

Nr. 508 · Oktober 2018 · 62. årgang

# VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB







# Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610

(mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.

9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr.

5326 konto 0359 651

## Bestyrelsen

### Formand:

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4015 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

Kristian Nørgård Gravesen

Bjerggårdsalle 10, 6933 Kibæk

Tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

### Kasserer:

Per Henrik Nielsen

Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C

Tlf. 2969 2423

phn@vandcenter.dk

### Sekretær:

Hans Graakjær

Vandværksvej 10, 8700 Horsens

Tlf. 7565 6430 / 2178 4571

hans.graakjaer@post.tele.dk

### Bestyrelsesmedlemmer:

lb Rasmussen

Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Jens Heldgaard

Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens

Tlf. 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Erich Karsholt

Strandvejen 167, 3.th., 2900 Hellerup.

Tlf. 2031 1416

erich@zarpkarsholt.dk

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### Suppleanter:

Claus Thulstrup, øst.

Torben Olesen, vest.

### Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilsbud:

lb Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:

Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:

Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:

Jens Heldgaard

Erich Karsholt

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Aktivitetsgruppen Amager

Tilmeldinger til:

amagerdvk.jbl@gmail.com

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kim Polte, tlf: 2613 4229

kimpolte@hotmail.com

### Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

lb Rasmussen, tlf: 2026 3220

rasmussen@sport.dk · dvk-maarum.dk

### Midtsjælland – Mulstrup

Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted

Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829

jan.lemming@email.dk

### Vestsjælland – Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Kurt Plith, tlf. 2029 6605

postmaster@plith.dk

### Nordvestsjælland – Holbæk

Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.

Matthies Nissen, tlf. 4016 5486

moganissen@youmail.dk

Ole Juel, tlf. 2683 7152, ole.dkw@privat.dk

### Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205

Samme adresse

angliakai@dukamail.dk

### Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Peter Bering, tlf: 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

### Fyn

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby

Bjarne og Vivi Hansen, tlf. 2579 3131

dvk-fyn-broby.dk

### Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Frits Johansen, 2264 2909

liseofrits@johansens.info

www.dvk-aabenraa.dk

### Sydvestjylland – Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse

lb Rønne, 2280 8112

roenne@dlgpost.dk

Bent Højvang, 2181 1288

bentinger@stofanet.dk

### Vestjylland – Ulfborg

Industriarealet 10, 6990 Ulfborg

Carsten Andersen, tlf: 6146 9740

c.s.andersen@post.tele.dk

### Sydøstjylland – DVK – Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

### Østjylland – Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Frede Søndergaard, tlf: 2990 6780

frede.sondergaard@gmail.com

Erik Hougaard, tlf: 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299

heldgaard8700@gmail.com

### Sydvestjylland – Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321/2395 0721

ove.iversen@bbsyd.dk

www.dvk-vesterhede.dk

### Midtjylland – Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

Peer Bak, tlf. 9712 2914

peba@kabelmail.dk

### Østjylland – Ristrup

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813

morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, 8692 3943

### Nordjylland – Stenum

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kræn Hjortlund, 3033 7370

kraenh@hotmail.com

## Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4

3230 Græsted

tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage

md@motorhistorisk.dk

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

### Dansk Austin Klub

Bøgshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolffbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

### Datsun Klub Danmark

Jørn Krogh, Vesterallé 67, 6600 Vejen.

Tlf. 20 22 61 09,

Email: datsunklubben@gmail.com

www.datsundanmark.dk

### Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

### Ford V8

Kim Høier

shoobox@hotmail.dk

### Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

### Jensen-Klubben

Niels-Erik Manniche, 4046 5460

niels-erik@manniche.eu

## Vejledere

### Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgoode@mail.dk

### Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

### Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798

jens@mn-design.dk

### FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189

kurtgjonna@mail.dk

### Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492

gearkassen@pc.dk

### Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155

claus@clo.dk

### Lamborghini

Uno Jungmans, tlf: 5051 0448 (bedst eft. 17)

uno.jungmans@gmail.com

### Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

### Pontiac

Poul Arne Christensen, tlf. 4027 2930

poularne@email.dk

### Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520

tteisen@yahoo.com

### Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211

ryvej@live.dk

### SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286

Bechmann.eng@gmail.dk

### Tatra

Svend Carstensen

Tlf: 4032 8120

### Toyota

Henning Holm

Tlf: 4056 8011

### Volvo

Ole Callesen

Tlf: 6178 1611

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens.

Tlf. 4051 4799

rosenparken@hotmail.com

## Klubregistre

### Mærkeregistre:

#### Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf: 4011 5434

www.austinseven.dk

#### Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

#### Ford Junior

Michael Deichmann, tlf: 2227 8651 aften

michael@deichmann.org

www.fordyandcmodelregister.dk

#### Morris

Ole Nordlund, tlf: 4656 0229

jonordlund@mail.dk

www.morrisregister.dk

#### Opel

Frederik Ravn-Larsen, tlf: 2072 5437

#### Porsche

Paul Wilson, tlf: 2728 5725

paul@yellow1.dk

#### Renault

Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

#### Studebaker

Dansk Veteranbilklub

4556 5610

kontor@veteranbilklub.dk

#### Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301

autotriangel@gmail.com

#### VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624

robert.hagen@mail.dk

## Køreselskaber/Sektioner

### Alvis

Peter Bering, tlf: 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

### Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

after 9411 9179

### Køreselskab DVK Lillebælt

John Andersen, tlf: 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

### Peugeot

Claus Sonne Linnedal, tlf: 3252 7777

linnedal@hotmail.com

### Køreselskabet for køretøjer fra før 1940

Lars Hartmann-Petersen, tlf: 4976 3388

larshartmann@hotmail.dk

Jørgen Sjøtoft, tlf: 2294 0135

ericavej39@gmail.com

## Bibliotek

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

bibliotek@veteranbilklub.dk

Telefon 4556 5610 kl. 10-13.



## Nr. 508 Oktober 2018

### Forside:

Jacob Haugaards

DKW Junior 1962.

Foto: Jacob Haugaard.

## Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Klubaktiviteter – mødesteder	5-8
Velkommen til nye medlemmer	8
Lillebælt – køredag og havnetræf	9
Fyn – maritim weekend	11
Museum på auktion i Småland	11
Nærum – sommertur – Bakken	12
Herregårdskoncerten	13
Aabenraa – ETU-løbet	14
Dansk Datsun Klub træf 2018	15
Nyt fra MhS	16
Nyt DKW-museum i Naksov	18
Rømø Motorfestival	20
Kørende igen! – Packard 733	22
Garderhøjfortet	23
Munkebjerg 2018	24
1968: Jaguar XJ6	26
Bridgestone GTO 350	35
Prins Viggos Chevrolet	40
Elfsteden Oldtimer Rally	42
“Den lille blå” – Rolls Royce 20/25	46
Fra arkivet – spørgsmål og svar	51
Invitationer	53
Køb & Salg	58
Bagklappen – Daimler 2,5 liter V8	60

## Fra redaktionen

Køresæsonen nærmer sig slutningen for i år, og dermed også muligheden for at fotografere de gamle biler i deres rette element, nemlig udenfor på udvalgte smukke veje og andre idylliske steder. Vi fik vist ikke taget billeder nok i år, selvom der i skrivende stund stadig er håb om at få lavet nogle billedreportager med biler, både dem vi har planer om at skrive om – og diverse andre.

Når den mørke tid kommer, kan man passende gå på fotosafari og lade computerskærmen kaste lys over tilværelsen. Det er helt utroligt hvad der efterhånden er lagt ud på nettet – ikke kun på Facebook og andre sociale medier, men også på portaler som f.eks. arkiv.dk og danskebilleder.dk, der bruges af de mange lokalhistoriske arkiver vi har i landet. Mængden af billeder vokser eksplosivt, og mange billeder viser jo biler! Vel at mærke biler sat ind i en historisk sammenhæng, i steder og miljøer. Spændende at se på, fordi det jo kan øge ens forståelse for dét køretøj man nu måtte have i garagen.

Billederne er sjældent i en opløsning der kan bruges til reproduktion (f.eks. her i VT), men ofte er de til at skaffe i en bedre kvalitet fra kilden. Så hermed en opfordring fra redaktionen til at gå på jagt. Det er sjovt!

-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

### Announcepriser:

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

### I redaktionen desuden:

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

### Layout/produktion:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## 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 509 / november udkommer omkring 2. november.  
Deadline til dette blad: 10. oktober.



## Møder, løb og arrangementer

### Oktober

**Lørdag 13.** Løvfaldstur på de fynske veje. Start kl. 09:00 - DVK Broby, Vesterågade 16, 5762 Broby. Bjarne, tlf. 25793131. Invitation i VT 506.

**Søndag 14.** Veterantræf "Det kører rundt". Veteranbanen Bryrup Vrads i samarbejde med Restaurant Vrads Station. Følg med på hjemmesiden: [www.veteranbanen.dk](http://www.veteranbanen.dk). Info: Finn Johansen - e-mail: [finnjoh@post2.tele.dk](mailto:finnjoh@post2.tele.dk)  
Invitation her i bladet.

**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).

**Lørdag 20.** Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia. København - Fredericia. Tilmelding senest 12/10-2018 til: Frederik Ravn Larsen, tlf. 20725437 - e-mail: [natteravn66@hotmail.com](mailto:natteravn66@hotmail.com)

**Søndag 21.** Bustur til Fredericia Bilmessen. Arrangeret af DVK Løve. Afgang kl. 08:00 fra Bilka i Slagelse - hjemme igen kl. 21:00. Tilmelding senest 12-10-2018 til: Uno Andersen, tlf. 40308990 eller Kurt Plith, tlf. 20296605. Invitation her i bladet.

**Søndag 21.** Jaguar XJ6 50 års jubilæumsudstilling åbner kl. 14 på Sommers Automobile Museum, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum. Særudstillingen er åbent søndag kl. 14:00-17:00.

**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.

**Søndag 28.** Løvfaldstur med start i Maarum og Nærum. Køretur gennem det Nordsjællandske. Invitation her i bladet. Tilmelding til [kontor@veteranbilkklub.dk](mailto:kontor@veteranbilkklub.dk) evt. telefon 45 56 56 10 - oplys antal personer og ønsket startsted og derefter indbetaling på: konto nr. 2230 Konto 8967 977951.  
Man er først tilmeldt når betaling er registeret. Tilmeldingsfrist senest 19. oktober 2018.

### November

**Lørdag 3.** Årets Emil. Kl. 11:00 DVK, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.  
Invitation her i bladet.

**Søndag 11.** IndendørsMarked. Kl. 10-14, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Invitation her i bladet - lokaleplan se DVKs hjemmeside under kalenderen.  
Info: Hr. Mortensen, tlf. 40631465.

**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).

### December

**Søndag 2.** Legetøjsmarked. Frederiksberghallen, Jens Jessens Vej 6, 2000 Frederiksberg.

### UDLAND

#### 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.

---

*Fra listen med de løbende arrangementer bringer vi her de to absolut sidste, idet vi kan være så heldige at bladet når ud til medlemmerne inden da (vi krydser fingre og sender bønner til PostNord):*

1/10:	Torvet i Varde	Mandage 18.00-20.00	Jens Jessen, tlf. 20737471 - <a href="mailto:jens.jessen@mail.dk">jens.jessen@mail.dk</a>
3/10:	Træf på havnen i Faaborg	Onsdage 19.00-21.00	Arr.: Faaborg Røgeri Café. Info: <a href="http://www.faaborgroegericafe.dk">www.faaborgroegericafe.dk</a>





## 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.**

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

November d. 1. Klubmøde.

December 6. Klubmøde.

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



## Nordsjælland Mårum

**Klubmøde 2. onsdag i måneden kl. 19.00. Kom i gammel bil!**

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

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

Oktober d. 10. Klubmøde

November d. 14. Klubmøde

December d. 12. Klubmøde

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk



## Midtsjælland Mulstrup

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.**

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Oktober d. 16. Foredrag af Bent Bangsgaard "En træmand kommer til Ringsted" om at have trælasthandel i Ringsted igennem en årrække.

November d. 20. Klubaften.

December d. 18. Julefrokost.

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. 4. Husmøde. Mød op med dine forslag til fremtiden, og forslag til, hvad vi kan gøre sammen. Der er gratis kaffe og brød.

Oktober d. 2. Almindelig mødeaften.

Oktober d. 9. Almindelig mødeaften.

Oktober d. 16. Foredrag "Turen går til Nordkap" i veteranbil, ved Rikke Urbansen Nissen. Og husk nu at invitere hustruen med.

Oktober d. 21. Bustur til Fredericia. DVK Løve arrangerer bustur til stumpemarked/bilmesse/loppemarked i veteranbus til Fredericia. Turen indeholder: Bustur frem og tilbage, indgang til messen, kaffe på DVKs stand. På hjemturen serveres på Gelsted Kro en to retters menu (hovedret og dessert) - samt frit valg mellem et glas vin, en øl eller vand. Turen starter fra Bilka i Slagelse kl. 8.00 om morgenen og vi er hjemme igen ca. kl. 21.00. OBS OBS OBS... kun plads til 47 personer så først til mølle. Prisen er kun 345,00 kr. pr. pers. Tilmelding hurtigst muligt dog senest d. 12. okt. bemærk at tilmeldingen først er endelig, når der er betalt. Tilmelding til Uno Andersen på 40308990 el. Kurt Plith på 20296605 (konto nr. som beløbet skal indbetales på fås ved tilmeldingen).

Oktober d. 23. Film og foto.

Oktober d. 30. Besøg af medlemmer med biler fra før 1940.

November d. 6. Foredrag ved Ole Poulsen, som handler om de nye færdselstavler og deres betydning, færdselsloven fra vi fik kørekort og til det, der gælder i dag - og hvordan er det nu lige med kørekortet, hvornår skal det fornyes... etc.

November d. 29. Julefrokost.

Kurt Plith, tlf. 2029 6605  
postmaster@plith.dk  
[www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk)



## Nordvestsjælland Holbæk

**Den 3. onsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.**

Oktober d. 17. Klubmøde. Ole Juel fortæller om en rundtur i det sydvestlige Australien i 1997 med besøg på ORBITAL fabrikken.

November d. 21. Klubmøde. Michael Deichmann kommer og fortæller om historiske nummerplader samt lidt fra Styrkeprøven.

# Mødestederne



December d. 19. Evt. møde annonceres i novemberbladet.

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

Matthies Nissen, tlf. 40165486  
e-mail: moganissen@youmail.dk

Ole Juel, tlf. 26837152  
e-mail: ole.dkw@privat.dk



Østsjælland  
Klippinge

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

Oktober d. 23. Ole Poulsen kommer med det program, som vi skulle have set, på det aflyste møde, på grund af vandskaden, Nå! Intet er galt, uden det er godt for noget, så nu får vi noget extra, da de er i Frankrig igen ugen før vores møde, så I kan glæde jer!

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



Syddælland  
Engelholm

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

Oktober d. 17. Klubmøde

November d. 21. Klubmøde

December d. 19. Klubmøde

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



Fyn

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

Oktober d. 9. Cafe og biblioteksaften.

Oktober d. 10. Lørdag. Løvfaldstur. Se invitation bagest i VT.

Oktober d. 30. Klubaften.

November d. 13. Cafe og biblioteksaften.

November d. 27. Julefrokost.

December d. 11. Julehygge.

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.

Oktober d. 11. Klubmøde. Vi har været så heldige at få lov til at besøge Aabenraa autokøler og aircondition service & Aabenraa have og park. Vi mødes hos Martin Nørgaard, Industrivej 4, 6200 Aabenraa. Martin vil fortælle om autokøler og vise rundt i sin virksomhed. Der vil også være lidt til ganen. Tilmelding til Frits og Lise senest 15. september på tlf 2973 5803 eller mail liseogfrits@johansens.info.

November d. 8. Klubaften. Hans Gert har været så rar at arrangere klubmøde hos John Hinze, Løjt Kloster 12, Løjt Kirkeby, 6200 Aabenraa. John har et kæmpe værksted med biler, motorcykler og mange andre spændende gamle ting. Vi kan køre fra klubhuset kl. 19.00 for de, der gerne vil følges ad. Tilmelding til Frits og Lise senest 1. november tlf. 2973 5803 eller mail liseogfrits@johansens.info

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



Sydvestjylland  
Skjoldbjerg

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

**Veterantræf hver mandag. Kl. 18.00. Ved klubhuset i Skjoldbjerg. Fra april til 28. august.**

Oktober d. 25. Klubmøde.

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



Vestjylland  
Ulfborg

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

Oktober d. 18. Klubmøde.

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

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



**Syddjylland  
Lillebælt**

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

**Havnetræf på GI. 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.**

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

Oktober d. 4. NB kl. 18.00. Klubmø-  
de med Knallertklubben i mødelo-  
kalet.

Oktober d. 11. Foredrag om Danske  
Busser v/Jens Broch. Ringsted.

Oktober d. 14. Søndag. Efterårstur  
til Bryrup - Vrads Banen. Mødested  
Nettos parkeringsplads kl. 9.00.  
Tørring.

November d. 8. Foredrag om Lande-  
vejens arbejdsmænd, v/Jess Jen-  
sen, Varde.

December d. 6. Julefrokost på Hotel  
Fredericia.

Januar d. 10. 2019. Nytårskur.  
NB fra kl. 18.00.

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

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

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



**Østjylland  
Uldum**

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

Møderne i oktober og november er  
indtil videre fastlagt med udgangs-  
punkt i klublokalet på Uldum Mølle.  
Nærmere detaljer vil tilgå gruppen  
på mail inden hvert møde.

Oktober d. 9. Vi mødes kl. 19.00 på  
adressen Sønderbrogade 89, Tør-  
ring, hos virksomheden AJ Engros,  
hvor Allan Staal Jørgensen vil for-  
tælle om virksomheden, og vise de-  
res mange produkter - bl.a. udstyr  
til sandblæsning og diverse afrens-  
ning. ([www.ajengros.dk](http://www.ajengros.dk)). Efter be-  
søget kører vi til Møllen og får kaffe  
m.v.

