2018 · 62. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 504 Juni 2018

Forside:

ERMAX sideblinklygte,
artikel nr. 011 125 002,
monteret på en Volvo
Amazon.

Foto: Jens M.N.

Indhold:

| | |
|--|-------|
| Persondataloven | 3 |
| Ferielukning | 3 |
| Aktivitetskalender | 4-7 |
| Velkommen til nye medlemmer | 7 |
| Klubaktiviteter – mødesteder | 8-11 |
| Mødestederne – siden sidst | 12-16 |
| Ole Hermansen – mindeord | 17 |
| George Irat – igen | 17 |
| Tips-efterlysning | 17 |
| Nyt fra MhS | 18 |
| Køreaktivitet! | 20 |
| “Ask the daughter whose parents own two” | 22 |
| Historien om ERMAX | 28 |
| 1968 – Datsun 1000 | 43 |
| Datsun i Danmark | 46 |
| Palle Sørensens 3 Datsun | 48 |
| Fra arkivet – spørgsmål og svar | 52 |
| Invitationer | 55 |
| Køb & Salg | 59 |
| Bagklappen – Morgan Super Sports 3-wheeler | 60 |

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

Announcepriser:

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.

Dansk Veteranbilklubs dataansvar

GDPR / General Data Protection Regulation

Som du måske allerede er vidende om, har EU indført nye love på området for persondata, som skal styrke beskyttelsen af personfølsomme oplysninger om os alle sammen. Det synes vi hos Dansk Veteranbil Klub er rigtig godt og vigtigt.

Derfor har alle vore mødestedsledere udsendt en mail til samtlige medlemmer der står på deres lister, for at få bekræftelse på, om man fortsat ønsker pr. mail, at modtage informationer, nyheder, invitationer til events og andre tilbud fra Dansk Veteranbil Klubs lokalafdelinger.

Ønsker du fortsat at blive holdt informeret og modtage informationer på mail, bedes Du returnere den mail du har fået til afsenderen, med “Godkend samtykke”.

Foretager du intet, er vi desværre forhindret i fortsat at holde dig opdateret, og vi vil fjerne dine oplysninger fra de lokale netværk senest d. 25 maj, hvor den nye persondatalov træder i kraft.

Har du ikke modtaget nogen mail, og ønsker at få hurtige informationer fra dit nærliggende mødested, så send en mail til mødestedslederen og bed om at blive tilføjet.

Klubbens datapolitik kan læses på hjemmesiden under DVK.

Hilsen Dorte Stadil



Stof og deadline:

Redaktionelt stof sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne pr. mail: 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. 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 505 udkommer omkring 6. juli.

Deadline til dette blad: 10. juni.



Møder, løb og arrangementer

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

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

Søndag 3. Tønder Flyveplads. Kl. 10.00. Åbent hus.

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 i VT 502.

Tirsdag 5. Rally for engelske biler. Se invitation på DVKs hjemmeside www.veteranbilkklub.dk, under kalender. Tilmeldingsfrist torsdag den 31-05-2018. Info Win Åndahl, tlf. 40851006 - e-mail: win@kaperen.dk

Tirsdag 5. Rundt om Ringkøbing Fjord. Mødested: P-pladsen ved Sædding Centeret ud mod Tarpbagevej, Esbjerg. Info: Lars Nørgaard / Finn Stepping Pedersen, tlf. 23301124 / 20946642 - e-mail: chevy57@stofanet.dk / fiststepping@gmail.com

Tirsdag 5. Stjerneløb i Nordsjælland. Kl. 09:00: Start fra Helsingør, Nærum (DVK) og Roskilde Havn på Stjerneløb Nordsjælland med mål på Torvet i Hillerød. Tilmelding med oplysning om Førers navn, tlf, e-mail køretøjs mærke, model, 1. reg.dato, Reg.nummer til michael@deichmann.org Invitation i VT 503.

Fredag 8 - lørdag 9. Englændertræf i Løgumkloster. Tilmelding senest 20/5-2018. Invitation i VT 500. Info: Anton Schulz, tlf. 29993789 / Ena Pedersen tlf. 22777439 - e-mail: enaklostervine.dk

Lørdag 9. Englændertræf og torvedag Løgumkloster. Kl. 09:00 - 13:00 på torvet. www.englaendertraef.dk

Lørdag 9. Ø-løb. Kl. 09:00 fra Rasteplads Staurbyskov, Jyllandsvej 101, 5500 Middelfart. Tilmelding senest 31/5-2018 til DVK Lillebælt, John Andersen, tlf. 29782909 - e-mail: ja-ryesgaard@c.dk Invitation i VT 503.

Lørdag 9. Veterantræf og Fly In - Wings & Wheels i Holstebro. Holstebro Flyveplads, Sognstrupvej 17A, 75000 Holstebro. Info: Claus Kjærgaard, tlf. 61558526 - e-mail: claus@mgtc.dk

Søndag 10. Vestfyn-turen. Verninge Kro, Fuglekildevej 1, 5690 Tommerup. Info: Niels Jørgen Top, tlf. 40210510 - e-mail: njtop2@gmail.com

Onsdag 13. Lundebergtræf 2018. Invitation i VT 500.

Lørdag 16. Farlig ungdom – tilbage til 50'erne. Vintage, veteranbiler og svingende asfaltbal, kl. 12:00 til 02:00. Info: Line Jandoria Jørgensen, tlf. Tlf.: 59 43 40 30 - e-mail: lj@andelslandsbyen.dk Invitation VT her i bladet - www.andelslandsbyen.dk.

Søndag 17. Hedetræf - Autogalleriet i Herning. Invitation VT 502. Info: Ivan R. Jensen, 61664505 - e-mail: ivjensen@privat.dk.

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. Invitation VT 502.

Lørdag 23. "Vinger og Dæk" på Vanggård. Start kl. 12:30 Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev. Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 - email: kraenh@hotmail.com - www.dvknord.dk.

Torsdag 28. Harald Nyborg aftentur 2018. Køge, Gl. Lyngvej 19, 4600 Køge. Invitation i VT 503.

Lørdag 30. Stumpernes Motor Stævne 2018. Ved Vissenbjerg-Bred Motorklub, Lundegårdsvej 6, 5492 Vissenbjerg. Info: Jørgen Henriksen, tlf. 61261118 - e-mail: stumperne@hotmail.dk

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

Onsdag 11. Lundebergtræf 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. Invitation i VT 502.

Torsdag 26. Harald Nyborg aftentur 2018. Roskilde, Industrivej 29, 4000 Roskilde. Invitation i VT 503.

Torsdag 26 - søndag 29. Ringkøbingløbet. 50-års jubilæumsløb. www.kdakclassic.com.

Lørdag 28. "Biler, der fulgtes med sporvognene". Tilmelding: Søren Palsbo, tlf. 60836234 - e-mail: presse360@gmail.com. www.sporvejsmuseet.dk Invitation i VT 499.



Møder, løb og arrangementer

Lørdag 28. Stevnsløbet 2018. Invitation i VT 503. Info Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037 - (efter kl. 18 tlf. 56578093).

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. Oldtimer-turen 2018, Veteranlauget i Odder. Morgenkaffe kl. 08:00 og start fra Ålykkecentret, Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Invitation i VT 503. Tilmelding: Per Fogh, tlf. 86542627 eller 22384607 - e-mail: perfogh@mail.dk. www.veteranlauget.balshave.dk.

Lørdag 4 - søndag 5. Copenhagen Historic Grand Prix. Bellahøj Park, 2700 Bellahøj.

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

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

Søndag 12. Munkebjerg Hill Climb 2018. Startsteder: Munkebjerg Hotel, Børkop Vandmølle og Vejle Center Hotel. Invitation her i bladet. Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - e-mail: hans@geschwendtner.dk

Søndag 12. Veterankøretøjsdag 2018. Veterankøretøjsdag for køretøjer over 30 år, hvor MF Ida selvfølgelig indgår i arrangementet. www.idasvenner.dk Info: Carsten Astrup, tlf. 27627029 - e-mail: carstenastrup@hotmail.com

Onsdag 15. Aftentur i det Fynske. Vi mødes kl. 17:30 - 18:00. 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. Invitation VT 502.

Fredag 17 - søndag 19. Dansk Austinklub - Sommertræf - 10 års jubilæum. Afholdes på Samsø. Invitation i VT 503. 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. Hotel Opus Horsens, Egebjergvej 1, 8700 Horsens. Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - e-mail: hans@geschwendtner.dk Invitation her i bladet.

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.

Torsdag 30. Harald Nyborg aftentur 2018. Amager (Tårnby), Kirstinehøj 60, 2770 Kastrop. Invitation her i bladet.

September

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

Søndag 2. Fjordløbet 2018. Fra græstedgård i Ølstykke. For køretøjer før 1984. Tilmelding på www.vbmc.dk fra 1. maj 2018. Invitation i VT 503.

Lørdag 8. Lundeborgtræf 2018. Invitation VT 500.

Onsdag 12. Aftentur i det Fynske. Vi mødes kl. 17:30 - 18:00. 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. Invitation VT 502.

Torsdag 27. Morris-møde hos Kim Clasen. Grumløsevej 122, Grumløse, 4750 Lundby. Tilmelding senest 24. sep. 18, tlf. 26193714 - e-mail: kim.clasen@yahoo.dk

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

Oktober

Onsdag 12. Aftentur i det Fynske. Info følger.

Lørdag 20 - søndag 21. Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. www.bilmesse-brugtmarked.dk. Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 - e-mail: stp@bilmesse-brugtmarked.dk



Torsdag 25. Morris-møde hos Carsten H. Hansen.
Zinniavej 20, 2770 Kastrup.
Tilmelding senest 22. okt. 18, tlf. 40111897 - e-mail:
cho@lo.dk.

Lørdag 25. Stumpemarked i Herning. Messecenter
Herning Kongrescenter, Vardevej 1, 7400 Herning
Info: Kurt Hansen, tlf. 40401840.

November

Torsdag 29. Morrismøde hos Willibald Farbmarcher,
Hjortevænget 613, 2980 Kokkedal. Tilmelding senest
26. nov., tlf: 23339957 - e-mail: willibald@mail.dk.

UDLAND

Juni

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

Søndag 17. Ljuva 50-tal. Brösarp.
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

Lørdag 21. Thulin-träffen, Landskrona.
www.mhkskane.nu

August

Lørdag 4. MHS-Skånerundan 2018. Viken i Höganäs -
invitation se DVKs hjemmeside: [veteranbilkklub.dk/
events/categories/udland/](http://veteranbilkklub.dk/events/categories/udland/)
Motorhistoriska Sällskapet i Sverige inviger ett helt nytt
veteranfordonsrally.
Henrik van Rijswijk, tlf. 0046 0768 22 65 40 - e-mail:
henrik@mhs.se

Lørdag 25. - søndag 26. Skåne Rundt.
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/](http://www.oldtimertreffen-medelby.de/)
Niels Voigt - e-mail: bulli13hundert@web.de

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.



Forår på Eremitagen. Foto: Erik Lisberg.



Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2018

Hver ugedag

| | | | |
|-----------|-------------------------|---------------------------------------|---|
| 2/4-1/10 | Torvet i Varde | Mandage 18.00-20.00 | Jens Jessen, tlf. 20737471 - jens.jessen@mail.dk |
| 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 |
| 30/4-27/8 | Veterantræf Skjoldbjerg | Mandage kl. 18.30 | På P-pladsen, Skjoldbjergvej 57, 6623 Vorbasse Info: Ib Rønne / Bent Højvang, 22808112 / 21811288 - e-mail: skjoldbjerg52@gmail.com / bentinger@stofanet.dk |
| 1/5-4/9 | Havnetræf Fredericia | Tirsdage kl. 18.00 | Info: John Andersen, tlf. 29782909 |
| 1/5-25/9 | Kalvø Badehotel | Tirsdage kl. 18.30 | Ruth Andersen og Erik From, tlf. 29669847 e-mail: erik.kef@webspeed.dk |
| 28/4-30/8 | Classic Motor Café | Torsdage kl. 18.00 | Havnepladsen, Ringkøbing |
| 3/5-6/9 | Færch Torvet Holstebro | Torsdage kl. 17.00 (ikke juli md.) | Info: Claus Kjærgaard, tlf. 61558526 /Erik Thesbjerg, tlf. 20288433 |

Hver måned

| | | | |
|-----------|--------------------------|---|--|
| 8/5-11/9 | Storstrøms aftenture | 2. tirsdag kl. 18.00 | Vordingborg Nordhavn, Nordhavnsvej 34, 4760 Vordingborg Bo Frederiksen, tlf. 55990213 / 55990235 Invitation VT 503. |
| 2/5-5/9 | Biler på AMFI | 2. Onsdag lige uger 18.00 | Træf - Amfivej 1, Bregninge, 4593 Eskebjerg. Info: Dan Bisp - e-mail: bispdan@gmail.com |
| 1/4-30/9 | Karoline-træf Middelfart | 1. søndag kl. 12.00 | Bob Rudi Hansen, tlf: 23236706. |
| 25/4-26/9 | Havnetræf i Kerteminde | Sidste onsdag kl. 18.30 | Arne Sørensen, tlf. 65322249 - arnekirstengs@dbmail.dk |
| 15/5-18/9 | Fuglsang Sø Træf | 3. tirsdag kl. 17.00 (2. tirsdag i juni) | Veteran, Klassiske, Specialbiler og Motorcykler Autogalleriet Herning - Flemming Jensen - e-mail: flemming.jensen.h@man.eu |
| 17/5-20/9 | Aftentur - Vejle Havn | 3. torsdag kl 19.00 | Ud i det blå fra Vejle Havn. Benedicte Henriksen, tlf. 75893600 - email: 75983600@hafnet.dk |

Velkommen til nye medlemmer:

| | | | | |
|---------------------------------|------------------------------|---------------------|-----------|----------------------|
| Erling Pedersen | Langgade 24A | 6933 Kibæk | 9716 6096 | |
| Kenneth Nørregaard | Æblevej 6 | 4160 Herlufmagle | 5194 1145 | Morris 1000 |
| Lena & Bertil Falk de Neergaard | Klostergade 4A | 3230 Græsted | | BMW 325i |
| Lars Ulrik Nielsen | Bredevej 29 | 2830 Virum | | Ford Mustang |
| Hans Jessen Jürgensen | Køgevej 3 | 4700 Næstved | | |
| Troels L. Rolighed Nielsen | Odinsvej 20 | 7480 Vildbjerg | 9713 7351 | |
| Niels Henrik Christensen | Tvedvej 65 | 6000 Kolding | | Cadillac Eldorado |
| Kim Møller-Andersen | Græsdammen 4 | 2840 Holte | 5192 4962 | Porsche 911 ST |
| Thomas Tønning Toft | Brøndby Nord Vej 92, 6. 0010 | 2605 Brøndby | 8174 2314 | Yamaha FZR 1000 |
| Jens Ole Runge Mathiesen | Jernbanealle 24, th. | 7200 Grindsted | | |
| Jan Thyregod | Skyttehøj 48 | 2770 Kastrup | | Renault Alpine 310 |
| Christian Gantzhorn Ibsen | Kragelund Møllevej 6 | 8600 Silkeborg | 9189 7050 | |
| Poul Henrik Lehrmann | Vejlegade 9, st. tv | 2100 København Ø | | Datsun 240 Z |
| Jan Nørager Bay | Tranekærvej 4 | 3250 Gilleleje | | |
| Henrik Steen Nielsen | Maribovej 63 | 4930 Maribo | | VW 1200/111 |
| Jens Riise Kristensen | Toften 2 | 4030 Tune | | Volvo PV 544 B18 |
| Bent Hundstrup Pedersen | Sandbyhagevej 6 | 4534 Hørve | 5965 7313 | MGB |
| Flemming Christensen | Sæbyparken 6 | 4070 Kirke Hyllinge | | Chevrolet Bel Air |
| Nikolaj Scharbau Johansen | Pileborggade 17 | 4100 Ringsted | | Ford Escort |
| Jens Jørgen Jensen | Aprilvænget 16 | 6000 Kolding | | |
| Jørgen Schou Olsen | Jordbærvangen 13 | 2765 Smørum | 4465 5105 | Ford Mustang |
| Frederik Henriksen | Skolegade 2 | 6200 Aabenraa | 7172 4838 | Chevrolet Superior V |
| Morten Hørup Olsen | Holebyvej 56 | 4894 Øster Ulslev | | Morris 10 |



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.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.
Juni, juli & august er der ingen Cafe- og teknikaften.

Juni d. 7. Mulighed for sommergrill og biler på græsset. Tilmelding til grill på h.froberg@live.dk

Der bliver kun grill hvis der er min. 25 tilmeldte og derover, husk borde og stole samt godt vejr.

Juli d. 5. Klubaften evt. sommergrill, hvis der er tilmelding over 25 kuverter og vejret er til det. Husk igen tilmelding.

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.

Juni d. 6. Værkstedsaften
Juni d. 13. Klubmøde. Kom i gammel bil.

Juni d. 20. Værkstedsaften
Juni d. 27. 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.

Juni d. 9. Lørdag. Kl. 10.00. Besøg på Ældrecenter Søvang Glumsø. Centeret er vært med pølser og kaffe og kage. Tilmelding senest d. 7. juni.

Juni d. 19. Klubmøde. Aftenkøretur med start kl. 19.15. Vi slutter i Mulstrup med kaffe.

Juni d. 14. Sommertur med start ved Dagli'Brugsen i Jystrup med kaffe og brød. Mødetid kl. 9.30 med pause hos Dagli'Brugsen i Undløse. Endelig program kommer i VT 505.

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.

Juni d. 5. Lukket på mødestedet. Køretur. Se på www.dvk-loeve.dk.

Juni d. 12. Mødeaften

Juni d. 19. Mødeaften

Juni d. 26. Mødeaftent

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.

Juni d. 20. Klubmøde. Det er sommer så vi skal ud at køre en tur. Vi mødes ved mødestedet kl. 17:30 og kører en tur. Tilbage på Ringstedvej 112 er grillen klar. HUSK at medbringe det du skal grille/spise, drikkevarer og gerne bord og stole. Vi regner med at kunne ibrugtage den nyanlagte terrasse, som et lille hold af frivillige næsten fik lagt færdigt Store Bededag. Stor tak for jeres indsats. Det er der mange, der bliver glade for!

Juli d. 18. Sommerferie - intet klubmøde.

PS: Ønsker du som medlem i det

Mødestederne



nordvestsjællandsske at modtage nyheder og info om møderne mv., så send en mail til Matthies Nissen - så er du med - og får del i de gode tilbud.

Matthies Nissen, tlf. 40165486
e-mail: moganissen@youmail.dk
Ole Juel, tlf. 26837152
e-mail: ole.dkw@privat.dk



Østsjælland
Klippinge

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

Juni d. 5. Store køredag. Vi starter her fra Nygade 3 kl. 9:30 på den traditionelle tur, langs kysten af Stevns, Faxe Ladeplads, Præstø Fjord, til Præstø Havn. Da Rådhus Cafeen er lukket tager vi senere over Jungshoved, til kaffepause i Tommys Have.

