

Nr. 505 · Juli 2018 · 62. årgang

# VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB







## Nr. 505 Juli 2018

**Forside:**  
Hupmobile 1912.  
Foto: Jens M.N.

### Indhold:

Deadline til VT-august	3
Ferielukning	3
Aktivitetskalender	4-6
Velkommen til nye medlemmer	6
Klubaktiviteter – mødesteder	7-10
DVK-Lillebælt	11
Nyt fra MhS	12
George Irat – igen-igen	13
Bugatti Club Danmark	14
Bog anmeldelse – Wolseley	16
En motor der bankede	17
Kaj Berg Andersen 80	17
Hjemme igen (en dansk Citroën)	17
Aktiviteter i pinsen	18
Classic Race i Århus	20
Motor Classic Charlottenlund	22
Fars dag på DTM	23
Køretur i det midt/vestjydske	24
Klassisk Køredag - Ry	25
Klassisk Køredag - Sorø	26
1968 – Volvo 164	28
ERMAX på dansk 2CV	36
Miss America - Hupmobile 1912	38
Thorsbro Vandværk	43
The Race of Gentlemen	44
Fra arkivet – spørgsmål og svar	46
VeteranTidendes Sommerkonkurrence	47
Invitationer	48
Køb & Salg	51
Bagklappen – Triumph Spitfire Mk 3	52

### OBS! – vedr. stof til næste blad

Som det ses nedenfor holdes der ferielukket i DVKs sekretariat fra mandag den 9. juli. Det medfører beklageligvis at vi er nødt til at rykke deadline for noget af stoffet til august-nummeret, så det er kontoret i hænde senest torsdag den 5. juli og allersenest fredag den 6. om morgenen!

Dette gælder alt hvad der skal i aktivitetskalenderen, invitationer, kommercielle annoncer samt de gratis rubrikannoncer bagest i bladet. Det gælder også listen over klubaktiviteter på mødestederne!

Vi bestræber os til det yderste for at holde en produktionsplan, som muliggør at bladet udkommer så tæt på den første som muligt i hver måned, men netop dette blad (juli-nummeret) er ramt af omstændigheder, der gør at nogle formentlig vil modtage det så sent som den 7. juli – altså efter den 5. hvor det er for sent at sende noget til kontoret.

Vi har naturligvis forsøgt at informere om dette direkte til mødestedslederne og til medlemmerne via hjemmesiden og Facebook.

Det "almindelige" redaktionelle stof til bladet er ikke omfattet af ovenstående – her er deadline som altid den 10. i måneden! Redaktionen ønsker alle en (fortsat) god sommer!

-jmn.



## VeteranTidende

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

### Redaktør:

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

### Annoncepriser:

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

### I redaktionen desuden:

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

### Layout/produktion:

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

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

### Stof og deadline:

**Redaktionelt stof** sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne pr. mail: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk). **Annoncer og invitationer** til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Dette gælder også gratis rubrikannoncer. Gerne via mail til: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk). Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veterankøretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

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

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

VT 506 /august udkommer omkring 27. juli.

Deadline til dette blad: 10. juli. OBS – se ovenfor.



## Møder, løb og arrangementer

### 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. Info: www.bornholmsmotorveteraner.dk

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

**Lørdag 14.** Veteran-festdag for alle køretøjer. Kl. 10:00

- 22:00. Alle er velkommen og det er gratis at deltage.

Live musik gennem hele dagen, hoppeborg for børn og gratis is m.m. Info www.faaborgRoegeriCafe.dk

**Lørdag 14.** DVK Midtsjælland Sommertur. Kl. 09:30

Dagli' Brugsen, Ålbækvej 1, 4174 Jystrup.

Tilmelding Jan Lemming, tlf. 22883829

- e-mail: jan.lemming@email.dk. Invitation her i bladet.

**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.

**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.

**Torsdag 9.** Høstløb og 10-års jubilæum. Kl. 17:00 fra

P-plads i Øster Voldgade, 7000 Fredericia.

Tilmelding: John Andersen, tlf. 29782909 - e-mail:

ja-ryesgaard@c.dk. Invitation her i bladet.

**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 VT 504.

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](http://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 i VT 504.

**Lørdag 25.** ETU Veteranløbet.

Kl. 09:30 ved ETU Forsikring, Hærvejen 8, 6230

Rødekro. Tilmelding: Jan Kjeldsen, tlf. 74728616 -

e-mail: jan@etuforsikring.dk eller via hjemmeside:

[www.etuforsikring.dk](http://www.etuforsikring.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.



## Møder, løb og arrangementer

**Torsdag 30.** Harald Nyborg aftentur 2018. Amager (Tårnby), Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup. Invitation i VT 503.

### September

**Lørdag 1.** Veteranlastbiltræf. Kl. 10:00-16:00. Jysk Automobilmuseum, Skovvejen 13, 8883 Gjern. Tlf. 86875050 - [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Søndag 2.** Fjordløbet 2018. Fra Græstedgård i Ølstykke. For køretøjer før 1984. Tilmelding på [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk) fra 1. maj 2018. Invitation i VT 503.

**Søndag 2.** Veterantræf på Thorsbro Vandværk. Info: Niels Meldgaard, tlf. 21662960 - e-mail: [nielstorslunde@gmail.com](mailto:nielstorslunde@gmail.com). Invitation her i bladet.

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

**Lørdag 8 - søndag 9.** MF Markdage 2018 - stævne i Bording. Udstillingen er for Massey Harris, Massey Ferguson og Ferguson meget gerne med tilhørende redskaber. Tilmelding for udstillere: Henrik Jensen, tlf. 20958158 - e-mail: [mfdag2018@gmail.com](mailto:mfdag2018@gmail.com) - senest d. 1 september.

**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.

**Fredag 14. - søndag 16.** Weekendtur til Søhøjlandet. Startsted: DVK klubhus, Vesterågade 16, 5672 Broby. Tilmelding: Jørgen Kastrup, tlf. 30911941 Invitation her i bladet.

**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](mailto: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](mailto:info@aars-stumpemarked.dk).

### Oktober

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

**Lørdag 27.** Stumpemarked i Herning. Messecenter Herning Kongrescenter, Vardevej 1, 7400 Herning Info: Kurt Hansen, tlf. 40401840.

### November

**Torsdag 29.** Morrismøde hos Willibald Farbmacher, Hjortevænget 613, 2980 Kokkedal. Tilmelding senest 26. nov., tlf: 23339957 - e-mail: [willibald@mail.dk](mailto:willibald@mail.dk).

## UDLAND

### Juli

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

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

### August

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

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

### September

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

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

### Oktober

**Mandag 15 - fredag 19.** Historisk tur i AUDI/DKWs hjulspor & J. Skaftes Rasmussens industrieventyr. Info: Arno Werner, tlf. 23663019 - e-mail: [arnohwerner@gmail.com](mailto:arnohwerner@gmail.com).

---

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.



## 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
4/4-3/10	Træf på havnen i Faaborg	Onsdage 19.00-21.00	Arr.: Faaborg Røgeri Café. Info: www.faaborgroegericafe.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	Tirsdays kl. 18.00	Info: John Andersen, tlf. 29782909
1/5-25/9	Kalvø Badehotel	Tirsdays kl. 18.30	Ruth Andersen og Erik From, tlf. 29669847 e-mail: erik.kef@webspeed.dk
28/4-30/8	Classic Motor Café	Torsdays kl. 18.00	Havnepladsen, Ringkøbing
3/5-6/9	Færch Torvet Holstebro	Torsdays 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	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:

Bjarne Christensen	Kjærsbovej 1	4660 Store Heddinge	2046 9342	Ford Mustang	1971
Dorthe Christensen	Fårevej 36	7650 Bøvlingbjerg	6160 1179	VW Golf 1 GLI	1984
Morten Jensen	Markmosen 3	4490 Jerslev Sjælland	4050 3204	Buick Super	1958
Boy Vesty Hansen	Etterbjergvej 31	4200 Slagelse	4038 1996	MG TF	1954
Alex Johansen	Valby Maskinfabriksvej 5, 04. tv	2500 Valby	4082 3839		
Alex Haugaard	Agerhatten 15	5220 Odense SØ	2057 4928	Peugeot 304 1,3 S	1975
Tommi Winther	Parklodden 65	2760 Måløv	2279 1372	MGB	1965
Jesper Frandsen	Slårupvej 6	7160 Tørring	4057 1309	Triumph Spitfire	1970
Remy Cramer	Nærum Gadekær 15	2850 Nærum	4059 1007		
Henriette Nordlund	Salten Skovvej 20	8653 Them	2257 1235	Buick Skylark	1963
John Nørremark	Rønnevangsparken 5	8751 Gedved	4216 2850	Volvo PV 544	1959
Herluf Johansen	Batteriet 18	4100 Ringsted	8129 0042	Toyota Crown	1969
Max Fasmer Saxling	Fasanvej 8A	9530 Støvring	2284 0465		
Egon Pedersen	Gl. Ørskovvej 1	7400 Herning	2332 4151		
Klaus Vestphal Andersen	Gl. Skartved 22	6091 Bjert	4045 7840		
Ricky Schultz	Føvlingvej 45	8740 Brædstrup	4124 4850		
Kenneth Olesen	Kærmindevej 17	8653 Them	4037 7877	Buick Electra 225	1964
Torben Hjuler	Frueløkke 53	6200 Aabenraa	6155 3989		
Yasar Kesanel	Dyringparken 98, 02. th	2660 Brøndby Strand	5188 2787	Volvo 264	1976
Martin Ohlsen	Vejlby Kirkevej 59	7000 Fredericia	2537 0035		
Brian Andersen	Tovrup 18	6440 Augustenborg	5152 0611	Ford Mustang	1965
Martin Denni Nielsen	Rosenvang 20	4660 Store Heddinge	2238 0216	Sunbeam Alpine	1966

# Mødestederne



## Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

Aktivitetsgruppen Amager  
Amagerdvk.jbl@gmail.com



## København - Nordsjælland Nærum

**1. torsdag i måneden: klubmøde, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30. Tilmelding til spisning: h.froberg@live.dk**

**3. torsdag i måneden: Café- og teknikaften.**

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

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

August d. 2. Vi satser i Nærum på et udendørs "get together" med de gamle biler på græs og hvis der er tilmeldinger over 25 kuverter. Ang. menuen vil den stå på de bedste "gourmet-hotdogs" og is. I ønskes en god sommer!

September d. 6. Vi er oppe igen med et løst program og et par bilfilm!

Oktober d. 4. Opstart på "De glemte bilers ABC" samt et temaforedrag.

Mødestedsleder:  
Kim Polte, tlf. 2613 4229.  
kimpolte@hotmail.com



## Nordsjælland Mårum

**Klubmøde 2. onsdag i måneden kl. 19.00.**

**Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00.**

**Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.**

Juli d. 11. Klubmøde. Kom i gammel bil!

Juli og august ingen værkstedsaftener.

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, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Juli 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. Endeligt program: Se bagest her i bladet.

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.

Se på [www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk).

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.**

*Juli d. 18. Sommerferie - intet klubmøde.*

August d. 15. Klubmøde. Vi mødes kl. 17.30 kører en lille tur og griller bagefter.

September d. 19. Klubmøde.

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

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



Østsjælland  
Klippinge

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

Juli d. 24. Klubmøde. Vi holder "feriehygge" med en kort køretur, afsluttes med "havehygge" så mød op!

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



Fyn

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

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. Ørbækvej 701, 5220 Odense SØ. Parkeringspladsen ligger rundt om hjørnet på Thorupvej. Aftentur er lavet af Niels og Anni Hansen. 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.

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, b.la 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



Syddsjælland  
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.**

Juli d. 18. kører vi en tur til et nyt ishus, hvis der er vejr og stemning til det.

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





**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.**

*Juli d. 26. Intet klubmøde. Vi holder  
sommerferie.*

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.**

August d. 4. Sommerfest. Kl. 14.00.  
Køretur i den smukke vestjyske nat-  
tur. Se invitationen i VT 504.

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

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



**Sydjylland  
Lillebælt**

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

**Havnetræf på Gl. Havn i Fredericia  
hver tirsdag fra 1. maj til 25. sep-  
tember fra kl. 18.00.**

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

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.

August d. 1. Krydstogtskib gl. Havn  
9.00 - 18.00.

August d. 2. Knallerttur. Start Få-  
rupsø, kl. 18.00.

August d. 9. Klubmøde (Høstløbet)  
Nærmere info følger.

August d. 26. Kørsel Sygehus Lille-  
bælt. Nærmere info følger.

September d. 2. Veterantræf Hinds-  
gavl Slot.

September d. 4. Jazz på gl. Havn kl.  
18.00.

September d. 6. Knallerttur Vejle  
Havn kl. 18.00. Nærmere info følger.

September d. 13. Klubmøde med  
foredrag.

Oktober d. 1. Sidste krydstogtskib  
gl. Havn 9.00 - 18.00.

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

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

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



**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.**

Juli. Vi holder sommerferie fra mø-  
destedet, og kører hver for sig som-  
merture.

August d. 14. Klubmøde, nærmere  
info følger.

September d. 11. Klubmøde, nær-  
mere info følger.