November d. 13. Klubmøde på Møl-  
len - program følger.

December d. 11. Vi gentager traditi-  
onen med julefrokost på Uldum Møl-  
le kl. 18.00 - Invitation udsendes  
senere, men reserver datoen til en  
hyggelig aften.

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 i de gode tilbud.

Frede Søndergaard, tlf. 29906780.  
[frede.sondergaard@gmail.com](mailto:frede.sondergaard@gmail.com)

Erik Hougaard, tlf. 40340049.  
[k.e.hougaard@mail.dk](mailto:k.e.hougaard@mail.dk)

Jens Heldgaard, tlf. 30562299.  
[heldgaard8700@gmail.com](mailto: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.

Oktober d. 29. Klubmøde.

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

Ove H. Iversen tlf. 23950721,  
[ove.iversen@bbsyd.dk](mailto:ove.iversen@bbsyd.dk)



**Midtjylland  
Herning**

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

Til DVK medlemmer bosiddende i Vi-  
borg-Silkeborg-Ikast-Brande og Her-  
ning kommuner: Hvis I har lyst til  
at modtage invitation til vore arran-  
gementer hver 1. mandag i måne-  
derne 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.

Oktober d. 1. Klubmøde.

Villy Vejnø, tlf. 29910179  
[villy@vejnoe.dk](mailto:villy@vejnoe.dk)

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



# Mødestederne



Østjylland  
Ristrup

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

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

Oktober d. 2. Foredrag v/ Steen Elgaard fra Fiat 500 klubben. Han kommer og fortæller om deres tur til Torino og Garlenda.

November d. 6. Almindeligt klubmøde.

December d. 4. Julefrokost fra kl. 18.30. Mere herom i næste blad.

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.

Oktober d. 16. Klubmøde.

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

## Velkommen til nye medlemmer:

Aage Bonke	Freysvej 10	2635 Ishøj	4371 6181	MB 190 C	1961
Kasper Christensen	Holbækvej 3	4400 Kalundborg	5382 4771	Ford Mustang 289	1966
Henrik Refshauge Sommer	Rævehøjen 5	8800 Viborg	2564 6431	Chevrolet Corvette	1972
John Gullits	Lindevang 24	4970 Rødby	4060 6507	Mercedes-Benz 406	1972
Gert Olesen	Krebsevej 2	9300 Sæby	3151 1914		
Flemming Elmer Hansen	Karen Jeppes Vej 1	4653 Karise	2143 3408	Cadillac De Ville	1972
Anders Karl Bruun	Avnholtsvej 12	2950 Vedbæk	2040 9070		
Lars Haupt	Saltøvej 125	4700 Næstved	4027 5696	Morris Mascot	1961
Henrik Thomsen	Hostrupvej 38	6710 Esbjerg	2272 2663	VW 1303/154	1974
Bjarne Petersen	Carl Blochs Alle 22	2860 Søborg	4056 2921	VW T1	1965
Michael Bernhard Larsen	Knud Kristensens Gade 55	2300 København S	5230 0555	VW Speedster	1961
Emil Steinmaier Hansen	Nørremosevej 12	3300 Frederiksværk	2175 9473		
Per Thorsen	Bøgeskov Strand 43	7000 Fredericia	4029 7399	Audi 80 2,8 ltr. V6	1994
Peter Ambus	Zoarsvej 10	3480 Fredensborg	2980 0250		
Henrik Andreasen	Ålekistevej 210, 01	2720 Vanløse	2964 1065	VW LT 31 2,0 ltr.	1980
Jørgen Kristian W. Paulsen	Hestetangsvej 153	3520 Farum	2235 4054	Triumph TR 4 A	1967
Bent Ulfkjær	Sønderbyvænget 10	6950 Ringkøbing	2033 7057	VW 1303/133	1973
Allan Jørgensen	Gammelmarksvej 11	8762 Flemming	4017 3958		
Flemming Rørstrøm	Tårnvej 72, st. tv	2610 Rødovre	2424 4283		
Jens Jørgen Larsen	Hasselvej 33	4540 Fårevejle	6049 8505	Lincoln Continental	1959
Christian Schmidt Søder	Emilsgave 94	4130 Viby Sjælland	2066 6893	VW 1500	1970
Casper Sønderup	Hasselvungen 111	8355 Solbjerg	5049 0017	NSU Prinz 4	1964
Jan Østergård Jensen	Okslundvej 19	6650 Brørup	4023 8933	Volvo Amazon P121	1964
Frederik Staunskær Bråthen	Græstedvejen 71, st. th	3250 Gilleleje	2482 9886	Jaguar E-Type	1961
Søren Tolstrup	Christensen	Højbjergvej 153	2730 Herlev	2966 7223	
Karl Erik Slynge	Himmerigsvej 10	9981 Jerup	2048 0889	Morris Minor	1968
Lise Hansen	Strandvejen 5	4281 Gørlev	2074 6039		
Anders Trusholm Jensen	Ingevej 33	2740 Skovlunde	2533 8779	Land Rover 109	1978



## Lillebælt

### Børnenes Køredag

Så nåede vi til den dag hvor børnene fra Kolding sygehus var ude at køre med veteranbiler, det er noget de ser frem til hvert år. DVK Lillebælt var sædvanen tro med til at markere denne dag.

Ca 20 biler var mødt op og ca 60 personer, så der blev rigtig hygget.

Turen gik til Skamlingsbanken, hvor der var sodavand og et lille kys (flødebolle), hvorefter man kørte mod Kolding igen for at få en tår sodavand og lidt kage på Hotel Koldingfjord. Da dette var overstået kørte vi tilbage til Kolding sygehus hvor turen sluttede for i år.

En stor tak til alle DVK-medlemmer og til Hotel Koldingfjord for den store tilslutning.

*Hilsen Povl, DVK Lillebælt*







Lillebælt



## Havnetræf

Så havde vi igen et vellykket træf på havnen, denne gang med JAZZ, en masse flotte biler og mange folk til at se på og lytte til god musik.

Vi fik da også lige hilst på hendes Majestæt Dronningen, der sejlede forbi på vej til Assens. Jov, der sker en masse i Fredericia.

*Hilsen Povl, DVK Lillebælt*





## Fyn

### Maritim Weekend

DVK Broby var inviteret til *Maritim Weekend* i Rudkøbing d. 1./9. Maritim Weekend er et fælles arrangement af 5 foreninger i det sydfynske.

Dansk Søredningsselskab, DSRS, arbejder frivilligt hele året med at assistere bådejere i de indre danske farvande. Det var en stolt stationsleder som viste deres redningsbåd frem på pladsen – som blev besøgt af mange mennesker.



### Museum på auktion i Småland

Mon ikke de fleste kender til High Chaparral – den store forlystelsespark i Småland, med Det Vilde Vesten som det gennemgående tema – med cowboyshows, guldvaskeri, diligencetur og hvad der ellers hører til. På stedet findes også et stort museum, som ikke kun har med de ting at gøre, nemlig en meget stor samling af biler, motorcykler og knallerter, stationærmotorer og alle mulige andre objekter, meget med tilknytning til det motorhistoriske.

Stedet af grundlagt i 1966 af Bengt Erlandsson, i Sverige meget bedre kendt som "Big Bengt" – i sagens natur det man kalder en passioneret samler. Efter Big Bengts død i 2016 ejes og drives High Chaparral af to af hans børnebørn. De har besluttet at stedet skal føres videre og moderniseres – og måske i lidt mere seriøs grad afspejle interessen for udvandringen fra Småland til USA, nybyggerkulturen og entreprenørskabet. Der skal nu bygges nyt museum – og det skal bl.a. finansieres af sal-

get af alt dét, som ikke umiddelbart passer ind. Derfor kommer ca. 80 veteranbiler, over 150 motorcykler og knallerter samt omkring 120 stationærmotorer nu på auktion, sammen med store mængder automobilia, nautica, legetøj og alverdens ting og sager. Auktionen finder sted den 19.-21. oktober (fremvisning fra den 12.) og varetages af Helsingborgs Auktionsverk.

En lille videofilm fra samlingen kan ses på [www.hav.se](http://www.hav.se). Se også annoncen bagest i dette VT.

-jmn.



Fram King Fulda FKF, fra sidst i 50'erne. 3-hjulet mikrobil i god stand, med Sachs-motor. Karosseriet blev støbt på Hven 1957-59 og sidenhen i Roskilde indtil 1962. Bilen blev samlet på Cykelfabrikken Fram King i Helsingborg. Bilen blev bygget med licens fra Fuldamobil af AB Industrikompaniet King, i Helsingborg.



VW Karmann Ghia, 1965.



Rovin 1948. Fransk mikrobil i god stand.

Oplysningerne i billedteksterne er fra Helsingborgs Auktionsverk.





## Sommertur

Gennem de sidste 10 år har DVK medlemmer og deres køretøjer været et fast indslag, når Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i Brønshøj holder deres årlige sommerfestival.

Pilehuset, som vi kører for, ligger i et stort lukket område kaldet Bystævneparken. Vi kører et par omgange rundt med beboerne, som synes de får en herlig oplevelse i biler som de kan huske fra deres ungdom. Der er kø for at komme med, så måske skal vi være nogle flere til næste år.

I år var temaet 50'erne, og The Beatles spillede i teltet og personalet var klædt i strutskørter. De fik selvfølgelig også en vinketur rundt, til stor fornøjelse for alle beboerne.

/ds



## Nærum



## Paradekørsel til Bakken

Søndag var d.19. august var det igen tid til Paradekørsel på Bakken. I Dortes fravær blev Per Lumholtz og undertegnede "sat til opgaven".

Jeg havde set frem til dagen, idet jeg synes det er rigtig sjovt at deltage i lige netop dette arrangement. Sjovt at høre tilskuerne på bakken, der ser vores biler og udbryder "sådan en havde vores farfar" eller bare se de glade mennesker der pligtskyldigt flytter sig, når bakke betjentene kommer gående foran vor parade.

Denne gang var vi kun 40 biler, men alligevel spændende, og meget forskellige køretøjer.

Jeg skulle finde en, helst åben bil, Pjerrot kunne køre fra Nærum og til Bakken i. Valget var nemt, da en åben Ford T fra 1923 svingede ind på p-pladsen i Nærum. "Chaufføren" var Filip, som var startet kl. 08.15 fra Saksøbing og landede kl. 12.15

i Nærum. Se det må kaldes for en frisk udflugt i en Ford T. Filip blev lidt overrasket, da jeg spurgte om han ville køre med Pjerrot.

Ja, da selvfølgelig ville han det. Så den dagens anledning fik Pjerrot "lov" til at køre Ford T. Som Pjerrot sagde: "Der er jo både loftshøjde og benplads". (Pjerrot er et fantastisk menneske).

Inden afgang var der flere der lige skulle have taget et billede af Pjerrot sammen med deres bil.

Jeg skal til slut sige at der var mange mennesker på Bakken denne dag og der var billetter nok til Oscars Bøf Hus. En rigtig hyggelig dag med mange fine biler og godt humør. Jeg vil meget gerne være med til foråret.

Mange hilsener

Ole Poulsen  
Maribo





Køreselskabet på besøg hos Thorsbro Vandværks Museum søndag 26/8. Foto: Erik Lisberg.

## Herregårdskoncerten og veteranbiltræf 26/07 2018 i Søgårdlejren

Tekst og foto Siegfried Riege

Den årligt tilbagevendende Herregårdskoncert med Hjemmeværnets Musikkorps Syd, solister, og ikke mindst veteranbiltræf, er genopstået. Efter et par år, hvor vi ikke rigtig kunne få den plads vi ønskede p.g.a. "omstrukturering", havde Hjemmeværnsdistrikt Syd og Sønderjylland i år anvist en plads, hvor der kan holde 100 biler. Hvis de står tæt. Denne plads får vi nu tildelt fast fremover, og kun til parkering af veteraner og Jaguarer. Tak for det. Pladsen ligger lige op ad koncertpladsen, til stor glæde for de fremmødte. Så er det ikke så langt at slæbe borde, stole og madpakker.

38 køretøjer blev det til i år, og som sædvanlig mødte Tønder Veteran Klub frem med de fleste biler (ca. 15-16), Dansk Veteranbil Klub mødte også med en del biler, hvorimod Jaguarklubben kun kunne mønstre 4, selv om det er Jaguarklubben der arrangerer træffet. Vejret behøver vi ikke at tale om, for vorherre lod solen skinne, kun afbrudt af ca. 3 minutters løst dryp. Man fik lige paraplyen slået op, så var det allerede ovre igen. Ja nogle opdagede det slet ikke. Medbragte madpakker og

kaffe med kage blev nydt i de smukke omgivelser, både ude og inde, da vi havde fået stillet rum til rådighed i den gamle stråtækte lade (hvor noget af træværket er dateret til det 12. århundrede), hvis det skulle regne medens man spiste.

Et veloplagt Musikkorps med sangsolisterne Sandra Elsfort og Søren Okholm tog os med stor bravur med gennem musikkens alsidige verden i et par timer, og med Aabenraas borgmester Thomas Andresen som konferencier. Billederne taler for sig selv, så der er ingen grund til at kommentere dem enkeltvis. Det er "gammelt blik" som alle kender. Undtagen måske det ene, der viser damer med paraplyen slået op. Det var ikke for regnen, men for den brændende sol, og jeg skulle da hilse og sige, at benene blev brune.

Tak til de trofaste fremmødte, til Hjemmeværnet og ikke mindst til "vorherre" for en hyggelig eftermiddag med godt vejr. Næste år bliver der mødetid fra kl. 12 (af hensyn til langtidsovende) og det bliver den 4. søndag i august 2019. Indbydelse kommer i klubbladet, men sæt bare kryds i kalenderen allerede nu.







### ETU-løbet

Så gjorde de det igen!

Årets sidste sommerweekend blev brugt på en fin tur med DVK og ETU.

For tredje år i træk arrangerede DVK Aabenraa og Forsikringsselskabet ETU et superfint løb i det skønne Sønderjylland.

Næsten traditionen tro var det igen "tordenskjolds soldater", der stod for planlægningen. Fra ETU Jan Kjeldsen og fra DVK Erik & Ruth From og Alice & Kjeld Holm-Nielsen. Sidst nævnte havde som vanligt lavet et kort og en ruteforklaring, så det var vanskeligt at køre ret meget forkert.

Små sjove opgaver var også indlagt og heldigvis ikke for mange, så der var god tid til hygge-og bilsnak.

Der deltog 44 køretøjer, og både Hærvejen og den gamle Oksevej blev flittigt brugt – der var god plads på grusvejene til de fine gamle køretøjer.

ETU var vært for fint traktement både før og efter løbet, og bidrog også med de fine præmier.

Vi håber på en gentagelse til næste år!

Tak for et superfint arrangement.

Lise







## Dansk Datsun Klub - Klubtræf 2018

Tekst og foto: Bent Nielsen

I weekenden 24. - 26. august blev klubbens andet træf afholdt med udgangspunkt på Løgismosestrand Camping. Årets træf var planlagt af Kirsten og Lauge med assistance fra Jørn, som primært tog sig af dejlige middage til fredag og lørdag aften.

Kirsten og Lauge havde tilrettelagt en fantastisk flot og historisk køretur til Helnæs Fyr, gennem mange hyggelige Sydyske små landsbyer, herunder Snave, videre til havnen i Fåborg med udstilling af ni flotte Datsun'er. Turen gik videre til Svendborg Havn, hvor vi fyldte godt på træffet med andre veteraner.



En helt speciel Datsun 100(1400)A deltog også i træffet og vagte ekstra opsig, hvor specielt motorrummet blev beundret. Bilen er bygget af Jørn Krogh og ejes i dag af Bøje Larsen, tidligere rallykører, selvfølgelig i Datsun.



Inden lørdagens løb havde Lauge og Kirsten givet en grundig orientering af alle seværdighederne vi skulle passere på dagens løb, herunder også Hagenskov Gods. Både det nuværende, men også resterne af det tidligere gods, som var nedbrændt for mange år siden.



Intet træf uden hygge og god mad til alle deltagere, der deltog ni biler og 15 deltagere, hvoraf de fleste var indkvarteret i udmærkede hytter på Løgismosestrand Camping. Pladsen råder over velegnet selskabslokale, hvor deltagerne kunne mødes til morgenmad og fik dejlige middage og hyggeligt samvær.



Hyggen fortsatte i de dejlige hytter, hvor snakken og kaffen mm, gled ned ovenpå nogle spændende oplevelser.

Et sidste tilbud fra Kirsten og Lauge på hjemturen om søndagen, hvor Skoda Museum havde Åbent Hus og træf, vi besøgte Skoda vennerne og så deres flotte veteraner.

Alle var enige om en weekend, hvor et vel tilrettelagt træf igen havde været en stor succes, som helt sikkert skal gentages i 2019, med flere af vores velholdte Datsun'er, gerne med nogle Z modeller og deres mennesker.





## Nyt fra MhS

### Sådan får vi flere farver på nummerpladerne

En pæn del af sekretariatets hverdag er at skabe og udvikle kontakten til vores folkevalgte politikere på Christiansborg. Vi har stort fokus på at disse politikere altid kender til vores medlemmers ønske om bedre vilkår for de historiske køretøjer. Det gør vi uden hensyn til partiskel og de politiske farver, der til enhver tid udgør folkestyret. En politiker på Christiansborg er dog ikke bare en man sådan lige ringer til efter for-godtbefindende, det kræver som regel noget fodarbejde, en del vedholdenhed, og en pæn portion held.

Det var derfor en noget usædvanlig dag på kontoret, den dag i april 2016 hvor sekretariatets telefon ringede og det var MF Henrik Brodersen der havde et ønske om at hjælpe os med en opgave. Henrik Brodersen, der er valgt for Dansk Folkeparti, er selv veteranmand, og havde et ønske om at ordningen med historiske nummerplader udvides til også at gælde de manglende typer, som papegøjeplader og de gule plader med videre. Tadaaa... Ganske interessant, så er det præcis også vores ønske.

