

Nr. 509 · November 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
Bjerrgårdsalle 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
mogannissen@youmail.dk
Ole Juel, tlf. 2683 7152, ole.dkw@privat.dk

Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Fyn

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Bjarne og Vivi Hansen, tlf. 2579 3131
dvk-fyn-broby.dk

Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Frits Johansen, 2264 2909
liseogfrits@johansens.info
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 – Sindal

Sindal Flyveplads, Taagholtvej 170, 9870
Sindal
Thorben damsgaard, 2149 1841
thorben@elleham.com
www.dvknord.dk

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

Bugatti Club Danmark

info@bugatticlub.dk
www.bugatticlub.dk

Dansk Austin Klub

Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Datsun Klub Danmark

Jørn Krogh, Vesterallé 67, 6600 Vejen.
Tlf. 20 22 61 09,
Email: datsunklubben@gmail.com
www.datsundanmark.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier
shoebox@hotmail.com

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
johnnybgooede@mail.dk

Chevrolet 1911 til 1941

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

Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798
jens@mn-design.dk

FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189
kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492
gearkassen@pc.dk

Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155
claus@clo.dk

Lamborghini

Uno Junghans, tlf: 5051 0448 (bedst eft. 17)
uno.junghans@gmail.com

Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

Pontiac

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

Porsche

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

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211
ryvej@live.dk

SAAB

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

Tatra

Svend Carstensen
Tlf: 4032 8120

Toyota

Henning Holm
Tlf: 4056 8011

Volvo

Ole Callesen
Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
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.fordvandcmmodelregister.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

Kørselskabet for køretøjer fra før 1940

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

Bibliotek

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

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

Biblioteksudvalg:

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

Data Protection Officer

Dorte Stadil

Revision

Leif Munch

Cira Aalund



Nr. 509 November 2018

Forside:
Jaguar D-type, 1955.
Foto: Jens MN.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Velkommen til nye medlemmer	4
Klubaktiviteter – mødesteder	5-8
Fyn – Tur til Søhøjlandet, Kardanløb	8
Lillebælt – årets sidste Karolinetræf	11
Mulstrup – virksomhedsbesøg	11
Løve – Englændertræf	12
Holbæk – Moskvitch 1974	14
Bugattiklubben	16
Nyt fra MhS	18
Enevold Vestergaard	20
Grøn omstilling	20
KDAK-arkivalier hos DVK	21
Nyt fra biblioteket	21
Børnenes Køredag	22
Storstrøms Aftenture	25
Bagagerumsmarked i Køge	25
Jaguar Type D – af alt hvad der er engelsk!	26
1968 Renault 6	37
VeteranTurist – Gudhjem og omegn	47
Baronessens Porsche tilbage på tanken	48
Fra arkivet – spørgsmål og svar	52
1968 Porsche 911 T	54
Invitationer	57
Køb & Salg	59
Bagklappen – Buick Riviera 1963	60

Fra redaktionen

Spørgsmål: Hvilke slags biler skriver vi om i VT? Svar: historiske biler i mange forskellige kategorier. Vi har over 5000 læsere, ikke alle kan være tilfredse med alt, men som vi før har skrevet, så kommer der jo altid et nyt VeteranTidende om en måned!

Nogen synes måske der er for meget om helt gamle biler, nogen synes der er for meget om eksklusive biler, alle synes noget! I redaktionens øjne er de helt almindelige dagligdagsbiler, biler, som de fleste har en klar erindring om – og dermed et forhold til, lige så interessante som en sjælden og dyr limousine, sportsvogn eller en veteran fra 1903. Mange af hverdagsbilerne har haft en dårlig overlevelsesrate i forhold til de biler vi engang drømte om. Idag er der sikkert mindst tre gange så mange MGB som der er Morris Minor i medlemslisten. Sådan var fordelingen vist ikke i DK i 1965!