PS: Medlemmer i det midt-østjy-  
ske 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 be-  
gyndende d. 17. maj. Medlemmer  
kan ringe og fortælle om de proble-  
mer de har, og om de ønsker forplej-  
ning. Folk må også godt komme og  
snakke.

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

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

## Mødestederne



**Midtjylland  
Herning**

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

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

I samarbejde med Autogalleriet, *Fuglesang Sø Træf* for Veteran, klassiske specialbiler og motorcykler, alle er velkomne. Gratis adgang, øl, vand, kaffe og pølser til små priser. Adressen er Fuglsangs 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 Vejnøe, tlf. 29910179  
[villy@vejnoe.dk](mailto:villy@vejnoe.dk)

Peer Bak, tlf. 97122914  
[peba@kabelmail.dk](mailto:peba@kabelmail.dk)



**Østjylland  
Ristrup**

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

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

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.

August d. 7. Klubmøde. Vi mødes på Ristrup i vores gamle køretøjer og håber sommervejret stadig er med os. Kl. 19.30 kører vi ud til en privat bilsamler i lokalområdet. Vel mødt!

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

Erik Nielsen, tlf. 86923943  
[www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk)



**Nordjylland  
Stenum**

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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370  
[kraenh@hotmail.com](mailto:kraenh@hotmail.com)  
[www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk)





## Fredericia Havn

DVK Lillebælt var på pletten da der kom krydstogtskib i weekenden, so- len var rigtig i sit es, og der var man- ge folk med et pænt fremmøde af veteranbiler.





## Nyt fra MhS

### Netværksmøde med fokus på afgift og ombyggede køretøjer

Vi fortalte ganske kort i seneste nyhedsbrev om et stormøde vi havde indkaldt til med beslægtede organisationer inden for alt det der har med hobbykøretøjer at gøre. Målet var - på tværs af organisationerne - at etablere et netværk der kunne bruges til at gøre opmærksom på vores alles tilstedeværelse, og på de ændringer der kan være nødvendige for at sikre vi fortsat kan bruge vores køretøjer også i fremtiden.

Vi havde lånt et mødelokale på Villa Gulle i Nyborg og inviteret FDM, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Danish Street Rod Association og SKAD, der har en underafdeling af custombyggere der kalder sig The Freedom to Build. Derudover var automobilsportsunionen DASU inviteret, men de havde desværre ikke mulighed for at stille med en repræsentant den dag. Vi har siden holdt møde med DASU i Idrættens Hus i Brøndby.

Efter en indledende introduktion og præsentation, skulle vi se nærmere på hvad det egentlig var for en medlemsskare der var repræsenteret, og hvilke problemstillinger vi hver især sad med. Det stod hurtigt klart, at myndighedernes tolkning af love og regler og det faktum at de samme love og regler er så svære at gennemskue, er et generelt problem. Det gør ikke tingene nemmere at vi har med en niche at gøre, som kun vanskeligt passer ind i systemet.

En fælles holdning var at der er rigtig mange ejere af den slags specielle køretøjer, der befinder sig i et gråt område, måske uden at vide det. Vi måtte også konstatere at der er bygget et stort og uigennemskueligt bureaukrati op omkring registreringsafgifter. Og efterhånden som vi har fået nye regler, der bliver Skattelovgivningen helt fortolket forskelligt af ejerne, og de forskellige myndigheder på området.

Et naturligt fokuspunkt er afgiftsproblematikkerne, hvor der kan være meget stor forskel i opfattelsen af ombyggede kontra originale køretøjer, men også alene det at afgøre om et køretøj er ombygget eller vedligeholdt er en svær øvelse for myndighederne. Der mangler tydeligvis klarhed over retningslinjer, eller måske nærmere nogle mere rummelige rammer hvor mange flere kan være indenfor, uden at myndighederne skal håndtere og særbehandle i detaljer.

I forhold til problematikken omkring hvad der er ændret, er spørgsmålet om løbene vedligeholdelse eller modelskifte/identitetskifte, et af de mere væsentlige for myndighederne at afgøre. Det er derfor også et af de vigtige områder der bør ses på, så man med sit køretøj kan være sikker på at man overholder lovgivningen.

Der var en god stemning under mødet, og efterfølgende korrespondance har bekræftet os alle i, at vi er på rette vej ved at gå i samlet flok på

de områder hvor vi har fælles udfordringer.

Vi enedes om at fortsætte møderækken, og FDM kunne allerede på det første møde invitere til det næste, hvilket alle vil se frem til.

Efter mødet har dialogen siden primært drejet sig om SKATs konklusion omkring brændstofforbrugsafgiften ved import, hvor myndigheden fastholder at pålægge denne nye høje sats på ombyggede køretøjer, på trods af at vores folkevalgte politikere ville noget andet med de seneste ændringer til lovgivningen.

### Du bestemmer om du er med på næste klik

Fra Dansk Volvoklub har vi modtaget et spørgsmål i relation til overholdelsen af den nye persondataforordning, et spørgsmål som sikkert andre klubber og arrangører har bokset med.

Dansk Volvoklub har ladet sig fortælle at når de afholder træf, hvor det bliver taget billeder, som senere bliver brugt til klubblad, på hjemmesider og i Facebook grupper, så skal arrangøren skilte med det ved indgang til træffet.

Vi har bedt bestyrelsesmedlem Mads Thyregod om at se på en besvarelse af spørgsmålet, og han forklarer:

”Som udgangspunkt er nogle billeder omfattet af Persondataforordningen, helt sikkert er portrætbilleder omfattet, mens på den anden side er rene situationsbilleder (som vil være harmløse) ikke omfattet. Selvom der er personer på situationsbillederne, kræves der ikke samtykke. Hvor grænsen går for hvornår et billede er omfattet af persondataforordningen vides ikke endnu, vi må se, hvorledes reglerne bliver fortolket i praksis. Er man i tvivl så bør billedet behandles som omfattet. Man kan også oplyse ved den pågældende begivenhed, at der vil blive taget billeder der illustrerer begivenheden, så har de, der deltager, mulighed for at sige fra. Men det er naturligvis mere besværligt”.

## Når bunden er gået, er der langt til toppen af SKAT

Et køretøjs identitet ligger i chassiset, erstatter man chassiset med et andet, grundet skade, rust eller andet, så mister køretøjet sin identitet, og der skal i princippet betales ny afgift.

Vi har fået en henvendelse fra en mand der var den ellers stolte ejer af en Citroën Mehari fra 1973. Som ejere af den slags ved, så er karrossen ikke det der går til, da det er af plastic. Derimod er chassiset nærmest at sammenligne med en slidel på sådan en, de holder ikke til ret mange generationer af veteranere.

Sådan var det også med omtalte Mehari, men en ny frisk bundramme kunne købes i Frankrig, og så var der lige det med afgiften. Han bad derfor SKAT om et såkaldt bindende svar på afgiften, så han bedre kunne afgøre om han skulle lægge kilometervis af svejsetråd i den nuværende bund, eller blot bare bestille en ny og fin fransk.

Det hører med til historien at tager man en hel og kørende Citroën Mehari hjem fra udlandet, så vil den typisk ende i en afgift på 0 kroner, grundet sin lave nypris, og grundet sin ringe vægt på blot 535 kg vil brændstofforbrugsafgiften forvandles fra et tillæg til at fradrag.



Nuvel: SKATs endelig svar blev så i stedet en afgift på knapt kr. 27.000, eller faktisk det samme som en Mehari kostede som ny ved forhandleren. Det næste skridt var derfor at kontakte Motorhistorisk Samråds sekretariat, med spørgsmålet om det nu også kunne have sin rigtighed.

Vi mente først der var tale om en fejl, og manden blev straks sendt retur til sin sagsbehandler, som dog ikke gav sig. Sagsbehandleren kunne fortælle at det skam var rigtigt nok, at selv om man erstattede et originalt chassis med et andet originalt chassis, så var bilen ikke original længere!!

Gennem vores kontaktflade i SKAT bad vi deres jura-afdeling om at se på om det nu også var rigtigt konkluderet af medarbejderen. Det viste sig heldigvis ikke at have noget på sig, og manden kunne trygt sætte i

gang med at restaurere den charmerende lille franskmand.

Sagen viser desværre med al tydelighed at selv myndigheder kan en sjælden gang begå en fejl. Ser det helt skævt ud den tilbagemelding man har fået, så giv et ring, måske der er en forklaring, måske vi bliver klogere af de nye informationer eller måske ser vi myndighederne behandle veterankøretøjer på en anden måde end tidligere.

*Sekretariatsleder  
Johnny B. Rasmussen  
Motorhistorisk Samråd*



## Georges Irat – igen!

Claude Teisen-Simony har sendt dette lille udklip, som desværre er af ukendt oprindelse. Men helt sikkert: Her har vi den igen, den lille forhjulstrukne sportsvogn, som vi viste i artiklen om Max Elm i VT 503 – og som også blev omtalt i VT 504.

Vi er nok tæt på 1960, og et navn går igen, Hans Küster – ikke Køster – men derudover vides ikke så meget. De faktuelle oplysninger om modellen i udklippet skal nok tages med et stort gran salt. Men vi hører stadig gerne, hvis nogen ved noget!

*jmn.*





Fire biler fra Vogels samling fra venstre: Type 29/30, Type 13, Type 40 Grand Sport og Type 37A. Racersportsvognene havde tromletank i 1920rnes begyndelse og fik den skønneste cigarfacon med spids bagende fra Type 35, som havde premiere i 1924.

## Bugatti Club Denmark

Tekst og fotos: Peter Bering

I forbindelse med Den Gamle By Aarhus' arrangement "Fart På" den 2. juni samlede 15 Bugatti-biler på Torvet. Årgangs- og modelspredningen var stor: Ældste var Type 29/30 og yngste Type 101. Om eftermiddagen stiftedes en klub. I et senere nummer af bladet bliver klubben præsenteret; men her er nogle af vognene.

Annette Petersen og Peter Zincks datter Emma på atten kørte Type 40 fra København om morgenen og til Sønderjylland efter sammenkomsten. En fin langtursdebut med vintagebil for en nybagt bilist.





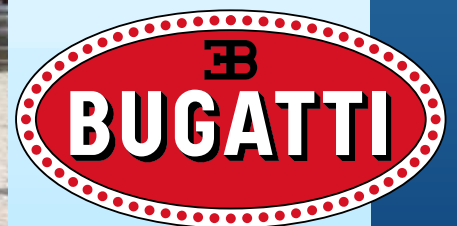
**Jørgen Strøjer** kom med den største bil: Type 46. Bilen stod på Ålholm i mere end tyve år, hvor den havde det originale firedørs berline-karosseri. Under et ophold i Australien blev denne Coupé Superprofilée bygget på chassiet. 46 har en 5,4 liters motor og kaldes 'den lille Royale'.



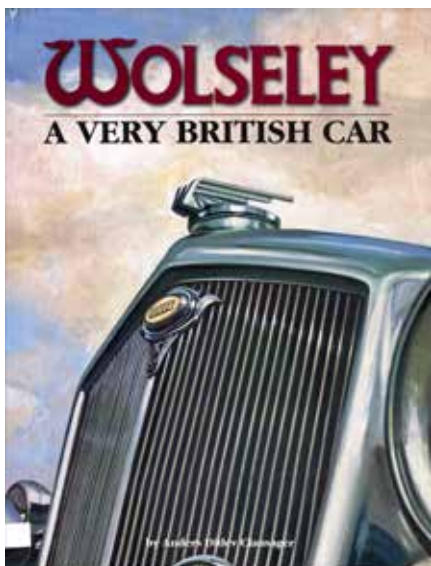
**Patrick Vogel** har netop afsluttet en kæmpe restaurering af den rød/sorte Type 57C Gangloff Stelvio cabriolet, som stod på Ålholm i næsten fyre år. Raben-Levetzau tilbageførte nogle af de ændringer, den havde undergået. Og Vogel har nu fuldført arbejdet og fik den indregistreret tre dage før arrangementet.



**Marc Vogels** Type 29/30 har bl.a. Indianapolis-historie. Her er den på vej ind i Den Gamle By; men tager en kort pause for at tale med en anden franskkørende: DVK-medlem **Terkel Lund Ovesen** fra Ålborg på enejeers Velo Solex med både original kåbe og styrthjelm.



**Peter Zincks** Type 37 flankeret af to Koux-vogne: T.v. Type 37 og t.h. Type 57S Atlantic.



## Bog anmeldelse

Af Jens Møller Nicolaisen

### Wolseley – a Very British Car

**Anders Ditlev Clausager** behøver vist ikke nærmere præsentation blandt DVKs medlemmer. Han har i årevis skrevet artikler og kommentarer til både Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende, og altid med strømme af solid viden og fakta. Han er utvivlsomt den mest internationalt anerkendte danske bilhistoriker, med en professionel baggrund som arkivar for British Motor Industry Heritage Trust, og senere Jaguar Daimler Heritage Trust.

Clausager har skrevet adskillige bøger, især om engelske biler og bilmærker, f.eks. Jaguar, MG, og BMC-Mini, men også om f.eks. BMW, Porsche og Volvo. Mange af dem findes i DVK-biblioteket.