Naturligt nok blev det en meget god og frugtbar samtale, og Brodersen

var klar til at gå til opgaven med krum hals, og med den humoristiske og joviale tone, vi siden er kommet til at kende ham for. Eksempelvis fortalte han senere, at han havde fortalt Skatteministeren at han godt ville have et møde med ham om nummerpladerne. Det regnede han med at ministeren godt ville, ellers måtte Brodersen jo stille sig op hver onsdag i spørgetiden i folketingssalen, og spørge ministeren der om historiske nummerplader "...og det gider du jo næppe, vel?" Lød det lidt retoriske spørgsmål så efterfølgende.

Mødet med Karsten Lauritzen blev til flere, og Motorhistorisk Samråd var også med til et af dem. Vi holdt også et møde med ministeriets dygtige jurister, for at få afklaret tvivsspørgsmål. Imellem møderne og meldingerne fra ministeriet, arbejdede vi videre med opgaven; vi skulle beskrive alle de mange typer nummerpladers udsende, farver, former og størrelser, således at producenten kan levere noget der er så historisk korrekt som muligt.

I april måned i år, fik vi så den endelige afklaring. De mange møder, samtalerne og de gode tanker vi har sendt i retning af projektet, førte til at Skatteministeren gav os det endelige tilsagn om udvidelse af ordningen. Hvert fjerde år sendes pro-

duktionen af nummerplader i udbud, det sker her næste gang i foråret 2019. Vinderen af udbuddet vil så have vores historiske beskrivelse af nummerpladerne til at producere ud fra, og fra foråret 2020 vil de kunne bestilles.

Det har været en lang proces, men forløsningsen bliver flere lastbiler og busser på korrekte historiske nummerplader, flere ældre campingvogne der matcher den trækkende veteranbils historiske nummerplader, en genoplivning af de rigtige papegøjeplader, og masser af gamle traktorer med smukke runde grønne emaljeskilte på. Det bliver en fryd for øjet, og en sejr for forståelsen af de historiske køretøjer i Danmark. En stor tak for den politiske velvilje, og for at få lov til at levere grundlaget for udvidelsen.

*Johnny Rasmussen  
sekretariatsleder*

### Årsmøde 2018 - Du har brug for os, og vi har brug for dig

Den 24. november afholdes Samrådets Årsmøde. Vi mødes på Comwell Hotel i Middelfart, hvor vi igen i år har fået en fordelagtig aftale. Der er morgenmad fra kl. 09:00 og selve mødet starter kl. 10:00. Årsmødet afvikles efter Samrådets vedtægter. Hver klub er berettiget til at



møde med to medlemmer, nærmere oplysninger om tilmelding kommer senere.

På valg i år er: Lisa Mikkelsen, Lars Genild, Mads Thyregod og Steen Rode-Møller. Alle bestyrelsesmedlemmer er villige til genvalg. Endvidere er begge suppleanter, Mikael Arngren og H.C. Thing på valg. Også disse er villige til genvalg. Selv om der er udbredt villighed til at fortsætte, er der intet forgjort i, at der også kommer modkandidater. Mange er uden tvivl interesserede i at bidrage til at rykke rundt i maskinrummet og være med til at forme nutiden og fremtiden for de gamle køretøjer - ikke mindst overfor myndighederne i det politiske arbejde. Men som jeg tidligere har sagt om frivilligt arbejde: Frivillig – det er når man melder sig, resten er arbejde. Alle bestyrelsesmøder afholdes på mandage aften enten i Nærum eller i Odense og forretningsudvalgsmøderne afholdes på Samrådets kontor i Nærum.

Igen i år er det lykkedes os at skaffe en meget vidende og engageret taler, som er dybt inde i de spørgsmål vi alle går og funderer over til daglig. Taleren er afdelingschef i FDM Torben Lund Kudsk. Han vil tale over emnet: Lobbyisme - det muliges kunst. FDM er en af de organisationer, som Motorhistorisk Samråd



**Medlemsklubberne sætter stor pris på det netværk der opstår på årsmøderne. Ideer og holdninger udveksles over kaffen, trods forskellige indgangsvinkler til historiske køretøjer.**

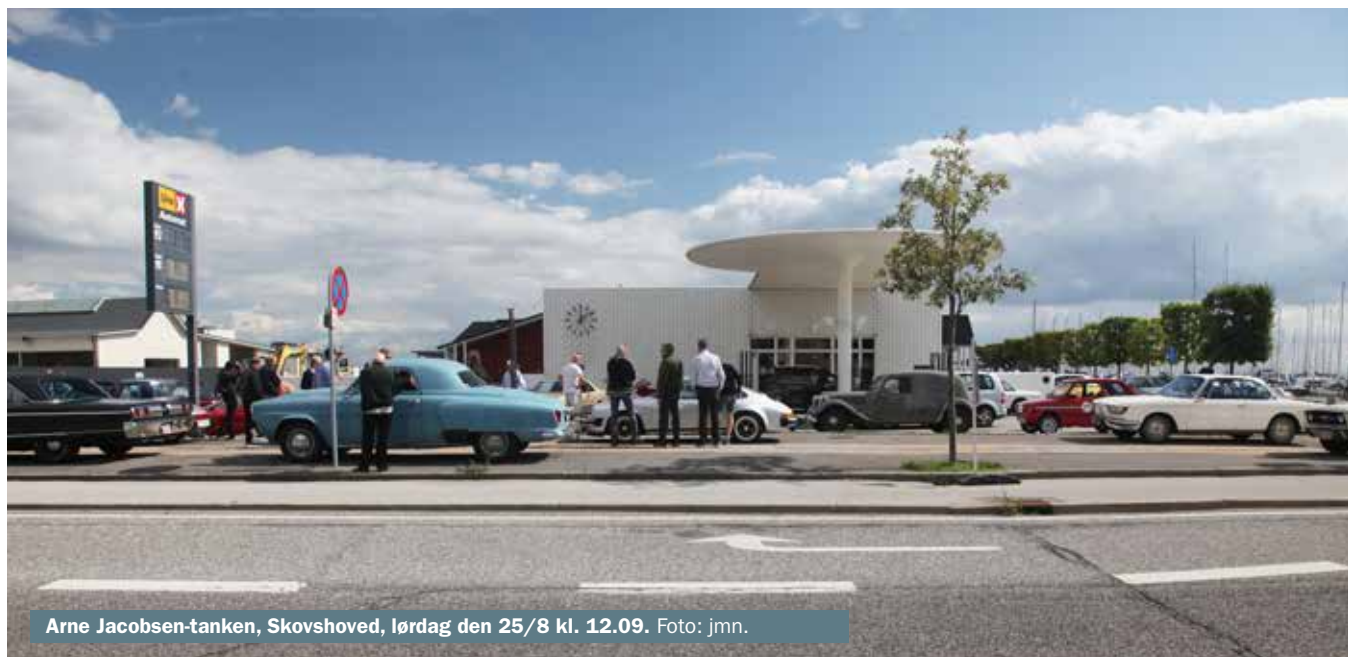
den 19. april i år indkaldte til møde i Nyborg. Mødet bestod af de interesseorganisationer, der har med biler, gamle biler og motorcykler at gøre og fællesskabet er blevet etableret for at stå stærkere overfor myndighederne bl.a. i forbindelse med udarbejdelsen af nye love og forordninger.

Der er således lagt op til endnu et spændende årsmøde, og jeg glæder mig til at se så mange som muligt den 24. november i Middelfart.

*Mads Thyregod  
bestyrelsesmedlem*



**FDMs dygtige jurist og lobbyist, Torben Lund Kudsk, gæster Årsmøde 2018. Her vil han give de delegerede indblik i hvordan politik for interesseorganisationer er det muliges kunst.**



**Arne Jacobsen-tanken, Skovshoved, lørdag den 25/8 kl. 12.09. Foto: jmn.**





## Nyt DKW-museum i Nakskov

**Det nye museum blev indviet den 11. august; samtidig afslørede en buste af Jørgen Skaft Rasmussen.**

Af Jacob Haugaard

Dansk bilhistorie i stort format har vi danskere ikke meget af. Men en meget stor dansk personlighed er Jørgen Skaft Rasmussen (JSR) fra Nakskov. Grundlæggeren af bl.a. DKW og andre virksomheder, og senere en nøgleperson i sammenlægningen af Audi, DKW, Horch og Wanderer til Auto Union, med de 4 ringe. Firmaet som vi i dag kender som Audi.

JSR er også velkendt i Tyskland. Han var en af Tysklands absolut største personligheder i mellemkrigsårene, og var i høj grad medvirkende til at sætte Tyskland på hjul med sine lette, pålidelige og billige motorcykler og senere automobiler, fly, køleskabe, m.v.

### En sommerdag i Nakskov, 2018

På denne næsten sidste absolutte skønne august-sommermorgen

valfartede DKW-entusiaster til Nakskov for at hylde JSR med en buste, i anledning af åbningen af et nyt DKW-museum på Brandmuseet i Nakskov.

En god flok brandmands-ildsjæle har oprettet museet, blandt andet på foranledning af at DKW-motorerne blev flittigt brugt i brandslukningsarbejdet førhen. Yderligere havde gode sponsorer bidraget til skabelsen af en buste til ære for JSR.

Dog: af alle de skønne solskinstimer der har været i denne sommer siden d. 1. maj (på et tidspunkt var det så varmt, at lakken på bilen blev beskadiget), så skulle det absolut lige regne denne dag. Men bygerne blev kortvarige, og betød heldigvis ikke noget i den store sammenhæng for dagen.

Mange skønne DKW biler var sam-

let foran brandmuseet. Bl.a. mange DKW 1000'er, F91, Junior, som var mægtig populære igennem 1950'erne og første halvdel af 1960'erne under ledelse af Mercedes Benz koncernen, samt et par DKW F7, som stammer fra tiden fra før anden verdenskrig.

Dagen startede med morgenmad for de fremmødte køretøjers ejere, samt et radiointerview på DR's P4 som ugens gæst.

Derefter, på trods af ombygning af torvet og stort set resten af bymidten i Nakskov, kørte vi i kortege rundt i byen og tilbage til Brandmuseet, hvor selve højtidligheden fandt sted.

Busten blev afsløret af Lollands turistchef, Marie Louise Friderichsen, som virkelig har fingeren på pulsen i et område vi tidligere antog som





**Besøgende på dagen. DKW F7 og 3 stk. DKW Auto Union F93 1000 S 2-dørs.**



**Samtale om tiden omkring afslutningen af anden verdenskrig i Berlin og Danmark. Sybille Krägel og Ole Haugaard Nielsen. Fotograferet i en DKW Junior årgang 1962.**



**Aase Ingerslev (f Freuchen), Joachim Junge (Motorrad Museum Zschopau), Sybille Krägel (f. Skafto Rasmussen) og Arno Herbert Werner (initativtager).**

værende for nedadgående, men turistmen vokser på Lolland. Prøv at køre en tur derned. Bagefter var det bestyrelsesmedlem fra Nakskov Handel og Erhverv, Lise Simon, som også holdt en fin tale – dog nu på tysk. Og hvorfor lige på tysk? Jo, der var sendt indbydelser til både syd og nord. Indbydelser ud til alle med noget der blot havde hjul, og noget der mindede om Auto Union fra før og efter krigen.

Det var os også en stor glæde at der kom selskab af Joachim Junge fra Schloss Wildeck - Motorradmuseum i Zschopau (Auto Unions hjemby før anden verdenskrig). Herr Junge og frue skulle lige besøge JSRs gravsted i Pedersborg ved Sorø efterfølgende, så det var en lang køretur denne weekend. Og ikke mindst deltog også Sybille Krägel (født Skafto Rasmussen) og hende kusine Aase

Ingerslev (født Freuchen – familien som tog JSR til sig og betalte hans uddannelse i Sachsen) og deres barndomsven, Ole Haugaard Nielsen.

Skafto Rasmussen og Freuchens historier er flere bøger værd, men det må vi have til gode til et besøg på museet på Elvej i Nakskov.

Nu er der i hvert fald sat en nål på Danmarkskortet, hvor vi kan få en indsigt i hvem JSR var. Vigtigt for dansk bilhistorie, da han nok er mere velkendt uden for vort lands grænser. Så prøv at være VeteranTurist for en dag i Nakskov.

Det skal til sidst siges, at jeg ikke vidste, at brandmænd var gode til at lave mad, men I skulle prøve en god pulled brandmandssandwich over motorhelmen på den første regnvejrsdag i mands minde. Og lige til

allersidst: Filmen om Skafto Rasmussen, som er produceret på initiativ af DVK, er rigtig god. Se annoncen bagest i bladet. Jeg vil opfordre til at købe den, og dermed støtte DVK.

## Nakskov Brandmuseum

Elvej 10, 4900 Nakskov.

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

Åbent hver torsdag 19.00 - 21.00

Brandmuseet kan også besøges udenfor "normal" åbningstid ved henvendelse til vores kontaktpersoner på telefon:

23 47 12 32 / 24 79 42 66

Mail: [sprojtehuset@gmail.com](mailto:sprojtehuset@gmail.com)





# RØMØ

## MOTORFESTIVAL



Tekst og foto: Jens Heldgaard

Vi kører langt mod sydvest og over en 9,2 km lang dæmning med 100vis af får på de lave græsmarker, og når frem til noget, der på afstand godt kan minde lidt om et fatamorgana over den brede solbeskinnede strand.

Vi er kommet til Motor Festival ved Lakolk på Rømø, på denne dejlige sensommer lørdag den 1. september.

Et fantastisk arrangement med over 100 tilmeldte gamle køretøjer fra 11 lande, og skønnet op mod 20.000 tilskuere og officials. Det er 3. gang denne form for motorløb afholdes på Rømø, og det har udviklet sig år for år, så det nu har et omfang, der minder om de legendariske løb på Fanø fra 1919 til 1924.

Bilerne skal være fra før 1941 og mc'erne fra før 1947 – og det skal være roadsters, cabrioletter eller coupémodeller. Der er alle typer af opbygninger – lige fra de fine "originale" løbsbiler, til nogle kraftigt ombyggede eksemplarer med store motorer i et gammelt chassis/karoseri.

Man kan naturligvis ikke umiddelbart kopiere de højhastighedsløb, der foregik på Fanø for knap 100 år siden, men med banen på 1/8 mile (ca. 200 m) får man alligevel en god fornemmelse af acceleration og kræfter i de gamle køretøjer – og så foregår afviklingen hurtigt og muntert med en masse sjov og godmodige drillerier. I ryttergården og blandt officials naturligvis folk i tidstypisk påklædning, og med en mængde fine gamle effekter og tilbehør, der leder tankerne hen på svundne tider.

Tilskuerantallet til denne form for arrangementer viser, at der er en meget stor interesse for de gamle køretøjer, og hvad de kan anvendes til – og det kan jo kun glæde alle os, der dyrker den lidt mere formelle del af veteran-verdenen – for mange nye deltagere får lyst til denne hobby, og nogle vil så på et tidspunkt komme i vore klubber som medlemmer.

En god dag blandt entusiastiske ildsjæle og i helt unikke omgivelser – Held og lykke med kommende arrangementer!











## Kørende igen!

I VT juni skrev Erna Nyvang om dét at være barn af to veteranbil-entusiaster, og om forældrenes biler. Artiklen blev fulgt op i juli og august, hvor også Peter Bering har skrevet lidt om de to Packard og Rolls Royce'n.

Erna har i den grad fået blod på tanden – og har nu fået den grå Packard synet, indregistreret og ud at køre i den danske sensommer! Her fotograferet ved Råd vad forleden dag, med mor Irene strålende om kap med solen, på passagersædet i den bil, der altid har været "hendes Packard".

Selvom bilen i skrivende stund lige må vente lidt på en ny toppakning, er der grund til at ønske tillykke! Det er, som de siger på TV: Godt gået...!

I dette VT har Erna leveret endnu et bidrag; denne gang om familiens lille Rolls Royce.

-jmn.





## Garderhøjfortet

Søndag d. 26. august blev den store græsplæne omkring Garderhøjfortet i Gentofte brugt til køretøjsmønstring mellem kl. 11 og 13. Garderhøjfortet er ét af 5 forter der dannede en kæde fra Uterselv Mose og nordpå i Københavns befæstning.

Over 50 køretøjer mødte op, og alle fik billet til fæstningen, som bestemt er et besøg værd. Da vi kørte i samlet kortege væk derfra, kunne vi da også se hvor mange besøgende der var der.

Snakken og gensynsglæden var stor, så inden vi så os om var det tid til at køre hjem.

Tak til Lasse Harkjær for endnu en gang at samle DVK medlemmerne til nogle hyggelige og inspirerende timer.

-ds.







Ernest Christensen - SS100



Peter Bering - Riley Monaco 1934



Hans Geschwendtner - Austin-Healey 1959



Christian Svendsen - Morris Mini Cooper S 1969



Frank Studstrup, Mogens Andersen - Fiat 124 Spider 1971 + 72

## Munkebjerg 2018

Hvert år i august stimler gamle biler sammen på Munkebjerg øst for Vejle. Lørdag er der turistløb og søndag er der bakkeløb. Og begge dele er tilløbsstykker, hvilket er fuldt forståeligt. Lørdagsløbet er hyggeligt, blandt andet fordi man kører i hold og nogle af opgaverne skal løses som en holdindsats. Og også fordi man gør sig den store umage, at lade holdene starte tre forskellige steder og køre ruten i to retninger. Det er jo smaddersjovt, at møde de andre gamle vogne på en smal og lettere uoverskuelig sognevej.

I år gjorde vejret Munkebjergløbet til lidt af et 'kaleche-ned-kaleche-op-løb'. Byger der går og kommer – det har ellers ikke været det fremherskende danske sommervejr i år.

-pb.







Magnus Neergaard - Riley Brooklands



Børge Ingvorsen - Jaguar XK120 1952



Erik Klink Larsen - Volvo 445 1959



1/2 l sød, 1 pd. sukker, 6 æg.....