NB medbring selv! Kaffe, og frokost med drikkevarer, men det er dog muligt, at købe frokost, mm på Havnen. Turen er gratis!! for alle medlemmer af DVK, tilmelding, til Kai: 5657 8205, eller mail, inden 2. juni.

Juni d. 26. Klubmøde. Vi tager en kort køretur på Stevns, afslutter med "Havehygge". Vel Mødt!

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



Sydsjælland
Engelholm

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

Juni d. 20. Klubmøde med køretur.

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.

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. 10. Tur ud i det blå på det smukke Vestfyn og afslutning med lidt til ganen og stumpemarked. Se invitation VT 503.

Juni d. 20. Aftentur. Ved Anders og Kirsten Nielsen, mobil nr. 2381 7773. Vi mødes ved Rolfsted Kirke, Ørbækvej 841A, 5863 Ferritslev Fyn.

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.

Juli d. 18. Aftentur. Vi starter ved Issø Skolen Kirkeby, Assensvej 18, 5771 Stenstrup. Aftentur ved Poul Erik og Helga Hansen

Juli d. 31. Køretur ud i det blå. OBS vi kører kl. 18.00. Vi starter ved FTZ Odense, Hvidkjærvej 21, 5250 Odense. Mødestedet giver kaffe og kage denne dag.

August d. 15. Aftentur. Se annonce i VT nr. 502.

August d. 28. Klubmøde og bagagerumsmarked. Fyld bagagerummet med stumper og diverse ting. Der er måske en anden, der lige står og mangler den dims/ting du har i overskud.

September d. 12. Aftentur. Se annonce i VT nr. 502.

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.

Juni d. 2. "Æ-genbrug" Se annonce i VT 502.

Juni d. 8.-9. Englændertræf. Se annonce i VT 503.

Juni d. 14. Klubmøde.

Juni d. 16. Lørdag. Garagebesøg hos Ilse og Hans Gert Kristensen. Møllervej 3, Hjordkær, 6230 Rødekro. Kl 10 kaffe og rundstykker. Herefter hyggeligt samvær og mulighed for at snakke biler. Medbring madpakke til frokost. Der kan tændes op i grillen. Til de, der har lyst kan vi føl-



ges 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.

Juli d. 7. Lørdag. Røllum Oldtimer Træf 2018, kl. 13-17. "Kom og vis dit smukke veterankøretøj". Tilmelding: Hans Jørn Christensen, tlf. 40266513 eller mail: hjcv70@live.dk

Juli d.12. Klubmøde.

Juli d. 14. Lørdag. Garagemøde hos Alice og Kjeld Holm Nielsen, Dybbølgade 13, 6400 Sønderborg. Vi mødes kl. 10.00 til kaffe og rundstykker. Tag selv kød/pølser med til grillen, så giver vi kartoffelsalat og pølsebrød. Deltagergebyr 30,00 kr. pr. deltager. Foruden veteranbilerne, vil der også være mulighed for at se andre samleting, bl.a. en større samling modelbiler og legetøjssamling. Tilmelding en uge før på mobil 20234491 eller på mail: holm-nielsen@bbsyd.dk

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



**Sydvestjylland
Skjoldbjerg**

**Sidste torsdag i måneden kl. 19.00. Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.
Veterantræf hver mandag. Kl. 18.00. Ved klubhuset i Skjoldbjerg. Fra april til 28. august.**

Juni d. 28. Klubmøde.

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



**Vestjylland
Ulfborg**

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

Juni d. 21. Klubmøde.

August d. 4. Sommerfest. Kl. 14.00. Køretur i den smukke vestjyske natur. Se invitationen i dette VT.

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



**Syddjylland
Lillebaelt**

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

Havnetræf på Gl. Havn i Fredericia hver tirsdag fra 1. maj til 25. september fra kl. 18.00.

Karolinetræf 1. søndag i måneden fra søndag 6. maj til 7. oktober fra kl. 12.00.

Juni d. 2. Knallertløb. Lillebaeltsturen. Se www.dvk-lillebaelt.dk.

Juni d. 7. Knallertløb. Start DSB pakhuis. Kolding kl. 18.30. Se www.dvk-lillebaelt.dk.

Juni d. 8.+ 9. Krydstogtskib gl. Havn kl. 9.00 - 18.00.

Juni d. 9. Ø-løbets adresse og start er flyttet til rasteplassen Stauerby-skov, Jyllandsvej 101, 5500 Middelfart. Benyt motorvejsafkørsel 58

Middelfart, da den gamle Lillebæltsbro er spærret for biler. Se www.dvk-lillebaelt.dk.

Juni d. 14. Klubmøde med foredrag.

Juni d. 16. Krydstogtskib gl. Havn. 9.00 - 18.00.

Juli d. 2. Krydstogtskib gl. Havn 9.00 - 18.00.

Juli d. 5. Knallertløb. Start gl. ESSO på Jyllandssiden kl. 18.30. Se www.dvk-lillebaelt.dk.

Juli d. 12. Klubmøde med foredrag.

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

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

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.dk



**Østjylland
Uldum**

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

Juni d. 12. Klubmøde. Køretur til Lundumskov Bryghus - Vi mødes ved Uldum Mølle kl. 19.00, og kører ad små veje til Lundumskov, hvor Torben West vil fortælle om bryggeriet, og vi får smagsprøver på de spændende øl - og der kan handles i gårdbutikken. Tag gerne ledsager med i bilen.

Juli. Vi holder sommerferie fra mødestedet, og kører hver for sig sommerture.

August d. 14. Klubmøde, nærmere info følger.

September d. 11. Klubmøde, nærmere info følger.

Mødestederne



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.

Hver tredje torsdag i hver måned holder jeg mit værksted åbent begyndende d. 17. maj. Medlemmer kan ringe og fortælle om de problemer de har, og om de ønsker forplejning. Folk må også godt komme og snakke.

Juni d. 21. Værkstedsaften.

Juni d. 25. Klubmøde.

Følg med på: www.dvk-vesterhede.dk – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

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



Midtjylland Herning

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

Til DVK medlemmer bosiddende i Viborg-Silkeborg-Ikast-Brande og Herning kommuner: Hvis I har lyst til at modtage invitation til vore arrangementer hver 1. mandag i månederne via e-mail eller SMS send da dit mobil nr. og e-mail adr. til villy@vejnoe.dk eller mob. nr. 2991 0179.

Vi vil glæde os til at se jer. Hvis ikke andet er aftalt er mødestedet altid Autogalleriet.

I samarbejde med Autogalleriet, *Fuglesang Sø Træf* for Veteran, Klassiste specialbiler og motorcykler, alle er velkomne. Gratis adgang, øl, vand, kaffe og pølser til små priser. Adressen er Fuglesangs Alle, 7400 Herning. Start kl. 17.00.

Juli - Ferie. Mødestedet holder lukket.

August d. 6. Klubmøde. Midtjyllands Lufthavn, Karup.

August d. 21. Fuglesang Sø Træf.

September d. 3. Klubmøde. Thorsens Chipskartofler, Sunds.

September d. 18. Fuglesang Sø Træf.

Villy Vejnoe, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Østjylland Ristrup

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

Mødestedet tilbyder at man kan få en nyhedsmail med de sidste nye tiltag i Århusområdet. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til: info@dvk-ristrup.dk. Det giver os bl.a. mulighed for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

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

Juli d. 3. Vi holder vores traditionsrige grillaften på Ristrup. Vi starter med en lille køretur i lokalområdet,

hvorefter vi er klar til at gå ombord i grillbordet med tilhørende salatbord. Vi har igen fået slagteren til at passe grillen, så maden er klar når vi er tilbage fra køreturen. Bemærk Start kl. 17.30. Pris pr. person kr. 200,- børn ½ pris. Tilmelding til mødestedsleder.

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

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

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



Nordjylland Stenum

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

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

Juni d. 5. Grundlovstur. Vi mødes hos Dorthe på Sørrig gl. skole, Tuenvvej 16, 9881 Bindslev. Efter morgenkaffen kører vi "ud i det blå". Vi ender nok ved marinaen i Frederikshavn. Karen og Willy er turvejledere.

Juni d. 23. "Vinger og Dæk" på Vanggård. Starter kl. 12.30. Se indbydelse i dette VT.

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

Nærum



Café- og teknikaften

Til april måneds café- og teknikaften havde vi igen besøg af Bernt Hansen, som denne gang fortalte om SU-karburatorer.

Vi blev mange mennesker, men det var også et fint program. Først lidt spisning (det er svært at lære noget, hvis man er sulten), og så et kort foredrag om SU'erne fulgt af gode råd og gramsen på de af Bernt medbragte objekter.

Dernæst gik vi i gården: En fejl på testeren bevirkede, at Bernt måtte ty til sit musikalske øre – men mon ikke det er ligeså præcist som det bedste værktøj. Tre biler blev lige fintrimmet efter solnedgang på en smuk forårsaften.

Tak til Bernt for at vi nu er nogle, der både er klogere og bedre kørende!

Jens MN



Holbæk

Anders og Julius

På mødet den 18. april var det blevet forår, og det var faktisk for godt vejr til at være indendørs. Ikke desto mindre var der hele 28 tilhørere til Ole Juels fremvisning af originalfilmen om Anders og Julius og sidstnævntes køretur i Oles nyrestaurerede DKW. Filmen var fra 1987, så selv hverdagsbilerne på vejene i optagelserne er i dag ved at være veteranbiler. Der blev bl.a. spottet en Austin Allegro på optagelserne. Hvornår har du sidst set sådan en?



Månedens bil

Med 10 fremmødte veteraner den 18. april, kunne vi for første gang i 2018 kåre månedens bil. Vinder med én stemmes forskel blev en to-farvet Volvo Amazon fra 1959 ejet af Annette Buskbjerg, som ikke selv kunne deltage... I stedet havde Jan Larsen fået lov at køre i bilen og står derfor ved siden af den på vinderfotoet. Jan og bilen kommer i glasbordet sammen med vinderne fra 2017.



- Fy, skam Dem! Jeg kan jo se det - ingen kørekort, ingen ID, ingen styrthjælm!



Fredericia Havn

Ja så er der rigtig kommet gang i det gode vejr, det afspejler sig altid ved Fredericia Havn.

Hver tirsdag om sommeren er der havnetræf med mange flotte biler i alle afskygninger samt rigtig mange tilskuere. Det er rart at se det store fremmøde.

mvh Povl



Aabenraa



Karolinetræf

Hermed nogle billeder fra det første møde ved Karolineskoven i år.

Det var rigtigt godt besøgt både af biler samt rigtig mange tilskuere.

Husk at den gamle bro lukker i slutningen af denne måned.

mvh Povl



Veloverstået "Forårsparade 2018"

Vi kan atter i år glæde os over et flot fremmøde til vores forårsparade. På den måde fik vi taget hul på en ny sæson med Klubhuset i Aabenraa som samlingssted.

Der var i år et fremmøde på 26 biler, samt et par biler som kiggede forbi for en kort stund. En del fra byen slog også en smut forbi klubhuset og fik set de udstillede biler nøjere an. Et par fremmødte fik også brochurer med hjem, vedrørende klubben. Mon ikke vi snart kan sige goddag til et par nye medlemmer.

Pladsen bød på lidt af hvert. I år

kunne man bl.a. se en Heinkel model 154 fra 1960, Ford T Torpedo Speedster fra 1911, pladsens ældste køretøj. Et sjældent syn var også en Renault 6, som har været i samme families eje i alle årene.

Største køretøj var en Volvo Turistbus fra 1964, som var sidste model, der blev leveret fra Aabenraa Karosserifabrik. Så det lokalhistoriske var også pænt repræsenteret.

Herudover var der flere varianter af MG modeller. Både A, B og T typer var repræsenteret. Desuden Mercedes, Ferrari, Porsche, Jaguar, Austin

Aabenraa



Healey, Vanden Plas Princess og Fiat 500 Nuova. Kort sagt "noget for enhver smag og pengepung".

Vi var i år heldige, da vi kun fik lidt regn, men da var de fleste på vej hjem igen. Inden da, havde mange nydt den kaffe og kage huset bød på. Deltagerne med længst vej, havde taget madpakken med fra Esbjerg. Den blev fortæret i klubhuset, hvor andre gode medlemmer også nød deres medbragte mad.

Vi havde en rigtig god dag og takket værret den flotte opbakning vil der næste år også blive afholdt "Forårsparade" i Aabenraa.

Desuden kan vi også i år, med glæde, overbringe Børneafdelingen på Aabenraa Sygehus et pænt beløb.

Tak for jeres opbakning!

Med venlig hilsen
Erik From og Kjeld Holm-Nielsen



Ole Hermansen

Mindeord om Ole Hermansen, Bornholms Automobilmuseum, af Kaj E. Boesen og Palle Kejlstrup på vegne af Bornholms Motor Veteraner (BMV).

Ole er ikke mere. Denne triste oplysning fik vi lørdag d. 12. maj. Ole blev kun 80 år.

Ole var nok den mest aktive inden for BMV. Utallige gange har Ole og Birgits museum været stedet for start og slut på mange veterantræf. Med opstart af BMV i 1975 var Ole og Birgit med fra dag et, og Ole begyndte at samle på forskellige køretøjer. Det blev så til mange køretøjer gennem årene. Midt i 80'erne opstod så idéen for Ole og Birgit med at starte Bornholms Automobilmuseum. Det blev virkeliggjort nogle år senere, med indvielse i 1989, samtidig med det fælles Nordiske "Styrkeprøven" blev afholdt på Bornholm, og derfor deltog der mange gamle køretøjer fra før 1926 i forbindelse med åbningen. Derefter blev Automobilmuseet et naturligt samlingssted for motorveteraner, som der ikke kan siges for mange tak for.

Igennem alle årene var det altid spændende at komme forbi om for-



året, som regel var ydervæggene igen flyttet en billængde ud, så der var blevet plads til flere nye "gamle" køretøjer, som Ole selv havde renoveret og istandsat så de fremstod så originalt som muligt.

Oles altid hjælpsomme lune og vidende væsen gjorde også at man altid følte sig velkommen når man besøgte museet.

Den 4. november 2013 fik Ole og Birgit overrakt "Årets Emil". En pris stiftet af Dansk Veteranbil Klub, for deres betydelige indsats indenfor forskning i eller formidling af dansk motorhistorie.

Ole og Birgit blev d. 5. juni 2014 udnævnt til "Æresmedlemmer" i BMV,

for deres store arbejde og engagement i Bornholms Automobilmuseum, hvilket vi i BMV også har nydt godt af gennem årene.

Vi har også haft rigtig mange hyggelige garagetræf der, og altid med nogle spøjse indslag om reservedele som Ole havde fundet frem til lejligheden. Ja, man kunne blive ved med at fortælle anekdoter om Oles virke gennem årene. Ole, vi har meget at takke dig for.

Du bliver savnet af alle os motorveteraner og dine nærmeste.

Æret være hans minde.

*Palle Kejlstrup
formand for BMV*



Georges Irat – igen

I sidste VT spurgte vi om nogen mon kender til den lille Georges Irat, fransk sportsvogn med forhjulstræk fra 1935, som blev vist på side 42.

Det er der flere, som har reageret på. Carsten Schou Jørgensen nævner at den blev kørt af Ole Monty i filmen "Andre folks børn", som er fra 1958. Billedet ovenfor er fra filmens trailer, der kan ses på Youtube. Jørgen Monberg fortæller at bilen i

slutningen af 60'erne eller begyndelsen af 70'erne ofte holdt parkeret i Hellerup. Trods rigelig patina havde han et godt øje til den. Men han fik aldrig spurgt om den kunne købes og pludselig var den væk.

Ib Jensen skriver at han en gang i 70'erne mødte bilen på Helsingørsmotorvejen. Den var rød og i "brugsstand" og udmærkede sig med en kraftig larm, der ikke resulterede i særlig stor fart. Og så har han set den til salg på VeteranPosten for ca. 4 år siden, udbudt til en heftig pris. Ejeren havde bud fra udlandet, så der er den nok havnet.

Selv har jeg i sin tid snakket med en mand, der sagde at han havde en Georges Irat af ældre årgang og med Chevrolet-motor...

-jmn.

Tips-efterlysning

Iblandt vores tilsammen alvidende medlemsskare (hvad gamle biler angår) vil jeg gerne høre om der findes viden om rengøring af tråd hjul. Hjulene er med så tætsiddende eger, at ikke engang en tandbørste kan komme ind alle steder (jeg har købt en ny tandbørste til "gebisset"). Købe-fælgrens, og alskens husråd med efterfølgende (kold) højtryksspuling, er afprøvet – så hvis nogen kan give mig et tip om hvad der dur, kan jeg få de sidste detaljer på plads i et årelangt restaureringsprojekt.

Ole Bank
e-mail: ole.bank@k-plus-s.dk



Efter nogle år som luksurvogn, kunne denne ombygges og dermed overgå til at tjene til føden som kranvogn.

Nyt fra MhS

Dansk originalitet er en bremseklo

Veterankøretøjers originalitet har altid været et meget debatteret emne, i hvert fald blandt entusiaster. Man skal blot spørge, i en hvilken som helst forsamling af veteranentusiaster, hvor grænsen går for hvornår et historisk køretøj ikke længere er "originalt". Den efterfølgende debat vil efter stor sandsynlighed aldrig finde en afsluttende konklusion. Det er nemlig nærmest omsonst at debattere hvad der er originalt, da biler og motorcykler alle dage har været forbedret, ændret og ombygget.

I Motorhistorisk Samråd har vi dog hen over de seneste 2-3 bestyrelsesmøder taget hul på denne debat. Det har vi, fordi myndighedernes definition på originalitet i dag er blevet en sten i skoen for de danske entusiaster. På vegne af hele branchen er vi derfor nødt til at komme frem med en konklusion, uagtet det er en nærmest umulig opgave. Hvis ikke vi selv er enige, kan vi jo heller ikke tage dialogen med myndighederne og politikerne om emnet.

Der er ingen tvivl om, at den definition der er i dag i dansk lovgivning for køretøjer ældre end 35 år er mere rigid end godt er. I skattelovgivningen hedder det, at køretøjet "skal fremstå som ved første registrering" og i synsreglerne under Færdselsstyrelsen står der, at køretøjet "skal fremstå som da det forlod fabrikken eller opbyggeren første gang". Hvorfor de to tekster ikke er enslydende, er svært at svare på, men meningen er trods alt rimeligt enslydende, men meget uflexibel.

Motorhistorisk Samråds bestyrelse ser et behov for en opblødning, så alle de køretøjer vi i dag naturligt antager som historiske køretøjer, også er det ifølge lovgivningen, og at nævnte lovgivning også svarer rimeligt til internationale standarder. Med en ensartet standard har vi entusiaster, vores myndigheder og hele forsikringsbranchen bedre vilkår for at holde kulturarven rullende.