Vi burde for længst have anmeldt Clausagers seneste bog om det engelske bilmærke Wolseley, for den udkom i 2016. Men bedre sent end aldrig.

For mange (især yngre) bilfolk står Wolseley ikke som noget særligt, men kendes mest som badge-engineerede Morris-biler, blot med lidt mere luksusudstyr og et meget engelsk og "konservativt" kølergitter. Selv en Mini kunne fås i Wolseley-udgave, endda med forlænget bagende, så bilen tilnærmelsesvis havde et bagagerum. Modellen hed

Hornet. Tilsvarende var der flere andre BMC-biler, både før og senere, der på samme måde var udgangspunkt for luksusudgaver med Wolseley som navn. Det samme gjorde sig i øvrigt gældende med Riley-mærket, der jo ellers har en mere generelt kendt selvstændig historie. Det hele sluttede som bekendt med den engelske bilindustri store nedtur mod midten af 70'erne. Den sidste Wolseley er fra 1975. Men ligesom Riley har Wolseley sin egen stolte historie, der oven i købet går meget langt tilbage i tiden – helt tilbage til 1896!

Så meget desto mere kan man dreje sig over, at det først er med Clausagers nye bog, at der er kommet et værk, som samlet beskriver hele Wolseleys lange historie som bilmærke! Det er bogen om Wolseley.

Bogen er det man vist kalder et digert værk, en meget flot bog på over 300 sider. Den er udelukkende illustreret med gamle originale billeder – både smukt og "autentisk", frem for nutidige kulørte glansbilleder, men samtidig også mere reel dokumentation.

Bogen kommer ned i hver en afkrog, både når det drejer sig om selve mærket, med personer og begivenheder, og om bilmodellerne. Wolseley-mærkets historie er spændende, og de vidt forskellige perioder af den, bliver beskrevet med en utrolig grundighed. Faktisk begynder det hele med Wolseley-familiens stamtræer tilbage fra 1628 og perioden 1890-1900, hvor de første biler fremkom, samtidig med at Wolseley fremstillede maskiner til klipning af får! Der er mange gode historier – rekonstruktion af firmaet og entre-ring med Vickers er et andet kapitel af den tidlige historie. Vidste du f.eks. af den første britiske u-båd blev lanceret i 1901 og havde Wolseley-motor?

Historien fortsætter hele vejen, med beskrivelser af samtlige bilmodeller, konstruktioner, engagement i motorsport, forholdet til samarbejdspartnere og konkurrenter, Morris' over-

tagelse i 1927, krigsproduktion og meget meget mere. Materialet er serveret kronologisk og uanset om det handler om virksomheden, eller de mange forskellige bilmodeller (ingen er vist ubeskrevet), er alt ekstremt grundigt dokumenteret. Ikke blot med en stor mængde kildehenvisninger, men også med tabeller, der oplyser om alt fra tekniske data, til produktionstal, fabriksanlæg, finanser osv. Det er simpelthen imponerende!

For lige at vende tilbage til Wolseley som selvstændigt mærke, så er det selvfølgelig rigtigt, at de fleste modeller efter 1948 havde nogle meget lignende søstre med navne som Morris, Austin og Riley m.fl. Bogen fortæller naturligvis både om lighederne og forskellene, men sidstnævnte er nok større end de fleste tror. Med bogen lærer man alt om Wolseley, men også en hel del om de andre engelske biler.

Anders Clausager har modtaget ikke mindre end tre priser for Wolseley-bogen: Montagu-prisen fra Guild of Motoring Writers, Sedge-wick-prisen og endelig Cugnot-prisen som uddeles af *Society of Automotive Historians*. Det er selvfølgelig helt overflødigt at nævne, at bogen er stærkt anbefalelsesværdig til enhver, der interesserer sig for engelsk bilhistorie – og at den er absolut uundværlig for en Wolseley-ejer!



Anders Clausager med Cugnot-prisen





## En motor, der bankede...

Et meget ungt menneske i Sønderborg havde lånt Farmands bil, det var midten af 50'erne. Da det unge menneske var på lærlingeløn, regnede han ikke med at skulle tanke benzin. Selv om benzinmåleren var helt i bund.

På Jernbanegade standsede bilen lige så stille, benzinen var sluppet op. Men, bilen var stoppet lige, hvor Jernbaneapoteket ligger, og vor ven smutter ind og køber 2 liter rensat benzin og kommer det på tanken.

Motoren startede kvikt påny (motoren var forsynet med den slags benzinpumper, der kunne spædes), men på grund af lavoktanbenzinen bankede motoren nu forfærdeligt.

Men det gik da op til Shelltanken på Alsgade, hvor Mathis kom springende for at betjene. Han syntes, at den borte vogn da ikke lød særlig godt, det lød som om alle bolte og skruer i motoren var løse. Man blev enige om at tanke 5 liter uden at standse motoren, for tænk om den ikke ville starte igen.

Mens de 5 liter rislede ned i tanken, begyndte motoren ganske roligt at gå jævnt og lydløst, ligesom den skulle.

Vor unge ven og Mathis blev enige om, at det var den gode Shell-benzin med ICA, der gjorde underværker.

*Leif Gr. Thomsen*



## Kaj Berg Andersen

Den 16. Juni fyldte Kaj Berg Andersen 80 år. Kaj har medlemsnummer 29 og er det eneste nulevende aktive medlem, der har været med uafbrudt fra klubbens start i 1954.

Kaj er rask og velfungerende og har lige fået fornyet sit kørekort for 15 år, hvorfor han ser lyst på fremtiden.

*Poul Suhr*



## Hjemme igen

Det kan være lidt trist, når sjældne danske biler sælges til udlandet. I 2014 blev Henrik Jacobsens Citroën 11BL danskbyggede varevogn solgt til en engelsk køber. Ud af hele 550 producerede (1949-53) er der kun tre overlevende, og denne er den eneste i den sene udgave, hvor taget ikke er forlænget.

Tidligere i år blev bilen uden held forsøgt solgt på et par auktioner. Henrik fik derefter tilbud om at købe den igen – og her i maj kørte han den selv hjem fra Paris. Nu er den på (gule) danske plader igen!

*-jmn.*



# P I N

VeteranTidendes redaktion kan da

Fotos fra TimeWinder v. Hundested:  
Erich Karsholt





# SEN

godt være to steder på een gang, men...

Fotos fra Græsted Veterantræf:  
**Jens Møller Nicolaisen**





Fotos fra banen: Allan Samsøe Voss, Henning Stump Bokan, Henrik Sørensen. Øvrige fotos: Erich Karsholt.





## Classic Race Aarhus gav den gas!

Af Erich Karsholt

De 42.500 der lagde vejen forbi Classic Race Aarhus den 25.-26. maj 2018 havde en fantastisk oplevelse.

Vejret viste sig fra sin bedste side og der var masser af drøn over feltet i løbsserierne med klassiske racer-biler. Ærgerligt, at der ikke var plads til både en lille og stor 71-klasse i

programmet. Til gengæld bød året bl.a. på et spændende løb med engelske biler – Triumph Competition & British HTGT. Dette løb viste også den store internationale interesse for Aarhus, da alle kørerne var fra udlandet.

En del af publikum havde deres klassiske biler med, hvilket skabte

en hyggelig stemning i de i forvejen flotte omgivelser. Dejligt at mange af Strandvejens beboere i stedet for at klage havde inviteret deres venner til fest og racerløb!

Særlig ros skal naturligvis gå til de mange frivillige, der var med til at bringe årets Classic Race helt til tops.





## Motor Classic 27. maj

Som altid en god søndag på Charlottenlund Travbane, med et stort og meget bredt udvalg af køretøjer. Biler af alle slags, fra før år 1900 til 90'erne, dog med en klar overvægt af sportsvogne efter 1960.

Det er ægte dækspark og der er meget at se på. Men der foregår også noget: arrangørerne kalder biler op på en rampe foran tribunen, hvor ejerne kan fortælle og få en præmie. Blandt disse var i år en Riley Brooklands fra Sommers Bilmuseum kørt af Ib Rasmussen.



Fotos: jmn og Albert Kuhn





## Fars dag på DTM

Den årlige Fars Dag på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør blev et enormt tilløbsstykke, med over 4.500 mennesker på pladsen! Et udpræget familie-arrangement med rigtig mange bil-aktiviteter.

Vi i Krybebaands-Societetet var der som sædvanlig med Citroën-Kégresen. To af museets absolutte klenodier var kørende: Hammelvognen fra 1886 og Kongehusets første bil, Prinsesse Maries Delaunay-Belville fra 1906 – begge en stor oplevelse, med interessant motorlyd. -jmn.

Fotos: jmn og Eugenio Lai





## Køretur i det midt/vestjyske

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

Efter at have været arrangør på klassisk køredag for en mærkeklub i 10 år, var det nu tid til at prøve noget andet. Da min kone og jeg er bosiddende tæt på Egeris, hvor de legendariske træf finder sted tirsdage i ulige uger, og derudover er medlemmer af DVK, var det ganske naturligt at deltage i køreturen, som Kristian Nørsgaard arrangerer.

Vi startede bilen op og kørte til mødestedet overfor købmanden i Fjellstervang, hvor de øvrige 30 biler og 2 motorcykler mødte op til start. Efter at have betalt startgebyr og velkomst fra Kristian startede kørtegen ud af byen ad de små veje mod Kibæk, hvor vi drejede ud på vejen mod Varde. Heldigvis varede det ikke længe, inden vi igen forlod den for at dreje af mod Skarrild. Vide-

re gik det af dejlige små veje, der er som skabt til kørsel med vores dejlige gamle køretøjer, til første stop, som var hos Vagn Nissen og frue i Blåhøj nær Brande. Her var borde og stole stillet frem, så vi kunne sætte os godt til rette og nyde den medbragte madpakke, inden det var tid til at kigge rundt på den imponerende samling af køretøjer og mange andre ting, som Vagn har samlet i årenes løb. I den store gårdsplads står også nogle stationære motorer, som blev startet op. Video fra denne seance kan ses på facebook gruppen Egeris træf. Inden afgang nåede vi også at opleve Vagn køre en tur på en af hans noget ombyggede Velo-knallerter.

Efter besøget i Blåhøj kom vi igen ud på de små landeveje med retning

mod Skarrildhus, hvor næste oplevelse ventede, nemlig kaffen med boller og lagkage. Vi ankom dog i meget god tid, så der var mulighed for en tur rundt i den imponerende park, der omkranser bygningerne. Desværre var hovedparten af de mange rhododendron grundet den manglende regn afblomstret. Endelig tid til kaffebordet, som er blevet en tradition som afslutning på Kristians fars dags tur.

Her sluttede så den officielle del af arrangementet, nogle af os fortsatte ad nogle små veje direkte til træfpladsen i Egeris, det var jo en tirsdag i en ulige uge.

Tak til Kristian for et godt arrangement, vi kommer gerne igen 5. juni næste år.

5. JUNI  
NATIONAL  
KØREDAG





**5. JUNI**  
 NATIONAL  
 KØREDAG

## Farsdag - Grundlovsdag - Store Køredag

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Ja, 5. juni er heldigvis blevet den store nationale køredag, hvor vi kan fornøje os over et væld af gamle køretøjer på de mange hyggelige og smukke småveje, som vi har så mange af i Danmark.

Tak til de mange arrangører landet over, for at tilrettelægge og gennemføre disse arrangementer, til stor glæde og hygge for deltagere og publikum.

Vi havde i år valgt det "nye" koncept, hvor vi mødtes på træfpladsen i Ry, og efter gratis rundstykker – sponsoreret af Kwickly i Ry – kørte vi ad en fin rute til den smukt beliggende plads i Lunden i Silkeborg – Fin dag arrangeret af Ny Ry Veterantræf og Automania Automobilfestival, Silkeborg. Ca 200 køretøjer deltog.



### OPFORDRING

Når vi nu alle kører til en masse træf i løbet af sommeren, kan vi jo lige lave lidt reklame for vores gode veteranbilklub DVK – Tag nogle DVK-foldere med, og et par overskudsblade fra mødestederne (eller kontoret), og del ud til interesserede bilfolk, som du kommer i snak med – husk at der sommeren ud er 100 kr. i præmie hvis du er med til at tegne et nyt medlem.  
 Rigtig god sommer til alle!

*Jens Heldgaard*



## Klassisk Køredag 2018

Tekst og foto: Michael Sehested Lund

Som sædvanlig løb Klassisk Køredag af stablen Grundlovsdag den 5. juni med Sorø som mål, og igen i år var vejret i den grad med arrangermentet.

For de, der ikke er bekendt med Sorø, er byen – kort fortalt – en gammel sjællandsk købstad med mange smukke gamle bygninger ... med en hovedgade, Storgade, som "ender" i Sorø Akademi, der – sammen med Herlufsholm – er en af landets hæderkronede kostskoler ... har man gået på skolen, kan man kalde sig "Soraner" ...

Deltagerne kom fra nær og fjern i både større og mindre korteger – helt ned til, at folk bare var kørt alene afsted til Sorø i deres klassiske bil.