# Jaguar XJ6

## Kraft og elegance i smuk forening

**Bilen med engelsk fuldblod som ikke var hvermands eje, men så meget desto mere manges ønskedrøm...**

Af Anders Ditlev Clausager

Hovedtrækkene af Jaguars baggrundshistorie vil nok være de fleste læsere bekendt, men lad os lige repetere at indtil 1966 var Jaguar stadig et uafhængigt firma, med en årlig produktion af knap 27.000 biler i 1965 som var det bedste år i 60'erne, og mest berømt for sportsvogne som XK-modellerne og senere

# 1968

E-typen – selv om det allerede den gang var nogle år siden man sidst havde set en Jaguar tage del i bilvæddeløb med nogen større succés.

Jaguars leder var stadigvæk grundlæggeren Sir William Lyons (1901-85). Lyons var ikke alene en dygtig forretningsmand og administrator,

han havde også stort talent som designer, og havde haft afgørende indflydelse på formgivningen af SS og Jaguar bilerne lige fra starten i 1920'erne. Sir William havde ry for sin sparsommelighed, og for at køre sit firma i stramme tøjler. Han var helt klar over at sportsvognene havde publikumstække, men der var på



længere sigt mere stabil indtægt og bedre fortjeneste at hente ved at sælge sedanmodeller.

Desværre var Jaguars modelprogram ved at blive alt for kompliceret. I 1966 blev der fremstillet følgende modeller:

- Mark II, i tre udgaver, hhv. 2,4 liter, 3,4 liter og 3,8 liter
- Daimler 2 1/2 liter med Mark II karosseri og egen V8 motor
- S-type, i to udgaver, 3,4 liter og 3,8 liter
- 420, med en Daimler Sovereign aflægger med samme 4,2 liter motor
- Mark X eller 420 G, 4,2 liter
- Daimler Majestic Major, sedan eller limousine, med egen 4 1/2 liter V8 motor
- E-type, 4,2 liter, med tre forskellige karosserier: roadster, coupé, og 2+2

Alt i alt 14 forskellige modeller ... heraf 10 sedaner...

Lyons og hans medarbejdere var helt klare over at situationen var uholdbar, og at der skulle rationaliseres. De arbejdede derfor meget målbevidst på én ny model som skulle afløse alle de eksisterende sedan modeller, med ét basis-karosseri i stedet for fem, to størrelser af XK-motoren, og Jaguar og Daimler udgaver med meget få forskelle – stort set kølgitter og navneskilte, bekendt som "badge engineering".

Nu viste det sig at omkostningerne ved udviklingen af den nye model ville blive meget større end det havde været tilfældet før. Det var jo blevet mere kompliceret at konstruere biler i 1960'erne, bl.a. på grund af den nye lovgivning som var på trapperne i USA. En umiddelbar følge var at Jaguar måtte opgive alt håb om at lave en ny racersportsvogn baseret på XJ13 prototypen: man havde simpelt hen ikke tid og råd til den slags frivole fornøjelser.

Sir William var overbevist om at udviklingen i bilindustrien gik i retning af færre og større firmaer, og at Jaguar var for lille til at overleve som



Nogle af de allerførste pressefotos af XJ6, her 4,2 liters udgaven. Flere billeder har en seddel på bagsiden om at de ikke måtte offentliggøres før 26. sept. 1968...





selvstændigt firma. Han besluttede derfor at opgive Jaguars uafhængighed – og det kunne han også gøre, da han selv ejede aktiemajoriteten. Han havde nu valget mellem enten BMC som lavede Austin, Morris, o.s.v., eller Leyland, som havde overtaget Triumph og Rover. At han valgte BMC, skyldtes at BMC i 1965 havde overtaget Pressed Steel som fremstillede Jaguars karosserier.

Så den 11 juli 1966 blev det offentliggjort at Jaguar og BMC ville fusionere, under navnet BMH, British Motor Holding, som var et fælles holdingfirma. De historisk interesse-ede fodbold entusiaster vil erindre at præcis samme dag begyndte verdensmesterskabet i England, som blev vundet af værterne over Vesttyskland... men vandt Jaguar over Mercedes-Benz?

#### Projekt XJ4

Den nye Jaguar model som oprindeligt havde den interne betegnelse XJ4 (hvor XJ stod for "eXperimental Jaguar", og 4 var projektnummeret) var i første række planlagt som afløser af 420 og Daimler Sovereign. Man havde besluttet at denne bils størrelse var det bedste kompromis mellem kundernes smag og behov, i England og på eksportmarkederne, især naturligvis i USA.

Formgivningen var afledt af E-typen, hvad der næppe er umiddelbart indlysende. Forklaringen er den, at der var blevet eksperimenteret med en længere fire-personers E-type, med



Øverst på siden endnu et par helt tidlige fabriksfotos fra august-september 1968. Brochuren her er trykt i august 1968. Fra denne kommer også billedet af instrumentbrættet og de mange lækre detaljer i interiøret. Der er manuelt gear – og den unge dame ryger Benson & Hedges.



almindelig taglinie og udbygget bagagerum. Så skar man simpelthen et stykke af både for- og bagende og fik derved flade lodrette planer, i stedet for E-typens runde former, og der blev isat døre til bagsædet.

Noget af E-typens karakteriske linieføring fra forlygter til bagskærm blev der tilbage, i stil med Coca Cola flaskes façon, men i meget afdæmpet form. Der blev også lidt tilbage af "Lyons-kurven" i façon på sidevinduet i bagdøren. En fin lille ting var at den oprindelige XJ6 ikke havde skilt med navnet Jaguar; som det ofte er blevet sagt, skal man kunne kende en Jaguar uden at kunne læse sig til mærkenavnet.

Teknikken kom fra eksisterende Jaguar-modeller. Det var tanken at den nye model på længere sigt skulle have nye motorer, en V12 som var under udvikling, og en V8 afledt af V12 motoren (og derfor også med 60 graders vinkel mellem blokkene, som er en dårlig idé for en V8). Men indtil videre beholdtes den velkendte seks-cylindrede XK-motor, på 4,2 liter, og der blev udviklet en ny 2,8 liter version, med henblik på de europæiske markeder hvor man betalte årlig afgift efter motorstørrelse. Gearkassen var Jaguars fuldsynkroniserede, med eller uden overgear, eller alternativt Borg Warner automatik.

Forhjulsophænget med dobbelte triangelarme og skruefjedre var nyt og havde "anti dive" geometri, derved at armene var en smule bagudrette. Bagi videreførte man det glimrende uafhængige ophæng som var blevet indført med E-typen, og brugt på efterfølgende sedaner. Der var naturligvis skivebremser hele vejen rundt, to-kreds, med bremseforstærker. Styretøjet var med tandstang for første gang på en Jaguar sedan, og servoassistance. Der var lavprofil radialdæk, specielt udviklet af Dunlop.

Interiøret fulgte Jaguars traditioner, med instrumentbord og midterkonsol af typen som var blevet indført på Mark II i 1959: Stort speedometer og omdrejningstæller foran føreren, og de fem små instrumenter



**2,8 eller 4,2 liter – ingen ydre forskel, andet end det lille skilt på den store bagklap.**

midt i bilen, over en række af flade kontakter. Der var et nyt og meget forbedret varme- og ventilationsanlæg, næsten som "air conditioning", endda udstrakt til bagsædepassagerernes velgørende, og så var der ellers rigeligt af ædelt træ og fineste læder, så det var en fryd for alle sanser.

Efter datidens målestok, var interiøret forbavsende godt isoleret mod støj og vibrationer: her satte Jaguar en ny milepæl. Det skyldtes i stor grad ingeniøren og affjedringseksperter Bob Knight, som havde megen forstand på at indsætte isolerende gummipuder på rette steder.

### Præsentation og modtagelse

Al denne herlighed resulterede i biler som naturligvis var større og tungere end Mark II, og derfor var præstationerne lidt mere beskedne end den nu udgåede 3,8 liter model. I 1969 opgav Bil-Revyen følgende tal:

	XJ6 2,8	XJ6 4,2
<b>Pris kr.:</b>	<b>76.861 kr</b>	<b>99.463 kr</b>
<b>Tophastighed</b>	<b>190 km/t</b>	<b>204 km/t</b>
<b>0-100 km/t</b>	<b>11,4 sek.</b>	<b>9,2 sek.</b>
<b>Benzinforbrug</b>	<b>6-8 km/l</b>	<b>5-8 km/l</b>

For de samme penge kunne man den gang ellers få en pæn stor amerikansk "flyder" næsten i Buick eller Chrysler-klassen. Af de bedre euro-





I 1969 måtte firmaet E. Sommer, der siden 1946 havde importeret Jaguar i Danmark, give afkald på importen på grund af fusionen mellem BMC og Leyland. BLMC ville bruge deres egen organisation og importen blev givet til DFA – De Forenede Automobilfabrikker, der i forvejen havde Austin og Triumph. E. Sommer beholdt dog Jaguar-forhandlingen øst for Storebælt frem til 1971.

Billedet til venstre viser DFA's flagskib, Jaguar House på Østerbrogade i København. Bilen er en XJ12, der introduceredes i 1972.

Udvendigt er det kun kølgitteret og V12-emblemet, der adskiller sig fra XJ6. I motorrummet er der til gengæld fyldt op!



pæriske biler kostede den nye BMW 2500 75.094 kr, en Rover 3,5 liter 79.234 kr, en Opel Diplomat 80.897 kr, og en Mercedes-Benz 280S 96.614 kr.

Før den nye model var helt klar til at gå i produktion, blev BMH (Jaguar og BMC) i 1968 fusioneret med konkurrenten Leyland, og herved skabtes det store engelske bilfirma British Leyland – en begivenhed som efter manges mening var begyndelsen til den helt store nedtur for engelsk bilindustri, selv om vi i dag dog stadig kan glæde os over de to livskraftige efterfølgere af BL, nemlig Mini og Jaguar Land Rover – begge dog på ikke-engelske hænder.

Ved præsentationen af XJ6 i oktober 1968 skete der det ret usædvanlige at Sir William selv optrådte i Jagu-

ars annoncer og meddelte offentligheden, at det efter hans mening var den bedste Jaguar han nogen sinde havde lavet. Det var pressen i det store og hele ganske enig med ham i.

Der var megen ros til XJ6, dog ikke nok til at den blev kåret som den europæiske "Årets Bil" i 1969: en ære som tilfaldt den franske Peugeot 504, med Jaguar konkurrenten BMW 2500/2800 på andenpladsen. Det medførte at det engelske motorblad *Car* gav XJ6 deres egen pris som "Årets Bil", som senere har ført til mange misforståelser og megen forvirring!

Den relativt rimelige pris og de mange kvaliteter, førte til uventet stor efterspørgsel på den nye Jaguar; fabrikken kunne først slet ikke føl-

ge med, der var lange ventelister, forsinkede leveringer, og angiveligt handledes let brugte eksemplarer til overpris. Donald Stokes som var chef for British Leyland måtte løbe spidsrod i en demonstration af utilfredse Jaguar-købere i Schweiz! Det blev efterhånden afhjulpet, og i 1971 blev der lavet over 27.000 af



Indenfor i en XJ12 Series 1



**XJ6 Series 2, produceret 1973-79. Kølergitteret er noget reduceret i størrelse på grund af den højsiddende forkofanger – hvilket sikkert er grunden til ændringen af overkanten, der på Series 2 er kravlet op over motorhjælmens forkant.**

**Forskellen på Serie 1 og 2 er til se, ved sammenligning af billederne på dette opslag.**

**Bilen her er en XJ6 4,2 liter fra Sommers Bilmuseum i Nærum, hvor der også findes en XJ6 Coupé blandt de mange Jaguarer.**

XJ6 serien, ud af en total årsproduktion for Jaguar af over 31.500 biler. – Altså stadigvæk meget beskedne styktal sammenlignet med Mercedes-Benz og BMW.

Var der noget at kritisere på XJ6? Den hyppigste beklagelse viste sig at være over benpladsen bagi, som var begrænset, og mange kunder lod sig jo gerne stadigvæk køre af chauffør – ikke kun Dronning Ingrid, som naturligvis fik en XJ6. Det lod sig udbedre ved at forlænge akselafstanden i senere modeller. Instrumenteringen så flot ud, men var ikke så heldig ergonomisk, det blev også senere lavet om.

Kølergitteret med ribber både lodret og vandret blev sammenlignet med et rivejern, og forenden var i det hele taget kaotisk, med alt for mange

blandede stilelementer. Den virkede meget gammeldags sammenlignet med moderne design fra Audi, NSU, eller Peugeot; men okay, det traditionelle præg har jo næppe generet Jaguar køberne.

XJ6 Series 1 blev snart suppleret af andre modeller. Daimler udgaven kom i 1969 under navnet Sovereign, med et enklere og pænere kølergitter. I 1972 kom XJ6L med forlænget akselafstand, og samme år den længe ventede model med V12 motoren på 5,3 liter, et år efter at denne motor var blevet lanceret i E-typen. Det blev naturligvis til XJ12, men Daimler varianten blev kaldt Double Six, efter den klassiske 12-cylindrede Daimler fra 1930erne.

### De senere modeller

I 1973 blev XJ6/XJ12 Series 1 afløst af de nye Series 2 modeller, med flere forandringer, blandt andet blev en nydelig to-dørs coupé model tilføjet modeludvalget, "pillarless" d.v.s. uden midterstolpe mellem sidevinduerne, men pinligt nok med vinyltag – ak, denne skrækkelige 70er kliché. For at kunne overholde nye amerikansk love, blev forkofangeren løftet, hvad der gjorde kølergitteret noget lavt og forklemt. Til supplerung kom der et stort luftindtag under kofangeren, hvad der kun gjorde den stilistiske forvirring komplet.

Den længere akselafstand blev snart standard for de fire-dørs modeller, og den ikke helt tilfredsstillende 2,8 liter motor (som havde en tendens til at brænde huller i stemp-





Den to-dørs Coupé, også kendt som XJC, fandtes kun i Series 2 og med både 6- og 12-cylindrede motorer. Her er det en 12-cylindret i Daimler-udgave. V12-modellerne fik hos Daimler navnet "Double Six", navnet lånt fra bilen i baggrunden – Daimler double Six 1931. Daimler kan skelnes fra Jaguar på kølgitteret med rillerne i overkanten. Fabrikfoto fra Paul Skilleter via Claus Frausing.

lerne) blev afløst af en moderniseret udgave af den klassiske 3,4 liter motor. Den smukke coupé forblev ikke længe i produktion, den udgik effektivt i 1977, og der blev lavet rundt regnet kun 10.000, mens de fire-dørs Series 2 modeller videreførtes til 1979.

Den sidste XJ generation som skal omtales her var Series 3, introduceret i 1979, og fremstillet indtil 1986 med seks-cylindrede motorer, med tolv cylindre endda til 1992. Series 3 havde et ganske forandret karosseri, med ny taglinie, formgivet

af Pininfarina, og sammen med forskellige andre ændringer fik bilen et meget mere moderne og harmonisk præg end Series 2 havde haft.

Selv om den næste generation af Jaguars sedan i 1986 også bar modelbetegnelsen XJ6, så var den nye XJ40 en helt anden bil, i mange henseender kontroversiel, både den gang og nu, så den må vente med at blive omtalt i Veteran Tidende til årgang 2036, når den kan fejre sin 50-års fødselsdag! – ikke at forglemme, at Jaguar endnu laver en XJ6 model, som efterhånden er den ottende ge-

neration. Alt i alt er der blevet lavet mere end en million af alle XJ-modellerne i de 50 år som er gået, siden Sir William Lyons præsenterede "sin bedste Jaguar".



Hvor andet ikke er nævnt, er fotografier og brochurebilleder til artiklen fundet i arkiverne hos DVK og Ole Sommer. Nye fotos (Sommer's Series 2) og billedtekster af Jens Møller Nicolaisen.



XJ Series 3 ligner umiddelbart forgængerne, men er et gennemgribende redesign.

#### Produktionstal for de første syv generationer af Jaguar XJ, 1968-2009

Model	Årgang	Total
Series 1	1968-1973	98,527
Series 2	1973-1979	127,961
Series 3	1979-1992	177,244
XJ40	1986-1994	208,733
X300	1994-1997	92,038
X308 (XJ8)	1997-2002	126,260
X350	2002-2009	83,556
<b>Ialt</b>		<b>914,319</b>



**Bilskribenten Tage Schmidt var naturligvis på pletten ved præsentationerne herhjemme og på Earls Court og Silverstone i 1968. Her er et par eksempler på hvad han skrev, efter sit første møde med Jaguar XJ6.**

# 1968

## Sådan kørte Jaguar XJ6...

Motorpressens første møde med den nye Jaguar XJ6 herhjemme blev meget overfladisk, bl. a. på grund af, at prøveeksemplarerne var praktisk taget helt utllkørte. Men efter Silverstone tør jeg uden forbehold sige, at den har exceptionelle køreegenskaber, hvad angår stabilitet i sving. De ekstra brede dæk og den store sporvidde lyver ikke. Næppe mange fremtidige ejere vil nogensinde komme bare antydningvis nær skridgrænsen for denne vogn, i hvert fald ikke i tørt føre. Og i givet fald vil den

opføre sig godmodigt og være på deres side. Man skal dog vænne sig til servostyretøjet, der næsten hjælper for meget til, når man begynder at dreje på rattet.

*Uddraget er fra FDMs Motor. I Jyllands-Posten, oktober 1968, skrev Tage Schmidt bla.a. følgende:*

### **De hurtige bilers dag på Silverstone racerbanen**

Der er tradition for, at en Jaguar afskrives som totalskade eller i det

mindste får nogle slemme buler på den britiske bilindustri fælles, årlige prøvekørselsdag for motorpressen. Da jeg nødig ville blive den, som opretholdt traditionen i år, fandt jeg ikke ud af, om fabrikken taler sandt om den nye XJ-6 models opførsel på skridgrænsen i sving. Jeg ved heller ikke, om den stakkels australske journalist, der stedet tog sig af sagen, nåede at finde ud af det, før han kørte af vejen med visse ændringer i Sir William Lyons' nydelige karrosseridesign til følge.