I Motorhistorisk Samråd ser vi særligt to områder, der i dag ikke er omfattet i den nuværende danske definition, og som derfor i princippet holder rigtig mange historiske køretøjer uden for de almindelige lempelige veteranafgifts- og synsregler. Det handler blandt andet om køretøjer, hvor der er foretaget ændringer i den periode, hvor køretøjet var i almindelig brug. Lovgivningen åbner heller ikke mulighed for at det i dag kan være nødvendigt at foretage større eller mindre ændringer ved et historisk køretøj, hvor det ikke længere er muligt at anskaffe korrekte reservedele.

Ser man ud over motorhistorien, så var det ikke usædvanligt, at et køre-

tøj blev ændret til anden brug efter nogle år. Tredivernes store luksurvogne med deres enorme chassisrammer og bomstærke motorer udgjorde en god basis ved ombygning til varevogn, lastbil eller kranvogn. Andre blev kørt til karrosserimagren og fik opbygget nyt moderne karrosseri, måske grundet ændringer i moden eller grundet skade eller råd i konstruktionen. Sportsvogne blev ofte modificeret flere gange over årene, for at vedblive at være konkurrencedygtige. Andre biler og motorcykler fik opdateret udseende og teknik, alene fordi de ikke længere var tidssvarende og måske for at ligne nyere modeller på markedet.

Alle disse ændringer i brugsperioden gør ikke, at køretøjet ikke længere er at betragte som et veterankøretøj, faktisk tvært imod. Da FIVA for nogle år siden udgav deres såkaldte Torino Charter beskriver de, hvordan "Det er vigtigt at forstå det enkelte køretøjs udvikling gennem tiden, og have respekt for køretøjernes individuelle historie". I det skal man forstå, at det ikke så meget er det produkt der kommer fra fabrikken, der er be-



1937 Hispano Suiza ombygget til stationcar af Franay i 1948.

UP TO 25% BETTER MILEAGE.

Chrysler announce the 1979 Regals and Valiants with Electronic Lean Burn.

A brief look over the '79 Regals and Valiants will quickly reveal some significant improvements.

A laminated windshield. 6" wheels with steel belted tyres. Heated rear window. Quartz halogen high beam headlamps. Push-button radio. All standard.

But the new Regals and Valiants share two dramatic improvements which will not be so immediately apparent.

Electronic Lean Burn (ELB) and Chrysler's Radial Tuned Suspension.

A computer under the bonnet.

Pioneered by the Chrysler Corporation, ELB uses technology developed during the Company's work on the US Space Programme. Now, refined for Australian conditions, it literally puts a Solid State Computer under your bonnet. That monitors not only the fuel flow through the carburettor, but also the precise timing of the spark that fires the fuel in the combustion chamber.

A minor miracle from Chrysler's engineers that eliminates the 'hang on' components others require to meet emission control standards. Result? An engine which is easier to start, more responsive and far more economical.

So much so that, under Standards Association of Australia fuel economy test procedures, the new Regal and Valiant chalked up some quite remarkable figures. As you can see in the table.*

| Model | City | Highway |
|--------------------------|----------|----------|
| Valiant sedan 4.0 manual | 20.2 mpg | 33.1 mpg |
| Regal sedan 4.3 auto | 18.7 mpg | 30.0 mpg |

Improved handling: "Unquestioned Leader".

Along with ELB, the new Regals and Valiants have Chrysler's Radial Tuned Suspension package.

Changes designed to give superior cornering, road holding and safe, predictable responses without sacrificing comfort. In fact it was described by "Modern Motor" as "Unquestioned Leader" in a full scale handling comparison against Holden and Falcon, winning 11 out of 14 categories.

New Regal and Valiant. With ELB, Chrysler's Radial Tuned Suspension and a higher level of standard equipment, they're better than they've ever been.

Electronic Lean Burn. Only from Chrysler.

*Tested by the procedures stipulated by the Standards Association of Australia for their Test No. AS2077/1977. The actual mileage you get will vary depending on the type of driving you do, your driving habits, your car's condition and optional equipment.

TIME, NOVEMBER 20, 1978

I 2018 er en "Spark Control Computer" fra 1979 ikke et godt salgsargument.

varingsværdigt, men hvad det har været brugt til igennem tiden, der er et væsentligt bidrag til at forstå historien.

Efter 30-35 år anser vi de gamle biler som bevaringsværdige, og så skal man i princippet ikke ændre ved dem, da det på sin vis ødelægger historien. Der er dog et lille "men". Der kan være situationer, hvor det ikke længere er muligt at skaffe reservedele, eller hvor en reparation simpelthen ikke kan foretages, da teknikken ikke er til det længere, eller måske er materialer og metoder kendt ulovlige af miljøhensyn. Eksempel på førstnævnte er den elektronik, der bliver almindeligt i bilerne sidst i 70'erne og først i 80'erne, den kan man simpelthen ikke replicere mere, da vore dages

computerkraft er mange gange større. Disse nødvendige ændringer ved et historisk køretøj, mener vi i Motorhistorisk Samråd, at der skal være plads til i lovgivningen omkring historiske køretøjer, og de krav der er til dem.

Det er bydende nødvendigt, at myndighederne tilretter lovgivningen efter veterankøretøjerne, og den historie de kommer med, ikke omvendt, hvis kulturarven og historien om danskernes brug af køretøjerne skal bevares, og hvis ikke originalitetsspørgsmålet skal være en hæmsko for bevarelsen og brugen af køretøjerne.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

Stort netværk for alle hobbykøretøjer

Motorhistorisk Samråd har mødt stor velvilje til dialog fra andre organisationer på området. MhS inviterede Forenede Danske Motorejere (FDM), Forenede Danske Amerikarerbilklubber (FDA), Danish Street Rod Association (DSRA), Dansk Automobil Sports Union (DASU) og karrosseribyggenes brancheorganisation SKAD, til møde i Nyborg den 19. april.

Det blev et rigtigt godt møde der lagde kimen til et godt fremtidigt samarbejde. Netværket vil komme til at omfatte alle motoriserede hobbykøretøjer i Danmark, og blive et samlet talerør som man bør lytte til, såvel på Christiansborg som på kontorerne under skatteministeriet og i Færdselsstyrelsen der skal udmønte den lovgivning vi eksisterer under.

Vi vil i et fremtidigt nyhedsbrev komme nærmere ind på de problemstillinger der blev vendt på mødet, men først og fremmest blev det ikke overraskende de besværlige registreringsafgifter, der kom på bordet. Ombyggede køretøjer, og definitionen af hvornår noget var ombygget, var et andet problemfyldt område med et uigennemskueligt morads af regler.

Motorhistorisk Samråd vil se frem til hvordan vi kan udvikle det her netværk der nu er sat i gang, og vi glæder os allerede til det næste møde, hvor FDM har lovet at invitere organisationerne.

Sekretariatsleder
Johnny B. Rasmussen
Motorhistorisk Samråd





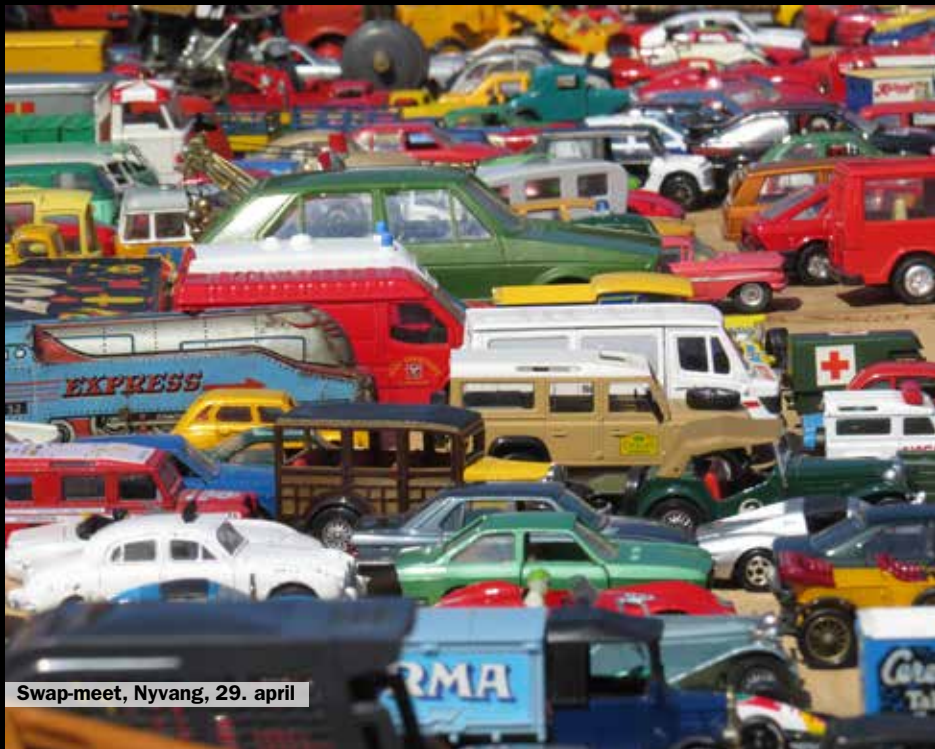
Nyhavn, 6. maj



Swap-meet, Nyvang, 29. april



AJ-tanken, 21. april



Swap-meet, Nyvang, 29. april

Køreaktivitet!



Sommeren er over os, og det er vist længe siden at vi har haft en så varm og solrig maj måned.

Det er højsæson for kørsel i vores gamle biler og allerede nu har vi mange gode arrangementer bag os. Mange flere er på vej i de næste måneder, både i DVK-regi og med andre arrangører. Vi vælter os i tilbud og det er reelt næsten hver dag, man kan finde noget at køre til...

Vi vil gerne dække begivenhederne her i VT – og det kommer vi også til. I dette nummer har vi imidlertid prioriteret mødestedsaktiviteterne samt det historiske stof, og må derfor nøjes med at vise billederne fra redaktørens nærområde på disse sider. I juli kan vi forhåbentlig vende tilbage med meget mere.

Har du været – eller skal du – afsted til træf, løb og ture, så tænk på dit klubblad! Send fotos af køretøjer, folk og fæ (i kameraets opløsning) samt historier til:

vt@veteranbilkklub.dk

Fortsat god køresommer!

-red./jmn.



Tur til Bakken, 5. maj



Kastellet, 6. maj

”Ask the man who owns one”

Citat fra Packard-bilernes markedsføring

”Ask the daughter whose parents own two”

Videredigtning af citatet fra artiklens ophavskvinde



Foto: Ole Bering

Red: De to veteranbilere, som Erna Nyvang skriver om i denne artikel er Irene og Georg Christiansen, som har været aktivt med i DVK fra de tidligste år. Irene som ét af de første kvindlige medlemmer.

Fra min tidligste barndom har gamle biler – veteranbiler – været en stor del af mit familieliv. Frem til 1976 kørte vi faktisk ikke i andet. Vi pudse og tumlede med en god håndfuld biler og kørte selvfølgelig også i dem. Duften af benzin, varmen fra motoren, og ikke mindst lyden af hestekræfterne, der spillede under kølerhjelmene, er kære barndoms minder. Jeg skriver dette for at dokumentere nogle af de særlige, sjove minder, jeg har som datter af to veteranbilere, og fordi mine forældre

har haft en smittende entusiasme og kærlighed for deres biler – noget, som jeg deler dybfølt og inderligt.

Der er mange dimser og dippetutter i en gammel bil, som et barn kan pile ved – fra en simpel cigartænder til fedtsmøresteder, til flotte emblemer og spændende små rum, og disse ting og særligt min fars historier om bilerne tryllebandt mig i en årrække. I sommeren 1976 tog vi, det vil sige mine forældre og to ældre søstre, til USA for at besøge mine foræl-

dres gode venner, George og Louise Norton. George Norton havde været AACA (Antique Automobile Club of America) præsident, og deres fælles passion for veteranbiler havde gjort at de var de blevet nære venner. Vi så dem igen i 1987, 1988 samt 2001 med massiv brevudveksling (også lydbånd) i mellemtiden. Bilinteressen blev delt både i nær og fjern – og i hjemmet, hvilket jeg nu vil berette om. Samlingen tæller en Rolls Royce, to Packard'er, to Hupmobiler og en Nimbus motorcykel.



■ Packard 143 Touring · 1924



En flyvetur og en god historie

Lige før min skolestart var vi på en festival med min mormor, hvor vi var ude og flyve med en lille otte persons flyvemaskine. Det var en stor oplevelse – ikke mindst, fordi min mormor, som sad ved siden af piloten på turen, talte om at trykke på et par pedaler under flyets cockpits stol, hvor hun sad. Til det tilføjede piloten med et smil på læben, at hvis hun gjorde det, så ville flyet foretage et ordentligt loop! Vi kom helskindet ned – med hovedet op

og benene ned – og jeg var selvfølgelig meget fascineret. Efter denne oplevelse var jeg samme aften inde i garagen med min Far, hvor han pegede på 1924 Packardens kølerfigur. Han fortalte mig, at billedet, der var på kølerfiguren, var den flyver, som vi havde været oppe i den dag! Herefter var Packarden fra 1924 min yndlingsbil!

Packard 143 Touring 1924 - gang i forberedelserne

Med egen trykluft kunne bilen pum-

pe sine store hjul op. Og i løbet af en formiddag havde vi med fedt smurt hele bilen på alle dens fedtsmøresteder. Nu skulle den startes. Det var ikke altid nemt, men Packard 24 "var jo slidt på alle otte", så den fungerede temmelig ofte, som den skulle. Vi skulle også sikre, at tændrørene var indstillet fuldstændigt korrekt, og så var det ellers bare at sætte den store læderkuffert bag på med de store læderremme, fylde benzin på for "en plovmand" og så afsted.



■ Packard 733 · 1930



Noget var dog bare ikke, som det skulle være, så vi måtte trække den fri. Jeg tænker, om der var noget i vejen med differentialet, men jeg kan ikke huske det med sikkerhed. I hvert fald var vi nødt til at trække den med en anden bil. Far bandt et reb til den, men uheldigvis på en sådan måde, at det var kofangeren, der blev revet af bilen. Packarden med sine 3,2 ton stod ikke til at røkke! Kofangeren, der var blevet hevet af, blev fixet og også det, der nu oprindeligt var galt med bilen.

Der var næsten altid noget i vejen med bilernes karburatorer, men at få den rette blanding af luft og benzin til at fungere er jo også alfa og omega. Vi fik på et tidspunkt skilt karburatoren ad og samlet den igen, og jeg var ferm, for mine små børnefingre kunne dengang nå ind på steder, hvor min Fars ikke kunne. Det var fedt at kunne gøre sig nyttig. Sam-

lingen af karburatoren gik fint, men til sidst var der tre skruer til overs, som aldrig fandt sin rolle igen. Bilen kørte til trods, og "mysteriet om de tre skruer" blev aldrig løst.

Danmark Rundt med Dansk Veteranbil Klub

En sommer kørte hele familien så fra Ribe til København sammen med andre herlige veteranbiler fra DVK. Det var dage med hedebløge, og der var ikke en sky på himlen! Kort efter starten i Ribe opdagede vi dog, at der var noget galt med det højre baghjul. Der var en revne i fælgen, men dækket fejlede ingenting og var i fin stand. Hjulet blev skiftet til et af de gamle reservehjul, men begge reservedæk havde kendt bedre dage: Godt 20 km senere var den gal igen. Med et brag sprang det ene reservedæk på vej ned ad en bakke. Det var heldigt, at der ikke var nogen

cyklister på vejen, for så ville de have fået en fælgring i nakken. Den trillede lystigt forbi os og langs bilen ud i rabatten, da vi gjorde holdt. Nu var gode råd dyre, for der var kun et andet meget gammelt og mørnet reservedæk tilbage. (Det skal nævnes, at dækstørrelser som disse sådan ikke lige er til at skaffe). Der blev skiftet til det andet reservedæk, og der blev krydset fingre, indtil vi lykkeligvis fandt en mekaniker i den næste mindre by, der kunne sætte det gode dæk over på en af de gode fælge, og så var vi godt kørende igen. Til København kom vi, hvor turen endte på Rådhuspladsen. Undervejs besøgte alle DVK deltagere det flotte Gjern Automobilmuseum, fantastiske Ebeltoft med fregatten Jylland og passerede mange smukke dele af Danmark fra vest til øst.



■ Nimbus · 1925



Packard 733 Convertible Coupé, 1930

Tre år før, 1979, var vi med Nordic Packard Owners Club på træf i Sverige med "den grå Packard". Turen med klubben var fed, syntes jeg, fordi man fik så mange sponsor-dimser og klistermærker. Jeg elskede at sidde på bilens smukke trinbræt af træ og gummi, som min Fars onkel havde fået snedkereret, fordi de oprindelige var gået til, men de var jo ikke originale. Det forstod jeg først noget senere betydningen af.

De allerførste erindringer om bilen handlede ikke om bilen, men mere om en lyserød tissepotte i en hvid kuffert, som var belagt med rødt stofindtræk. Min Mor hev denne ud af sidelågen til den grå Packard – dér, hvor man normalt lægger sine golfkøller. Jo, vi var en familie med visse behov, når vi skulle på tur. At kravle ned på gulvtæppet under svi-

germorsædet, når det var alt for koldt eller vådt, var noget af det bedste, jeg vidste. Så hyggede jeg mig med at sidde og pille ved den lille lampe, som kunne tænde og slukke ved, at man trak i en metalpind. Senere skulle jeg også lære, hvordan man tog det buede glas af, udskiftede pæren og satte glasset fast med ringen, der holdt den fastspændt.

Kulilte

Den grå Packard kunne køre stærkt men havde også sine vanskeligheder, blandt andet var den i modsætning til den grønne Packard hovedrepareret og derfor skulle der ikke så meget til, at den "gik fast". Den var decideret ved at tage livet af mig en gang. En vinteraften med svær kulde skulle min far og jeg have topstykket af bilen. Ventilene var brændte, så det var nødvendigt at få adgang til dem. Boltene, der holdt topstykket,

var bare ikke til at skrue af, og min Far startede bilen i den lukkede garage for at gøre hele motorblokkens metal varmt, hvorefter det endelig lykkedes ham at få boltene løsnet og topstykket af. Vi forlod garagen, men idet jeg trådte ud i det fri, faldt jeg om. Her gik det op for min far, hvad der kunne være sket. Kulilte er farligt, og min mor var efterfølgende rasende på ham. Ventilene blev lavet, men jeg har aldrig glemt det.

Besøg i DVK med den grå

Det er en drøm af en bil – og min mors i øvrigt. Mine forældre gav os tre søstre en sommeraften mulighed for at køre til Nivå til et dansk veteranbiltræf alene. Det var før bilen fik repareret sine ventiler. Med et brag af en eksplosion fra udstødningen satte bilen i gang, for bilen kunne nemlig godt køre på seks eller fem cylindre. Op til Nivå det



■ Rolls Royce 20/25 · 1929



CCCC 1996



gik. Jeg fornemmede, at det var en noget usædvanlig oplevelse at få tre unge piger (mig selv på 13, og mine to ældre søstre på 15 og 18 år) på besøg i sådan en gammel bil. Heldigvis sprang den i gang – uden eksplosioner, da alle kiggede på fra klubben! På vejen hjem blev det dog et frygteligt regnvejr. Min søster, der lige havde fået kørekort, kunne ikke se ud af forruden, så jeg måtte med armen ude – nærmest ligefrem med hele kroppen hængende ude af bilen – tørre forruden fri for regnvand, så vi kunne komme hjem nogenlunde sikkert.