Som altid, når der køres i korteger, er der risiko for at tabe nogle undervejs – det skal jo gerne foregå sammen med den øvrige trafik – men i

sidste ende ankommer alle til målet ... mere eller mindre samlet.

Og i Sorø, er jeg hver gang imponeret af arrangørernes organisations-evner: Startende på Alléen, hvor hverdagsbilerne blev skilt fra, mens klassikerne blev sendt ned ad Storgade for at blive fordelt, dels på gaden, men ikke mindst på Akademigrunden ved Sorø Akademi.

Det var fremragende organiseret, for ikke alene var der mange biler, men også rigtig mange interesserede, der var kommet for at kigge på – det hele skulle der holdes styr på, så alle syntes, det var sjovt.

En stor del af glæden ved at eje en klassisk bil er – til et sådant arrangement – at kunne fortælle om den, men også at få fortalt om den. Jeg har selv flere gange oplevet, at tidligere ejere af samme bilmodel er kommet og har fortalt om deres oplevelser med den ... ofte krydret



**5. JUNI**  
 NATIONAL  
 KØREDAG 

med historiske anekdoter om/fra bilens – og ejerens – ungdom.

Det er blandt andet denne kombination; glæden ved det rent biltekniske – og ikke mindst også det mere almengyldige historiske islæt – der er med til at underbygge den fortsatte interesse for hele ”klassikermiljøet” ...

Deltagerne var mødt op – gennem klubber eller på egen hånd – i deres klassiske biler, der spændte vidt fra de mere eksotiske af slaggen, til biler der – for år tilbage – var helt almindelige hverdagsbiler på de danske veje. Jeg vil især gerne fremhæve de sidste, for de er med til at give Klassisk Køredag både bredde og charme.

Det er måske ikke så svært at forestille sig, at mange drømmer om at få den fede bil, de havde hængende på plakaten i teenageværelset. Det bliver straks mere interessant, når

den klassiske bil på sin tid var en helt almindelig hverdagsbil ...

Måske det var den, der tillige fik læsterlige bank af Rogers Søgaard i datidens Bilen & Båden, hvor det, at han fandt besvær med at finde plads til sine 183 cm i bagsædet, hørte til den mildere del af kritikken...

Måske bilen var familiens i barndommen – og rammen om ferieture på stegende hede tyske motorveje undervejs til destinationen sydpå...

Eller bilen var svigerfars, som man helt ekstraordinært havde fået lov til at låne til at køre på weekendtur med hans datter i...

Mulighederne er mange – og grundene til at have den – er alle gyldige. Langt de fleste af bilerne var i en stand, der viste, at der med stor omhu bliver passet på dem.

Se selv på billederne...!





Foto: Tage Schmidt.

# 1968

## Den store... **VOLVO 164**

**I midten af august 1968 annoncerede Volvo firmaets første nye personbil med en sekscylindret motor i mere end 20 år.**

Af Per Groth

Baggrunden for den nyudviklede Volvo 164 var blandt andet, at Volvo siden 1958, hvor man ophørte med Volvo 800 serien, ikke havde haft en stor og elegant bil at tilbyde sine kunder. De kunder, der havde behov for en større bil med en stor motor, havde i overvældende grad købt biler hos Mercedes-Benz, BMW og lignende mærker.

For at minimere udviklings- og produktionsomkostningerne mest mu-

ligt, blev det besluttet, at den kommende nye store Volvo model så vidt muligt skulle anvende komponenter fra Volvo 140 serien, der var blevet annonceret i 1966.

### **Design af Volvo 164**

Designarbejdet blev lagt i hænderne på Volvos første egentlige designer, Jan Wilsgaard, der på det tidspunkt havde vist sit talent ved at designe både Volvo Amazon og Volvo 140 serierne. Som inspiration valgte Jan Wilsgaard at trække et tidligere design frem. I foråret 1958 havde han nemlig fremstillet en lermode af en bil, som han havde håbet kunne være blevet en afløser for Vol-

vo 800 serien, der var blevet taget ud af produktion samme år. Denne model fik med Volvos daværende navnestandard for projekter betegnelsen P358 (projektstart i marts 1958). Wilsgaards plan var at skabe en bil med en stor motor med otte cylindre. Af denne grund havde lermodellen en akselafstand på hele 2850 mm. Modellens front var meget karakteristisk med det høje og forholdsvis smalle kølgitter, som også havde prydet Volvo P1900, alias Volvo SPORT. Derimod var bilens bagparti gammeldags med de markante halefiner. I juli 1960 blev det besluttet, at Volvo ikke på det tidspunkt ønskede at gå videre med Wilsgaards design.



Lermodel stammende fra det tidligere designprojekt – P358. Bemærk halefinnerne.

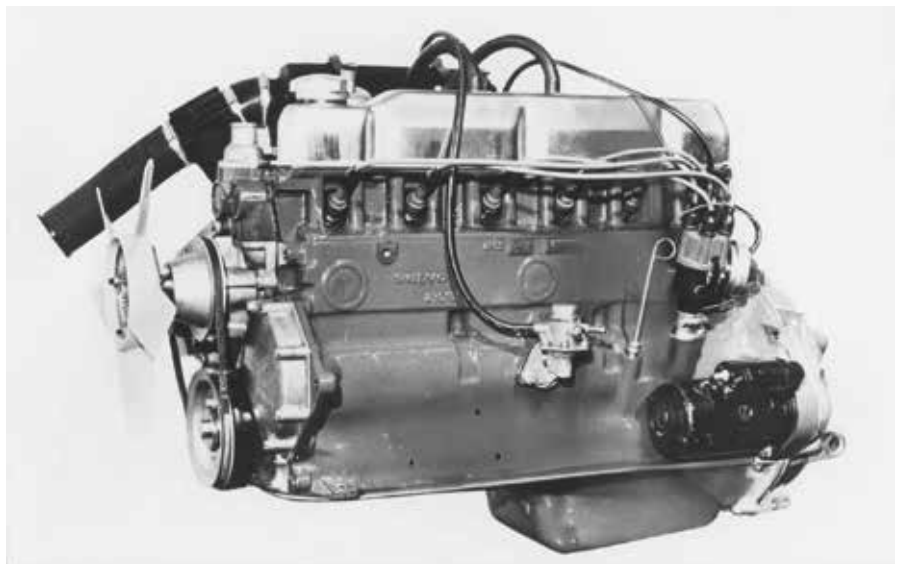


Volvo 164 prototype. Bemærk at bilen i højre side er udstyret med en tågelygte, hvorimod den i venstre side har et lille rundt gitter. Logoet og den diagonale kølerstribe er en integreret enhed forskellig fra den endelige produktionsløsning.

Da Jan Wilsgaard i 1967 gik i gang med at designe en konkurrent til de store tyske biler, fik han derfor den idé at kombinere den bagerste del af Volvo 140 med fronten af designet fra projekt P358. Det blev herefter besluttet, at man ville anvende den særdeles robuste B18 motor, men at man ville udvide antallet af cylindre fra fire til seks. Da man samtidig ville forøge den enkelte cylinders diameter fra 84,1 mm til 88,9 mm, ville den nye motors volumen blive på hele tre liter. Som en konsekvens heraf fik motoren betegnelsen B30. Herefter blev akselafstanden bestemt til at være 2700 mm, som var 100 mm længere end i 140 serien på grund af den længere motor.

Konklusionen på denne kombination af designet for de to biler blev, at den nye store Volvo skulle være identisk med 144 fra A-stolpen og bagud. Fronten blev derimod næsten en kopi af designet fra projekt P358. Med Volvos nye standard for modelbetegnelse, hvor antallet af cylindre og døre indgik, fik den nye store Volvo betegnelsen Volvo 164.

Efter at designet var færdigt, gik Volvo i gang med at fremstille en prototype. Som fotoet af prototypen viser, er bilens forreste del stort set identisk med projekt P358, mens bilens bagerste del er identisk med samme del af karosseriet på en Volvo 144. Som tidligere nævnt blev Volvo 164 udstyret med en B30 mo-



Den nye rækkemotor B30 med seks cylindre. Baseret på Volvos B18motor.

tor, som i realiteten var en B18/B20 motor med to ekstra cylindre, hvorved motorens volumen blev på 2.978 cm<sup>3</sup>. Motoren blev udstyret med to Stromberg karburatorer. Endelig var bagakslen en forstærket udgave af 140 bagakslen. Dette skyldes det ekstra moment, som B30 motoren var i stand til at yde i forhold til B18/B20 motoren.

En sammenligning mellem fronten på det oprindelige projekt P358 og den producerede 164 viser et meget stort sammenfald. Det karakteristiske kølergitter er næsten identisk, dog valgte man på produktionsudgaven at genindføre den diagonale kølerstribe som fundament for Volvos logo. Denne diagonale kølerstribe havde været anvendt siden

Volvos første model ÖV4 i 1927 og frem til 1940. Den blev nu genindført i 1968 og har været en del af Volvos kølergitterdesign lige siden. Den karakteristiske kofanger med en bue under kølergitteret er ligeledes et fælles element med projekt P358. Endelig er de to tågelygter på hver side af kølergitteret også at finde på både designmodellen og på produktionsudgaven bortset fra første årgang af Volvo 164, hvor man ofte havde to runde gitre. Eneste væsentlige forskel er forreste parkeringslys / blinklys. Disse er på designmodellen integreret i skærmen, mens de på produktionsudgaven er placeret i et separat lygtehus, der er monteret på kofangeren.



Den første Volvo 164 forlader Volvos Torslanda fabrik i midten af august 1968. Personen med albuen på bilens tag er koncerndirektør Gunnar Engellau, der står ved siden af teknisk direktør Svante Simonsson.

### Start på produktion

Fredag den 13. september kørte Volvos daværende øverste chef, Gunnar Engellau, Volvo 164 med chassissnummer 1 ud af fabrikken. I resten af modelåret, det vil sige frem til august 1969, producerede Volvo et forholdsvis lille antal Volvo 164, nemlig kun 12.199, mens man i de følgende år fremstillede mellem 20.000 og 30.000 eksemplarer pr. år. Årsagerne til den lille produktion det første år var både indkøring af produktionen samt bedre mulighed for at rette eventuelle problemer, der først ville sig ved den egentlige produktion. Dette betød også, at den danske import af Volvo 164 var særdeles beskednen i kalenderåret 1968, nemlig kun 80 biler. En af disse blev leveret til Danmarks

daværende kronprinsesse og nuværende dronning Margrethe, som den 25. november modtog en kongebå Volvo 164. I det følgende kalenderår (1969) steg importen af bilmodellen til 649. I alt blev der i Volvo 164 syvårige produktionstid importeret 2.931 eksemplarer af biltyper til Danmark.

Allerede to uger efter den første Volvo 164 var blevet produceret, havde bilbladet "Motor" en artikel om bilen, idet bladet den 31. august 1968 bragte en vurdering af den nye bil. Artiklen var ikke baseret på nogen prøvekjørsel, men var snarere en udvidet pressemeddelelse. Heri konstateres det, at "det nærmest opfattes som et antiklimaks, at motoren ikke rummer nogen form for sensa-

tion, idet den blot er en eksisterende motor med to ekstra cylindre". Priserne for den nye bil opgives til at ligge i intervallet kr. 48.539 til 58.878, hvor den højeste pris gælder for en Volvo 164 med soltag, servostyring og automatgear. I nutidskroner svarer sidstnævnte beløb til ca. kr. 515.000.

Den 12. april 1969 bragte bilbladet "Motor" en fuld prøvekjørsel af første årgang af Volvo 164 ("Bilprøve 342" – Motor nr. 8, 1969). Konklusionen fokuserede primært på bilens sikkerhed, hvor specielt køreegenskaber og bremses blev fremhævet som positive egenskaber og dårlig ventilation og dårligt køreløys som negative punkter med hensyn til aktiv sikkerhed. Med hensyn til passiv



Den 25. november 1968 modtog dronning (dåværende kronprinsesse) Margrethe en Volvo 164. Bemærk nummerpladen, der tidligere havde siddet på kronprinsessens Volvo Amazon (121). Her ses den senere dronning sammen med hofchef Ebbe Munck på Amalienborg.

sikkerhed var de positive punkter sikkerhedskarosseri, sikkerhedssejler og sammenklappelig ratstamme, mens de vigtigste negative punkter var at det indvendige bakspejl ikke var fuldt kollisionssikret og at bagdørene ikke var udstyret med børnesikringslåse.

Som overordnet konklusion på FDM's prøvekørsel anføres det i bladet "Motor", at Volvo 164, der er udstyret med en motor, der yder 145 hk (SAE), giver "vognen en overlegen kraftreserve, der kommer til udtryk i en imponerende accelerationsevne og en ægte tophastighed på 170 km/t. 164'eren har selvfølgelig samme fremragende bremsesystem som 140-modellerne, og det er fuldt ud i stand til at tæmme dens mange kræfter. Køreegenskaberne er gode og helt fri for lumske reaktioner. Vognen giver i god tid sin fører et praj, når man blot begynder at nærme sig grænsen for det mulige ved hurtig kurvekørsel, og på glatte veje har vognen yderst godartede reaktioner. Kørekomforten er derimod på trods af de meget gedigne sæder ikke på højde med, hvad man havde ventet i en luksusvogn til knap 50.000 kr., og både kørekomforten og køresikkerheden lider afgørende ved, at vognen helt mangler et moderne ventilationsanlæg".