### Ny Jaguar meget sikker i sving

Men jeg ved, at man skal køre meget hurtigt i sving for at opklare spørgsmålet. Uanset hvor stor en del af æren Dunlop skal have på grund af de nye, særligt specificerede, brede D-70 radialdæk med aquajet-mønster, imponerede den nye Jaguars evne til at stå fast i sving alle, der prøvede den, blandt andre en svensk kollega, der simpelthen skrev slutseddelen på stedet.

Det ubesvarede spørgsmål er, hvordan XJ-6 slipper vejen definitivt. Jeg fik selv på fornemmelsen, at baghjulene giver først op, og den deles med flere kollegaer. Men fabrikkens folk siger, at hvis man virkelig kører til i svingene, vil forhjulene brække helt løs først.

### Usædvanlig lydsvag

Den nye Jaguars lydsvaghed imponerede lige så meget som dens vejgreb og meget lækre interiør, der kun skæmmes af et håbløst forældet kontaktarrangement, som det må være umuligt at lære udenad. Hvis dens affjedring er i samme luksusklasser som det usædvanligt lave støjniveau, kan kun yderst få vogne konkurrere med dens kombination af ydeevne og komfort, uanset pris. Det bør nævnes, at jeg prøvede 4.2 liter-versionen.

Affjedring er vanskelig at vurdere på Silverstone-banens gennemgående fine, jævne belægning, og Silverstone er i det hele taget ikke særlig velegnet til prøvekørsel i almindelighed.

Blandt andet fordi de fleste af dens sving har stor radius, og fordi banen er så bred, at man ikke rigtigt kan holde regnskab med, hvor meget man flader de skarpe sving ud.

Arrangørerne prøvede at hjælpe med en lille slalombane med dårlig belægning, men friktionen var for lav på grund af grus, og ujævnhederne var for specielle til at give rigtigt relevante indtryk.

XJ6 4,2 Litre på Silverstone er fotograferet af Tage Schmidt.



### VEDLIGEHOJDELSE

Når De modtager Deres nye vogn, kan De regne med, at Deres forhandler har foretaget et grundigt klargøringseftersyn af vognen, således at den er i orden overalt.

For at sikre, at vognen til stadighed er i absolut bedste stand, er det nødvendigt, at ejeren selv tilser visse mindre ting ind imellem de normale serviceeftersyn. Det anbefales således kraftigt, at man HVER DAG kontrollerer motorens oliestand og kølevæsken i køleren, og der fyldes efter om nødvendigt. Kølevæsken skal kontrolleres ved kold motor.

Ligeledes anbefales det, at man HVER UGE lader forhandleren se efter, om der er vand nok på batteriet, lader ham efterfylde rudevaskeren samt kontrollere dæktrykket.

Under normale forhold anbefales det at aftappe motorolien og fylde op med ny olie for hver 10.000 km. Hvis vognen for en stor del anvendes til korte ture eller bykørsel, bør motorolien skiftes for hver 5.000 km.



### Daglige sysler...!

En god, kørende Jaguar XJ6 kan stadig købes for relativt små penge. Med veteranstatus er driftsudgifterne naturligvis også begrænsede; til gengæld må man påregne god tid til vedligeholdelsen. I hvert fald hvis man vil leve op til instruktionsbogens kraftige formaninger. Som det ses, skal olie og vand kontrolleres HVER DAG (bemærk de store bogstaver). Desuden må man afsætte tid til en tur hos forhandleren en gang om ugen!

Både instruktionsbogen og billedet herover er fra 1968 – en passende billedtekst kunne være: "Altså, Henrik – er du ikke snart færdig med at kigge efter den olie?"

-jmn.



# 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.



Den stolte ejer  
– denne artikels forfatter.

## Bridgestone GTO 350

– den ukendte japaner

**Når navnet Bridgestone kommer op, ved alle det handler om dæk. Men engang var det også motorcykler, og indtil 1971 var Bridgestone tilmed Japans femte største motorcykelfabrikant.**

Tekst og foto: Jens Jessen

Bliver ordet Bridgestone nævnt i forbindelse med motorcykler eller biler, vil så godt som alle tænke dæk. Selv blandt folk der kender rigtig meget til motorcykler, vil de fleste sværge på, at Bridgestone udelukkende er synonymt med dæk og da slet ikke motorcykler. Tilmed vil andre også hårdnakket påstå, at Bridgestone er et engelsk fabrikat. Forvirringen kan næsten blive total, men Bridgestone er og bliver en dækfabrikant, som altid har haft base i Japan, og som tidligere fremstillede Bridgestone motorcyklerne sideløbende med Bridgestone dækkene.

### Oversat og vendt om

Firmanavnet var en direkte oversæt-

telse af navnet på grundlæggeren af firmaet med navnet Ishibashi. Oversat til engelsk blev det til: Ishi = stone og Bashi = bridge, og for at få det til at lyde mere mundret blev det vendt, og dermed blev det til Bridgestone.

I dag er Bridgestone verdens største dækfabrikant med en omsætning i 2015 på 27,1 milliarder dollars med Michelin som nummer to med en omsætning på 22 milliarder dollars. Men indtil 1971 var Bridgestone også motorcykelfabrikant, og man var i mange år Japans 5. største motorcykelfabrikant med en stor eksport til USA, men også eksport til lande som Australien og England.

Siden jeg første gang hørte om Bridgestone motorcyklerne, har jeg selv altid ønsket at få én. Men da de stort set kun blev eksporteret til USA, vidste jeg godt, at chancen for at finde én her i landet, ville være nogenlunde lige så lille som at finde en sten fra månen. Men man skal man aldrig sige aldrig!

En ven i København gjorde mig for fem år siden opmærksom på, at der stod en Bridgestone GTO 350 hos den navnkundige road-race kører Bjørn Poulsen alias Feddert i nærheden af Køge. Jo, hans tilnavn refererer til, at der er tale om en mand i god foderstand.

Den var der, og den var fra 1970, og så ud til at være meget original og helt komplet bortset fra luftfilterdækslet, og et par andre mindre ting der manglede. Alt det er siden fundet på eBay i USA, og jo - den er sjov at køre på, og den så er den lige så kvik, som man mere end antyder i den amerikanske annonce!





Motorcyklen så lidt træt ud inden restaureringen.

### Begyndte med bilreserverede og cykler

Bridgestone blev grundlagt i efteråret 1945 af Syojiro Ishibashi. Oprindeligt havde firmaet speciale i bilreserverede. Allerede året efter slog han ind på trædecykler, for det med reservedele til biler trådte mere og mere i baggrunden, da der var begrænset efterspørgsel efter dele så kort tid efter krigen. I 1949 tog man skridtet fuldt ud, og man ændrede firmanavnet til Bridgestone Cycle Company. Herfra var der ikke langt til at motorisere en cykel, og det var netop, hvad man gjorde, og i 1952 havde man den første motoriserede cykel klar. Dens tekniske betegnelse var Bridgestone 21 Bambi, og en 26 cm<sup>3</sup> stor to-takts motor drev den frem via rulletræk til baghjulet á la røvskubber. Senere kom den med

en motor på 38,5 cm<sup>3</sup> og endelig i versionen Bridgestone 41 med en 49 cm<sup>3</sup> stor motor. De solgte fint, og var med til at give Bridgestone Cycle Company et ry for at lave godt kram.

### Rigtige motorcykler

I 1958 tog man det næste skridt, og det var at lave rigtige motorcykler. Det kom i form af Bridgestone Champion serien, som havde et presset pladestel á la Honda C70 og NSU Max. Navnet var Champion III på hjemmemarkedet, og den blev senere solgt i USA under navnet Bridgestone Super 7, sammen med en lille Honda Cub-agtig ting kaldet Bridgestone 50 Homer. Eksporten til USA begyndte så småt i 1963 med salg fra importøren Rockford Motors of Rockford i staten Illinois.

### Kun få tilbage

Hjemme i Japan foregik der i tresserne et stort udskillelsesløb blandt landets en gang så mange motorcykelproducenter. Resultatet blev, at mange forlod den branche for at helige sig andre ting. Bridgestone nød derfor godt af de mange arbejdsløse motorcykelingeniører, som blandt andet kom fra Lilac og Tohatsu - sidstnævnte er i dag er verdens anden største påhængsmotorfabrik. De nye kræfter betød meget, og resultatet udeblev ikke, og resultatet blev en hel ny serie af Bridgestone toaktere, som alle havde drejventilindsugning.

### Ny teknologi

En motorstørrelse på 175 cm<sup>3</sup> havde flere af de andre japanske motorcykelfremstillere sprunget over. Det tomrum udnyttede Bridgestone, og derfor kom model 175 Dual Twin til i 1965. På det tidspunkt hørte fabrikken til blandt de helt store. Dækfabrikken var dengang blandt de ti største på kloden, og motorcykeldivisionen pumpede i omegnen af 20.000 motorcykler og knallerter ud om måneden og cykelfabrikken lukkede 50.000 nye cykler ud.

Det var Bridgestones 175 Dual Twin der trak læsset. Den udviklede 20 heste, hvilket var rigtig godt for en totakter på den størrelse. Bridgestone motorcyklerne kostede generelt lidt mere, men det blev opvejet af en upåklagelig finish, og dens fine konstruktionsmæssige detaljer tiltalte mange. Med et håndtag kunne væl



På en Bridgestone er der selvfølgelig Bridgestone dæk.





Tændingsnøglen er også præget med Bridgestone.

ge imellem to gearskiftemetoder i dens femtrins gearkasse. Noget, ingen af de andre havde. Den ene var den normale, med det såkaldte positive stop system, og den anden metode indebar, at man skiftede gear forfra igen – altså når man skiftede op fra topgearet, endte man automatisk i første gear og visa versa. Et system flere andre anvendte dengang, men det var kun hos Bridgestone, man kunne skifte mellem de to systemer.

### Testet af Skandinavisk Motorjournal

Det tog fart i USA med Bridgestone 90 i 1964, fulgt af Bridgestone 50, Bridgestone 175 i 1965, og to år senere kom trumfkortet i form af Bridgestone GTR og GTO 350. I USA vandt Bridgestone SR serien på 90, 100 og 175 cm<sup>3</sup> adskillige sejre i de krævende enduro- og ørkenløb i det vestlige USA, og det fremmede salget. I Skandinavisk Motor journal, skrev Leon Østergård første gang om Bridgestone i oktobernummeret i 1966. Her fremgår det tydeligt, at han er yderst begejstret for den fine teknik, som den tocyndrede Bridgestone 175 cm<sup>3</sup> motorcykel indeholdt. Her er et par eksempler fra omtalen af 175 Dual Twin: "Forhjulet er ophængt i teleskopgaffel afskærmet med gummimuffer (en fortrinlig idé) og baghjulet i svinggaffel. Fortil er – næsten naturligvis – en selvforstærkende duplex bremse.

Også på denne Bridgestone model bemærker man med glæde den gennemtænkte udførelse af mange små ting, især i betragtning af at fabrikkens erfaringer med motorcykler først indledtes nogle år efter krigen – dæk af enhver art er faktisk



Set lige bagfra var 350 GTO en scrambler med sine to oplagte udstødningsrør.

stadig hovedartiklen, men hvis man fortsætter, som man er begyndt, er der ingen tvivl om, at Bridgestone vil blive et "stort" mærke i de kommende år".

### Dansk import i støbeskeen

Firmaet C. Reinhardt i København havde importen af Triumph motorcykler, men man kunne godt mærke, at både salget og ikke mindst kvaliteten var for nedadgående. Suzuki importen var landet hos Puch importør O.E. Andersen, og dermed var alle japanske motorcykelmærker lige med undtagelse af Bridgestone budt op til dans i Danmark. Hos C. Reinhardt så man sig omkring, og derfor fik man en prøveimport i form af en enkelt Bridgestone. som blev taget hjem til evaluering med henblik på en eventuel import. Man valgte at få et eksemplar af den lille Serie 90 med drejeventil, og som havde er slagvolumen på bare 90 cm<sup>3</sup>. Sjovt nok tog man ikke den store GTR 350 hjem i stedet.

Det blev dog kun til den ene Bridgestone, og den kom til at stå på firmaets loft. Leon Østergård syntes godt om den, og han prøvede flere gange at købe den, men hver gang slog man det hen. Men da Leon Østergård havde spurgt flere gange, fik han endelig lov til at købe den. Den lille motorcykel blev flittigt brugt

af ham indtil den i januar 1973, dukkede op i en annonce: Bridgestone 90 cm<sup>3</sup>, drejeventil, 7,8 hk, 75 kg, kørt 20.000 km, nem bycykel, men let defekt, reservedele og håndbøger medfølger, sælges for 650 kroner. Leon Østergård. Tlf. (01-54) MI 8988, lok. 45. I dag husker Leon Østergård, at motorcyklen blev solgt, men siden dengang har ingen hverken set eller hørt noget til den.



Hos Bridgestone blev der ikke sparet på noget, og derfor var smørenipler på kablerne standard.





Da en 350 GTO var beregnet til off road kørsel, var den forsynet med en kraftig beskyttelsesplade.

Altså en motorcykel der er beregnet til kørsel i terræn, og derfor var den da også forsynet med en stor og kraftig beskyttelsesplade under krumtaphuset.

I USA reklamerede man åbent med, at en Bridgestone 350 både var i stand til at accelerere og køre rigtig stærkt. I en annonce fra 1968 lød det:

**Have a 650 for breakfast. Chew'em up with a GTR350 by Bridgestone.**

### Førende teknik

Bridgestone var først til at introducere drejeventilindsugning på gademotorcykler, og først to år senere fulgte Kawasaki med. I forhold til den konventionelle totaktsmotor var karburatoren her flyttet ned på siden af krumtaphuset. Systemet med drejeventil indebar, at i stedet for at lade stemplet styre indsugning og udstødning, blev det styret af en tynd drejeskive direkte på krumtappen. Eller i dette tilfælde to drejeskiver og to karburatorer, som var monteret på hver side af motoren. Det gav kræfter - masser af kræfter.

Cylindrene og topstykkerne var fremstillet af aluminium og topstykkerne yderste køleribber var højglanspolerede. Cylindrene var forsynede med hårdtforkromede bøsninger. Motoren fik smøreolien fra en separat tank, og en omdrejningsafhængig pumpe doserede olien. Bremsene var overdimensionerede, og på forbremsen var begge bremsebakker med servovirkning. Koblingen var



Her ses drejeventilen og den udsparring, som tillader indsugning direkte ind i krumtaphuset.

### Spis en 650'er til morgenmad!

I 1967, da Bridgestone GTR og søstermodellen GTO 350 blev introduceret, var den noget af det vildeste på to hjul i den klasse. Til og med kunne den konkurrere med de store britiske cykler som Triumph og B.S.A. på 650 kubikcentimeter. Bridgestone havde 40 hestekræfter til rådighed og med så mange kræfter, var det kun Kawasaki, der var i nærheden af Bridgestone i 1967. Forskellen på GTR og GTO var til at få øje på, for hvor model GTR var en typisk gademaskine, var model GTO med sine oplagte udstødningsrør, det som amerikanerne og englænderne betegner som en scrambler.



Drejeventilen på venstre side ses her monteret.



Et dæksel over drejeventilen tillader montering af karburator.



Her ses systemet med karburatoren monteret.



også speciel, da det var en 7-plad-  
det tørkobling. Præcis magen til den  
type man brugte på de rigtige Grand  
Prix maskiner.

Kromen var lagt på i et ekstra tykt  
lag, stellet var grundmalet, inden  
det blev lakeret sort, der var smør-  
renipler på kablerne, motordelene  
var stålstøbte og havde derfor en  
meget fin finish, og så var der gjort  
ekstra meget ud af lakeringen. Alt  
sammen noget, der så godt ud, men  
som kostede. Derfor var Bridgestone  
motorcyklerne da også dyrere  
end tilsvarende motorcykler. Men på  
trods af det, solgte de godt i USA og  
de andre steder, hvor de blev mar-  
kedsført.

### Truet ud af motorcykelbranchen?

Det øgede salg i blandt andet USA  
havde sin pris, for det optog mere  
og mere plads på fabrikken i Ageo  
udenfor Tokyo, hvor man både pro-  
ducerede motorcykler og dæk under  
samme tag. Dækproduktionen blom-  
strede også, så det blev sværere og  
sværere at få begge dele til at gå  
op i en højere enhed. Historien om  
hvordan det hele endte, findes i to  
versioner. En stormfuld og farverig  
udgave og en ganske udramatisk  
version.

I den farverige version hedder det  
sig, at problemet var at Bridgestone  
rent faktisk solgte dæk som original-  
montering til de fire andre japanske  
motorcykelfremstillere. Vel at mærke  
samtidig med at man selv fremstille-  
de egne motorcykler. Derfor ville de  
andre fabrikanter seriøst overveje,  
om det ville være muligt at finde en  
anden dækleverandør end Bridgestone.  
Den anden og langt mindre dra-  
matiske forklaring består af to dele.  
Den første af de to var, at man stod  
imellem valget at udvide produktio-  
nen på motorcykelsiden på bekost-  
ning af dækproduktionen, og natu-  
rligt nok valgte man det sikre, og det  
var dækkene.

### Ren og skær pragmatik

Den anden, og måske mest tungt-  
vejende grund, var den, at de ame-  
rikanske myndigheder var begyndt



**Bridgestone 350 motorcyklerne var så rigt udstyret, at man selv kunne vælge om man ville have gear og bremser siddende på højre eller venstre side.**

at se på luftforureningen. De før-  
ste love om begrænsning af foreure-  
ningen dukkede op i 1970, og der-  
med kunne man hos Bridgestone  
godt se, at dagene for totakts mo-  
torcykler snart ville være talte. Man  
vidste også, at produktionen derfor  
skulle lægges om, så man skulle  
skrotte totaktsprincippet og udeluk-  
kende gå over til firetaktsmotorer.  
Og den udgift ville være så stor, at  
man anså det for bedst at nedlægge  
motorcykelproduktionen. Enden på  
det hele blev, at man stoppede med  
Bridgestone motorcyklerne i 1971.