Nimbus 1924 kakkelovnsrør

Én for én arbejdede vi os gennem hver eneste bil i garagen. Men der var også en motorcykel, som havde stået stille alt for længe. Benzinen var blevet til noget gummimasse. Jeg husker det som noget blåt/lilla stads, og det var overalt i såvel rør som karburator. Vi fik det hele skilt ad og rensset det, og herefter startede et præcisionsarbejde i at få svømmer og nåleventil til at arbejde

sammen. Vi byggede en ny svømmer ud af kork og skruede og skruede på den lille nåleventil for at få den rette blanding af benzin og luft til cyklen. Efter mange timer lykkedes det, og motorcyklen kom ud og blev luftet. Amager Rundt Løbet blev blandt andet fuldført i fin stil og senere hen også en række dejlige private ture ud i det blå.

Flere år senere fik mine forældre bygget den sidevogn, som de havde tænkt på så længe. Sandheden er vel også, at de på et tidspunkt indså, at det for balancen ville være godt at have et tredje hjul på – så der kunne være én, der var chauffør og en anden, som kunne være "sandsæk". Historien er, at chassiet lå under min Fars og Mors seng, og da der var midler og tid til det, fik de bygget det smukkeste karrosseri til motorcyklen, som jeg har set til dato. Smukt læderindtræk og med den rette skrift, (synes jeg), på siden med navnet "Nimbus", hvor N'et er trukket over til b'et.

Rolls Royce 1929 20/25 med Fernandez et Darrin karrosseri

Jeg husker ikke de store mekaniske kvababelser med Rolls Royce'en fra 1929, men det er nok, fordi jeg læste til eksamen i den periode, hvor istandsættelsen stod på. Rolls Royce'en var nem at køre og sagde næsten ingenting, men man fik ikke blæst i håret og duft af mark og enge i næsen som med de åbne biler...

I 1996 deltog bilen i det første løb af slagsen, dengang ledet af Ole Sommer: Copenhagen Classic Car Cup, der blev afholdt foran Christiansborg Slot (i dag afholdes det under navnet Copenhagen Historic Grand Prix). Bilen deltog i løbet og var med i den ældste klasse, hvor den konkurrerede med en stor Cadillac, der var så lang, at den ikke kunne mestre hårnålesvinget uden at udføre en form for tre punkts drejning – det var et morsomt og anderledes løb, der heldigvis ikke kostede buler i skærmene i modsætning til de øvrige kategorier af yngre biler, der også tog lidt flere chancer.



Søstrene 1985
Fv: Irene, Charlotte og Erna.



■ Hupmobile 20 · 1912

Den ældste i samlingen - Hupmobile 1912, model 20, Roadster

AACA præsidenten, George Norton, hjalp mine forældre med at få en lille Hupmobile fra 1912 til Danmark. En lille perle af en bil. Det var ikke en familiebil, for der var kun to sæder, så det var nok en af grundene til, at det også tog noget tid før, den fik nummerplader på.

Et krav var dengang – måske stadigvæk? - at den skulle have blinkere på for at blive indregistreret. Det så en kende åndssvagt ud, når bilen havde både petroleums- og karbidlamper på, at blinkere også skulle være nødvendige. Efter mange overvejelser, hvor placeringen af blinkeren på siden skulle være, fik det den konsekvens, at vi borede et lille hul i karrosseriet. Det smerter mig at tænke på i dag! Vi havde forinden været på en ophugningsplads for at lede efter nogle velegnede blinkere til brug for bilen. Manden på ophugningspladsen spurgte, om vi kendte min far og ovenikøbet nævnte han hans navn med tydelig røst. Det gjorde manden, da vi fortalte, hvor

vi kom fra, og min far fik svaret, "ja, det gør vi da", hvorefter han tav! Det gik op for mig, hvor mange mennesker, der egentlig kendte til os og bilsamlingen, men at diskretion også kan være en god ting. Vi fik de rigtige stumper, fik sat blinkerne på bilen. Så blev den indregistreret, og vi fik mange herlige ture i det lokale område i det næsten hestevognslignende køretøj.

Samlingen

Det er mit håb, at jeg med denne artikel – med et formentlig noget populært indhold – har videregivet en masse veteran-entusiasme og fået belyst den vilje og stædighed, der ligger i arbejdet med veteranbiler. Jeg fik oparbejdet en del viden om mekanik (til husbehov i hvert fald), som jeg vil tage med mig til mine dages ende!

Med venlig hilsen Erna Nyvang.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Erna Nyvang, tlf.: 27 95 27 62 eller mail: erna.christiansen@gmail.com

For den særligt interesserede i den komplette samling:

Mere Hupmobile

Der er en Hupmobile mere. I halvtredserne og tresserne kørte min far og mor rundt i to Hupmobile veteranbiler - en otte cylindret grøn sedan og en grå Hupmobile, vistnok 6 cylindret. Da interessen for andre biler, blandt andet Packards steg, måtte disse biler vige på grund af pladsmangel i garagen. Hupmobile blev dog ikke opgivet, for mine forældre havde købt en ikke restaureret Hupmobile Sedan i fin stand fra 1931, som i en årække stod ude på Lundsrydvej i Valby i en privat udlejers garage. Taget blev dog utæt, og derfor valgte vi at få flyttet bilen sammen med to motorer, som vil kunne levere eventuelle nødvendige reservedele i forbindelse med istandsættelse.

Vi kommer snart tilbage med mere om Irene og Georgs smukke biler her i **VeteranTidende!**



ERMAX

Historien om Ermax

Mon ikke alle, der har lidt med biler at gøre, kender til firmaet Ermax – og med det samme tænker på sideblinklys, især de såkaldte “badekar”, der jo også meget ofte ses som diskrete for- og bagblink på vores ældre veteranbiler. Men Ermax var meget mere end badekar og blinklys – Ermax er et betydningsfuldt og spændende stykke meget dansk bilhistorie!

Af Jens Møller Nicolaisen

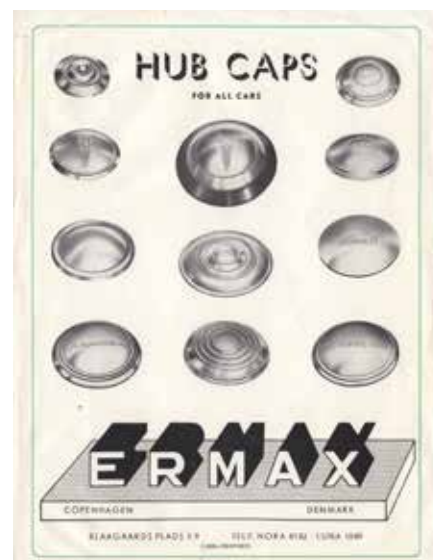
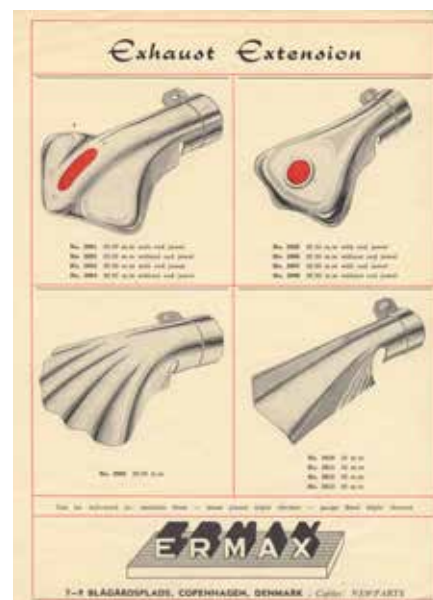
Ermax var et familieføretagende – med fem brødre involveret: Erhard, Max, Egon, Frede og Verner, med efternavnet Larsen. Idag lever kun den yngste, Verner, som er en god ven af Keld Serup, som er mangeårigt medlem i DVK. Vi aflagde Verner et besøg i slutningen af januar, og han kunne fortælle en masse. Til artiklen her er vi så heldige også at kunne nyde godt af Henrik Steenholtts notater og informationer fra et interview han for nogle år siden lavede med Erhard. Flere andre tidligere Ermax-medarbejdere har desuden bidraget med fotos og oplysninger. Stor tak til alle!



Det første logo, som omkring 1955 blev erstattet af det som ses øverst her på siden. Begge var tegnet af Erhard.

Begyndelsen

Det var to af brødrene, Erhard og Max Larsen, der i 1948 etablerede firmaet ERMAX på Blågårds Plads i København. Her havde de købt en lille møbelforretning, og efter en måned med udsalg af møblerne kunne de den 16. februar åbne deres forretning med salg af autodele. Både Erhard og Max var uddannede reservedelsekspedienter fra Ford i Ringsted, og der er ingen tvivl om at de har haft godt brug for deres branchekendskab – for de første efterkrigsår, måske især 1948, var en meget hård tid for den danske bilbranche. Den almene vareknaphed, og deraf følgende restriktioner på import betød at Ermax i begyndelsen udelukkende kunne beskæftige sig med salg af danske produkter samt egen fabrikation. Blandt de tidlige ting var lidt eldele, herunder startkabler, samt rørhaler til udstødningsrør. Snart kom brødrene også i gang med de første artikler i egen produktion: Hjulcapsler, som i første omgang blev fremstillet med hjælp fra en metaltrykker, men kort tid ef-



Nogle af de allerførste artikler i Ermax' sortiment – rørhaler og hjulkapsler. De fleste af egen fabrikation.



Forretningen på Blågårds Plads 7-9 i København, billedet er taget i 1951. Fra venstre ses Max, en regnskabsmand hvis navn vi ikke kender, Egon og Erhard. Det er nok ikke uden stolthed at d'Herrer fremviser en større forsendelse af traktorlygter på vej til Finland!

Og så er der naturligvis bilerne: Den store til venstre er Egons Adler Autobahn 1937, den højre er Max' Wanderer W250, årgang 1935. De to brødre beholdt disse biler i en længere årrække. Foto fra Verner Larsen.

ter i et lille værksted i Todesgade, lige ved forretningen. Her begyndte Ermax også fabrikation af lygterande samt pynteringe til fælge.

Inden da var også den ældste bror, Egon Larsen, kommet ind som medejer af firmaet. Egon havde en barsalon i Ringsted, hvor familien kom fra. Egon havde penge, bl.a. fra salget af frisørsalonen, men han havde også noget andet: Et godt hoved. Der var brug for begge dele – Erhard og Max havde fra starten været nødt til at låne penge – og Egon, der af flere var blevet opfordret til at blive politiker, havde både gode forhandlingsevner og formentlig også kontakter, som senere viste sig at være yderst nyttige. Mere om det senere.

Omkring 1950 kom de sidste to brødre med som ansatte. Først Frede, der oprindeligt var murer og som havde praktisk snilde, nok udover det sædvanlige. Kort tid efter kom Verner, der bare var 14 år, og hjalp til i familiefirmaet. De to boede stadig i Ringsted, og kom i de følgende 8 år til at følges ad i toget, frem og

tilbage hver dag mellem Ringsted og København.

Ermax var virkelig et ægte familieføretagende. De fem brødres far var ansat ved Statsbanerne og bestyrede bl.a. godsdepotet på Ringsted Station. Det gav muligheder: Her var der lagerfaciliteter for Ermax. Også moderen var ifølge Verner engageret

i virksomheden. Hun kom jævnligt på besøg i sin Renault 4CV, og gennemgik aktiviteterne med kritiske bemærkninger til næsten alt.

Tidlige produkter og eksport

En anden ting, der tidligt kom i produktion hos Ermax, var traktor- og arbejdslygter. Det lykkedes at finde en

Uden fælg-pyntering

Med fælg-pyntering

Sædvanlig rustfrit stål
når det gælder
FÆLG-PYNTERINGE
og så er de ikke
dyrere i rustfrit stål

**Pris kr. 105,00 pr. sæt
til alle 5 hjul**

ERMAX
TILBERE - AUTOMATISKE - VANTU
BLÅGÅRDS PLADS 7-9
KØBENHAVN N
TELF. NO 8182 - LU 1050



Et par sjældne fotos fra den tidligste periode, hvor der under primitive forhold pakkes traktorlygter til eksport. Billederne er med stor sikkerhed taget i Elmegade. Til højre ses lygterne gengivet fra et af de første produktkataloger. Frede bagest – og med cigaret er det "Pisserende-Svend", der var tidligere motorcyklebud... Foto fra Torben Holm.



metode, så lygtehusene kunne trykkes over en ret simpel konus, blot med en yderring. Og med relativt enkelt værktøj som svingpresser og sikkemaskiner blev der lavet komplette lygter. I første omgang med danskproduceret glas af tvivlsom kvalitet. Der kom gang i produktionen, og i eksporten, især til Finland. Og med dette opstod også muligheden for at få de første importbevillinger, så det blev muligt at købe varer i udlandet, herunder sealed-beam lygteindsatse fra USA. Lygterne var en stor succes, og Ermax blev leve-

randør til Nordisk Diesel, som importerede Ferguson-traktorer. Foruden lygterne kom Ermax også til at levere ledningsnet til Nordisk Diesel. Den første ordre var på blot 25 stk., som blev fremstillet som håndarbejde – ét ad gangen. Senere fik Ermax en større afdeling med ledningsnet og andre el-artikler af både egen produktion og importerede produkter.

Større sortiment

Kreativiteten var stor, når det drejede sig om at finde på ting, de selv kunne producere. Desuden havde man en fordel i at efterkrigsårenes importrestriktioner netop gav en forøget efterspørgsel på danskfremstillede varer. Det var især Erhard og Max der fik idéerne, hvor storebror Egon tog sig af det mere formelle omkring afsætning og økonomi. Og vareudvalget voksede hurtigt. Blandt andet skal der have været en produktion af vippearmsaksler og bøsninger til vippearmsaksler, men ellers var det især lygter og lygtedele. F.eks. adapterringe, så enhver forlygte kunne forsynes med de moderne sealed-beam indsats. I 1951 begyndte man også med en helt nyt materiale: Plastic! Det første produkt var isskrabere, men året efter kunne Er-

max lancere hvad der siges at være verdens første sidespejl, helt i plast. Og næsten samtidig kom der også en baglygte med modelbetegnelsen P1, som også menes at være den første af sin art. P1 var i produktion mange år frem. Den blev i øvrigt standardmonteret på Ferguson traktorer. Mange af Ermax' artikler blev til med hjælp fra underleverandører i ind- og udland. Verner Larsen fortalte bl.a. hvordan man på lageret ved godsbanen i Ringsted skilte importerede varer ad, og sleb firmamærker væk – et arbejde som hele familien deltog i og som selvfølgelig altid foregik om søndagen, hvor godsplageret var lukket...

Nordisk Spejlindustri i Elmegade

Med ekspansionen blev der behov for flere varer, og for større værkstedsfaciliteter. Ermax købte derfor et mindre firma, Nordisk Spejlindustri, som havde et lille maskinværksted i baggården Elmegade 5 på Nørrebro. Det var også her der kom gang i et værktøj af den mere spektakulære slags: Et vacuummetaliseringsanlæg, som bestod af en kasse der kunne suges tom for luft og hvor man med højspænding og wolframtråd kunne "forsølve" parabler med aluminium. Anlægget havde man





Her ses et par sider fra Ermax' store hovedkatalog (på hele 124 sider) fra første halvdel af 60'erne. Her er nogle af de tidlige produkter stadig med i det enorme vareudvalg. Også baglygten (A-P1) og spejlet (D-SP-1) der siges at være verdens første i plastic.

købt på Niels Bohr Institutet og det blev i daglig tale kaldt "Fredes kasse" – det var den næst yngste bror, Frede Larsen der stod for arbejdet med kassen, som blev brugt flittigt igennem mange år. Ermax kunne tilbyde parabler til næsten enhver lygte – og kunder kunne også få deres gamle parabler behandlet.



Blinklys

Ermax' helt store guldæg var på trapperne. Flere bilproducenter i Europa var begyndt på at monte

re blinklys på deres biler. Men først den 27. marts 1953 blev blinklysene tilladt herhjemme, hvor der i første omgang ikke var krav om sideblink – her kunne man stadig bruge de gamle afviservinger. Forblink skulle være enten hvidt eller orange, bagblink rødt eller orange. Den 24 juni 1955 kom så bekendtgørelse nr. 198 fra Justitsministeriet, om køretøjers indretning og udstyr. Her præciseres det, at der var to muligheder, og nu var det enten eller.

A: Retningsviservinger, som ikke kunne blinke. (I så fald ingen blinklys).

B: Blinklys: Hvidt, gulligt eller orange foran, eventuelt i forbindelse med positionslygter, rødt eller orange bag, evt. sammenbygget med stoplyset. Og så kommer det vigtige: Hvis de forreste blinklys ikke kunne ses bagfra (hvornår kan man det???), skulle bilen være forsynet med sideblinklys! Bekendtgørelsen giver desuden diverse detaljerede foreskrifter om lygter og blinklys, som vi ikke

skal komme nærmere ind på her. Det vigtige er, at Danmark var blandt de første lande, hvis ikke det første, der stillede krav om at biler skulle have sideblinklys. De fleste andre lande fulgte først efter mange år senere. Så hvis man ikke valgte den gammeldags løsning med afviservinger, hvilket de færreste gjorde, var sideblinkene et lovkrav.

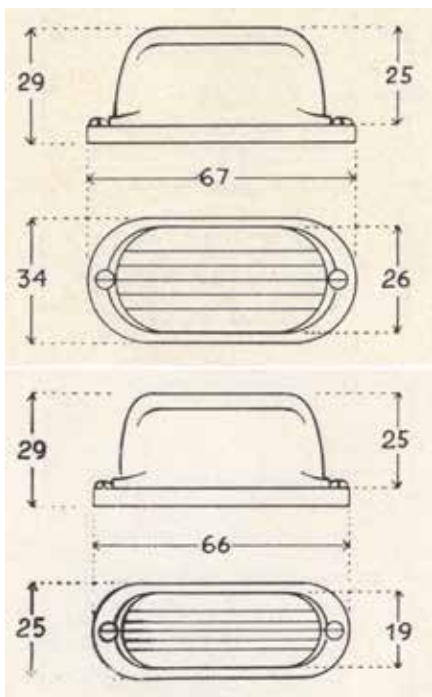
En ting er, at man hos Ermax i 1954 var begyndt at fremstille sideblinklygter, og selvfølgelig fulgte nøje med i hvad politikerne fandt på, inde på Christiansborg. Men noget andet er, ifølge flere kilder, at Ermax, med Egon Larsens gode kontakter og særlige evner på de bonede gulve, både fik idéen og foranstaltede at loven om sideblink blev vedtaget.