Volvo 164 med chassissnummer 1, som i dag er udstillet på Volvos Museum.



Røntgenbillede af Volvo 164, hvor drivlinjen er fremhævet. Nedenfor ses interiøret i første årgang af Volvo 164, hvor sædebetrækket var uldstof. I senere årgange var sæderne betrukket med læder.





Den korte gearstang.



Volvo 164's motorrum i årgang 1969. Til venstre ses B30 motorens dobbelte Zenith-Stromberg karburatorer.



I midten af 1969 havde Volvo totalt produceret 1,5 million biler siden starten i 1927. Jubilæumsbilen var som det ses en Volvo 164.



Volvo 164 årgang 1969 under montering på Volvos fabrik i Torslanda.



Den første producerede Volvo 164 på Kalmar fabriken i 1974. Til venstre ses koncerndirektør Pehr G. Gyllenhammar modtage bilnøglerne fra fabriksdirektør Karl Erik Nilsson.

### De følgende årgange

Gennem de følgende seks år blev Volvo 164 varianterne produceret i et varierende antal og med et varierende antal nyheder. Den største ændring var imidlertid, at produktionen af Volvo 164 fra februar 1974 blev flyttet til Volvos nye fabrik i Kalmar i Blekinge. Her blev Volvo 164 produceret i det næste halvandet år frem til september 1975, og altså mere end et år efter at produktionen af Volvo 140 var stoppet. Grunden til denne flytning af produktionen

var primært, at det i begyndelsen af 1970'erne stedse blev sværere for Volvo at skaffe medarbejdere til fabriken i Torslanda. I samme periode lukkede en fabrik i Kalmar, hvor man havde produceret en varevogn – Tjorven – til det svenske postvæsen. Som en konsekvens kunne den netop tiltrådte nye Volvo koncerndirektør, Pehr G. Gyllenhammar, meddele, at Volvo havde besluttet at bygge en helt ny monteringsfabrik for personbiler i Kalmar. Denne fabrik skulle have en kapacitet på ca.

30.000 biler om året for et arbejds-skift. Idéen var, at færdigmalede karosserier skulle komme fra Torslanda fabriken og blive færdigmonteret i Kalmar.

1970-årgangens nyheder var forholdsvis få og små. Den væsentligste var, at for- og bagsæderne nu var beklædt med læder, hvor farverne kunne være sort, grå, mellembå, beige eller rød. Desuden var forsæderne udstyret med nakkestøtter og rullesele. Endelig var årgangen ud-





**Produktion af Volvo 164 årgang 1975 på Volvos fabrik i Kalmar.**

styret med en vekselstrømsgenerator på 55 A.

1971 årgangen havde ligeledes kun få nyheder i forhold til den forrige årgang. Ligesom i Volvo 140 serien var akselafstanden for Volvo 164 blevet forøget med 20 mm. Derudover var servostyring nu blevet standard.

Med 1972-årgangen introduceredes en ny motortype, nemlig B30E, som var udstyret med elektronisk indsprøjtning baseret på Bosch D-Jetronic systemet. Denne motor gav en ydelse på 175 hk (SAE), hvilket var 30 hk mere end B30A motoren, som

stadig kunne bestilles. Karosseriet havde nu en synlig forskel i forhold til tidligere årgange, idet de udvendige håndtag var blevet afløst af indbyggede håndtag.

1973-årgangen kunne ligesom den forrige årgang leveres med enten B30A eller B30E motoren (og i USA med den lavkomprimerede B30F motor, der kun ydede 140 hk (SAE)). Årgangen var imidlertid karakteriseret af en markant ændret front, idet kølgitteret nu havde en lavere højde, og den forreste kofanger havde ikke længere en bue under kølgitteret, men havde nu samme lige form som den bagerste kofanger. Begge ko-

fangere var desuden blevet kraftigere. Samtidigt var baglygternes form ændret til store, brede og firkantede lygtehuse.

1974 årgangen kunne kun leveres med B30E (B30F i USA) motoren. Kofangerne var udført endnu kraftigere og samtidigt havde de fået en form for teleskopbefæstelse til karosseriet. Dette var af hensyn til nye amerikanske lovkrav, der krævede at bilen kunne køre ind i en mur med 8 km/t uden at den eller fører og passagerer i bilen led nogen skade. Prisen i Danmark var nu kr. 97.222 for en model med soltag og automatgear – i nutidskroner ca. 540.000.

For 1974-årgangen blev der produceret en lille speciel udgave, kaldet Volvo 164 TE ("Top Executive"). Denne specielle 164 blev kun markedsført i nogle få lande, nemlig Storbritanien, Tyskland, Australien og sandsynligvis i Italien. Udgaven var en luksusudgave, der havde meget ekstraudstyr så som air condition, "8 track" båndafspiller med radio, elektrisk antenne, vaskesystem på forlygterne, læselampe på bagsædet og tæpper i bagagerummet. Den specielle udgave blev kun tilbudt i de tre lakfarver guld metallic (105), lyseblå metallic (111) og grønblå metallic (115).

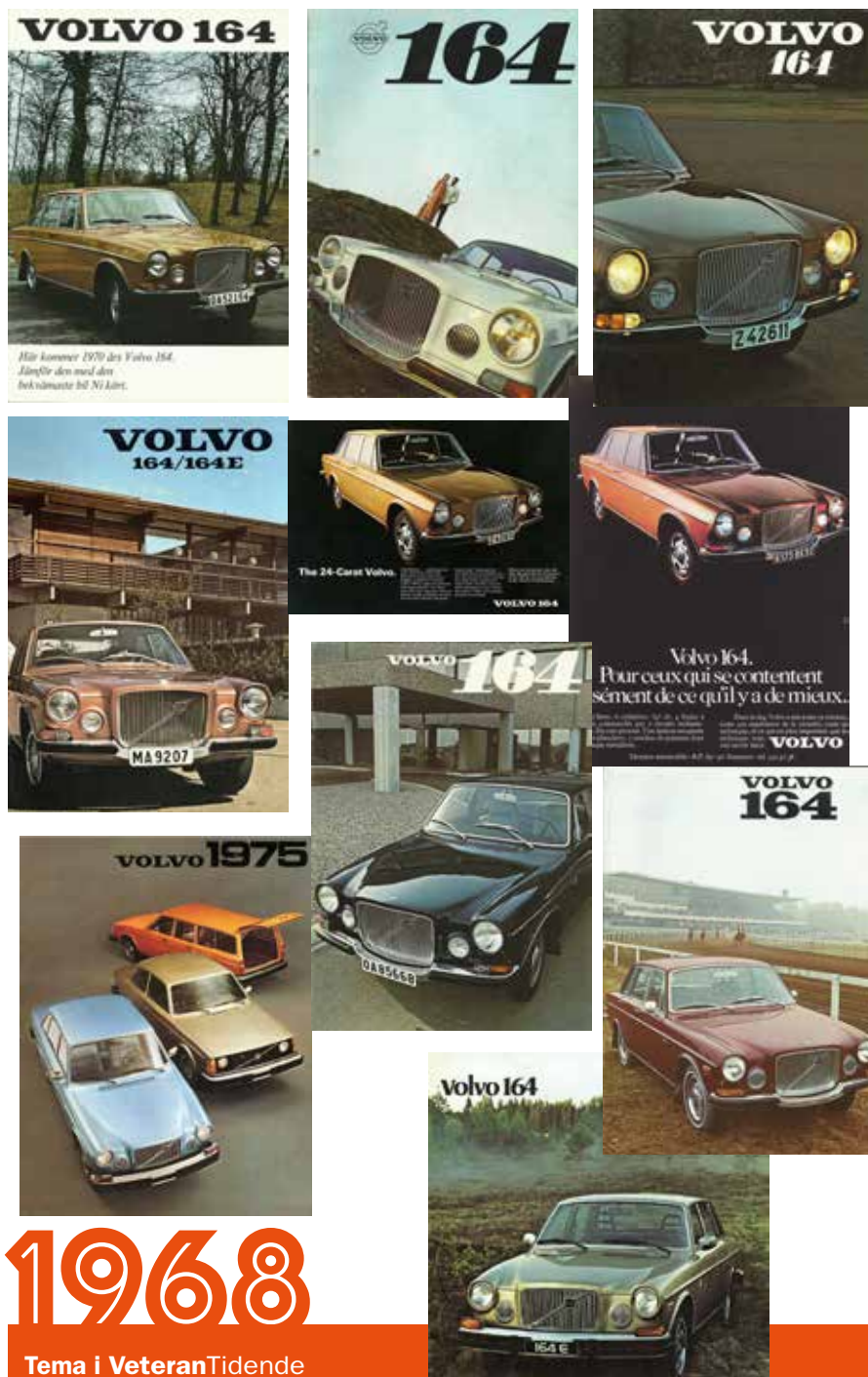
1975 årgangen var speciel på den måde, at den blev produceret efter at Volvo 140-serien var blevet afløst af Volvo 240-serien. Samtidig blev den produceret parallelt med afløseren Volvo 264. Den egentlige årsag til, at Volvo fortsatte med at producere 164-modellen efter 1974, var at afløseren, 264-modellen, var udstyret med den nye V6 PRV (Peugeot, Renault, Volvo) motor, som endnu ikke var blevet introduceret i USA og Japan. Denne årgang af Volvo 164 blev da også kun solgt på de oversøiske markeder, primært USA og Japan. Årgangen blev kun leveret med B30F motoren, som på visse markeder var udstyret med katalysator. Bilen var standardmæssigt udstyret med en tre trins Borg Warner 35 automatgearkasse.

De sidste ca. 22.000 eksemplarer af Volvo 164 blev samlet i Kalmar. Og de absolut sidste Volvo 164, der blev produceret i Kalmar, blev samlet i august og september 1975. Herefter fortsatte Kalmar fabrikken med at samle Volvo 240 og 260, og senere Volvo 740 og 760 samt Volvo 940 og 960.

I dag findes der i Danmark omkring 363\* Volvo 164, hvoraf dog 129 er afmeldt. En del af disse biler er i de senere år blevet importeret fra USA.

\*) Tal med forbehold...

Billeder til denne artikel er hentet fra Volvos historiske arkiv, personalebladet "Ratten" samt forfatterens egne fotos. Desuden fotos fra 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.



**Tagé Schmidt prøvekørte Volvo 164 i december 1968. Her er uddrag af afsnittene om køregenskaber fra hans prøvekørselsrapport.**

**164 i sving med en svensk prøvekørerkollega bag rattet, fotograferet af Tage Schmidt.**

### Højere totalgearing

Det nye sportsgearskifte af remote-control (fjern-kontrol) type med tilbagetrukket, kort og lige gearstang virker langt trægere end det sædvanlige med lang gearstang plantet direkte i gearkassen. Det skyldes utvivlsomt den mindre vægtsang-virkning. I øvrigt fungerer det præcist med korte bevægelser.

Højere totalgearing giver 10,2 km/t ved 1000 O/m i 1. gear, 16,2 i 2., 23,8 i 3. og 31,9 i 4. Hvis man jævnlige kører langt og hurtigt, er elektrisk overgear nok anbefalelsesværdigt.

Prøveeksemplaret kørte på Fiestone diagonaldæk med nylonkarkasse og de var sikkert hovedårsagen til, at 164 har bedre vejgreb end 142S, der var monteret med Trelleborg diagonaldæk. Dækkene skal måske også tilskrives en del af forskellen i styrepræcisionen, der følte betydeligt bedre i 164. Men det skal bemærkes, at styretøjet i 164 er helt nykonstrueret og af anden type.

At 164 sikkert vil få både bedre styreegenskaber og øget affjedringskomfort ved store hastigheder med radialdæk, er en anden historie. I sommer konstateredes væsentligt forbedrede køreegenskaber med 142 på Michelin ZAS.

### Køregenskaberne er ordinære

Selv om 164 står bedre fast i svingene end 142, især med mere direkte aktion omkring midterstilling, hævder den sig ikke ud over det ordinære på nogen af punkterne. Bortset fra bremseevnen er den i det hele taget bagud for mange samtidige og nyere konstruktioner, hvad køreegenskaber angår. Det bedste, man kan sige om dem, er, at de giver god primær sikkerhed. For kenderne, som ønsker noget særligt ud over dette, har den intet at byde på.

Rattet skal drejes temmelig meget i skarpe sving, men dog ikke mere, end at det er acceptabelt på almindelig snoet vej, og til gengæld virker styretøjet behagelig let i bytrafik, hvor man også har fordel af en meget lille vendediameter.

Baghjulene begynder at slippe grebet før forhjulene, men på en fuldstændig éntydig måde uden overraskelser, så man forholdsvis nemt kan blive fuldt fortrolig med vognens opførsel og bevare kontrollen. At det er nemt, hænger selvfølgelig sammen med den lave skridgrænse, der jo absolut ikke er at kimse ad, hvad sikkerhed angår.