### De danske Bridgestone motorcykler

I kraft af at der aldrig var en dansk  
importør, er det naturligt, at der ikke  
er ret mange Bridgestone motor-

cykler i Danmark. Men lidt er der  
dog, for der er mindst to Bridgestone  
Dual Twin 175'er, én 350 GTR og  
der er mindst to 350 GTO motorcyk-  
ler i Danmark. Men de er alle kom-  
met fra udlandet, og i praksis vil det  
sige USA.

### Bridgestone GTO og GTR produktionstal fra juni 1967 til marts 1971:

1967	4.910	stk.
1968	1.872	-
1969	1.000	-
1970	1.000	-
1971	1.500	-
<b>Totalt</b>	<b>10.282</b>	<b>stk.</b>

Tallene stammer fra branchebladet  
NIPPON JIDOUSYA KOUGYOKAI.



**Søstermodellen var 350 GTR. Den var ikke så meget anderledes end GTO versionen. Men da den ikke havde de oplagte rør, var den mere møntet på gadebrug.**





## Prins Viggos Chevrolet

For en 6-8 år siden, så jeg tilfældigt at en amerikansk avis solgte ud af deres billedarkiv – og nysgerrig som jeg er, søgte jeg på forskellige ord. Da jeg søgte på "Denmark", så kom der ét resultat, og det var et billede med en bil på. Det var Prins Viggo, barnebarn af Christian IX, med sin nye La Salle. Billedet kunne jeg købe for \$ 8,00 – så det gjorde jeg.

Dét fik mig til at tænke på en Chevrolet som blev solgt til Sverige for



Billedet bragte vi i VT 482 og 483, som viser Prins Viggo med sin nye La Salle.

35-40 år siden. Det gav meget genlyd i Danmark dengang, at lige netop den bil (også) blev solgt ud af landet. Det var/er nemlig en meget speciel 1931 Chevrolet – en 2 personers Speedster, og første ejer var Prins Viggo.

Jeg har undersøgt lidt om denne bil, og fandt ud af at den stadig er ejet af Christofer Lee Willmans, som købte den dengang. Jeg har for nylig været i kontakt med ham, og har fået et par billeder af bilen som den ser ud i dag. Bilen er stadig helt original, og Hurra for det !

Christofer fortæller at han i sin tid købte bilen i Jylland, hvor ejeren havde haft den i over 20 år. Han fik også at vide at karosseriet var bygget på Dansk Karosseri Fabrik. Men der findes ikke noget fabrikksskilt eller andet, der beviser at bilen har karosseri herfra. Bilen var leveret af Lystrup, og Christofer tog efter købet forbindelse til Lystrup. Her kontaktede man en tidligere sælger som nu var pensioneret. Sælgeren bekræftede at han havde leveret vognen til Prins Viggo, og at det var en bil der

var bygget hos Dansk Karosseri Fabrik.

DVK har lidt forskelligt materiale fra Dansk Karosseri fabrik. Et katalog, et 25 års-hæfte, et salgsbrev, og en hel del billeder. Men desværre intet omkring denne Chevrolet.

Vi har også en helsides annonce fra februar 1931, med tegninger af alle Chevrolet's bilmodeller. Der er også priser: Billigst er en 2 prs. Roadster til 2.995,00 kr. Roadster til 4 personer, med svigermorklap kostede 3.150,00. En 2-dørs lukket sedan til 5 pers. 3.250,00 kr. Og så er der Speester-modellen er i den helt dyre ende, pris: 5.995,00!

Det ville være interessant at få bekræftet at bilen er bygget hos Dansk Karosseri Fabrik. Og hvis ikke, hvor så?

Det vil gøre både Christofer og os andre meget glade, hvis der er nogen derude, som kan komme med nye oplysninger eller billeder!

Mvh Uffe Mortensen,  
DVKs billedarkiv



8. Februar FOLIVEMER 4

# Den mest straalende Model-Serie CHEVROLET nogensinde har tilbudt Publikum

**Et Model-Udvalg som aldrig før**

Alle Vibe blev af fantastisk Udvælgelse... og af Chevrolet 1931... De bedste Købte, der altid været de mest populære af Chevrolet, vil i år blive det mest værdifulde og populære. Der er ikke mere nogen mindre værdifulde og populære, der kan konkurrere med Chevrolet, der er et stort og imponerende tilbud. Den nye Model-Serie af Chevrolet, der er et stort og imponerende tilbud. Den nye Model-Serie af Chevrolet, der er et stort og imponerende tilbud.

**Hvad Chevrolet 1931 byder Dem**

Et udvalg af biler 5-til-7-siters. Topmodel Motor, som vil blive en af de bedste i sin klasse... Et stort og imponerende tilbud. Den nye Model-Serie af Chevrolet, der er et stort og imponerende tilbud.

**GENERAL MOTORS FABRIKAT**

**Hans Nystrøm** **E. Hillowitz**



Annonsen blev bragt i både Berlingske Tidende og Politiken i februar 1931. Speedsteren ses næstnederst i venstre side.

Øverst: Alfred Aahave Jensen, ejede bilen fra 1952-72. Derunder endnu et foto fra 1972, med Christofers søn (nu 49 år) i bilen.







Renault Torpédo 1926



Aero 30 1937



Peugeot 402B 1938



DKW F5 Cabriolet 1935

## Årets oplevelse: Kørende 1-dags motormuseum

Tekst of foto: Jørgen Lind

Når det er muligt for os, kører vi hvert år omkring Kristi Himmelfartsdag til Fryslân (Friesland), NL, for at besøge gamle venner. Men målet for turen var ikke mindst at kigge på veteranløbet Elfsteden Oldtimer Rally, der i år kørtes for 33. gang, og mon ikke det var 15. gang vi har oplevet det? Dog 'kun' som tilskuere, for vores gamle biler er for nye til at kunne deltage.

Det er en enorm oplevelse at se alle de deltagende 400 biler og 200 motorcykler, der skal have forladt fabrikken inden d. 31.12.1949 for overhovedet at få lov til at køre med på den 248 km lange strækning mellem de elleve 'forenede' frisiske byer = Elfsteden: Sloten, IJlst, Sne-

ek, Leeuwarden, Dokkum, Franeker, Harlingen, Bolsward, Workum, Hindelopen, Stavoren og Sloten.

Vores gode bekendte, Bent 'Englændertræf' Jessen og fru Ursula fra Løgumkloster havde tilmeldt sig løbet for 4. gang i deres MG TC 1949, men inden afgang fra Løgumkloster var Bents tillid til MG'ens gearkasse svundet ind og han var ikke sikker på, at den kunne klare distancen. Så et par dage før Kristi Himmelfartsdag, nåede jeg på Bents vegne at kontakte Secretaris Wim Bouland, EOR, som tillod, at han i stedet for MG'en kørte i sin JAGUAR XK 120 fra 1953, dog på betingelse af, at nummerskiltet 144 blev skiftet ud med et official-skilt. Næsten så-

dan gik det også, da Bent for nogle år siden deltog i løbet for 2. gang. Dengang knækkede en bagaksel i TC'en efter 100m's kørsel, og hans daværende MGA måtte tage over. Jo, det er en lang tur for en gammel bil, når den selv skal køre hele vejen og ikke bare transporteres på en trailer, som rigtig mange andre bliver det. Start- og målområdet i Wijckel nær Sloten er fyldt med trailere!

Else & jeg startede hjemmefra fredag eftermiddag d. 11. maj i vores lille Austin Healey Sprite Mk2 1962. Vi kørte ned ad Vestkystvejen, og til trods for at starteren strejkede i Husum, kom vi godt over med færgerne, først over Nord-Ostsee-Kanal i Brunsbüttel, dernæst over Elben fra







**Chrysler Imperial 1928**



**Buick Brougham 1927**



**Lincoln Limousine 1930**



**Ford T Touring 1912**



**Buick 10 1909**



**Imperial 35 1910**



**Buick Eight 1942**



**Dodge Custom Sedan 1948**



**Packard 58 Cabriolet 1949**



**Vores Austin-Healey Sprite 1962**

Glückstadt, inden det blev mørkt. Elfsteden oldtimer rally starter kl. 7 morgen nede i det sydvestlige Friesland fra campingpladsen 't Hop teWijckel nær den mindste af de elleve friisiske byer, den utroligt skønne gamle fæstningsby Sloten med et væld af historiske seværdigheder, hyggelige terrasser, caféer og vandporte samt en overflod af idylliske kanalsidegader, små slipper og smukke bygninger.

Efter 159 km når deltagerne til Franeker, hvor stempelosten åbner kl. 12. Der vi plejer at bo og opholde os, for der er der frokostpause og bedst mulighed for at se - og fotografere - alle køretøjerne.

Spriten fik ordre til at tilbagelægge de ca. 200 miles/320 km Hemmoor - Franeker på 4 timer. De første 120 km er ad almindelige landeveje, derefter motorveje, men afbrudt af div. vejarbejder, en stor omkørsel rundt om Groningen og en nødvendig benzinpåfyldning - tanken rummer kun 22 liter. Det sparede tid og kræfter for Else, da starteren uventet gik i arbejde igen, så hun ikke længe skulle skubbe 'karetten' igang. Præcist kl. 12.00 stod vi af i Franeker, præcist som aftalt med Spriten.

Godt gjort af den lille bil! Mange af de gamle køretøjer allerede var ankommet. Den første jeg så var tilfældigvis start no. 1, en Citroën C4G 1932.



**Citroën C4G 1932**





Rover 14 HP Saloon 1934



MG J2 1933



Alvis 4,3 S 1936



SS Jaguar Tourer 1935



Riley Adelphi 1936

MG VA Woody 1937



Lancia Kappa 1920



MG TA Tickford 1938



De næste 3½ time havde jeg særdeles travlt med at fotografere så mange biler og motorcykler som muligt, men det er ganske umuligt at få alle med. Jeg undlader her at bringe motorcykel-billeder – det bliver alt for omfattende! Her er nogle biler, som vi sjældent ser i Danmark.

Næsten alle bilmærkerne er fra USA, England, Frankrig og Tjekkoslaviet, mens en fornem Lancia Kappa 1920 var ene om at repræsentere Italien. Mit kamera var på hårdt arbejde, og jeg måtte hen i bilen og hente ekstra batterier. Da jeg vendte tilbage til Voorstraat, var Bent og Ursula lige ankommet efter en herlig tur gennem de første 4 byer - nok så afslappet, som den var i MG TC'en. I programmet er der en ret kortfattet kørevejledning og -beskri-

velse – *Routebeschrijving* – selvfølgelig på hollandsk. Intet problem for de fleste, da kun få udlændinge deltager: 6 ud af 200 motorcykler og 16 ud af 404 biler er belgiere, 1 dansker (Bent), 1 tysker i Chevrolet, 1 tysker i Morris og 1 tysker i Ford A - foruden en franskmænd i Mercedes-Benz. Det vil sige, at resten = 577 deltagere var hollændere, hvis alle er mødt op.

Da de sidste deltagere havde forladt Franeker, kørte vi hen til vores favorit B&B hos Korrie Dijkstra på den store friser-gård *Lyts Kanaän* i Mantgum, hvor vi tidligere har boet, læsede bagagen af og fortsatte ned til målet i Wijckel. Der mødte vi vores veninde Doutsje, der på sin Harley Davidson har deltaget i løbet ca. 20 gange - hun ved ikke præcist hvor

mange - og min kontakt i EOR, Secretaris Wim Bouland, som her på billedet til højre hjælper Vrou A.Oostvoorne igang på den 101 år gamle Harley Davidson.

Som afslutning på på Elfsteden Oldtimer Rally 2018 spiste vi i den herlige gamle kro *De Zeven Wouden* på torvet i Sloten sammen med Ursula og Bent - lige som for et par år siden. Ursula og Bent boede i den nærliggende by Lemmer. Søndag ville de køre hjem igen i et par etaper. Vi havde aftalt at mødes midtvejs i Sneek kl. 10, og Ursula havde tænkt, at det kunne være dejligt med en sejltur. Men der var intet liv i byen. Billetter til sejlturen fås på turistkontoret, men det åbnede først kl. 12. Derfor kørte vi videre til Leeuwarden, som er Friesland's hoved-





Renault Monoquatre 1931



Unic L 61 1921



Donnet Six C 1.7 1929



Fiat-Simca Rondo 1939



Citroën 7C Decouvrable 1937



Rosengart LR 45 1932



Mercedes-Benz 170 D 1949



BMW 327 Cabriolet 1937



Aero 30 1935

stad og i øvrigt Europæisk Kulturhovedstad i år. Der var mere liv. Vi gik en tur rundt i byen, som vi efter adskillige besøg kender så godt. Det blev næsten til en sejltur – i hvert fald spiste vi pandekage-frokost i 't *Pannekoekschip*, en gammel skonnert, som er indrettet til pandekage-restaurant. Efter frokosten fulgte vi Jaguaren ud af byen, og det endte med, at Ursula og Bent kørte hele vejen hjem til Løgumkloster i ét, mens Else og jeg havde endnu 4-5 dage til at nyde Friesland, inden vi kørte til Rendsburg, hvor vi deltog i 3-dages arrangementet MG Pfingst Meeting.

Turen blev på ialt 2.300 km fra Esbjerg til Esbjerg.



Harley-Davidson 1917



Singer Roadster 1949



Ursula og Bents Jaguar XK120 1953



Pandekageskibet





Det må være dette foto som Georg sendte til Fru Jarl i 1964 – se teksten. Det var dengang rigtige damer gik til damefrisør.

### Første ejer: Carls Frits og Sophie Nanni Jarl

Toldvæsenets attest er første dokument vedrørende omsætningsafgift af motorkøretøjer, dateret den 6. november 1930. Bilen, en Rolls Royce årgang 1930, med chassisnummer GXO 110 bliver indregistreret til fabrikant C. F. Jarl, København.

Bilen var allerede fra ny ombygget med karrosseri fra karetmageren Fernandez et Darrin i Paris. Det skete igen i 1936, hvor bilens udseende blev moderniseret. Det var fru, Sophie Nanni Jarl, der stod for at definere denne modernisering.

Under krigen var den oplodset med pleje af chaufføren. Bilen blev brugt til at køre til Sicilien, hvor familien efter sigende skulle have haft én eller flere plantager. Det dementeres imidlertid et andet sted i kilderne. Turene med bilen gik både til Frankrig (Paris), Schweiz, Østrig og blot en enkelt gang til Sicilien.

### Anden ejer: Poul og Gudrun Tybjerg

Herefter skifter vognen ejer: Arkitekt Poul Tybjerg, Vester Voldgade 104, i København køber den. Han efterspørger i årene 1957 og frem indtil flere forskellige reservedele, så bilen kan bringes i bedre stand end før.

### Tredie ejer – Georg og Irene Christensen

Paul Tybjerg dør pludseligt i september 1962, mens han er i gang med at restaurere en anden Rolls Royce.

Fru Gudrun Tybjerg deponerer nummerpladerne den 29. september 1962. Den 3. januar 1963 køber Georg Rolls Royce'n af Fru Tybjerg.

### Tab af tænder

I sommeren 1963 skete der et uheld. En sen aften drejede Georg på håndsvinget, men bilen ville ikke

## ”Den lille blå”

- Rolls Royce 20/25 med Fernandez et Darrin karrosseri

Af Erna Nyvang (Ask the daughter...)

### En bil med 100% dansk historie

I juni måned skrev jeg artiklen om mine forældres samling af veteranbiler. I juli måned udkom et sammenkog af historien om den ældste i samlingen, en Hupmobile 1912 – ”Miss America”. Jeg satte mig for at vide endnu mere, og det mandede ud i historien om den største bil – en syv personers Packard 1924 (VT august).

Føljetonen slutter ikke her: Peter Berings supplerende tekniske informa-

tioner om Rolls Royce GXO110 gav mig efter den varme sommer fornyet lyst til at skrive mere. Tak for det, Peter, og tak for feedback fra de af jer, der har responderet på ”skriblerierne”.

Efter at have bladret interessant korrespondance igennem, ses i følgende artikel et sammenkog om det, jeg har fundet ud af om Irene og Georgs Rolls Royce 1930 – sjovt nok omtalt som ”Den lille blå”.



starte. Det gentog sig igen og igen. Episoden har siden været omtalt mange gange omkring familiens middagsbord.

Jeg kom i tanker om det i forbindelse med denne artikels tilblivelse. Fru Gudrun Tybjerg havde nemlig sendt Georg ”en god bedring hilsen.”

Georg blev ved startforsøget af bilen så udmattet, at han til sidst ikke magtede at holde hovedet fri af håndsvinget, og efter talrige forsøg slog håndsvinget pludselig bak, hvorved det ramte kinden. Seks tænder blev slået ud. Georgs tænder blev akut ”repareret” af en ven fra klubben – skæbnens ironi er, at tandlægen hed Kai Bach, som jo netop udtales ”bak” !

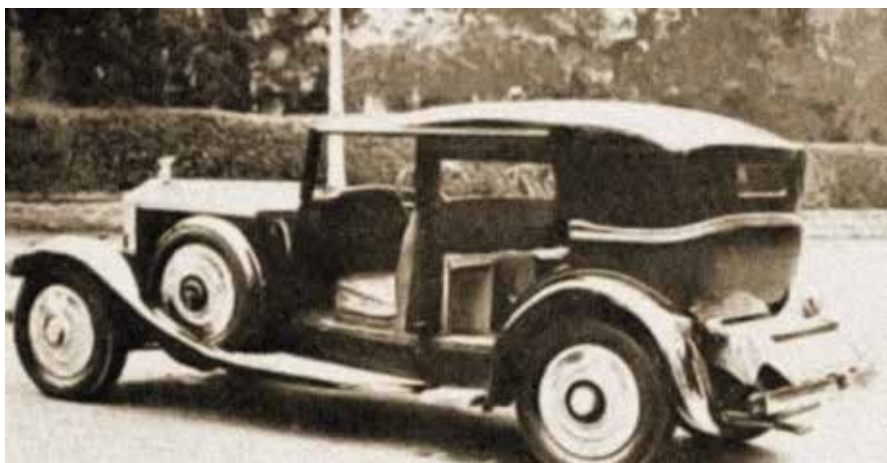
Georg var heldig. Han viste ikke tænder, når han både grinte og smilede. Det var et sandt lykketræf, for kønt så det ikke ud. Når vi havde legekammerater på besøg, havde Georg det med at forskrække vores små kammerater, der kom på besøg ved at trække overlæben op og vise sit specielle tandsæt! (Han var noget humoristisk omkring eget udseende). Tandlæge Bach havde i øvrigt købt Tybjergs anden Rolls Royce, så nu var der både lappede tænder og et bilmærke, der bandt Georg og Bach sammen.