Selvom ordet måske er det, er lobbyisme nok ikke noget nyt – og som sådan kan historien naturligvis heller ikke dokumenteres.



Nye biler fra General Motors, samlet i Danmark og forsynet med Ermax-sideblink. Hvilken type blinklygte og placeringen på bilen var nøje fastlagt i bilernes typegodkendelser. Man kan diskutere hvor heldigt det gik med æstetikken – de to nederste er ganske acceptable, men "badekarret" på forskærmen gør vist ikke den øverste (Chevrolet Bel-Air) kønnere. Fotos fra Uffe Mortensen.





Her på siderne ses nogle af de mest anvendte blinklygter, i hvert fald i begyndelsen – de øverste tre lygter svarer til billederne af GM-bilerne.

Mest kendt er det lille "badekar", som også blev lavet med både rødt og hvidt og andre farver glas, til forskellige formål. Desuden fandtes en mindre version, velegnet til montering på bilernes b-stolper.

Det nederste lille runde blinklys var også yderst almindeligt – hos Ermax med det poetiske tilnavn: "ungpigebryster".

Masser af sideblink!

Det var også Egon, der omkring det samme tidspunkt aflagde et besøg hos General Motors direktion på samlefabrikken i Aldersrogade. Her fremlagde han det nye regelsæt og kunne i samme åndrag tilbyde GM sideblinklygter, der var tilpasset de forskellige bilmodeller og leveret i komplette sæt med tilhørende ledningsnet og sågar skabeloner til at bore hullerne efter. Et tilbud GM tog imod. Mange andre fulgte med: Ford, Morris, Austin, Hillman og flere endnu. Kun VW og Fiat kom til Danmark med sideblink (eller afviservinger) fra fabrikken, så det var langt de fleste nye biler der skulle forsynes med sideblink for at leve op til den særlige danske lov. Om det faktum at mange typegodkendelser i 50'erne og 60'erne foreskrev at bilerne skulle være forsynet med sideblink af fabrikat Ermax også er udtryk for Egons særlige evner, skal her være usagt – men i praksis skul-



De rød/hvide fabriksmonterede blinklygter på denne Panhard Dyna 1957 kunne ikke godkendes af den danske myndigheder. De måtte suppleres med et par ungpigebryster foran og et par smalle badekar på B-stolperne. Modellen er typegodkendt med hele 8 blinklys!

10. Elektrisk anlæg.

| | |
|-------------------------|--|
| Førlgter | »Cibie«, mrk. »NL«, fjernlys 45 W, nærllys 36 W. |
| Positionsglygter | Indbygget i førlgter, 4 W. |
| Baglygter | »Scintex«, mrk. indvendigt »3874«, 4 W. |
| Stoplygter | Sammenbygget med baglygter, orange, 15 W. |
| Baklygter | Findes ikke. |
| Refleksanordninger | Swareflex, mrk. »J. R. U. 12«. |
| Retningsviservinger | Findes ikke. |
| Forblink | »Ermax«, orange, 10 W, anbragt under førlgter. |
| Sideblink | »Ermax«, orange, 5 W, anbragt på midterste dørstolpe, og »Scintex«, hvid fremad, rød bagud, 15 W, anbragt udfor vindskærm. |
| Bagblink | Kombineret med baglygter, 18 W. |
| Kontrol f. retn. visere | Lydkontrol. |
| Signalhorn | 1 stk. »Mixo«. |
| Akkumulator | 12 volt, 63 amperetimer. |

Udsnit af Panhard'ens typegodkendelse, dateret 1958. Nedenunder ses en tilsvarende for Austin Mini fra 1959, som er mere typisk, da bilerne som næsten alle andre kom til Danmark uden sideblink. Bortset fra de italienske skal vi frem til omkring 1970 før næsten alle bilfabrikkerne leverede bilerne med sideblink.

10. Elektrisk anlæg.

| | |
|-------------------------|---|
| Førlgter | »Lucas«, europæisk standard, »E4«, fjernlys 45 W, nærllys 40 W. |
| Positionsglygter | »Lucas«, mrk. »L 594«, 5 W, anbragt under førlgter. |
| Baglygter | »Lucas«, mrk. »L 647«, 5 W. |
| Stoplygter | Kombineret med baglygter, 20 W. |
| Nummerpladelygter | 1 stk. »Lucas«, mrk. »467/2«, anbragt på særligt beslag. |
| Baklygter | Findes ikke. |
| Refleksanordninger | Indbygget i baglygter, mrk. »BS 2515 GRADE II«, J. R. U. 235. |
| Retningsviservinger | Findes ikke. |
| Forblink | Kombineret med positionsglygter, 21 W. |
| Sideblink | »Ermax«, orange, 5 W, anbragt under tag på bageste dørstolpe. |
| Bagblink | Sammenbygget med stop- og baglygter, orange, 21 W. |
| Kontrol f. retn. visere | Lyskontrol i kontaktarm. |
| Signalhorn | 1 stk. »Lucas«. |
| Akkumulator | 12 volt, 38–43 amperetimer. |

le de fleste nye biler altså have Ermax-blink for at være lovlige her i landet!

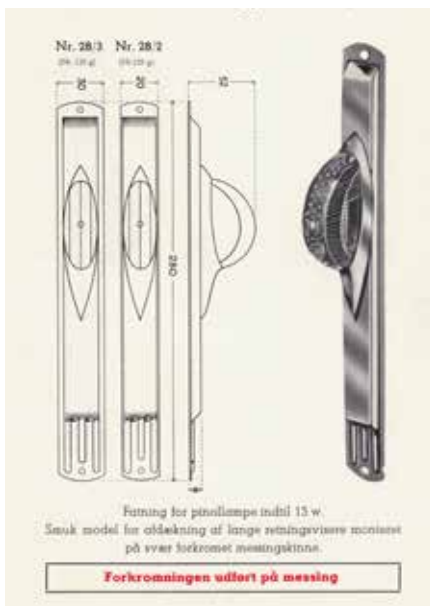
Allerede fra 1954 havde Ermax som nævnt et større udvalg af sideblinklygter i produktion. Og det var ikke kun til nye biler. Afviservingerne var blevet umoderne og især i sidste halvdel af halvtredserne gik rigtig mange over til at have blinklys på ældre biler. Her var Ermax klar med passende universalprodukter: Alle kender nok det såkaldte "badekar",

som fandtes i to forskellige bredder, og som en lille genistreg var lavet så monteringshullerne havde samme afstand som de konsoller de gamle afviservinger oftest var monteret på. På forskærmene monteredes oftest de små runde blinklygter, der nu vi er ved kælenavnene, blev kaldt "ungpigebryster". I vareudvalget var også sideblink, der var anbragt på en plade som kunne dække hullet i de tilfælde hvor de skulle erstatte indbyggede afviservinger.



En typisk eftermontering på ældre biler kunne være som på denne Citroën 11 Sport fra 1946 (fotograferet i Ahorgade i København i 1981). I modsætning til nu, hvor vi helst anbringer blinklysene diskret på de ældre biler, var blinklys i 50'erne og begyndelsen af 60'erne en meget moderne ting, som ikke skulle skjules. Ungpigebryster for og bag, badekar på siderne, hvor de er monteret på afviservingernes gamle konsoller.

Til venstre ses en pakkeløsning fra Ermax, med sideblink monteret på dækplader, beregnet til biler, der tidligere havde haft afviservingerne indbygget i karrosseriet. Der var flere typer i udvalget.



Fra 1. januar 1966 var afviservinger ikke længere tilladt på nyregistrerede personbiler, og i 1971 blev brug af afviservinger helt forbudt. Først i 1984 blev der givet dispensation til veteranbiler, hvorefter afviservinger kunne erstatte sideblink – forudsat blinkende lys i afviservingerne. Man skal stadig have for- og bagblink: Orange foran, orange eller rødt bagi, og rødt bagblink kan stadig være i kombination med bremselyset.

At produktionen af blinklygter har været et gigantisk eventyr for Ermax er selvfølgelig hævet over enhver tvivl – vi har ikke nogle tal, men måske kan man få en idé om størrelsesordenen, hvis man tænker at sikkert mindst 80% af den eksisterende vognpark mod slutningen af 50'erne fik monteret 4-6 blinklygter på hver bil – og at størsteparten af de nye biler frem til begyndelsen af 70'erne blev leveret med sideblink fra Ermax.

Fleere produkter

Da det i 1954 blev lovkrav at en bil skulle have to baglygter, havde Ermax naturligvis flere modeller på programmet, både med og uden separat blinklys. Ofte var det billigere at udskifte en eksisterende original baglygte med to nye af fabrikat Ermax.

Der var fart i butikken. I de følgende år kom mange nye artikler til. Ermax fik forhandling af mange udenlandske produkter, både autoudstyr og reservedele. Men der kom også nyt i egen produktion. En vigtig ting var kofangere. Med egen produktion samt import kunne Ermax levere kofangere til næsten alle bilmærker.

Samarbejdet med GM fortsatte også – Henrik Steenholt skriver at man ved nedlæggelsen af GMs danske samlefabrik destruerede mere end 1000 produktionstegninger af emner fra Ermax.





Et lille udpluk af de mest almindelige typer Ermax-sideblinklygter. "Store pil" som ses øverst til højre, blev oprindeligt lavet til Volvo Amazon, men valgt af mange flere. Senere brugtes til Volvo den sekskantede model, som ses nedenunder.

ERMAX

JAGTVEJ 139 TELF. ÆGIR 8800*

KOFANGERE

| | |
|--|--|
| <p>PROFIL 1</p> <p>PROFIL 2</p> <p>PROFIL 3</p> <p>B-25/55</p> <p>B-25/59</p> <p>B-49-52/57</p> <p>B-51-52/57</p> <p>B-53/57</p> <p>FIAT 500</p> <p>FIAT 600</p> | <p>PROFIL 1 - Universal B-401/57 kofanger 1300 mm B-402/57 kofanger 1400 mm B-403/57 kofanger 1500 mm B-404/57 kofanger 1552 mm B-405/57 kofanger 1600 mm</p> <p>PROFIL 2 - Universal u. hote B-425/57 kofanger 1350 mm B-426/57 kofanger 1400 mm B-427/57 kofanger 1500 mm B-428/57 kofanger 1600 mm</p> <p>PROFIL 3 - Universal u. hote B-441/57 kofanger 1400 mm</p> <p>DKW +77, og +F6 B-25/55 for, kofangerbanen u. beslag, og/til kofanger B-26/55 bag, kofangerbanen u. beslag, og/til kofanger</p> <p>DKW +1000 B-25/59 kofangerprofilen Kan monteres på model F-49 og 93, som erstatter for originale</p> <p>DKW +F 89 F+ B-49/57 for, kofangerprofilen B-52/57 bag, kofangerprofilen</p> <p>DKW +F 91 F+ B-51/57 for, kofangerprofilen B-52/57 bag, kofangerprofilen</p> <p>DKW +F 93 F+ B-53/57 for, kofangerprofilen</p> <p>FIAT +500 B-290 for, kofanger m. afstandsstykke B-291 bag, kofanger m. afstandsstykke</p> <p>FIAT +600 B-326 for, kofanger B-310 bag, kofanger B-311 afstandsstykke B-312 højre kofangerbort B-313 venstre kofangerbort</p> |
|--|--|



Udover alle typer lygter var vareudvalget hos Ermax kolossalt inden for tilbehør og reservedele. Mange ting var af egen produktion, som f.eks. pyntekølergittere til Renault Dauphine og blanke hjulkapsler til Citroën 11 i ét stykke, i stedet for de originale todelte.



Jagtvej – og Søborg

Midt i travlheden var der blevet trangt i både forretningen på Blågårds Plads og værkstederne i Todsogade og Elmegade. I oktober 1954 rykkede Ermax ind i en stor ejendom på Jagtvej 139, ved hjørnet af Ydunsgade. Her blev indrettet en stor forretning og lagerfaciliteter, og da det kort tid efter viste sig heller ikke at slå til, købte man hele ejendommen og nedlagde lejlighederne på 1. sal, så de kunne indrettes til kontorer. Ejendommen var hovedkvarter for Ermax indtil 1966.

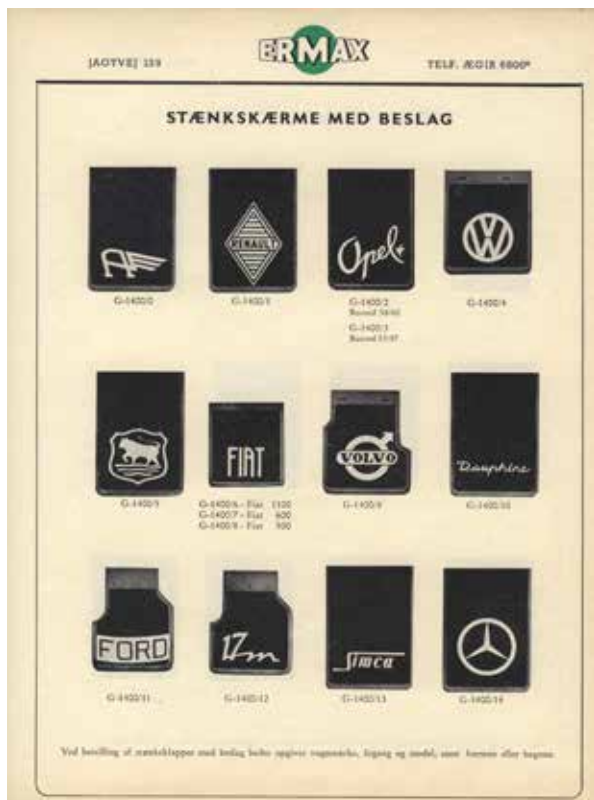
Med ekspansionen i løbet af 50'erne, blev det i sagens natur også vigtigt selv at producere så meget som muligt. Mange ting var indtil da fremstillet hos underleverandører, men i 1956 købte man en byggegrund på Rosenkæret i Gladsaxe. Her blev opført en lille fabrik, som blev taget i brug i foråret 1957, med nye store metalpresser og maskiner til sprøjttestøbning i plast. Fabrikken blev udvidet allerede i 1958 med en toetagers bygning, hvor man bl.a. indrettede et værktøjsmageri for selv at kunne lave støbeforme, stanse- og presseforme mv. Foruden værktøjsafdelingen, havde man produktionsafdelinger med sprøjtelakering, stansning, plaststøbning, smedeværksted, ledningsafdeling og montageafdeling, foruden forretningen. Ialt omkring 100 ansatte. De tider var forbi, hvor brødrene klistrede papkasser sammen på lageret, for at få det til at se ud som om der var flere end der var, i forbindelse med besøg udefra.

Billeder fra hovedkvarteret på Jagtvej, først i 60'erne. Alt i autoudstyr – bemærk f.eks. udvalget i dythorn inklusive brøl og hyl.

Vi kan heller ikke lade være med at vise de stemningsfulde billeder fra baggården; miljø af en type, der nu er så godt som forsvundet i hele landet. Farvefotos fra Torben Holm.

Til højre ses Ermax-fabrikken på Rosenkæret i Søborg, omkring 1960, efter den første udvidelse. Foto fra Verner Larsen.

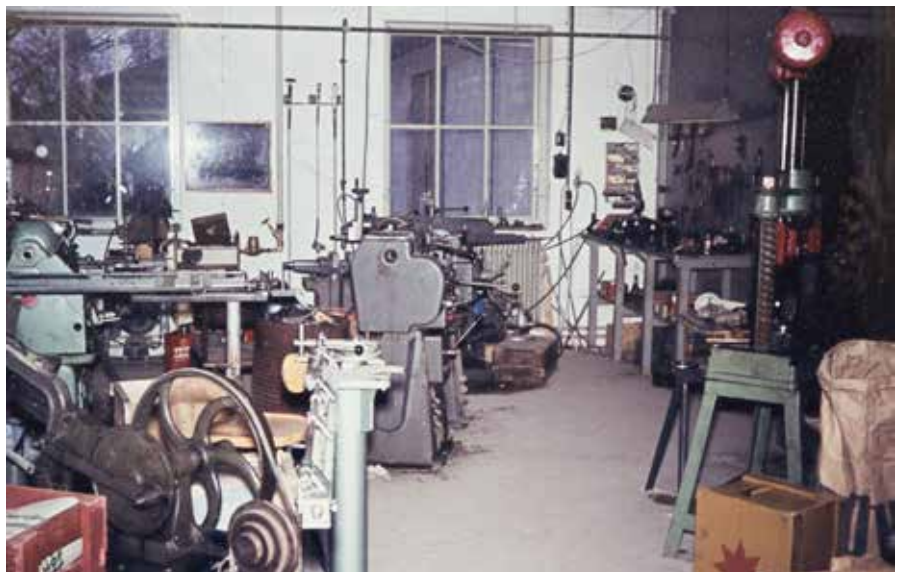




“Stænkelap-skandalen”

At politikerne ikke altid lytter til sagskundskaben før de tager beslutninger er ikke noget nyt. En stor mærkesag var det for den daværende Justitsminister Hans Hækkerup, da han i oktober 1963 fik indført et påbud om at alle biler skulle være forsynet med stænklapper, så man undgik tilsvining af bagved kørende biler. Det viste sig meget hurtigt at virke næsten modsat; bilerne svinede endnu mere end før, fordi de sendte tåger af vand og snavs ud til siderne i stedet for bagud. Få måneder efter lovens vedtagelse var der en heftig debat, ikke mindst i landets aviser. Folk var rasende, og den gode minister måtte bl.a. finde sig i den ydmygelse, at få sin forhave belagt med afrevne stænklapper. Loven kostede danske bilister et tocifret millionbeløb og blev ophævet af Hans Hækkerups efterfølger, K. Axel Nielsen, i begyndelsen af 1965.

Op til lovens vedtagelse havde Ermax med hjælp fra to gummivareleverandører fået opbygget et meget stort lager af stænklapper, der selvfølgelig blev solgt i tusindvis, og med de forskellige bilmærkers logo. Men enden blev, at man brændte inde med andre tusindvis...



Billeder fra Søborg

Det er bestemt ikke hver dag man er så heldig at finde gamle fotos fra produktionen i danske virksomheder. Men her har vi fra Torben Holm, der gennem mange år var ansat hos Ermax, nogle fine farvebilleder, både fra Jagtvej, og fra de tidlige år i Søborg.

Eksterior-billederne er fra omkring 1960, og den grønne Opel Rekord Cabriolet tilhørte enten Egon eller Max. (Vi ved det ikke, for de havde én hver). Det lille foto længst til højre med alle kasserne er fra indflytningen. Og så er der billedet med de store Borup-presser, der kunne trykke op til 63 tons. Frede og Verner kørte dem ind på sækkevogne, da de skulle installeres. Læg også mærke til den monstrøse tandhjulspresse til højre i billedet. Produktionen kører derudaf, og trækasserne fyldes med nypressede lygtehus.