Den stive bagaksel er mere mærkbart behæftet med den klassiske vægt-ulempe end andre lignende

konstruktioner. Hvis man bevæger sig uden for gode veje, oplever man forholdsvis tit bagakselhop med mindsket vejkontakt og dermed side-step i svingene til følge. Det går dog mere ud over komforten end over sikkerheden. Også i andre henseender mærker man mere til ujævnheder end i adskillige andre vogne til samme eller væsentlig lavere pris.

### Overlegne bremser

Men bremsesystemet er de fleste andre overlegent, og ikke blot fordi det byder på usædvanlig sikkerhed overfor lækager i det hydrauliske system. Også i daglig brug hører det til de bedste, som findes, med stor effektivitet, fin stabilitet over for bagvognsudskridning både ligeud og i sving, samt lave pedaltryk kombineret med mønsterværdig føling med blokeringspunktet. Det sidste kom ikke mindst til udtryk i vinterføret, som herskede under hovedparten af prøvekørslen.

164 er på mange andre måder en god vintervogn, selv om den ikke i køresikkerhed kan konkurrere med forhjulstrukne biler i glat føre.

# 1968



## Forblink, der kan ses bagfra...?

Af Jens Møller Nicolaisen

I den store artikel om Ermax i sidste nummer af bladet, skrev jeg også lidt om lovgrundlaget for de obligatoriske sideblinklys: At der med bekendtgørelsen fra 1955 var to muligheder. Enten at man kørte med retningsvisere – og ingen blinklys, eller at man havde blinklys for og bag samt sideblink, såfremt forblinke ikke kunne ses bagfra. Jeg følte mig en smule skråsikker på, at det i praksis betød, at der *altid* skul-

le være sideblink – for hvem pokker kan se et forblink bagfra?

Det reagerede min gode gamle Citroën-ven og DVK-medlem, Kaj Sørensen fra Næstved, på. Han er nemlig den lykkelige (fjerde) ejer af en fin dansk 2CV fra 1959. Bilens historie er kendt fra 1. ejer, og foruden de to billeder af bilen, var Kaj så venlig at sende en kopi af typegodkendelsen. Og her har vi faktisk et eksempel, hvor de forreste blinklys, ovenikøbet fabrikat Ermax, er synlige bagfra! Det er tilmed pointeret i typegodkendelsen, at der derfor *ikke* er sideblink på vognen!

På dette tidspunkt var de franske 2CV'er kun udstyret med ét blinklys i hver side – som i øvrigt var særdeles synligt både forfra og bagfra. Se placeringen af dette på det franske

reklamebillede af den lysegrå 2CV, som er fra begyndelsen af 60'erne.

Ingen tvivl om at det fungerede, men det passede jo ikke til dansk lovgivning! Det er selvsamme blink, fabrikat "Labinal", der på de danske biler blev flyttet ned på bagskærmene, præcis som det ses på billedet af Kajs fine 2CV, der i det hele taget er restaureret med stor respekt for det originale og bilens danske baggrund.

Så der var altså et eksempel på, at forblink godt kan se bagfra – og endnu en gang kan man kun bøje sig i støvet for Ermax-brødrenes kreative salgsevner: For selv på en bil, der ikke behøvede sideblink, kom der alligevel Ermax-lygter på!

**Helt til højre ses den danske typegodkendelse, som svarer til Kaj Sørensens 2CV.**



Dansk 2CV

**Blinker, bag-, stop-, parkerings- eller baklygte**  
 eller kombination med II-polet fatning

Nr. 14590  
 montage, forbruket 2000  
 20. 10. 72

**Plan bagside!**

Hurtig og nem montering med den plane bagside, hvorved man undgår udskæring på monteringsstedet.  
 Den kraftige linse giver ekstra forstærkning af lysevnen.  
 Lige anvendelig 1-polet som II-polet.  
 Ved kombination af f. eks. blinker/parkering, bag-/stoplygte eller blinker/baglygte. — Fatning BA-15a eller BA-15d.  
 Ekstra svære profil gummanderlag for buede og skrå flader kan leveres.  
 Leveres i farverne rød, orange og klar.

**Ei ERMAX produkt**



Fransk 2CV

**10. Elektrisk anlæg.**

Førllygter	»Cibele«, »Marchall« eller »Ducellier«, fjernlys 45 W, nærllys 45 W.
Positionslygter	Indbygget i førllygter, 4 W.
Baglygter	»Axo« eller »Selmax«, 5 W.
Stoplygter	Kombineret med baglygter, 20 W.
Baklygter	Findes ikke.
Refleksanordninger	»S. N. Simonsen & Co.«, J. R. U. 161.
Retningsviservinger	Findes ikke.
Forblink	»Ermax«, orange, 15 W, anbragt midt på overside af forskærm.
Sideblink	Forblinklygter er synlige bagfra.
Bagblink	»Labinale«, røde, 10 W, anbragt på bagskærm.
Kontrol f. retn.visere	Lyskontrol på instrumentbræt.
Signalhorn	2 stk. »Person«.
Akkumulator	6 volt, 63 amperetimer.



## Historien om

# MISS AMERICA – HUPMOBILE MODEL 20 ROADSTER 1912

Af Erna Nyvang

Tekst med **rødt**, samt gamle fotos: Georg Christiansen

Nye fotos: Jens Møller Nicolaisen

**Efter min artikel i sidste blad gik der for mig lidt sport i at dykke ned i Georgs arkiv for at finde ud af mere om mine forældres biler, som tæller en Hupmobile 1912, to Packard'er 1924 og 1930, en Rolls Royce 20/25 1929 med Fernandez et Darrin karosseri og en Hupmobile sedan 1931. Hvad var det egentlig, der i disse mange år havde stået ude i min mors og fars garage? Og hvorfor er historien om en bil interessant? Det er den selvfølgelig, fordi biler i høj grad handler om mennesker! Det er førstnævnte bil, som denne artikel skal handle om. Highlights er samlet om en lille, karét-agtig bil, en Hupmobile roadster, model 20, 1912.**

### Hvordan kom Hupp'en<sup>1</sup> til Danmark?

Drømmen om en lille Hupmobile bliver realiseret i 1970. Det var det år, jeg blev født. Georg, min far, købte bilen af en anden Georg(e). I virkeligheden var AACAs (Antique Automobile Car Club of America) præsidenten, George R. Norton, blot mellemmanden, som skaffede Georg bilen. Den forhenværende ejer, som solgte bilen til George Norton, hed Mr. William Boden. Oprindeligt var prisen på en Hupmobile model 20 roadster 750 \$ i 1910 (annonce haves).

\*1) I en notits beskrives det for ordspasserne, at Hupmobile staves med et "p", mens at Hupp skrives med to!

### Georg hjalp Georg

I slutningen af 60'erne var der i Berlingske Tidende en annonce at finde, hvori der var anført, at en Hupmobile fra 1910 var til salg. Det var billet-mrk. Min far reagerede på annoncen. Det viste sig at være en annonce, som en amerikaner havde indrykket i førende vesteuropæiske dagblade. Bilen, som annoncen drejede sig om, var blevet købt af en amerikansk millionær, som i forvejen havde to veteranbiler. Han havde købt den til sin 18-årige datter. Bilen blev solgt, inden min far fik købt den, men han skrev alligevel til den nye ejer, at såfremt han ville sælge, så ville min far fortsat være interesseret. Da den unge dame fik en Ca-



dillac fra 1912 med selvstarter, blev en Hupp med håndsving i sagens natur uinteressant for hende. Bilen blev sat til salg igen, og så "blev vognen min", som Georg skrev. Han fortsætter i et fire sider langt dokument, som beskriver vognens ankomst til Danmark til mindste detalje (her gengivet i forkortet version):

### En SAGA blot?

"Min bedste ven i USA hentede den i en trailer, som blev trukket af en ny, stor Buick (billede). Den blev indskibet på M/S SAGA (billede), som en måneds tid efter ankom til Göteborg. Jeg lejede en lille lastvogn med fladt lad primo februar 1970 og tog min kone og lille pige på næsten fem år med i førerkabinen. Jeg var dog lidt betænkelig, for min kone var højgravid, men hun krævede at komme med. Klokkeren 7 anedes konturerne af M/S SAGA, men da der

var meget is i havnen (billede), kom det store skib først til kaj klokken 10. Iskold, men spændt løb jeg via en spinkel landgangsbro ombord. En matros viste mig vej til kaptajns kahyt. "Are you the fellow who owns the little pearl below?", spurgte han, og det var jeg jo! Jeg fik nøglen til et vandtæt rum med forklaring om, hvor det var at finde, hvorefter jeg spæned ned og lukkede det op. Der stod hun, Miss America. A dream had come true! Med klude om egerne stod den fastspændt med tykke kæder. Stående ved den lille bil vidste jeg ikke umiddelbart, hvad jeg kunne og skulle gøre. Pludselig kom en mindre og meget velklædt herre ned til mig. Han smilede venligt og tilbød på svensk "att knuffa på". Efter et øjeblik at have gennemtænkt min stilling anmodede jeg ham høfligt om ikke at røre køretøjet med sine lyse handsker. Da han så noget uforstående på mig,

forklarede jeg det venlige medlem af vort broderfolk på mit bedste svenske, at "jag jo inte än hadde kapitäns permission till att rulla bilen i hamn". Stadig smilende, svarede han, at han respekterede denne indstilling. Vi snakkede 10-15 minutter om køretøjet, som blev minutøst undersøgt af os begge. Den fine herre ønskede mig til lykke med erhvervelsen og gik sin vej.

### De rare svenskere

Ved hjælp af nogle svenske 10-kronesedler fik jeg, efter at have fået kaptajnens tilladelse, nogle havnearbejdere til at hjælpe mig med at få bilen fra borde. Den blev trillet op på en rampe og derfra ned på min lastvogns lad (billede). Veltilfreds kørte jeg mod en bom, der afgrænser transit-området fra Sveriges land. Ved bommen blev jeg vækket, og mine drømme forsvandt. Man næg-



tede mig udkørselstilladelse, for jeg kunne jo sælge køretøjet på svensk grund og derefter erstatte det med et automobilvrug i stedet. Tankerne jog gennem min kolde hjerne. De flinke toldere indvilligede i at telefonere til hotellet og berolige min "Fru". En af dem tilbød at følge mig til havnedirektørens kontor. Stor var min og hans overraskelse, da vi atter stod over for hinanden. Det var nemlig den flinke og velklædte mand fra skibet. Med et lunt glimt i øjet, som jeg ikke skal glemme, sagde han: "är Ni här än?" Han fik historien og indså straks problematikken. Stadig smilende lod han sin sekretær udfærdige tre papirer: 1) til passage ved bommen 2) til passage ved Helsingborg Havn og 3) papir til de danske toldmyndigheder i Helsingør. Desværre fik jeg aldrig takket ham. Alt sammen hændte dette i bidende svensk frost – sådan omtrent i 20° kulde! Herefter gik det hele glat. Og hjem kom den." (billede)

#### At hige og søge i – historien går tilbage til 1954

Georg, min far, fandt en instruktionsbog i bilen, hvor navnet Robert Robinson var anført udenpå. Dette navn og denne persons viden forekom i flere forskellige breve, som Georg skrev, i bestræbelserne på at finde ud af mere om bilens historie. Og det viste sig at give pote: Dick Robinson, bror til Bob Robinson, skrev, at det var Bob Robinson, der restaurerede bilen. Dick fortæller i et brev (brev haves):

"Hupmobile nr. 14.088 blev købt af Robert Robertson fra en mand i Ohio tilbage i 1954. Den var på det tidspunkt i meget dårlig stand.

Hr. Robinson fortæller: "Jeg skilte den ad i 1956, hvorefter jeg efterlod den usamlet for at tage min uddannelse på universitetet. Efter to år i flåden kom jeg tilbage. I 1962 fortsatte restaureringen, som blev tilendebragt i juni 1967. Jeg havde på

det tidspunkt fået børn, og derfor var den for lille til min families behov, så jeg solgte den til Bill Boden i oktober samme år. Bilens trækonstruktion var blevet bygget af min bedstefar, Mr. Edward Robinson, som var pensioneret tømrer. Metaldelene er originale undtagen 'the front fenders', som blev konstrueret af en mand i Californien. Jeg fik bilen til at køre med en Ford karburator og fik også ændret indtaget på manifolden på grund af dårlig performance med den originale "breeze" unit."





Helt til venstre ses Hupp'en efter hjemkomsten i 1970. Desuden ses snuden af Georgs daværende hverdagsbil, en 8-cylindret Hupmobile med tilnavnet *Regnvejrsbilen*. (Se BHT nr. 84 /1985).

På de øvrige fotos er det mor Irene og de to ældste søstre, Charlotte og Irene.



Brevet er dateret 1. oktober 1990. Jeg tænker, at det må have været fantastisk at få disse oplysninger så mange år efter købet af bilen. Min far fik aldrig den originale karburator, men han fik informationen om, at netop denne reservedel var blevet solgt af den tidligere ejer til en god pris et sted i Pennsylvania. Dog er den teknisk udrustet med en bedre type – ganske vist uoriginal – men køremæssigt en fordel.