### Jagten på den forsvundne historie 1

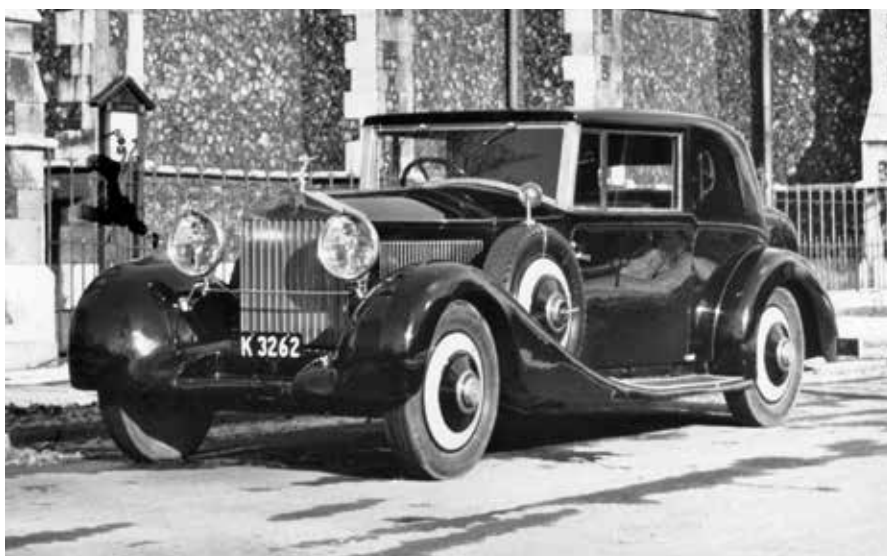
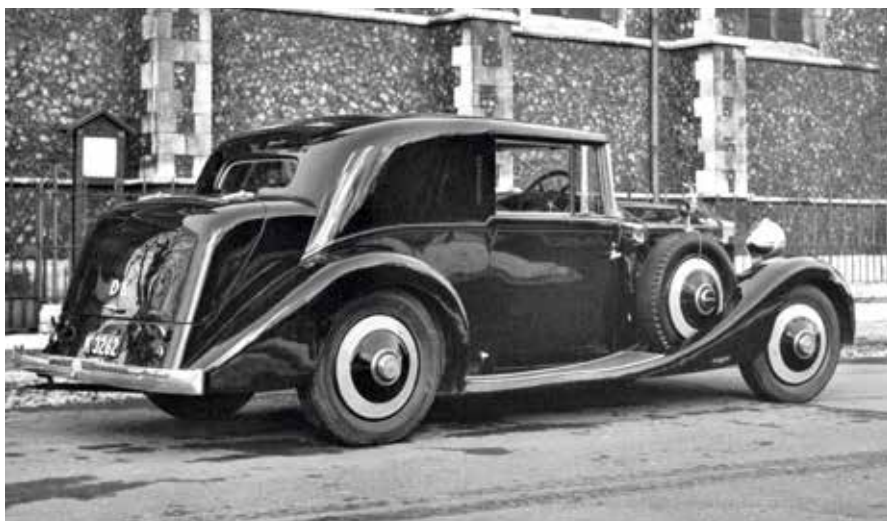
I 1964 skriver Georg til fru Jarl (den første ejers kone):

I henhold til behagelig telefonsamtale forleden aften tillader jeg mig at sende dem et fotografi af den tidligere ejede Rolls Royce med karosseri fra Fernandez et Darrin fra Paris. Billedet er taget for en lille måned siden foran Kronborg under en concours d’elegance, hvor vi deltog i alt 21 Rolls Royce’er fra ud- og indland. Det er min kone, der har åbnet motorhjælmen. Vi er begge yngre end vognen, der forlod fabrikken allerede i maj 1929 som en af de første i serien GXO, der mærkværdigvis begyndte med nummer 11\*.

I snart to år har vi ejet denne per-



Selvom dette billede nu er dukket op, har vi i skrivende stund stadig lidt mystik omkring bilens karosseri. Ifølge pålidelig kilde skulle det nemlig være GXO110 på dette billede fra 1929, hvor bilen var udstillet på årets Pariser-salon. Billedkvaliteten er ikke den bedste, men det kunne faktisk se ud som karosseriet ikke engang er fædigbygget. Måske skete det aldrig – eller måske blev noget af det brugt til en anden bil. Men det er i hvert fald en helt anden bagende, der kom på GXO110 hos Fernandez et Darrin, efter Fru Jarls anvisninger. Forskærmene kunne derimod godt ligne de nuværende (før der kom ”fender skirts” på). At bilen med det nuværende karosseri først blev færdig i løbet af 1930 passer fint i historien, som det fremgår af den dokumentation vi har. Og så er det altså i 1936 at bilen forsynes med udbygget kuffertrum efter Fru Jarls ønske. Om der ved samme lejlighed blev lavet ændringer på bilens skærme må stå hen i det uvisse – i hvert fald indtil videre...



Fabrikant C.F. Jarl døde i 1951, hvorefter Nanni Jarl kørte med bilen i nogle år. Omkring 1957 købte Tybjerg den. Her ses den, som den så ud i Tybjergs relativt korte ejertid, fotografet foran Den Engelske Kirke i København.





**En rigtig familiebil – eller bilfamilie! Fra venstre Irene jr., Erna (artiklens forfatter), Mor Irene, Charlotte og Georg. Foto fra 1971.**

le af en automobil, og i halvandet år har den været indregistreret. Der er budt os store beløb for den, men den skal blive hos os vor tid ud. En del reservedele og en mængde specialværktøj har jeg taget hjem fra fabrikken, som yder en enestående service. Denne Rolls Royce er i fin maskinel og karosserimæssig stand, og den bliver plejet og passet. Den giver os til gengæld megen glæde på lange, herlige ture. Som de vil forstå var min henvendelse til Dem et led i min søgen efter klarlægning af bilens historie, som jeg har fået belyst temmelig fyldestgørende fra fabrikken og af familien Tybjerg og nu sidst af dem, hvilket især var interessant for mig, fordi de har haft vognen fra ny og i så langt den længste periode af dens eksistens. Deres oplysning om den udstrakte brug, de og deres mand har gjort af køretøjet, glæder mig, fordi det har bekræftet min egen erfaring,

\*Note: GXO-serien (RR 20/25 - 1929-30) starter med GX0011 og slutter med GX0111. Georgs bil er dermed den næstsidste i serien.

at dette køretøj er overordentlig anvendeligt, når det bruges korrekt... Skulle de være i besiddelse af en tegning eller et fotografi af bilen, som det ser ud på før påbygning af bagagerum, og før den blev forsynet med de såkaldte "fender skirts" samt eventuelt papirer for eksempel gamle reparationstegninger, der fortæller om det udførte arbejde på på chassis, karosseri eller motoren, ville jeg være dem virkelig taknemmelig for lejlighedsvis at få mulighed for gennemsyn, eventuelt lån for affotografering af disse. Skulle de ikke ønske dette, bedes De vide, at jeg har forståelse for det.

#### **Jagten på den forsvundne historie 2**

Georg var på evig jagt efter historisk information. I november 1970, seks år senere, er fru Jarl gået bort. Georg skriver et brev til de efterladte: Skulle de i blandt fru Jarls efterladenskaber finde billeder, tegninger eller skrifter angående vognen, hvilket familien eventuelt ville skille sig af med, vil jeg at være interesseret i erhvervelse af sådanne effekter, hvilket hermed meddeles uden glæde.

Der var bid! Efter nogen tid modtog Georg papirer fra en fru Neergaard (en familær relation til fru Jarl). Papirer, der blandt andet indeholder en fransk aftale om køb af Rolls Royce (karosseri). Det må være fakturaen på den første ombygning, der er tale om. I en artikel om bilen publiceret i Billedbladet stod der, at familien Jarl havde en plantage på Sicilien, som de ivrigt besøgte, men dette blev dementeret af de pårørende. Nanni Jarl var én af skønhederne i København i 20'erne, og det var hende, der tog til Paris for at skabe karosseriets udseende. I 1936 tog fru Jarl igen til Paris for at modernisere bilen i henhold til de nye ønsker.

Georg skrev flere gange, at han aldrig havde set billeder af bilen fra ny. (Peter Bering skriver det samme i sidste måneds Veteran Tidende). Her er det, at jeg har fået hjælp: Hans Jørgen Enemark fra RREC – Rolls Royce Enthusiasts Club – har fremskaffet et billede. Døm selv – det blev i sandhed en smukkere bil.

#### **Ud at køre**

I 1960'erne havde Georg og Irene rigtig meget glæde af bilen. Årene gik, der kom småbørn til, og med en større samling af biler kom "Den lille blå" til at stå opklodset i lang tid på nær årene 1969 og 1975, hvor den blev benyttet til sommerferie ved Klitmøller. Når den i 1969 blev taget ud af drift, så var årsagen, at Georg havde været fortvivlet over dens mere og mere dårlige præstation, og fordi han ikke vidste, hvad han skulle gøre ved det. (Han skriver et sted: Jeg kunne blot have læst og rettet mig ordentligt efter den fantastiske gode instruktionsbog) og fortsætter:

Så gik 70'erne og det meste af 80'erne, før Erna og jeg enedes om endnu en gang at gøre noget ved det. I november 1986 prøvede Erna og jeg at hælde benzin på karburatoren, vand i køleren samt stille den på magnetænding. Det var et forsøg uden entusiasme, men pludselig ved tredje eller fjerde drej på håndsvinget sagde Erna, "jamen, Far, den går jo!"





Samme sted, samme bil – 2018. Er den virkelig en lille bitte smule blå? Flere billeder næste side...

Så kom der flugt og fart over feltet, alle vandslanger og pakninger blev i den hårde vinter 1986/87 fornyede. En varm dag i maj blev vognen gennemsmurt, og så kørte vi. Men efter nogle 100 kilometers tip-top kørsel opstod et uventet problem. Den kunne ikke køre på el tænding men kørte perfekt på magneten. En ny kondensator havde forvoldt kalamiteten, og nu kører den fint på både el og magnet.

#### Værktøj efterlyses

Georg rettede forespørgsel til Rolls Rolls Limited i et brev for at få afklaret, hvor mange værktøjsdele, der var leveret til den, der købte bilen. Det var nemlig uklart, hvor mange af værktøjsdelene, der hørte til den ene henholdsvis den anden Rolls Royce af Tybjergs. Peter Berings artikel i VT 506/august nævner netop dette værktøj. Rolls Royce-administrationen svarer og antager, at der var et standardværktøjssæt, som fulgte med bilen og vedlægger en liste over delene. Det er mig uvist,

om det lykkedes Georg at samle det hele, men senere erfarer jeg følgende, jeg citerer Georg: Især i 60'erne blev der købt en del værktøj fra fabrikken. En del fulgte med, da vognen blev købt, og det formodes, at vi råder over mere end 80 % af hele værktøjssættet. Jeg påtænker at anbringe dette i "det hemmelige rum" i vognen.

Værktøjsfljletonen er nedslående, for ved inspektion af "det hemmelige rum" af mig, (der er to værktøjssæt), beliggende over trinbrættet under køretøjets førersæder, finder jeg desværre kun et enkelt stykke værktøj, der benyttes til at skifte reservehjulet.

#### Blå er sort

"Den lille blå" har været i min familie i 55 år. Med virkelig god fantasi kan man ane noget blåligt i lakken, men ellers vil jeg sige, at den er sort! Den lukkede vogn har været en fornøjelse at køre førhen. En værdig arvtager og istandsætter er efter-

lyst, derfor vil den kunne besigtiges af seriøst interesserede ved henvendelse til Erna Nyvang, [erna.christiansen@gmail.com](mailto:erna.christiansen@gmail.com), tlf. 27 95 27 62.

Billeder til artiklen er fundet i Irene og Georgs gemmer. Tybjerg-billederne fra Peter Bering. Billedtekster og nye fotos: jmn.

Rolls Royce motorer er notorisk kendt for at være meget lydsvage, hvilket Georg eksemplificerer således:

En dejlig, lys sommeraften satte vi os ind i den allerede antikverdende vogn, som jeg straks startede. På modsatte side af gaden stod syv-otte unge mænd, og én af dem syntes, at der skulle gøres grin med den gamle vogn og stillede sig hen foran den, drejede på et imaginært håndsving, mens de andre så grinende til. Der var bare det ved det, at motoren allerede gik! Jeg lod vognen køre hen mod ham, og hans ændrede ansigtsudtryk er ikke til at glemme.





Det er efterhånden en del år siden Rolls Roycen sidst har været kørende – og den bærer naturligvis præg af at have stået stille i lang tid. Motorens topstykke er afmonteret og desværre revnet, efter at vognen havde kørt med for lidt kølevand – noget som Georg vist aldrig tilgav sig selv. Men selvom bilen læner sig op ad en stor (og selvfølgelig følsom) reno-  
vering, er den et godt udgangspunkt: Den er stadig meget original og grundlæggende sund, med mange detaljer, fint bevaret i det eksotiske franske karrosseri. Og så har den jo en god historie, med kun tre ejere!







Også denne gang har vi to billeder. Det øverste har vi lånt af Erik Mieth, som har et ganske særligt forhold til det – og som har formuleret spørgsmålet. Se hvad Erik har skrevet øverst på næste side.

Der er også mange biler på billedet nedenfor – her er vi spændte på hvem der kan sige noget om det. Hvad er det for nogle biler, hvor er vi henne – og hvornår?

## Fra arkivet

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





Erik Mieth skriver om det øverste foto på side 51:

Da jeg i 1973 begyndte som materielchef hos NESAs, hang dette spændende billede på mit kontor.

Jeg kom fra et job som inspektør hos Ford Motor Company A/S så alle de skønne A-modeller fra 1928 - 1931 var let at kende, men de tre direktionsbiler forrest til højre i bil-lede, ved jeg ikke hvad er. Er der nogen, der kan hjælpe mig?

Jeg fik desværre aldrig spurgt nogen af "de gamle" medarbejdere hos NESAs.

NESA var fra tidligt i 1910'erne en meget trofast kunde hos Ford. Det begyndte med T-modellerne og fortsatte med mange forskellige Ford-modeller, der alle gennem årene blev indkøbt hos den lokale Ford-forhandler Grue og Co., Helle-rupvej 15, og senere på Tuborgvej 50, indtil forhandlingen blev overtaget af Scaniadam A/S.

Foruden bilerne havde NESAs også en lang række værksteder og en afdeling med først sporvogne og senere busser, som midt i 1970'erne overgik til HT Hovestadens Trafiksel-skab.

Jeg glæder mig til at høre fra nogle af de mange "kendere" i DVK

Erik Mieth



## Svar på billederne i VT 507

### Bilerne i Nyhavn

Det smukke billede fra Nyhavn får I her i udsnit, så bilerne ses lidt bedre. I skyggen holder forrest en Renault 4CV og lige bagved den holder hvad alle tilsyneladende er enige om; en Opel årgang 1931. Derefter en Opel Olympia 1953-54. Bag skurvognen ses en lys forskærm. Ingen har vovet et bud på hvilken bil den sidder på, og det er nok klogt. Men det er tydeligt, at der sidder et Er-max-blink på skærmen, en type der især blev anvendt af GM. Vauxhall? Eller en amerikaner? Vi kommer nok til at acceptere at man ikke kan vide alt, men delvis dækket af den ubestemmelige skærm ses et fragment af noget, der uden tvivl er en Vespa. De følgende biler i skyggen: Endnu en Opel Olympia 1953-34, en Lambretta scooter, guddødemig én til Olympia og til sidst en Ford; Mainline eller Customline 1954.

Ude i solen tager vi igen fra venstre endnu en Opel Olympia, denne gang en Caravan, en Citroën Berline 11 Normale (1948-52), en Ford Consul Mk I og til sidst den obliga-

toriske Folkevogn, selvfølgelig med oval bagrude. Med hele 5 stk. er der noget for Opel-folk, men redaktøren stiller sig tilfreds med en enkelt Citroën; der blev nemlig ikke solgt ret mange af den store Berline-model i de første år efter krigen. Arkitekten Kaj Gottlobb, der var professor på Kunstakademiet på Charlottenborg, havde én, også lys grå, men det er næppe den der ses på billedet.

I billedets forgrund (der ikke er med i udsnittet her), ses taget af en større amerikansk bil fra 40'erne – Anders Clausager har som den eneste givet bud på den: Chrysler eller De Soto, sandsynligvis en forlænget version til taxabrug.

### Volvo PV m.fl.

Ingen genkender tilsyneladende stedet, hvor billedet er taget – jeg forsøgte mig med diverse korttjenester på nettet, men uden resultat. Jeg havde ellers tænkt på Damhussøen.

Volvoen er ifølge Egon Lintner en 55-56-model PV444, genkendelig på



de højtsiddende baglygter. Bilen er på svenske plader – fra Stockholm. 2CV'en der overhales er en Fourgonette; de store bagruder blev indført på modellen i 1963, men de er sikkert eftermonterede, for varekassen har stadig vaskebræt-riller på den øverste del af siderne, hvor de netop i 1963 blev glatte. Så bilen er nok ældre. Faktisk kan den være op til 10 år ældre. Der er også monteret Bosch-baglygter, hvilket leder tanken mod begyndelsen af 50'erne.