Vores interesse er bred, og selvom der efterhånden sjældent optræder førkrigsbiler på listen over nye DVK-medlemmer, så er det motorhistorie der er og skal være nøgleordet. Er man historisk interesseret og kører i en Amazon fra 1969, er en Volvo fra 1927 del af den spændende baggrund. Derfor skal vi heller ikke glemme de gamle, men i øvrigt beskæftige os med *alle* typer biler fra de første 100 år af bilens historie. Både de dagligdags og de mere specielle!

-jmn.

Renault 6, faceliftet model efter 1973. Må betragtes som uddød...!



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. **annoncer og invitationer** til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Dette gælder også gratis rubrikannoncer. Gerne via mail til: kontor@veteranbilklub.dk. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

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

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

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

VT 510 /december udkommer omkring 29. november.
Deadline til dette blad: 10. november.



Møder, løb og arrangementer

November

Lørdag 3. Årets Emil. Kl. 11:00 DVK, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.
Invitation i VT508.

Søndag 11. IndendørsMarked.
Kl. 10-14, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.
Info: Hr. Mortensen, tlf. 40631465.
Invitation i VT508.

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

December

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

Arrangementer som afholdes på DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Kig også i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme. Her finder du også en samlet og opdateret liste med samtlige arrangementer.



Velkommen til nye medlemmer:

Jakob Bonfils	Grönadal 5	36292 Tingsryd, Sverige	2045 8530	Austin-Healey BN 6
Benno Johansen	Grøningen 34	6230 Rødekro	6176 1000	MGB 1,8 ltr
Christian Sommer	Kastanie Alle 77	3250 Gilleleje	2346 0809	Lincoln Premiere
Jens Pflingstl	Sagaparken 12	2920 Charlottenlund	4030 8227	Chevrolet Corvette C 3 - 454
Finn Lyster	Smedebakken 26	8653 Them	2624 7249	Citroën 5 HP
Kurt Wehlant	Grønsundsvej 263	4800 Nykøbing F	2013 0998	Jeep M 151 A1
Rene West Nielsen	Hallenslevej 28	4281 Gørlev	2126 1846	
Anders Winther Bonde	Gartnervangen 7	8410 Rønde	8637 0073	Opel Kadett K38
Frederik Roland Hansen	Jydeholmen 23, 01. th	2720 Vanløse	4217 7342	VW Scirocco GT
Lars Petersen	Åhusvej 49	3000 Helsingør	2762 0329	Morris 8
Lars Falk	Lingonstigen 24	181 64 Lidingö, Sverige		
Johannes Bendtsen	Orionvej 4	3210 Vejby	4072 4276	
Nils Nyrup	Torpenvej 27H	3050 Humlebæk	2631 8832	Porsche 911
Michael Christensen	Flidsagervej 6A	4654 Faxe Ladeplads	2097 6386	MGB
David Thing	Slotsparken 18B	2880 Bagsværd	4243 8809	
Carsten Eskildsen	Stormgade 12	7400 Herning	4112 8360	Ford Mustang
Brian Nyberg	Ved Sandgraven 5	3210 Vejby	2420 3202	
Herluf Gorm Madsen	Vasevej 63	3460 Birkerød		MG TC
Berit Dørr Hybjerg	Overvejen 112	5792 Årslev	5050 1468	Triumph Spitfire mark 2
Tom Rasmussen	Vorsøvej 14	8700 Horsens	2988 1616	Renault Floride S
Hans-Martin Christensen	Navervænget 1	9800 Hjørring	4046 1455	
Leo Christensen	Sjørupvej 38	8800 Viborg	2096 3252	VW 1200/113
Poul Isager-Nielsen	Adelgade 11A, st	8400 Ebeltoft	2283 9716	
Henning Theodor Pedersen	Godthåbsvej 6	7280 Sønder Felding	5126 9580	FIAT Uno 170 S

Mødestederne



Amager

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

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvk.jbl@gmail.com



København · Nordsjælland Nærum

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

3. torsdag i måneden: Café- og teknikaften kl. 18.30. Tilmelding til spisning til dorte@stadil.net Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

November d. 1. Klubmøde. De glemte bilers ABC ved Niels Jonassen. Alt om Volvo part 2 ved forfatter Per Groth.