På billedet herover ses bl.a. en svingpresse – den har Verner stadig. Og i det nederste venstre hjørne ser vi lige en frisk kasse HOF, hvis nogen skulle blive tørstige under det hårde arbejde.





På billedet til venstre er vi stadig før den store udvidelse på Rosenkæret i 1966. Men der var også produktion andre steder – blandt andet var der nogle friske drenge i Kværkeby, der samlede markeringslygter til lastbiler. Verner kørte frem og tilbage med råvarerne.

Tiderne skifter. Idag har vi alt i lommen, og der er ikke rigtig brug for det fine telefonomstillingsbord.

Billedet herunder er noget rystet, men ikke værre, end at man kan se at det er montering af blinklygter – det ser ud til at være "store pil". Og så er der både øl og sodavand til at skylle efter med.



Udvidelse i Søborg

Den store vækst i 60'erne gjorde sig i høj grad også gældende for Ermax. Selvom der var etableret en direkte telefonlinie fra Jagtvej til Rosenkæret var løsningen uholdbar, og brødrene besluttede derfor at samle hele virksomheden i Søborg. Ejendommen på Jagtvej blev solgt i 1966 og endnu en bygning blev føjet til fabrikken på Rosenkæret; denne gang i tre etager plus kælder.

Efterhånden som nye biler blev forsynet med blinklys fra fabrikken og de danske samlefabrikker blev nedlagt, satsede Ermax mere og mere på lygter og udstyr til landbrugsmaskiner, lastbiler, trailere og andre nyttekøretøjer. En andet meget stort salgområde var lygter og andet udstyr til militærkøretøjer. Det lykkedes at holde dampen oppe til langt op i 80'erne. Den ældste bror Egon døde

i 1968, hvorefter Erhard og Max igen blev eneindehavere af firmaet. I 1986 trak de to sig tilbage, og firmaet blev solgt. Frede og Verner, der som nævnt arbejdede som ansatte, overtog det meste af varelageret og diverse inventar og maskiner, som ikke gik med i handelen.

At arbejde hos Ermax

Ermax var i den grad hvad vi idag vil kalde iværksættereri, og som nævnt et ægte familieføretagende, selvom nogle var ejere og andre var ansatte. Umiddelbart var det ikke dét man gik mest op i; alle blandede sig i hinandens arbejde og alle kom med idéer. Medarbejderne blev jævnlige opfordret til at sige frem, hvis de mente at ting kunne gøres bedre og lettere. Ingen idé kunne være så skæv, at den ikke skulle høres. Mange taler om, at der var en god ånd



Fra opførelsen af den store udvidelse i 1965-66. Fotos fra Torben Holm.



På det øverste billede er det Egon, der ses til venstre.

Herover er det "ingens kontor" – for der var ingen der havde lyst til at bruge det iflg. Verner. Det blev mest brugt til repræsentation – eller når nogen virkelig havde brug for et kontor.

På billedet med blomsterne ses fra venstre: Erhard, Frede, Max og Verner. Vi gætter på at det er taget ved 25-års jubilæet i 1973. Fotos fra Torben Holm.



og et godt fællesskab, hvor ingen var for fin til at yde en praktisk indsats, også helt nede på gulvet. Og sådan har det sikkert været – i virkeligheden er det jo bare god ledelse; at man har fået gavn af de mange forskellige talenter og evner, både brødrene imellem og hos de mange ansatte.

Hvad der også har medvirket til firmaets gode ry, er at Ermax gennem årene tog et meget stort antal lærlinge, som i mange tilfælde kunne aflutte deres læretid med medalje.

En flot Opel Kaptajn 1939, fotograferet på Køge Torv sidste år. Bilen er selvfølgelig født uden blinklys, men den meget synlige montering af de runde Ermax-blink på forkofangeren, kunne godt være fundet på i halvtredserne. Og selve kofangeren kan faktisk også meget nemt være en Ermax-kofanger!



Ermax idag

Efter brødrenes retræte i 1986 fortsatte Ermax i første omgang på Rosenkæret i Søborg. I 2003 blev selskabet reorganiseret med nye ejere, og i 2006 blev Ermax nedlagt som selvstændigt aktieselskab, for at blive en del af virksomheden Transport-Teknik A/S, som har hovedsæde i Kolding og i øvrigt er ejet af en større tysk koncern.

I 2008 flyttede man Ermax til Rødovre, med både produktion og forretning. Ermax er bevaret som en afdeling i Transport-Teknik, og Ermax-navnet som varemærke indenfor belysning. Der udvikles stadig nye produkter med Ermax-navnet.

Kigger man i det nyeste hovedkatalog (fra marts 2017) kan man stadig finde flere af de gamle Ermax-ting, herunder både "badekar" og "ungpigebryster". Der er pt. ingen direkte planer om at tage dem ud af produk-

tion, men selvfølgelig vil det i fremtiden afhænge af afsætningen.

Leder man efter Ermax-artikler, der er udgået af produktion, kan det måske være en god idé at kontakte Arne Christensen, Borup Veteranlager. Arne købte i sin tid et stort restlagerparti af Frede Larsen – og han er ofte at finde på stumpemarkederne rundt omkring i landet.



Tak til de mange, som har ydet bidrag til denne artikel:

Keld Serup, der har formidlet kontakten til Verner Larsen, taget notater og skaffet materiale.

Henrik Steenholt, som har skrevet en fin artikel, baseret på samtale med Erhard Larsen. Henrik har stillet artiklen frit til rådighed og desuden lånt os en stor mængde produktkataloger m.m.

Torben Holm (Erhards svigersøn), som har skaffet unikke billeder.

Peter Borg, Transport-Teknik A/S, for oplysninger om Ermax' nuværende program.

– og ikke mindst en stor tak til Verner Larsen, som fortalte os det hele, og fandt fine gamle fotos frem!

Fotos (hvor ikke andet er nævnt):
Jens MN.

Herunder: Verner Larsen, født 1937, fotograferet januar 2018.





Foto: Tage Schmidt.

Here comes the sun... **1968** **DATSUN 1000**

Datsun 1000 blev i markedsføringsen kaldt den "opgående sol fra Japan" og bilen gjorde sig positivt bemærket, da den blev præsenteret på biludstillingen i Forum 1968.

Af Erich Karsholt
& Jens Møller Nicolaisen

Datsun 1000 kom på markedet i Japan i 1966 - under navnet Nissan Sunny - men fik først dansk premiere på biludstillingen i februar 1968, så den passer fint ind i vores temarække.

Politiken skrev op til biludstillingen, at det var første gang japanerne - i form af Toyota, Datsun og Honda -

var så stærkt repræsenteret på en dansk biludstilling og "det må indrømmes, at den japanske standard ligger højt i henseende til finish - helhedsindtrykket. De er gjort færdige."

Selv om de første Datsun var kommet til landet i 1966, så var den "overordentlig fikst formgivne" Datsun 1000, den første Datsun, der henvendte sig til et større publikum. Bilen kostede under 18.000 kr. (ca. 150.000 kr. i dag), hvilket gjorde Datsun 1000 til en alvorlig konkurrent til datidens mest økonomiske biler. Og så var radio endda standardudstyr, det var ganske enestå-

ende! Af andet standardudstyr, der dengang ikke var standard i mindre biler var bl.a. el-tænder, el-vinduesvasker, 2-trins vinduesvisker, dobbelte baklygter og tæpper på gulvet.

Motorjournalisterne var generelt meget positive. Aalborg Amtstidendes motormedarbejder skrev bl.a.: "Datsun 1000 er helt igennem en fornuftig bil. Dens indretning, udstyr og finish har vi ikke set bedre i manges bil i samme prisklasse." og "Motorrummet er en sand fryd for øjet. Alle komponenter er anbragt servicevenligt." Især den gode finish gik igen i mange bilanmeldelser. Rogers Sø-



Enkelt og funktionelt – og med radio! Foto: Tage Schmidt.



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.

gaard fra Bilen & Båden var dog ikke enig efter en stortest i 1969, han mente nu nok at der var ting der kunne gøres bedre. Men han havde også ry for at være en meget grundig herre.

Til gengæld anså Søgaard motor og gearkasse som store aktiver. Udstyret med en vandkølet 988 ccm 4-cylindret motor lå ydelsen på 62 hk (SAE) ved 6.000 omdrejninger/min. og en topfart på 135 km/t. Vekselsstrømsgenerator, enkeltpladekobling og 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse (i annoncer kaldet "sportsgear"). Bilen havde helstålkarrosseri, der var "ekstra godt rustbeskyttet" - efter datidens forhold, men heller ikke dengang skulle man jo tro på alt hvad der stod i annoncerne.

Budskabet i annoncerne var desuden, at Datsun 1000 var "En elegant økonomibil, der charmerer vore damer, og i øvrigt imponerer alle ved fornem kvalitet, høj topfart, overskud af kraft og legende let betjening." Man kom tydeligvis langt med charme overfor kvinder, mens de faktuelle informationer vist var henvendt til de mandlige bilkendere...

Bremseproblemer

Da Motor i juni 1968 havde Datsun 1000 til stortest var det under meget positive toner: "Det er en nydeligt udført todørs sedan af ganske konventionel konstruktion (stiv bagaksel med langsgående bladfedre), men dens højtydende, stærkt 'overkvadratiske' motor er en af de fineste, vi hidtil har prøvet i denne klasse, og transmissionen er ligeledes i topklasse.

Til gengæld var der hårde ord overfor bremserne: En uheldig bremsekraftfordeling betød, at med et pedaldryk på blot 16 kg kunne man gøre en "katastrofebremssning katastrofal" hvor bagbremserne blokerede først. Resultatet kunne være en ukontrollerbar udskridning.

Der var tale om en fejl der ubetinget måtte rettes. Og Motor kunne efterfølgende da også fortælle, at importøren havde monteret en tysk ATE reduktionsventil i rørledningen

til bagbremserne og fået det typegodkendt.

Motor fik mulighed for at prøve en bil med systemet, og konstaterede, at bilen nu bremsende "fuldt tilfredsstillende" med forhjulene som de første, der låste under alle forhold og "vognen er derfor fuldstændig retningsstabil ved alle opbremsninger."

Alle dem, der havde erhvervet en bil, kunne få en ventil monteret – og den japanske fabrik fik monteret en mindre bremsecylinder i bagbremserne på de efterfølgende biler, der blev produceret, hvilket også løste problemet.

Motor konstaterede, at det var første gang, at en af FDM's bilprøver havde haft så hurtig og direkte virkning! Det var tydeligvis en fejl, der først blev konstateret i Danmark.

På top 20

Datsun blev markedsført som "en af verdens mest solgte biler" – for selv om bilmærket var nyt herhjemme og i Europa, var det jo trods alt et gammelt bilmærke, der fremstillede flere biler end mange europæiske bilfabrikker.

I 1969 løb Datsun/Nissan nr. fire mio. af samlebåndet siden Nissan-bilfabrikken begyndte i 1933 – og den sidste million havde blot taget 15 måneder. Både på hjemmemarkedet og til eksport var der tryk på, med en vækst på over 25 % årligt.

Også herhjemme gik det godt! 1969 rullede bilsalget som aldrig før, med et salg over 100.000 personbiler. Bilbranchen forklarede det med, at nogle af de tidligere "store årgange" havde fundet vej til ophuggerpladserne. Ak ja, det er nogle af de biler vi sukker efter i dag.

Datsun 1000 gjorde sig bemærket ved at være med på top 20 for 1969, trods de gode bilanmeldelser overraskede det alligevel motorjournalisterne, at en bilmodel fra et forholdsvist nyt bilmærke var blevet så godt modtaget af de danske bilkøbere.

Datsun 1000 blev leveret som sedan, stationcar og van (gule plader), der kostede under 10.000 kr. ekskl. moms. i 1970.

Også en Datsun 1000 Pickup blev lanceret i Danmark. Budskaber som "Elegante linier fra det nye kølerparti til den praktiske udformning af ladet giver den et meget tiltalende udseende." Og "Kabinen er veludstyret med instrumenter i smuk udførelse" fortæller, at det var ikke bilens lastegenskaber, brochurermaterialet søgte at sælge den på. Hvor mange der blev solgt i Danmark er uklart,

men Datsun fik tidligt etableret sig som leverandør af erhvervsbiler.

Vi er så heldige at have en Datsun Klub under DVK (se side 2) og der er hele tre Datsun 1000 registreret i DVKs medlemsregister – ganske godt i betragtning af, at der i Danmark som helhed blot er fire indregistreret.

Kilder:
Politiken, 21/2, 19/3, 19/7, 3/9 1968 og 22/1, 3/4 og 17/9 1969
Motor, nr. 12 og 23/1968.
Bilen & Båden, nr. 10/1969.
en.wikipedia.org/wiki/Nissan_Sunny
Div. brochurermateriale fra Palle Sørensen og DVK.



Der bliver passet godt på de tidlige Datsun-biler i Danmark. Denne hvide Datsun 1000 fra 1968-69 er et godt eksempel – også på at restaurering af nyere klassiskere kan være et ligeså omfattende arbejde som de ældre veteraner. Bilen ejes og er renoveret af Bent Nielsen, Kolind.



Datsun i Danmark

De første Datsun kom til Danmark i 1966. Det gik dog ikke helt så hurtigt med de første biler, hvilket førte til et usædvanligt importørskift inden bilmærket for alvor begyndte at gøre sig bemærket.

Af Erich Karsholt

I Danmark var Toyota kommet på markedet og Datsun blev allerede importeret til Finland. Det var derfor oplagt at Datsun-bilerne også kom til Danmark. Nic. Christiansen, der efter karriere hos bl.a. General Motors International A/S og som adm. direktør for Bohnstedt-Petersen A/S, opnåede agenturet i 1966, efter han var gået selvstændig med agenturet på BMW.

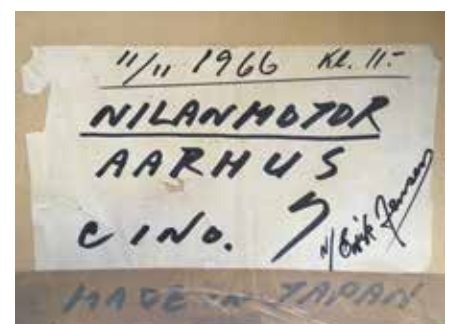
Nic. Christiansen etablerede selskabet Nilan Motor Co. A/S sammen med sin svenske kollega Allan Sö-

derström, der i selskabet Forenede Bil AB importerede BMW til Sverige. Navnet var en sammensætning af de to fornavne: Nic og Allan. Senere betød en navnekonflikt med en cykelhandler i Slagelse, at navnet blev til Scanilan Motor A/S. For at få de første 111 japanske biler til landet måtte de to ejere stille en bankgaranti. (Nic. skriver at garantien var på 10. mio. men det antages, at det var beløbet omregnet til 1992-priser, året han berettede om det).

I november 1966 blev import-samarbejdet officielt meldt ud, samtidig med at Nic. Christiansen kunne fortælle, at 17 forhandlere var antaget til at varetage salg og service af Datsun, hvor selskabet ville satse på hele programmet af køretøjer, fra den mindste model til 18.000 kroner klassen til den største seks-

De første 111 Datsun ankom til Aarhus Havn i november 1966 med ØKs Boribana og blev herefter klargjort og fordelt til de 17 danske forhandlere af T. Koustrup, der var forhandler i Århus.

Nedenfor ses et af papskiltene fra denne første sending, hvor der den 11/11-1966 kl. 11 er kvitteret for bilen.



cylindrede Cedric, foruden programmet af erhvervskøretøjer, herunder pickups.

Nissans europæiske salgsdirektør K. Tamaki kom kort efter til Danmark, og fortalte under sit besøg, at han godt var klar over, at man i Europa mente Japan blot kopierede, men tilføjede "det gælder ikke os. Men naturligvis kan man ikke i dag investere millionbeløb i en ny bilmodel uden på forhånd at have undersøgt, hvorledes folk ønsker bilerne." Og forbrugere blev påvirket af bl.a. "modeensretningen" gennem TV og presse. Det var medvirkende til at biler lignede hinanden mere og mere. Allerede dengang anså man, at biler lignede hinanden...

Tamaki blev af pressen tillige spurgt og det var de lave arbejds lønninger, der medvirkede til den effektive konkurrence overfor europæiske og amerikanske bilmærker. I USA havde Datsun allerede oplevet af være blandt de mest solgte biler. Tamaki kunne afvise, og fortalte, bl.a. "at den tid er forbi, da man kunne nøjes med at give en japansk arbejder en skål ris." Lønningerne steg og fagfor eninger havde også vundet indpas, så det handlede om at opnå så stor en eksport, at bl.a. transportpriserne kunne holdes nede.

Kvalitet

Den første model der kom til Danmark var Datsun 1300 (også kaldet Bluebird). Ved fremkomsten blev det gjort klart, at bilen ikke var den billigste, man ville konkurrere på kvaliteten. Datsun 1300 kostede ved lanceringen ca. 21.000 kr. Der blev i markedsføringen slået på at Nissan var den største japanske bileksportør, at Datsun i 1966 var blevet nr. 1 og 2 i Det afrikanske Safarirally og 12 måneders fabriksgaranti.

Men det gik meget langsomt med afsætningen. Og selv om Nic. Christiansen var meget forsigtig med udgifterne i det nye importselskab, der holdt til i en lejlighed på Gammel Kongevej i København, blev han hurtigt bekymret – for han og Söderström hang jo på bankgarantien, i

form af en væksel, hvis ikke bilerne blev solgt.

Nic. fortalte i sin selvbiografi, at Datsun-bilernes design ikke umiddelbart blev accepteret i Danmark, især 1300 var vanskelig at afsætte: Den "havde en 'tagrende' hele vejen rundt. Vi solgte nogle stykker, men slet ikke nok til at betale vekslen med." Den skulle forfalde en dag i november (1967, red.), og jeg gruede konstant for, om vi fik penge til at indfri den med."

Bedre blev det ikke af, at "en ny, helt anderledes moderne model" var på vej (Datsun 1000), Nic var bekymret for at motorpressen ville begynde at skrive om den ny model, for så ville det blive endnu vanskeligere at afsætte de gamle Datsun-modeller.

Japanerne kunne godt se problemet, og tilbød Nic. 500.000 kr. i støtte, så han kunne avertere og på den måde skabe interesse for bilerne. Men da halvdelen af pengene var brugt var der kun solgt otte biler, så han returnerede resten af pengene. Det var uforsvarligt at fortsætte markedsføringen.

Da jeg interviewede Nic. Christiansen i 2009 fortalte han, at Datsun-agenturet med bankgarantien var en af de gange i hans liv, hvor han virkelig havde været bekymret. Han tabte penge hver eneste dag og gik lange ture for at gruble over hvad han skulle gøre. Det var hårdt for både helbred og familieliv, og Nic. var ved at give det hele op, herunder også BMW-agenturet, for selv om bilerne her var i orden, var priserne for høje, så her kneb det også med afsætningen.