### Undgå bakgearet

Hupp'en var mange år opstaldet i garagen. I 1984 er køretøjet ude for første gang, husker jeg. Vi fik prøveplader på og på alle måder klargjort bilen til indregistrering og syn, men kort før synet bliver vi stive af skræk. Vi registrerer en alvorlig fejl – én af de 24 savklinger i koblingen, der løber i olie, må være knækket. Bilen må stilles væk på ubestemt tid. Savklingen bliver først fikset me-

get senere, en utæthed i køleren udbedres, og køretøjet bliver godkendt i august 2002 efter en periode med administrativt bøvvl i forbindelse med indregistreringen. Bilen får nummerplade A312, om end vi havde håbet på 1912 eller lignende. I et lille dokument, der beskriver køreegenskabene, fortæller min far: **"Det første gear er for langsomt, i det andet gear kører bilen for hurtigt, og man skal helst helt undgå at bruge bakgearet – i hvert fald så lidt som muligt, hvis man skal. Det er endvidere aldrig lykkedes mig at lave dobbelt udkobling!"**

### 1910 eller 1912?

Georg dyrkede også bilhistorie, og der forefindes ifølge ham selv omkring 2 millioner sider med blade, bøger, tidsskrifter mv. Han fik via heftig brevudveksling med en William (underskrev sig selv Bill) Cuthbert, Santa Maria, California, flere in-

formationer hen ad vejen. Bill kunne blandt andet oplyse, at nummeret 96 44 704, der ses flere steder på dokumenter vedr. bilen, formentlig er et tracking-nummer i forbindelse med salget af bilen, om end Georg skriver i et andet dokument, at det har noget med motorens nummer at gøre. Bill skriver også, at chassis'et er nummeret til F779. Endvidere står der i et andet dokument, som Georg har skrevet; **"Hvorvidt denne bil blev født med lige præcis denne motor, er mig uvist"**.

På det tidspunkt var bilens produktionsår usikkert. Det var spørgsmålet, om det var en 1910 eller 1912 produktion. I 1985 oplyser AACA, at det nok er en 1910 model med stelnr. 4088. Senere kan jeg dog læse – i et brev fra Bill – at nogen havde det med at fikle med numrene samt, at hverken AACA eller The Hupmobile Club var i besiddelse af ejerregistreringer via serienumre. Dens

rigtige nummer var formentlig derfor ikke nr. 4088, men derimod nr. 14088, som også er det nummer, som hører til bilen i dag. Desuden er det hestevognslignende køretøj udstyret med én sidedør, meget typisk for 1912-årgangen, hvilket er det år, som bilen således også indregistreredes under.

### Dansk eller amerikansk historie

Mange gode ture blev gennemført i bilen i begyndelsen af 2000'erne, og i 2006 vandt mine forældre Georg og Irene en pokal for Miss America på det årlige Copenhagen Classic Auto Jumble, som foregik på galopbanen i Klampenborg.

Meget kan siges om denne veteranbil, at den f.eks. ikke har meget dansk historie. Alligevel må jeg konstatere, at den har været i min fars og mors ejendom i et halvt århundrede, hvilket kan siges at være mere end de fleste nuværende, gamle biler. Bilen har 106 år på bagen og vil kunne være klar til Styrkeprøven, når den har været gennem en kærlig behandling.

Med venlig hilsen  
Erna Nyvang  
erna.christiansen@gmail.com  
tlf. 27 95 27 62

### Red:

Georg Christiansen har flere gange skrevet i Bilhistorisk Tidsskrift om sine Hupmobile. I nr. 59 /1979 s. 38 kan man læse mere om den lille Hupmobile fra 1912. Desuden er der i BhT nr. 84 /1985 s. 4 en længere historie, hvor Georg fortæller. "Mit Hupmobile Liv".

Begge artikler er tilgængelige via DVKs hjemmeside, og kan stærkt anbefales.



Irene og Georg





B&W Diesel, 1932

## Thorsbro Vandværk

Niels Meldgaard, Thorsbro Vandværk

I naturskønne omgivelser nær Thorslunde, her hvor Lille Vejle Å stikker under Tåstrup-Køge Landevej, lod Københavns Vandforsyning Thorsbro Vandværk opføre i 1908. Vandværket er stadig i drift, og der leveres dagligt meget store mængder rent drikkevand til Storkøbenhavn.

Det er en helt speciel oplevelse at besøge Vandværket med de tre fredede bygninger. Udover maskinhuset, der i dag er åbent for publikum, kan man gå rundt i området og se den cirkelrunde samlebrøndsbygning, hanekammerbygningen samt boliger for de ansatte, alle i nationalromantisk stil fra 1908, ligesom maskinhuset.

På Vandværkets område findes foruden de fredede bygninger også en

filterbygning fra 1922 samt to nye bygninger fra 1985. Disse huser den daglige drift med personalerum og el-drevne pumper, som i dag har erstattet de gamle dieselmotorer.

Da Vandforsyningen i 1985 nedlagde dieseldriften, blev der stille i det gamle maskinhus. Bygningen stod til nedrivning, og motorene var på vej ud til skrot. Sådan blev det heldigvis ikke. Borgmester Per Madsen Ishøj Kommune fik etableret en museumsforening og i år 2000 blev bygningerne fra 1908 fredet.

Den 26. september 2008 kunne Museumsforeningen fejre Værkets 100 års dag, og samtidig fremvise en renoveret og køreklar dieselmotor. Borgmester Per Madsen trak i håndtaget og startede de 300 hk,

som havde sovet i 23 år. 2 år senere i 2010 var endnu en motor klar til at arbejde på Museet. Den 3. motor bliver også startet og fremvist på museet, men det er en anden historie, som skal opleves.

Thorsbro Vandværks Museumsforening driver museet på Thorsbro. Her modtager ca. 1000 glade gæster hvert år historien om vand til København i 110 år. Det er industrihistorie, lokalhistorie og indsigt i moderne vandforsyning.

Den første søndag i september inviterer museumsforeningen til Veterantræf, se invitation på side 53.

Læs mere om Thorsbro Vandværk: [www.thorsbrovand.dk](http://www.thorsbrovand.dk). Og følg med på Facebook.



*Historisk motorsport på amerikansk...*

## T.R.O.G. The Race of Gentlemen

Stævnet er en årligt tilbagevendende begivenhed, der foregår på Atlanterhavsstranden i Wildwood, New Jersey.

Her mødes folk fra hele landet for at køre om kap nede på stranden, som man gjorde i gamle dage. Bilerne er derfor hjemmebyggede hot rods, racers og standardbiler med en mekanik før 1952, samt mere eller mindre ombyggede motorcykler fra samme årgange.

Der startes med en stor MC-fest fredag aften, og så er der race på stranden både lørdag og søndag. Dette forgår ved at to køretøjer starter samtidig og kører alt hvad remmer og tøj kan holde til ned af stranden på en fastlagt strækning og tilbage igen til starten. Den der kommer først, har vundet heatet.

Man kører i forskellige klasser, så der er mange jævnbyrdige kampe og det er meget underholdende. Alene at studere deltagerne er en fornøjelse i sig selv – at se disse folk virke-

lig gå op i det, samtidig med at man godt kan fornemme at det alt sammen er for sjov, men alligevel med en del konkurrence indlagt.

Lørdag aften er der stor fest med levende musik og underholdning før man igen møder op til race på stranden om søndagen.

Det er fascinerende at komme ned til denne strand, masser af folk, masser af gæsteparkering for klassiske biler, hvor der også var meget at se på. Når man så efter at have passeret et stort tivoli kommer ned hvor det foregår, ser man til den ene side en dejlig strand, hvor folk nyder det fine vejr, og til den anden side foregår der så *The Gentlemen's Race*, uden at de to ting griber forstyrrende ind i hinanden.

Billederne er fra 2016, hvor der var et lignende arrangement i Californien i efteråret, men nu er der kun ét i New Jersey om sommeren.

*Thom Bang Pedersen*







## Fra arkivet

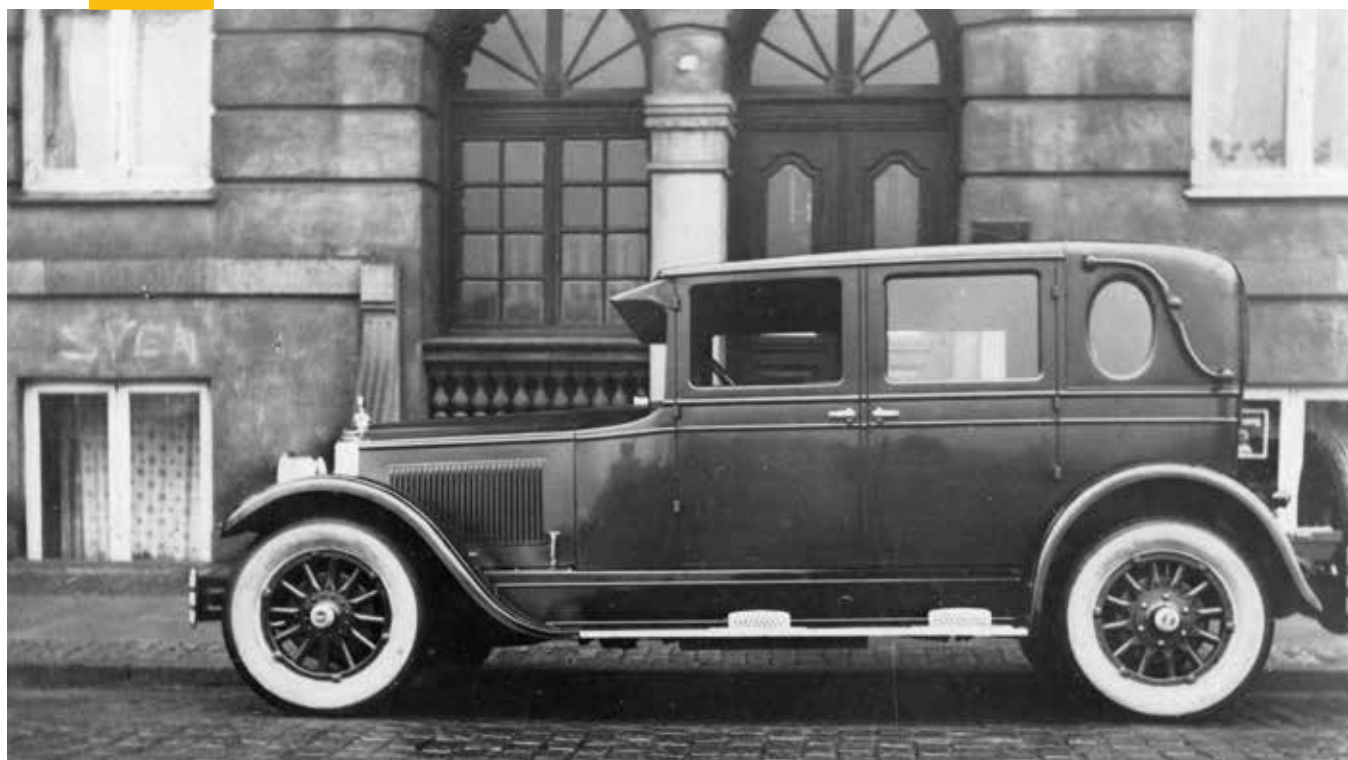
Svar til: [vt@veteranbilkklub.dk](mailto:vt@veteranbilkklub.dk)

DVKs billedarkiv vokser hele tiden, og det er jo godt: Vi får råmateriale til artiklerne i bladet, ofte med historier til. Disse to danske fotos af de yderst statelige ældre limousiner har vi dog ikke nogle videre oplysninger om. Kun tidspunkterne: Det øverste billede er taget i 1921, det andet i 1926.

Lad os få nogle bud på hvad det er for nogle fine vogntøjer! Selvfølge-

lig fabrikatet – eller fabrikaterne, og hvis nogen kan fortælle noget om karrossierne. For de er nok ikke fabriksstandard-modeller?

Det er vist også nogenlunde indlysende, at biler som disse ikke har været ejet af hvem som helst. Så måske er der en historie, som vi meget gerne vil høre! Billederne er små amatørfotos, men især det nederste er af en usædvanlig flot kvalitet!



## Svar på billederne i VT 504



### K. W. Christensen

Mærkeligt nok var der kun en enkelt, der havde rigtigt svar på billedet af den meget fine bilforretning. Erich Karsholt bed mærke i en detalje: At der står "7C" i relief over porten. Og så må man blive imponeret over, at der dermed var noget der ringede: I 1918 åbnede den store københavnske bilforhandler K. W. Christensen den fine bilforretning, "Automobil-lageret" på adressen Østerbrogade 7C. Et par år senere var firmaet også kendt som "Københavns Automobil Central", med salg af biler, reservedele og tilbehør, køreskole og meget mere. Og kigger man nøje på billedet kan man faktisk se at K.W. har sit monogram på begge døre i gitterporten.

Blandt mærkerne var Hupmobile, Chrysler og Rolls Royce. Desuden var K. W. Christensen hovedagent for Michelin Luftgummiringe.