Der er enighed om at Chevrolet'en til venstre er fra 1953 eller deromkring.

Nærmere kommer vi det nok ikke, og redaktørens forsigtige gæt på en datering af billedet er stadig før 1960 – måske endda før 1958, da Citroën'en nok ville have papegøje-plader hvis det var nyere.

-jmn.





## Invitation til DVK.

I anledning af klubbens 64års fødselsdag,



**Årets Emil,  
Lørdag d. 3. november 2018**

**Klubbens fødselsdag skal fejres, så derfor slår vi dørene op og byder velkommen på hovedkontoret i Nærum.**

Kom og vær med til at fejre klubben.

Biblioteket vil være åbent, og her kan du se den fantastiske samling vi er i besiddelse af, eller du kan nyde den nye særudstilling i Ole Sommers Automobile Museum, der åbner den 21. oktober 2018 ”Jaguar XJ 6 1968”. En udstilling om 50 året for XJ6'eren.

Få lidt hyggeligt samvær, lidt godt at spise og drikke med medlemmerne fra den anden side af broen, og være med til overrækkelsen af Årets Emil for 15. gang.

Som altid vil der være busafgang fra vest. Der serveres kaffe, i bussen på vej over, og der kan købes øl og vand i bussen på turen.

Vi bruger dagen til endnu en gang at samle øst og vest, og møde vennerne fra begge sider af broen. Arrangementet koster kr. 130,- pr person.

Tilmelding nødvendig og kun til Mette Glidov på kontoret, tlf. 4556 5610 eller på mail [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk), både hvis du skal med bussen, eller kommer selv.

Hurtig tilmelding til buskørsel tilrådes, da der kun er 55 siddepladser.

**Dørene åbnes kl. 11 – Frokost kl. 12.30 – Kaffe kl. 15 og overrækkelse af Årets Emil.**

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	7:30	Hotel Scandic	Bramdrupdam – P-pladsen – afkørsel 63
2	8:00	Lillebæltsbroen	Middelfart – P-pladsen – afkørsel 58
3	8:30	Blommenslyst	P-pladsen afkørsel 53 (morgenkaffe <b>til</b> kl. 9.00)
4	9:30	Nyborg	P-pladsen – afkørsel 44
5	10:00	Slagelse	P-pladsen – afkørsel 39

**Dørene til Dansk Veteranbil Klub og Sommers Museum åbnes kl. 11:00**

**Bussen, kører tilbage mod Jylland igen, kl. 16.00**







## Jaguar XJ6 jubilæum



**Særudstilling på Sommers Automobile Museum fejrer 50-året for Jaguars ikoniske saloon XJ6. Den smukke saloon blev mere betydningsfuld end nogen kunne drømme om.**

**Særudstillingen åbner søndag den 21. oktober 2018 og varer til 24. marts 2019.**

Mens ungdomsoprøret i 1968 væltede verdenen, skete det samme i bilverdenen: Jaguar præsenterede verdens smukkeste saloon - den ikoniske XJ6. Den lave og smukke firedørs sedan blev starten på en epoke i luksussaloon og bar Jaguar gennem turbulente tider i engelsk bilindustri - og sikrede mærkets overlevelse.

### **For første gang samlet i Danmark**

De udvalgte Jaguarer og luksusvarianterne under navnet Daimler, er produceret og markedsført under tre ejere: British Leyland, Ford Motors og Jaguar Cars Ltd - indflydelsen under de forskellige ejerskaber ses tydeligt i XJ'eren.

Vi tror, at museets gæster vil have stor glæde af og vil synes, at det er interessant - måske for første gang overhovedet i Danmark - at kunne studere det unikke design og sammenligne hands-on, hvordan saloonmodellens interiør, eksteriør og motorer udviklede sig. Tilmed med spin-off til en parallel produktion af Daimlers, som henvendte sig til en mere eksklusiv kundegruppe.

**Særudstillingen er åben søndage kl. 14.00 - 17.00, samt onsdage 18.00 - 21.00.**

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





# Indendørs MARKED



**Kun bil- og MC-relaterede ting!**

**Søndag den 11. november 2018  
fra kl. 10 til 14.**

**FRI ENTRE**

Efter tidligere succes gentager vi nu Indendørs Marked i klubbens lokaler i Nærum.

P-pladsen er åben for gamle biler - til den sidste tur i køresæsonen.

Bordleje 140x70 cm. 100 kr.  
konto: Reg.nr. 5326 - 0245257  
Telefon DVK: 4556 5612

Tilmelding og betaling til DVKs kontor.  
(Se bordplan på klubbens hjemmeside under kalender).

**Info: Hr. Mortensen, tlf. 4063 1465**



Veteranbanen i samarbejde med Restaurant Vrads Station afholder igen i år

## VETERANTRÆF Søndag d. 14. Oktober 2018

**"Det kører rundt".**



Vi røber senere hvad det er, der kører rundt. Vil du være med til at køre rundt er arbejdshandsker nok en god ide.

På veteranbanen sætter vi så mange af vore enheder i drift som muligt, og vi holder åbent hus på værkstedet og i vognhallen.

Vi indbyder alle typer af motordrevne transportmidler og arbejdsmaskiner, der er bygget før 1983, til at deltage i træffet. Personbiler, - Rutebiler, - Lastbiler, - Motorcykler, - Scootere, - Knallerter, - Traktorer, - Landbrugsmaskiner, - Entreprenørmaskiner osv.

Træffet på arealerne ved Vrads Station afholdes og i Bryrup midtby. Der vil være mulighed for at man kan køre med Veterantøget mellem de to lokationer. Man kan selvfølgelig også køre ad småvejene mellem Bryrup og Vrads.

Af hensyn til disponeringen af plads på parkeringsområderne bedes Veteran-køretøjer/Maskiner tilmelde sig senest 1.oktober med angivelse af type og alder til [finnjo@post2.tele.dk](mailto:finnjo@post2.tele.dk)

Vi bekræfter tilmelding og giver nærmere oplysninger om praktiske forhold efter tilmeldingstristens udløb.

Følg med på vores hjemmeside for de seneste oplysninger og giv meget gerne denne information videre til andre du tror, kan have interesse i at deltage.

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



## Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia, igen igen igen Lørdag d. 20. oktober 2018

Kom med i V.I.P.-bussen

Kør med veteranbil-ligesindede til bilmesse, til en pris der kan sammenlignes med at køre i egen bil.



Afgang fra Amagerlandevej 13	6:40
" Hovedbanegården, Ingerslevsgade ved DGI byen	7:00
" Vigerslev Allé 60-62, udfor cykelhandler (150 m fra Valby Station)	7:15
" Solrød N, (afkørsel 30 ved McDonalds)-ring angående parkering	7:45
" Ringsted, afkørsel N+C (afkørsel 36)	8:00
" Storebæltsbroen, østsiden (afkørsel 43 ved cafeen)	8:25

Ankomst til Bilmessen ca. kl. 9.15, med indgangsbillet til messen udleveret i bussen, så man ikke behøver at stå i kø ved indgangen.

Returkørsel fra messen kl. 16:50 så vi undgår trafikken ved messecenteret når der lukkes, og returkørsel mod København med sidste stop kl. ca. 19:15.

**Samlet pris for bustur og adgang til messen 349,- kr. tur- retur.** Mulighed for køb af øl og vand på turen. Der er maksimalt plads til 70 personer i bussen. Eventuelt køres der med 2 busser.

Tilmelding senest 12-10-2018 på tlf.: 20 72 54 37, bedst aften, eller e-mail [natteravn66@hotmail.com](mailto:natteravn66@hotmail.com)

med oplysninger om ønsket påstigningssted, og et telefonnummer jeg kan ringe på hvis jeg ikke kan se Jer ved ønsket påstigningssted, således at alle kommer med!

Venlig hilsen Frederik.



**VI SES I FREDERICIA 20. - 21. OKTOBER 2018** LØRDAG 9 - 17  
SØNDAG 9 - 16

**Kom og find din drømmebil !**

**STORT**  
Antik-, Samler- og  
Kræmmermarked

ENTUSIASTTRÆF  
**BILMESSE**  
& Brugtmarked  
MOTORCYKLER &  
RESERVEDELE

[www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

facebook.com/bilmesse  
instagram.com/bilmessebrugtmarked

Over 400  
SPECIALBILER  
TIL SALG



**Danmarks største salgsmesse**

Info: 40 27 64 64 • 40 88 64 64 • 23 70 07 39

### BUSTUR TIL FREDERICA

Søndag den 21. okt. DVK Løve arrangerer bustur til  
STUMPEMARKED/BILMESSE/LOPPEMARKED  
i VETERANBUS til Fredericia

Turen indeholder: Bustur frem og tilbage, indgang til Messen,  
kaffe på DVK's stand, på hjemturen på Gelsted Kro serveres en  
to retters Menu (hovedret og dessert)  
- samt frit valg mellem et glas vin, en øl eller vand.

Turen starter fra Bilka i Slagelse, kl. 8.00 søndag den 21. okt.  
om morgenen og vi er hjemme igen ca. kl. 21:00.

..... **OBS! OBS! OBS!** .... kun plads til 47 personer  
så først til mølle....

Prisen er kun **345,00 kr.** pr. person.

Tilmelding hurtigst muligt dog senest 12 okt. (først til mølle)  
bemærk at tilmeldingen først er endelig, når der er betalt.

Tilmelding til Uno Andersen på tlf. 40308990  
eller Kurt Plith på tlf. 20296605  
(kontonr. som beløbet skal indbetales på, fås ved tilmeldingen!)

**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](mailto:kontor@sommersautomobilemuseum.dk)

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



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

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

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

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



**...for at læse**

**Veteran  
Posten**

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

AUCTION OF  
**High Chaparral**  
 Museum's  
*private collection*



19-21 OCTOBER

Classic and sportscars, MC  
 and mopeds, technics, steam-  
 and stationary engines, toys,  
 nautica etc.

VIEWING: 12-21 October

*See online catalogue  
 from medio September*

MORE INFORMATION:

[www.hav.se](http://www.hav.se)

Helsingborgs Auktionsverk

Stockholms Auktionsverk  Lauritz.com



## Støt din klub!

Tegn veteranforsikring gennem ETU Forsikring A/S



- Lejlighedsvis kørsel hele året, uden tillæg
- Vejhjælp 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.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

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

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





## Biler sælges



**BMW 2000 CS Coupé** - årgang 1966. Virkelig pæn sølvfarvet med blå læderstue, perfekt chrom. Sælges grundet pladsmangel. Kr. 129.000.

Stig Pedersen, tlf. 2840 5161  
e-mail: stiggpederen@gmail.com

### Chevrolet Impala Cabriolet 1961.

Vistnok den eneste til salg i Europa, så det er en absolut sjældenhed. Kilometerstand 109.000. Bilen er meget velholdt og fremtræder i let patineret men flot brugstilstand. Original lak og krom. Ingen rust. Gennem de senere år har jeg kun fået kørt meget lidt i den, og den fortjener at blive luftet noget mere. 4.640 ccm V8'er, 3 trins automatik, elektrisk rudehejs og kaleche. Bilen har kørt i Schweiz, indtil jeg købte den for ca. 10 år siden. Holder syn til 10/2024. Eneste fejl: ustabil rudehejs bageste højre siderude samt en speedometer-nål, der ikke vil over 80 kmh. Pris: kr. 279.000. Jeg har intet hastværk så venligst kun seriøse henvendelser.

Erik Nielsen, tlf: 2383 1807.

**Mercedes-Benz 250C W114** årgang 1970. 218.000 km. Sund, regulær klassiker, ægte lædersæder, org. radio, 4 nye dæk på næsten nye bakkfælge, nye bagerste støddæmper. Har for en mindre formue fået 2 nyren. Zenith karb., servostyring, 4-trins manuel gearkasse. 5 år til næste syn.

Lennart Kirchheiner, tlf. 2232 1824  
e-mail: lennartk@privat.dk



**Ford T Centerdoor 1921.** Motor og gear totalreoveret, køler isat nyt element, ny motorhjelme, nye sædefjedre, ny torpedovæg, nyt indtrækssæt, nyt udvendig tagstofsæt, træværk istandsat, undervognsdele og chassisramme sandblæst og grundet. En mængde nye dele og 4 nye dæk. Lygterande, paraboler, håndtag m.v. forkromet. Bilen er adskilt. Ny "Ruckstell" 2-speed bagaksel kan evt. købes med. Billeder kan mailes, eller kom og kig. Pris: kr. 128.000.

Poul Hedegaard Laursen,  
tlf. 2252 1483  
e-mail: post@poul-hedegaard.dk

**Husk** at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: kontor@veteranbilklub.dk – altså *ikke* til redaktionen!

Rubrikannoncer er gratis for medlemmer af DVK.



**Plymouth årgang 1932.** Motor 4 cyl. 3200 cc, 56 hk. Bilen har "floating power" og friløb, hvilket gør den meget behagelig at køre. Bilen er veteransynet og holder syn til 2022. Import fra USA, har været fuldstændig adskilt og genopbygget fra grunden, med respekt for det oprindelige. Motoren har også været fuldstændig adskilt og hovedrepareret for kr. 45.000,00, (har kvittering). Kabinen er fuldstændig reoveret af sadelmager, ny himmel, side/dørbeklædning, sæderne ompolstret og betrukket med gråt uldstof. Står flot i lakken og starter og kører som sådan en skal.

Har også en fin gammel kuffert til bagagebæreren som evt. kan medfølge. Denne skønhed, som bør ses og prøves, sælges for kr. 120.000, på grund af investering i andet køretøj.

Keld Petersen, tlf. 2211 1248  
e-mail: keldp@kiltin.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!



**Triumph Spartan** til salg. Kitcar bygget over et Triumph Herald 1964 chassis. Jeg sælger denne sjove bil, som jeg selv har haft meget fornøjelse af, på grund af investering i anden veteranbil. Bilen er veteransynet og holder syn til 2022. Bilen starter og kører som den skal. Den er ikke så pæn i lakken, det blå bør lakeres op, ligesom kabinen også mangler lidt finish. Begge dele er ret nemt at lave og da det kun er kosmetisk, kan bilen sagtens benyttes indtil man har tid/penge til at få det gjort. Det er en rigtig sommerbil for dem som vil have vind i håret, og der medfølger løse sideruder og en ældre kaleche med nye vinduer. Denne spændende "roadster" sælges for kr. 60.000.  
Keld Petersen, tlf. 2211 1248  
e-mail: keldp@kiltin.dk



**MG TA årg. 1936** stel nr.TA0539, Kun sommerkørt 6391 miles, efter total restaurering med alle originale detaljer. Original og renoveret motor med topstykke opgraderet til at køre på blyfri benzin. Tidstypiske nummerplader. Veteransynet. Se og læs om bilen på: [www.poul-hedegaard.dk](http://www.poul-hedegaard.dk). Billede kan mailles, eller kom og kig. Pris: kr. 235.000.

Poul Hedegaard Laursen,  
tlf. 2252 1483  
e-mail: [post@poul-hedegaard.dk](mailto:post@poul-hedegaard.dk)

**Ford Granada 2,3 ltr.** Årgang 1977. Gulplade van. Fin gammel erhvervsbil, der er blevet brugt. Er på plader og virker, men trænger til en kærlig hånd. Prisinde kr. 12.000.

Kent Nielsen, tlf. 2513 3780  
e-mail: [kent@jubii.dk](mailto:kent@jubii.dk)

## Motorcykler købes

Gammel **Indian** motorcykel - skal være komplet, gerne på lånebasis - til vort Automobil- og MC Museum.  
Eigil Hindsgaul Madsen, 4058 4612

## Diverse

**Vinteropbevaring** - 3 km vest for Hillerød.

Arne Sørensen, tlf. 4099 7214

**Opbevaring** af bil tilbydes i lukket garageanlæg med alarm. Adgang til strøm og vand. Beliggende på Lautruphøj, Ballerup. Kr. 600 + moms pr. mdr. Ledigt pr. 1.10.18.

Jens Ole Petersen, tlf. 4085 3252

**Værkstedsfællesskab.** Hyggeligt og uformelt værkstedsfællesskab har plads til et par nye medlemmer med veteranbil/motorcykel. Værkstedet er beliggende centralt i København.

Erwin Koster Kristensen,  
tlf. 2069 3392

## Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	DVD film	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/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](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)





## ● Bagklappen ●

### Daimler 2,5 L V8 Saloon 1964

Set bagfra er der kun få forskelle fra en Jaguar MK2 af samme årgang: Bagklappens håndtag er med "bølger", der er et lille Daimler og V8 skilt, og så har Daimler'en to udstødningsrør. Midt på kofangeren står et "D" (Daimler eller Disc?) i en cirkelrund plade.

I 1967 fik Daimler'en ligesom jaguarmodellerne tyndere kofangere og kofangerhorn både foran og bagpå og uden et "D". Modelbetegnelsen blev samtidig ændret til Daimler 250 V8 Saloon, og en udgave med en 4 trins manuel gearkasse med elektrisk overgear blev tilbudt.

I Danmark er der 21 indregistrerede Daimler 2,5 L V8 eller 250 V8 modeller. AM72345 har jeg ejet siden 1972. Den har været igennem en langvarig, total reno-vering og er siden løbende vedligeholdt. Jeg kører mest med åbent vindue for ta kunne høre den gode V8- lyd.

2,5 L motoren blev først anvendt i Daimlers sportsvogn SP250 i 1959. Efter sammenlægningen med Jaguar i 1960 blev motoren så anvendt i et Jaguar MK2 karoseri men med Daimler navneskilte og blev den mest solgte Daimler nogensinde. I alt ca. 17.000 blev produceret fra 1962 til 1969. Hverken 2,5 L motoren eller dens storebror på 4,5 L – også af V8 motor – blev videreudviklet af Jaguar, og kun Jaguar MK2's XK-motor blev anvendt til XJ6 fra 1969.

Tekst og foto: Kai Pors

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

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

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

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

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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