BMW-koncernen var indstillet på at hjælpe med mere konkurrencedygtige priser, hvis Nic. Christiansen ville koncentrere sig om det tyske agentur. Nic. har fortalt, at han herefter tog fat i Karl Wilhelm Bruun fra K. W. Bruun A/S (i dag Interdan A/S) og tilbød ham, at hans selskab kunne overtage agenturet. Konkurrenten Bruun tilbød at tænke over tingene – og da K. W. Bruun hørte om, at nye modeller var på vej, slog han til.

K. W. Bruun

Historien, der fortælles med Interdan-øjne er lidt anderledes. Her var det japanerne fra Nissan Motor Co. Ltd. der tog kontakt til K. W. Bruun A/S for at høre om selskabet ville overtage det danske agentur. Anders Bruun fra Interdan fortæller, at når han i årenes løb traf Nic. Christiansen, så sagde Nic. altid, at Interdan skyldte ham nogle millioner, for at have stjålet Datsun-agenturet. Anders Bruun spurgte bedstefaren om det havde noget på sig, men han svarede, at Nic. Christiansen havde givet op og så slog han til.

Derfor var det K. W. Bruun-selskabet Datsun Danmark A/S, der i februar 1968 på biludstillingen i Forum kunne præsentere Datsun 1000, til lige med den ny Datsun 1600 (ny i 1968) samt Datsun Sport 2000. En rap sag til over 55.000 kr. Herefter gik det kun fremad – i de følgende par årtier klarede Datsun sig forrygende og var blandt de bedst sælgende bilmærker.

Nic. Christiansen (1917-2010) fortalte mig i 2009, at forretning handler om "dygtighed og held" – han besad selv begge dele, men lige omkring Datsun-agenturet kneb det med heldet – eller timingen om man vil. Nic. Christiansen var dog glad for, at han valgte at fortsætte med BMW. I løbet af få år fik han desuden økonomisk styrke til igen at varetage agenturerne for flere bilmærker.



Bilmærket Datsun skiftede i 1984 navn til Nissan, så alle biler fra koncernen fik sammen navn, uanset hvilket marked de blev solgt på. Det kostede mange penge før Nissan blev ligeså kendt som Datsun, og navneskiftet er blevet kaldt et af de dyreste i verdenshistorien.

Kilder:
Politiken, 23/11 og 1/12 1966 og 14/3 1967.
Nic. Christiansen og Dion Bang: Nic. Christiansens erindringer. Var det prisen værd? Centrum, 1992.
Eva Nitschke og Christina Vex: 100 år med biler. Interdan – en familievirksomhed, Interdan, 2014.



1968

Palle Sørensens tre Datsun

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

Palle Sørensen bor i Hillerød og har beskæftiget sig med Datsun-biler i hele sit voksne liv. 1968 var han sammen med sin gode ven Svend Kjærgaard med til at starte firmaet Kjærgaarden Auto – første omgang under beskedne forhold i en landbrugsbygning i Ølstykke. Det gik så godt, at firmaet i 1970 blev én af de tidlige Datsun-forhandlere og senere fik flere afdelinger på Sjælland.

En ulykke i 1969 betød, at Palle siden da kom til at sidde i kørestol, men det har ikke lagt en dæmper på Datsun-aktiviteterne. Frem til 2016 har han været reservedelschef hos Kjærgaarden Auto, indtil han kunne gå på pension. Og så kan man kun blive imponeret af, at Palle trods begrænset bevægelsesfrihed har kla-

ret at totalrestaurere hele tre biler til perfektion! Og det er virkelig ned til mindste detaljer overalt i de tre biler, der faktisk fremstår som nye. Der er nu også brugt mange fabriksnye gamle dele til alle tre biler – både fra lager hos Kjærgården Auto og fra det meste af verden!

Datsun 1300 - 1966

Den ældste er én af de absolut allertidligste Datsun der kom til Danmark – en 1300 Sedan fra 1966. Bluebird. Den har bl.a. en fortid som demovogn hos Holger Frederiksen, der var Datsunforhandler i Slangerup. Palle købte bilen i 1988, og har siden lagt et stort arbejde i at sætte den i stand til dét den er idag. En meget smuk bil – og hvis man ser

noget eksotisk i linierne, er det ikke spor tilfældigt. Modellen er nemlig tegnet hos Pininfarina, og man skal være meget svagtseende for ikke at se træk fra både Alfa Romeo og Lancia.



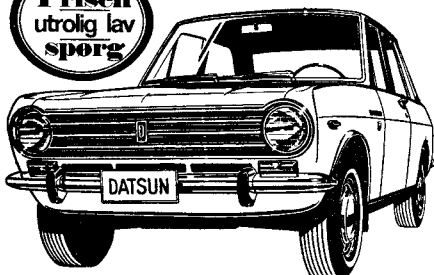
Velkommen

Kom og vær med til at fejre vor udnævnelse til D A T S U N-forhandler
Vi holder åbent hus i dag og de dejlige DATSUN-biler står parat til at give Dem en tur.

DATSUN 1000

Mere bil
for færre penge

Prisen
utrolig lav
spørg



gulvgear
OG MOTOR
FORAN

TOPHASTIGHED 135 km/t

62HK

Stort
bagagerum

12 VOLT
VEKSELSTRØMS
GENERATOR

Lås på
forsæder

Righoldigt
standard-
udstyr bl.a.
baklygter

Venderadius kun 4 m

SERVICE OVER HELE LANDET
Datsun 1600 og Datsun 1000 personvogne, stationcars og varevogne

KJÆRGAARDEN AUTO I/S

Aut. DATSUN-forhandler:
Københavnsvej 13, Ølstykke
Telefon (03) 17 30 52

Sådan skrev
motorpressen bl.a.:

”

Den har
det hele og
flere hk
end andre i
samme
prisklasse

- siger Aalborg Amtstidendes
motormedarbejder

Datsun 1000 er helt igennem en
fornuftig bil.

Dens indretning, udstyr og finish
har vi ikke set bedre i mængden bil
i samme prisklasse. DATSUN 1000
er hurtig - fantastisk hurtig i optræk-
ket. Dens vejefølgelighed ligger et
godt stykke over, hvad man kan
forvente af en bil med en egenvegt
på 645 kg. Afjedningen er forhold-
svist hård, hvad man tydelig mærker
på dårlig vej, men som så til gen-
gæld giver en kørselsstabilitet, som
tillader en tilfredsstillende march-
hastighed og forsvarlige overhol-
inger. DATSUN 1000 er udstyret med
en særdeles kraftig motor - 62 hk -
længst den kraftigste sammenlignet
med andre biler i samme vægtsklasse.
Motorrummet er en sand fryd for
øjet. Alle komponenter er anbragt
servicevejløst. Alle vandtænger er
af en helt ny type med nylonover-
træk, det lover lang levetid.

”

På de uforkortede pressemeddelelser
vedrørende Datsun hos forhandleren.

Report: Datsun-Danmark A/S - København - Telefon: (03) 22 82 11



Datsun 1600 SSS - 1969

I Palles velindrettede garage holder også en blå Datsun 1600 fra 1969. Den blev købt i 2010 og gennemgribende istandsat. Adgangen til reservedele gjorde det muligt at udstyre bilen som en SSS-model, en potent udgave, med bl.a. specielt topstykke og to SU-karburatorer. Vigtigere er det, at Palle selv har monteret bilen med håndbetjent speeder og bremse samt elkobling, så han selv kan køre den.

Datsun 1000 - 1968

Og så til den bil, det hele jo skulle dreje sig om: En fin rød Datsun 1000 De Luxe fra 1968. Denne bil kom fra Norge til Danmark i 1995, hvor den blev taget i bytte for en Nissan Cherry. Det er egentlig Svend

Kjærgaard der ejer den, men det er Palle der har sat den i stand. Den stod færdig i 2008.

Vi tog en tur i den, da eders ydmyge besøgte Palle i begyndelsen af maj. Om ikke andet, så for at få den ud så den kunne blive fotograferet lidt på afstand. Af gode grunde med mig som chauffør. Med min svaghed for bilkonstruktioner og køretøjsdynamik må jeg ærligt indrømme, at jeg ikke havde de store forventninger til en så traditionel bil, med bladfedre, diagonaldæk og rulle/snekke-styretøj. Nu var missionen heller ikke, at vi skulle ud og finde (skrid)grænser, men jeg blev alligevel meget positivt overrasket over bilen.

Den er ekstremt let at køre; der er hvad der skal være, og tingene sid-

der hvor de skal. Alt hvad man betjener - pedaler, gear, styretøj - føles let og præcist, selv om man godt kunne fornemme en smule ratsløv. Fint udsyn, nem og god manøvre-dygtighed. Klar fornemmelse af høj kvalitet. Og så er der ingen tvivl om at de færreste biler fra 1968 har kunnet køre så vibrationsfrit og uden den mindste raslen eller mislyd.

Den lille køretur fik mig til at forstå, hvorfor de japanske biler fra begyndelsen tog store markedsandele, i en tid hvor kvaliteten var for nedadgående hos de fleste andre.

Datsun 1000 har aldrig været en sportsvogn, men det er godnok en fin lille og komfortabel husholdningsbil, som i høj grad kan hvad den skal kunne.



Det var jo den lille røde Datsun 1000 det skulle handle om. Men det er ikke hver dag man ser biler, der er restaureret til så høj en standard som Palle Sørensens – og da slet ikke biler som disse, der engang har været “almindelige hverdagsbiler”.

Originalpedanter vil muligvis bemærke at den røde bil har fået kølegitter fra en 69-model – måske. Vi har ingen Datsun-eksperter blandt redaktionsmedlemmerne, men bilen er i givet fald ikke blevet mindre køn af det.

Herunder ses den smukke 1300 fra 1966 – det store foto er taget ved dette års Forårsmønstring på Kastellet – og på næste side er det en 69'er: Den blå 1600 SSS, der også står som ny. Selvom de ikke alle er 68'ere, så er vi jo lige deromkring!





Lidt om starten på Dansk Datsun Klub

Dansk Datsun Klub blev startet i foråret 2017, efter forarbejde af den nuværende bestyrelse, som havde fundet hinanden på Facebook via Dansk Datsun Forum, som var startet af Kennet Villadsen. Siden var blevet oprettet for at gøre opmærksom på det gamle bilmærke og oplevelser, som Kennet havde fået med sin Datsun 120Y.

Et par øvrige brugere af Facebook siden, Jørn Krogh og Bent Nielsen, mødtes på Bilmessen i Fredericia, hvor de hurtigt blev enige om at forsøge at få stiftet en egentlig bilklub for Datsun entusiaster. Jørn Krogh af-

søgte flere muligheder, med god hjælp fra Dorte Stadil fandt Jørn den bedste løsning, at blive underklub under Dansk Veteranbil Klub.

Ved den stiftende generalforsamling, som blev afholdt på DVKs stand på Bilmessen i Fredericia, blev der optaget 16 medlemmer og klubben blev en realitet.

Siden er det gået fremad med flere medlemmer og biler, sommertræf i Mols Bjerge, deltagelse i flere træf, aktiviteter på Facebook, ny hjemmeside og planlægning af dette års træf på Fyn.

Bent Nielsen



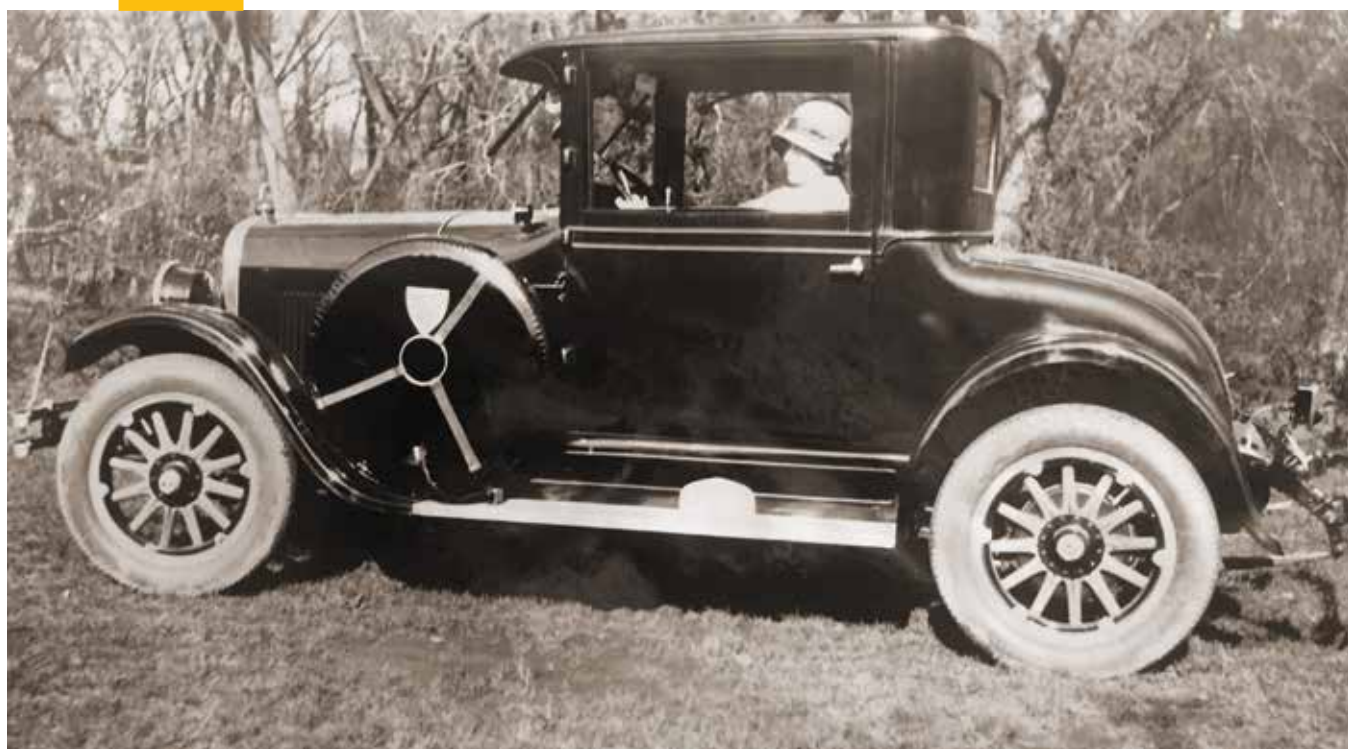
Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

At bilforretninger undertiden kan være yderst præsentable er der ikke noget nyt i. Et godt eksempel kan ses her! Læg mærke til at den er i to etager, med en bil i hver karnap på førstesalen. Her kan man se fire K-nummerplader, så vi må være et sted i København. Over porten kan man lige ane, at der står "Grundlagt 1907" – men så meget kan man jo også se på bilerne – at det ikke er før. Vi vil selvfølgelig gerne vide

hvem der mon havde sådan en fin forretning – hvor den lå, og hvornår.

Billedet af den lille fikse coupé har vi fået på mail fra Poul G. Hansen, som gerne vil have opklaret fabrikat, model og årgang. Det vil vi i redaktionen også gerne – og tænker at det for nogle DVK-medlemmer vil være umuligt, men for andre sikkert en smal sag!





Svar på billederne i VT 503

Først tak for gode svar, både de rigtige og de mindre rigtige. Dernæst en tilståelse: Billederne er ikke fra DVKs arkiv, men fra redaktørens. Heldigvis er det ofte sådan i ægte-skaber at "mit er dit" og omvendt.

For lige at nævne et par af de forkerte svar, vil jeg starte med at nævne at der hverken er tale om Rosengart eller Georges Irat, selvom begge disse mærker benyttede motorer og forhjulstræk fra Citroën Traction Avant, men i øvrigt havde deres egne, nydelige karrosserier og aldrig Citroëns.

Med de to biler fra VT 503 er det lige omvendt: I begge tilfælde er det med Citroëns karrosseri, men med egne motorer. Madame Duponts lyse bil er en **La Licorne Rivoli** – den blå cabriolet er en **Delage DI 12**.

Da Citroën i 1934 introducerede model 7 med forhjulstræk og selv bærende karrosseri, var der flere børnesygdomme – blandt andet havde man ikke fået løst nogle alvorlige problemer med vibrationsrevner omkring bagtøjets befæstning. Alligevel var det et karrosseri med en hidtil uset styrke i forhold til vægten, og med sine moderne linier var det sik-

kert en fristelse for bilfabrikanter, som i forvejen benyttede "eksterne" karrosseribyggere.

Ikke alle havde den store tiltro til Citroëns konstruktion med forhjulstræk, torsionsaffjedring og selv bærende karrosseri. Måske netop på grund af de førnævnte børnesygdomme, samt problemer med drivakslerne i begyndelsen – problemer som Citroën må siges at have løst helt og fuldt i 1936. Rigtige, eksklusive biler, som La Licorne og Delage, havde selvfølgelig både baghjulstræk og chassisramme. Man fristes til at sige seler og livrem.

De to biler har meget til fælles, udover Citroën-karrosserierne. Der er mere luksusudstyr og så er de i øvrigt begge højrestyrede, hvilket i 30'erne var på mode, når en bil skulle være fin.

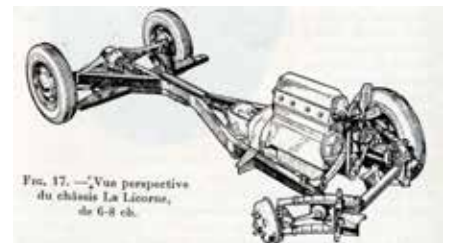
Men derudover er bilerne betydeligt højere og tungere end Citroën'erne. For at tilpasse det selv bærende karrosseri til chassiskonstruktionerne var væsentlige, bærende elementer fjernet, og vognbunden anbragt næsten 10 cm højere. Den indvendige højde i bilen var derfor mindre,

selvom den ydre var noget større. Fælles for de to biler er også at man havde genindført trinbrædderne. Og så må det vist stå meget klart, at deres køreegenskaber ikke kom i nærheden af hvad de forhjulstrukne Citroën'er kunne præstere.

La Licorne

La Licorne er et gammelt fransk bilmærke, hvis historie går tilbage til 1901. Der har været et utal af modeller, både med egne karrosserier og karrosserier fra Antem, Duval og Autogineau. Modellen på billedet er en Rivoli type 415, med Citroëns lille karrosseri fra model 7C/11L. Den blev præsenteret i slutningen af 1936, med en motor på 1450 ccm/8CV, senere kom den dog med Citroënmotor på 1628 ccm.

I reklamerne brøster La Licorne sig af meget lydløs og vibrationsfri kørsel takket være (gummi?)mellemlæg mellem kabinen og chassiset, men ellers har det været vanskeligt at finde oplysninger om konstruktionen. Måske er det dette chassis, som ses på det lille billede herunder, hvor der er uafhængigt forhjulsp-hæng med kvartelliptiske bladfedre som bærearmer.



La Licorne brugte også det større karrosseri fra Citroën 11 Normale til modellen med navnet Normandie. Brochurebladet fortæller om en motor på 10/14CV, så det er nok ikke en Citroënmotor. Nogle kilder siger at der var planer om at benytte motoren fra Citroën 11, men at det ikke blev til noget før produktionen af både Rivoli og Normandie sluttede på grund af krigen.