Her 100 år senere er det fine hus usædvanlig velbevaret; porten er lukket af med et glasparti og vinduerne er selvfølgelig udskiftet, men heldigvis med respekt for husets alder. De fine karnapper på 1. sal, hvor bilerne en gang stod og kiggede ud over gaden, er afløst af plane vinduer. Se det aktuelle foto fra Google Maps.

Adressen er ikke den samme, da denne del af Østerbrogade i 1962 blev omdøbt til Dag Hammarskjölds Allé – hvor huset nu er nr. 13.



Announce fra Politiken, 27/11-1919.



### Maxwell 1925

Som forventet var opgaven ikke svær for dem der havde noget at gå på – i form af stor viden om biler fra 20'erne. Alle var enige om at vi ser på en Maxwell Club Coupé.

Bilmærket Maxwell blev grundlagt i 1904. Den sjældne model er fra 1925, Maxwells sidste år som bilmærke. Efter første verdenskrig var Maxwell i store vanskeligheder og havde svært ved at sælge deres biler – efter sigende på grund af dårlig kvalitet. Firmaet blev overtaget af Walther Chrysler i 1921, som efterfølgende forbedrede bilerne, men i 1925 indgik Maxwell i det nyetablerede Chrysler Corporation. Den lille Maxwell model 25 fortsatte på sin vis, idet den kom til at danne grundlag for Chryslers første 4-cylindrede model, der blev introduceret som årgang 1926, dog med andre karrosserier.

*-jmn.*

## VeteranTidendes Sommer-Konkurrence!

Vor gode og trofaste tegner Leif har bidraget med endnu en skøn tegning. Men desværre er der sket dét, at den tilhørende tekst er blevet væk! Væk er væk, selvom vi godt kan huske den: Den består af de ord, der fremsiges af den hårdt belastede Frue.

Disse ord har vi givet fri! Hvad siger konen?

Det bedste/sjoveste forslag præmieres med en flaske rødvin og skal være redaktionen i hænde senest den 10. juli!





Invitation



## D V K Midtsjælland Sommertur 14. Juli 2018

Vi mødes hos **Dagli' Brugsen**

Ålbækvej 1, 4174 Jystrup, kl. 09:30

Hvor brugsen er vært med kaffe & brød.

Derefter går turen ud i den danske sommer.

Undervejs holder vi pause ved Dagli' Brugsen i Undløse, som er vært med en tår at drikke.

Turen slutter hos:

**Næstved Automobil, Nostalgi og Samler Museum**

Skellet 19, 4700 Næstved.

Her serveres deres berømte bixemad m/ spejlæg excl. drikkevarer.

Efter spisningen er der adgang til museet.

Deltager pris pr. person 50 kr. inkl. mad + entre

Tilmelding senest 8. Juli 2018

Jan Lemming [jan.lemming@email.dk](mailto:jan.lemming@email.dk) 22883829



## Invitation DVK-Lillebælt Høstløb og 10 års Jubilæum 9. august 2018



Årets Høstløb i DVK-Lillebælt afholdes torsdag den 9. august 2018.

Vi mødes og starter fra P-pladsen i Øster Voldgade, Fredericia, (overfor tidligere Bülow's Kaserne) kl. 17.00.

Herfra kører vi en dejlig tur rundt i Fredericias opland.

Ca. kl. 18.30 ankommer den sidste bil til mødested Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia.

Her hygger vi sammen et par timer og fejrer Mødested Lillebælt's 10 års Jubilæum i marts 2018 med lidt godt fra grillen m.m.

Tilmelding til arrangementet skal ske til formanden John Andersen senest den 1. august 2018 på mail: [ja-ryesgaard@c.dk](mailto:ja-ryesgaard@c.dk) eller telefon 29782909.



Bedste hilsener

Mødestedsledelsen  
DVK-Lillebælt

## Kæmpe rekordforsøg med MF

**MF Markdage d. 8.-9. september 2018, kl. 10:00-16:00**  
på Krogagervej 7471 Bording.

Udstillingen er for Massey Harris, Massey Ferguson og Ferguson meget gerne med tilhørende redskaber, så ejere af disse køretøjer kom og slut op om dette træf hvor der vil blive lejlighed til at arbejde i marken eller til blot at udstille traktorer. Tilmelding for udstillere Henrik Jensen på 20958152 eller mail [mfdag2018@gmail.com](mailto:mfdag2018@gmail.com) senest d. 1. september 2018.

Der vil være plads til telt/campingvogne for udstillere der ønsker overnatning.

Der er lagt op til en hyggelig weekend med masser af aktiviteter blandt andet laves der rekordforsøg med flest kørende traktorer af ovenstående mærker på én mark. Rekordforsøget finder sted om søndagen d. 9. september, kl. 13:00.

På pladsen er der toiletfaciliteter og der kan købes mad, øl og vand så kære gæster kom til et hyggeligt træf med familien.

For yderligere info kontakt Henrik på ovenstående mail eller mobil.

Opdateringer vil løbende kunne ses på Facebook:  
MF-markdage 2018



## DANSK AUSTIN KLUB SOMMERTRÆF

10 ÅRS JUBILÆUM

Vi holder Sommertræf i weekenden  
17.-19. august 2018 på Samsø.

Der vil være bilsnak og hyggesnak. Køreture ud  
i det grønne og blå.  
Spændende besøg og noget godt at spise.

Officiel start lørdag kl. 9:30 på Samsø Tekniske Museum i  
Langemark.

Lørdag eftermiddag Grøntsagssafari.

Lørdag aften Galla middag på Flinchs Hotel i Tranebjerg.

Søndag køretur og frokost ude på øen.

Engelske biler og deres mennesker er velkomne.

Ikke medlemmer betaler kr. 150 (+fortæring), medlemmer  
kr. 100,-.

Tilmeld senest **10. juli 2018**. Vi ses..... ikk'?

Mere info på [www.danskaustinklub.dk](http://www.danskaustinklub.dk) eller  
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 71788095  
mail: [jakobsen@skjerna.dk](mailto:jakobsen@skjerna.dk)





## Veterantræf på Thorsbro Vandværk



### Vi sparker dæk!!

**Søndag den 2. september 2018. kl. 13-16**

Invitation til veteranfolket og alle med lyst til teknik, mekanik og gamle velholdte maskiner.

Thorsbro er det perfekte samlingssted for veteran-køretøjer af enhver art, motorcykler, biler og knallerter.

Thorsbro Vandværk har adresse Allévej 29, 2635 Ishøj.

Program for dagen på foreningens hjemmeside.

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

Thorsbro Vandværks Museumsforening

Niels Meldgaard nr. 12585

## Weekendtur til Søhøjlandet

Hermed indbydes til weekendophold i Ry og omegn med indlagte ture, overnatning på Hotel Ry, museumsbesøg, veterantogtur og fuld forplejning.

**Dato 14., 15., og 16. Sept. 2018**

Startsted DVK klubhus, Vesterågade 16, 5672 Broby.

(mødested i Jylland efter aftale)

Pris kr. 1.800,- som dækker

2 x overnatning (enkeltværelse + kr. 250,- pr. Døgn),

2 x morgenmad, 2 x frokost, 2 x middag,

veterantogtur og museumsbesøg.

Tilmelding og betaling senest 13 JULI 2018

til Jørgen Kastrup, tlf. 30 91 19 41,

konto 3578-3578954589. **Husk!** navn ved overførsel.

**BEMÆRK!** du er kun tilmeldt ved betaling og pengene kan ikke refunderes medmindre der er en venteliste.

Begrænset antal biler!



**Lørdag den 25.8.2018 byder**

**ETU Forsikring A/S og DVK - Aabenraa velkommen til**

**”ETU - VETERANLØBET”**



ETU Veteranløb er et gratis orienteringsløb/hyggetur i den smukke egn omkring Rødekro. Løbet er lavet i samarbejde med DVK Aabenraa.

Vi mødes klokken 9.30 ved ETU Forsikring, Hærvejen 8, 6230 Rødekro, hvor ETU er vært med kaffe og rundstykker.

Klokken 10.30 starter løbet, der strækker sig over 50-70 kilometer, og der vil være indlagt små sjove/lærerige opgaver/poster undervejs.

Løbet slutter igen på Hærvejen 8, 6230 Rødekro, hvor ETU Forsikring har tændt op i grillen, og for alle løbsdeltagere serveres en gratis sønderjysk ringriderpølse med tilhørende øl/vand.

Der er pæne præmier til de tre biler med flest point.

For såvel deltagere som ikke deltagere vil der være rig mulighed for, at besigtige de fremmødte veteranbiler både før og efter løbet.

Tilmelding til løbet er nødvendig og kan ske på vores hjemmeside [www.ETUforsikring.dk](http://www.ETUforsikring.dk), klik på ETU veteranløb 2018, klik på tilmelding. Eller ringe til Jan Kjeldsen 7472 8616 eller send en mail på [jan@etuforsikring.dk](mailto:jan@etuforsikring.dk). Sidste frist for tilmelding er d. 1. 8. 2018.

Alle er velkomne til at deltage i løbet, eneste betingelse er, at man møder op i en ”veteranbil”.

Ruten og praktiske opgaver er lagt i hænderne på Erik From og Kjeld Holm-Nielsen fra DVK.

*ETU Forsikring A/S er specialister på veterankøretøjer og er Dansk Veteranbil Klubs (D.V.K) landsdækkende samarbejdspartner*

**Man behøver ikke  
være veteran...**



**...for at læse**

**Veteran  
Posten**

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



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

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

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

**Husk** at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto: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](http://www.etuforsikring.dk) eller klubbens hjemmeside.



## Veterandele<sub>dk</sub>

- 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](http://www.veterandele.dk)

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



## Biler sælges



**Ford Cortina 1600 MK 2** årgang 1969. Kørt 45.000 km (fra ny). Aldrig svejst. Købt i Nordsverige af ejer nr. 2 i år 2004.  
Svend Jensen, tlf. 51224470.

## Motorcykler sælges



**AJS 500 ccm** fra 1954. Meget fin stand.  
Peder Pedersen, tlf. 74698530.  
e-mail: sleipner@privat.dk

**Norton Dominator Model 7** årgang 1953. Denne veteranmotorcykel står som ny i krom og lak - krom stålskærme. Skal ses og prøves, den helt rigtige Norton lyd. Pris kr. 42.000.  
Bjarne Andersen, tlf. 20123299.  
e-mail: ba@bavist.dk

## Dele til biler købes

2 delt frontrute i bredde ca.110-115cm, højde 60-70 cm med kalesjefester på toppen, søges til **Adler** til og med årgang 1917.  
Jon Ingar Myhre (Jim), tlf. 0047 91153577  
e-mail: jonimyhre@gmail.com

Reparationsmotor til **Austin 10** årgang 1937 søges.  
Søren Duus Østergaard, tlf. 22253813  
e-mail: soeren@duus.com

## Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

**Sekretariatet**  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

# SOMMER'S



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

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.  
Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).  
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.  
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

**Entré:** Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.  
Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere.**

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

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

**E-mail:** kontor@sommersautomobilemuseum.dk

**Hjemmeside:** www.sommersautomobilemuseum.dk

## Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

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

Salg  Køb      Tekst: \_\_\_\_\_

Biler \_\_\_\_\_

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

MC \_\_\_\_\_

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

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

Diverse \_\_\_\_\_

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

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

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

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



## ● Bagklappen ●

### Triumph Spitfire MK3, 1968.

Bilen har en 1296cc 4-cylinder topventil motor og 4-trinsgearkasse som standard, og har 75 hk ved 6000 omdr/min. Vores bil er en af 65,320 MK 3'ere produceret af Standard Triumph Motor Company Ltd. i Canley, UK, fra januar 1967 til december 1970. Vi har et British Motor Industry Heritage Trust "certified factory record" (bekræftet fabriksdokument), som viser at vores bil rullede af Canleys samlebånd den 12. august 1968, og at den stadig har den originale motor i.

Der er kun 270 MK3'ere indregistreret i UK lige nu, og omkring 40 i Danmark. Spitfire'en blev tegnet af den berømte italienske bildesigner Giovanni Michelotti, og man kan godt se den italienske indflydelse i bilens linier.

Min bror, Martin, købte bilen i 1986 i England, (vi er en engelsk familie), som et restaureringsprojekt, og det tog 2 år og 2500 timers arbejde, før bilen var helt færdiggjort.

Han anvendte bilen som en hverdagsbil i flere år indtil 1998, da arbejdspresset betød at han ikke længere kunne vedligeholde bilen som en "gammel" krævede det, og bilen kom ud af drift.

Fra 2003 til 2009, boede Lisbeth og jeg i England, og vi havde lyst til at købe en klassisk bil. Min bror ville sælge Spitfire'en, så vi lavede en aftale. Jeg foretog en "let" restaurering på bilen, som var nødvendig – med stor hjælp fra min bror, selvfølgelig! Vi kørte bilen i England, og da Lisbeth og jeg flyttede tilbage til Danmark i 2009, så kom Spitfire'en med og blev indført og indregistreret her, hvor den har kørt mange hyggelige km. her i de sidste 9 år.

*Paul og Lisbeth Birkinshaw*

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

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

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

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

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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