La Licorne benyttede kun de lukkede 4-dørs karrosserier fra Citroën, aldrig cabrioletter eller coupéer. Det nøjagtige produktionstal kendes ikke, men skulle være noget over 1000 stk., hvilket lyder sandsynligt i



La Licorne Rivoli 415 ·1937



To brochureblade for La Licorne, 1937. Normandie er tegnet af den kendte plakatkunstner Alex Kow, der bl.a. kendes fra nogle flote Bugatti-plakater og brochurer for Panhard. Måske var Normandie endnu ikke i produktion siden den er (for)tegnet. Rivoli th. er jo fotograferet.



betragtning af at der findes et pænt antal bevarede biler (både Rivoli og Normandie).

Delage DI 12

Ikke alle var hjulpet af, at modelbetegnelsen faktisk er synlig på billedet, på bilens højre bagskærm. Delage DI 12 fremkom i 1935 og var i produktion til 1939. Igennem hele perioden med karrosseri fra Autobineau (et mindre firma under Letourneur & Marchand) som var "pillarless" – uden B-stolpe. Men fra oktober 1936 til september 1937 benyttede Delage også Citroënkarrosserier – altid det lille, men til gengæld både Berline, Cabriolet og Coupé.

Det præcise antal DI 12 med Citroënkarrosserier er ukendt, men en meget pålidelig kilde fortæller at Citroën solgte knapt 500 karrosserier til Delage.

Teknisk adskiller Delage DI 12 sig fra Licorne med langsgående bladfjedre bag og tværliggende foran, men frem for alt med en noget kraftigere motor på 2150 ccm (12CV) og 45 hk. Ifølge Anders Clausager var det en Delahaye-motor. Altså mere "sporty" end La Licorne, men i øvrigt 300 kg. tungere end den tilsvarende Citroën med 1911 ccm og 46 hk.

Delagen var naturligvis en luksusbil, dobbelt så dyr som Citroën. Og endnu dyrere hvis man f.eks. valgte



Delage DI 12 -1937

at tilkøbe en 4-trins Cotal-gearkasse med elektromagnetisk skiftegrej. Trådjulene på den afbildede bil må nu også være ekstraudstyr – sikkert af fabrikat Robergel. Lige som La Licorne havde Delage pladehjul med huller, som minder om de engelske Rubery-Owen eller Dunlop.

Jaguar

Billedet med Madame Dupont foran sin Rivoli er et originalt gammelt pressefoto, hvor det på bagsiden er anført at kæledyret er en Jaguar. Clausager (der jo nok ved noget om Jaguarer) mener at en Jaguar er for stor til at kunne håndteres som Ma-

dame gør det på billedet, og skriver at det nok snarere er en ozelot.

Opel

Til sidst vender vi lige tilbage til den stakkels væltede bil fra spiritusulykken, omtalt i sidste VT. For dem der har forstand på Opel var det nemt: Både førnævnte Clausager og Eigil Visby var ikke i tvivl om at bilen er en Opel ca. 1938-39, med selvbærende karrosseri og fortøj med knæled. Måske er det ikke helt troværdigt, når jeg som redaktør påstår at jeg hermed har fået bekræftet en anelse. Men sådan er det.

-jmn.



Munkebjergløbet 2018



Vejle og omegn vil den **11. august 2018** igen være rammen om et hyggeligt billøb for veteran-Vintage og klassikerbiler. Der kan deltage max. 120 biler.

Løbet køres som et ruteløb, hvor man starter i hold fra forskellige startsteder. Startstederne er Munkebjerg Hotel, Børkop Vandmølle og Vejle Center Hotel.

Der er morgenmad på startstedet. Løbet køres som en kultur/naturoplevelse for hele familien, hvor man rykker fra startsted til startsted. Igen i år bliver frokosten indtaget 3 steder.

Efter løbet hvor man både scorer holdpoints og individuelle points, bliver vinderne hædret ved Munkebjerg Hotel. I lighed med de tidligere løb, vil der være festmiddagsbuffet på Munkebjerg Hotel om aftenen med danse musik.

Pris pr. bil (incl. 2 personer) kr. 400,00. Ekstra voksen kr. 200,00. Børn kr. 100,00. Prisen inkluderer Morgenbord, Formiddagskaffe, Frokost og eftermiddagskaffe. Festmiddagen på Munkebjerg kr. 300,- pr. person. (excl. drikkevarer) Pakkepris på startgebyr for 2 personer + festmiddagen er kr. 900,00.

Jeg har på hotellet reserveret et antal værelser til særlig favørpris, hvis der ønskes overnatning før løbet og/eller efter festmiddagen. **Obs!** - Der køres Munkebjerg Hill-Climb om søndagen på Munkebjergbakken.

Morgenbordet starter kl. 8.00, og selve løbet kl. 9.00 og slutter kl. 16.00 med præmier. Ruten bliver omkring 90-110 kilometer i kuperet terræn. Der bliver pauser og opgaver undervejs.

Hvis man har særlige ønsker om at køre sammen med bekendte, vil jeg prøve at opfylde det.

Tilmelding: indeholdende: Navn – Adresse- By, bilmærke-årgang, deltagerantal, e-mail og særlige ønsker!

Hans Geschwendtner, Amager landevej 171 C, 2770 Kastrup, tlf. 32 54 19 21 - mobil 40 41 19 21.
e-mail: hans@geschwendtner.dk senest **25.7.2018**

9 JUNI 2018



HOLSTEBRO
WINGS & WHEELS



Veterantræf og Fly In

09.00 Åbner pladsen. Der vil hele dagen være Fly og Biler, modelfly og motorcykler, knallerter, store og små, gamle som klassiske, nogle næsten nye.

Du kan også opleve Shadows live musik.

Holstebro Flyveklub – MG Midt-Vest

www.Flyvecenter.dk www.mgtc.dk/veterantraefogflyin

30202662, 61558526 & 20288433



Der kan købes rundstykker fra kl. 9.00 og grillpølser fra kl. 11.00. Hele dagen kan der købes kaffe/the samt øl/vand. Alt til sommervelige priser.



"Vinger og Dæk" på Vanggård.



Lørdag den 23. juni. 2018
Start klokken 12:30.

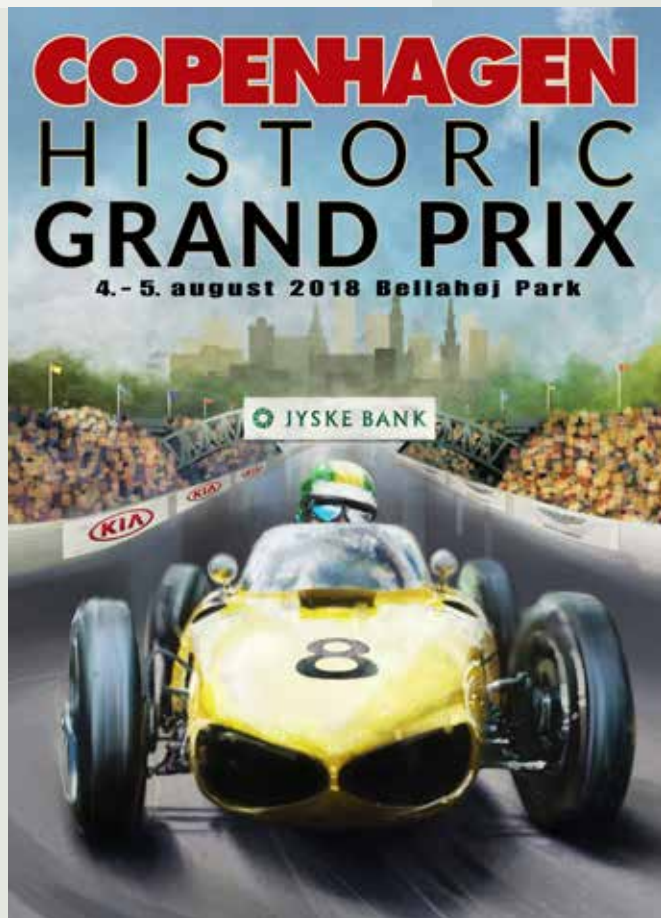


BILER - FLY - TRAKTORER
MOTORCYKLER

KAFFE OG KAGEBOD
ARRANGERET AF
FRISKOLEN I STENUM



Stedet er "Vanggård" i Stenum.
Vanggårdsvej 25. 9700



Andelslandsbyen præsenterer:



FARLIG UNGDOM!



Tilbage til 50'erne - vintage, veteranbiler og svingende asfaltbal 16. Juni 2018, kl. 12.00-02.00

Du er hermed inviteret!

Arrangementet FARLIG UNGDOM emmer af den farverige, amerikanskinspirerede ungdomskultur, når 1950'erne gøres levende lørdag d. 16. Juni. Der sættes fokus på teenagekulturen kulturelle udtryk i mad, musik, mode, motorkøretøjer og moral.

Gratis entré til veterankøretøjer

Hvis du er chauffør af et veterankøretøj giver Andelslandsbyen gratis entré. Det eneste, vi kræver, er, at du kommer iklædt dit bedste 50'er outfit og bestiller billetterne på forhånd via Billetto. Du skal bruge et hemmeligt kodeord, som du får ved at skrive til lj@andelslandsbyen.dk.

køretøjer fra før oG efter 1959

Da vi med arrangementet gerne vil give vores gæster et sanseligt tidsbillede af 1950'erne, kan køretøjer fra før 1959 køres helt op til festpladsen, hvor de kan være med at sætte den helt rigtige 50'er stemning.

Køretøjer fra efter 1959 er også meget velkomne, og kan parkeres på plænen ca. 60 m fra festpladsen.

Læs mere om arrangementet her: www.Andelslandsbyen.dk

Fotos: Jan Ole Rasmussen, Torben Papillon, Jan Simonsen



Børnenes Køredag 2018



Har du lyst til at gøre en forskel for mange af landets syge børn, så kontakt en af tovholderne og tilmeld dig og din bil, til en køretur mellem ca. kl. 11 og 16.

Ikke at forklejne de topersonersbiler, men børnene føler sig mest trygge, når de har en kendt voksen med sig, derfor er 4 personers biler, nok at foretrække.

| Sygehus | Tovholder | Telefon | e-mail | dato |
|-----------|-----------------|-----------|----------------------------|--------------|
| Bornholm | Palle Kejlstrup | 5644 5322 | palle@pallehus.dk | 31. august |
| Dianalund | Kurt Plith | 2029 6605 | postmaster@plith.dk | 4. september |
| Kolding | Erik Allerslev | 2020 7516 | | 26. august |
| Odense | Jesper Anhøj | 6261 0661 | advokat@anhoej.dk | 3. september |
| Roskilde | Per Lumholtz | 4087 0818 | per.lumholtz@mail.dk | 9. september |
| Aarhus | Erik Lindholst | 2215 4669 | erik.lindholst.1@gmail.com | 30. maj |





FUGLSANG SØ TRÆF

**Veteran, Klassiske
Specialbiler og Motorcykler**



Kom og vis din Bil eller MC frem.

Tirsdag 15 Maj, Tirsdag 12 Juni, Tirsdag 21 August, Tirsdag 18 September

Alle dage fra Kl. 17:00 Fuglsang Allé - HERNING

Alle er Velkomne

Øl, Vand, Kaffe, Frankfurter m/brød til små priser!

AUTOGALLERIET
Herning



SOMMERFEST 4. august 2018



Med køretur i det den smukke vestjyske natur.
Vi mødes på DVK mødested, Industriarealet 12,
6990 Ulfborg, kl. 14.00.

Program:

Kl. 14.30: Kaffe og kage, derefter køretur på ca. 50 km.

Kl. 18.00: Helstegt gris, med tilbehør, dessert og kaffe.

Pris pr. person, incl. kaffe, mad og drikkevarer. (øl, vand og vin).

Kr. 250,00
Max 60 personer.

Tilmelding først til mølle, og betaling til:

Jyske bank: reg.nr 7590 konto 3946111 / mobilepay: 61469740

Husk navn ved betaling, man er ikke tilmeldt før betaling er modtaget.

Tilmelding til Carsten, tlf. 61469740

Senest den 28. juli 2018

Velmødt til en hyggelig dag i det vestjyske



HESTEKRÆFTER I HORSSENS 2018

Lørdag d. 25. august 2018

Hermed indbydes der til 11. udgave af løbet for klassiske biler og Motorcykler, der køres i omegnen af Horsens.

Der er middelalderfestival i byen samme weekend.

Startsted: Hotel Opus Horsens, Egebjergvej 1, 8700 Horsens.

Morgenmad kl. 8.00 Start kl. 9.00 - løbets længde ca. 80 km med opgaver og poster.

Startgebyr: 200.- kr. pr. person der omfatter morgenbord, frokost og kaffebord ved præmieuddelingen på Hotel Opus.

Tilmelding: Hans Geschwendtner, tlf. 40411921, Amager Landevej 171 C, 2770 Kastrup.
Senest 17.8.2018

Mail: hans@geschwendtner.dk

Oplys: navn, antal personer, bilmærke, årgang

**Man behøver ikke
være veteran...**



...for at læse

**Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

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.

Støt din klub!

Tegn veteranforsikring gennem ETU Forsikring A/S



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

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



Veterandele.dk

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

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

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

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

Køb & salg



Biler sælges

Austin Healey Mk 1 (Frog/Bug-eye) projekt, sælges. Mange nye dele, ekstra 1300 motor. Karrossen står glasblæst og grundmalet i 2900 Helerup. Pris kr. 25.000.

Anne Pihl Jensen / J. Maltbæk, tlf. 40263269
e-mail: jmaltbaek@mail.dk



Buick Special V8 Skylark 1962

Champagnemetalfarvet dansk bil fra ny. Bilen har servostyring og 4-trins manuelt gear. Bilen fremstår original med velbevaret indre som ydre. Er sidst synet i 2015. Bilen har stadig de originale sorte nr. plader, som den er registreret med i 1962. Pris kr. 92.000.

Kirsten Petersen, tlf. 40174122
e-mail: kirsten4122@gmail.com

Lancia Thema 8.32 – årgang 1992 – kørt ca. 182.000 km. Ferrari motor 3,0, V8, 32 ventiler, 5 trins manuel gear. Bordeauxrød metal og 15" aluminiums fælge original stand. Sort læder kabine, beige alcantara himmel og træinstrumentbræt. Klima anlæg, alt i eludstyr og elektrisk hækspoiler. Rust i paneler, vognbund og skærmkanter. Forskærme, klapper og døre er i fin stand. Skal synes. Pris: kr. 60.000.

Steen Rasmussen, tlf. 30481766
e-mail: steenerikh@gmail.com

Mercedes-Benz 190, 2,0 E, Automatic – årgang 1987 – kørt ca. 223.000 km. Lyseblå metal. Lysegrå kabine, førersædet er slidt. 15" originale aluminiumsfælge. God original stand. Pæn lak. Ingen pladearbejde. Motoren er delvis adskilt. Skal synes. Pris: kr. 10.000.

Steen Rasmussen, tlf. 30481766
e-mail: steenerikh@gmail.com



Ford Galaxie 500 V8 med 250 HK og automatgear. Bilen er indregistreret som ny i Danmark 01.04.1964, og jeg har haft bilen siden december 1969, og den har siden da været opbevaret i opvarmet garage. Bilen har kørt ca. 162.000 km og årlig vægtafgift er 2100 kr. Sidst synet marts 2014. Der medfølger originale fælge og hjulkapsler ud over de fælge som sidder på bilen i dag. Fast pris kr. 130.000.

Henning Pedersen, tlf: 55372091
e-mail: dktipe@gmail.com



Morris Minor cabriolet født som cabriolet i 1960. Motor 1098 ccm. Old English White. Totalrenoveret 2015-15. Rød kaleche. Dokumentation haves.

Jesper Jans, tlf. 22473702
e-mail: jesper@jans.dk



MGB 1,8 Roadster m/overdrive årg. 1972. Totalrestaureret med nyt karrosseri, nye skærme, døre, forklap/bagklap, nyt læderindtræk og masser af nye dele (kvitteringer for kr. 290.000 haves). Pris kr. 155.000. Finn Christiansen, tlf. 27358832
e-mail: finn.christiansen05@gmail.com



Min **MG Midget** er efterhånden blevet for lille, eller måske er jeg vokset lidt. Bilen er fra 1969 og kører fantastisk godt – er i rimelig god stand og ganske "Rap". Den klarede sidste syn i sommeren 2017 uden problemer, og skal derfor først til næste syn i 2025. Afmonteret styrtbøjle medfølger. Bilen har i den tid hvor jeg har været ejer (16 år) været opbevaret i fin garage. Prisen er kr. 62.500.

Rolf Olsen, tlf. 28361623
e-mail rolfolsen@mail.dk



Riley RMB 2,5 l. fra 1952. Flot restaureret Riley - efter sigende en ud af 11 i verden med soltag monteret fra fabrikkens side. Ny læderkabine og langt det meste træværk er skiftet. Meget smuk lakering i Racing green og sølv. Historie og yderligere foto kan ses på min hjemmeside: <http://oleriley.123hjemmeside.dk>
Pris 185.000 kr. evt. seriøst tilbud.
Ole Pedersen. tlf.: 25780443
e-mail: oplp@email.dk

Diverse

Garageplads i Aarhus N søges. I forbindelse med flytning til Risskov (Aarhus N) søger jeg garageplads til mine to gamle Jaguarer. Såfremt De har – eller har kendskab til – sådanne, da venligst kontakt mig.
Christian Høj, tlf. 61332016
e-mail: kedde@webspeed.dk



● Bagklappen ●

Morgan Super Sports 3-wheeler

For et par uger siden kørte jeg ind til synshallen for at bestille tid til et syn. På forpladsen stod en gammel trehjulet bil. Og den ser bare så herlig ud bagfra, at den må være kandidat til VTs bagside. Ejeren var kørt derhen for at få tid til syn og toldsyn. Det er sikkert alt sammen overstået nu og Skat regner vel på afgiften. Køretøjet er en Super Sports Morgan med luftkølet tocyldret Matchless MX2 V-motor. Den er fra anden halvdel af 1930'erne. De tosædede Super Sports havde to karosseriformer: Beetleback og barrelback ('billeryg' og 'tønderyg'). Beetlebacken har intet reservehjul – med mindre man lægger et ovenpå bagkarossen. Barrelbacken med det tøndeformede karosseri har, som man ser på billedet, reservehjulet smækket direkte på bagsmækken og det er derfor den ser så ganske særlig ud: Man ser nærmest ikke andet end et hjul på tværs af vejen, når man kører bagved. Den enlige 'røvrubin' på reservehjulsdækslet var utvivlsomt oprindeligt den eneste baglygte.

Med meget lav vægt og kraftige motorer var de sportslige trehjulede Morgans ret succesfulde i engelsk motorsport. De blev også bygget på licens i Frankrig af Darmont et Badelogue og solgtes som Darmont-Morgan igennem 1920erne.

Peter Bering

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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