November d. 15. Teknikaften hvor vi får besøg af Søren Lindemann, der fortæller om tilsætningsprodukter for bedre smøring, bedre brændstof/dieseløkonomi, samt kølertætningsmidler.

December d. 6. Klubmøde. Julemidtdag med det hele, ved kokkemand Henrik, samt julekonkurrence og hyggesnak! Husk tilmelding af jer selv også "gerne med sidevogn". Der plejer at være rift om klubbens stole så husk tilmelding i god tid!

December d. 20. Ingen teknikaften, vi ønsker blot God jul.

Januar d. 3. Nytårskur med god mad, et glas champagne og god kransekage!

Bent Friis, teknikaften, tlf. 6135 2211.

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.

November d. 7. Værkstedsaften.

November d. 14. Klubmøde. Foredrag v/Rikke U. Nissen "Nordpå med MG Magnette".

November d. 21. Værkstedsaften.

November d. 28. Værkstedsaften.

December d. 5. Værkstedsaften.

December d. 12. Kl. 18.00 Julefrokost bemærk tidspunkt.

December d. 19. Værkstedsaften. Sidste i år – gløgg og æbleskiver.

Januar d. 9. Nytårskur, champagne og kransekage. Vi skal snakke aktiviteter i 2019.

Januar d. 16. Værkstedsaften. Første i 2019.

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.

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.

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. 13. Almindelig mødeaften.

November d. 20. Film og Foto.

November d. 27. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

November d. 29. Julefrokost.

December d. 4. Julehygge med gløgg og æbleskiver. Ingen tilmelding.

December d. 11. Almindelig mødeaften.

December d. 18. Film og foto.

December d. 25. Julelukket.

Januar d. 1. Nytårslukket.

Januar d. 8. Nytårskur. Champagne og kransekage. Hvad skal der ske i 2019?

Januar d. 15. Almindelig mødeaften.

Januar d. 22. Film og foto.

Januar d. 29. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

Kurt Plith, tlf. 2029 6605
postmaster@plith.dk
www.dvk-loeve.dk



**Nordvestsjælland
Holbæk**

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

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

December d. 19. Intet klubmøde.

Januar d. 16. Nytårskur med bobler, quiz og hygge.

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

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

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



**Østsjælland
Klippinge**

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

November d. 27. Vi skal tale om mødestedets fremtid. Skal det slutte med udgangen af 2018? Er du interesseret så husk at mød op!

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



**Sydsjælland
Engelholm**

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

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.

November d. 13. Cafe og biblioteksaften.

November d. 27. Julefrokost.

December d. 11. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Januar d. 8. Nytårskur. Mødestedet giver champagne og kransekage.

Januar d. 29. Klubaften. Forslag til 2019. Hvad sker der ske i det nye år? Kom med forslag!

Februar d. 12. Cafe og biblioteksaften.

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.

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

December d. 13. Julefrokost kl. 19.00 - ca. 22.00. Forventet kuvertpris ca. 150 kr. inkl. en øl/vand og en snaps samt efterfølgende kaffe. Medbring en gave til værdi af ca. 20-30 kr. til pakkeleg.

Bindende tilmelding til Frits på tlf. 2264 2909 eller mail liseogfrits@johansens.info

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

Mødestederne



**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.**

Intet møde i november.

Ib Rønne tlf. 2280 8112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk



**Vestjylland
Ulfborg**

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

Carsten Andersen. Tlf. 61469740
Sussi Andersen. Tlf. 23260562

November d. 15. kl. 18.30. Der er åben museumsaften. Vi lukker dørene op til vores VW & Retro Museum. Aftenen starter med 2 stykker smørrebrød, en øl eller vand, derefter rundvisning med efterfølgende kaffe og kage. Prisen for dette arrangement er kr. 75,-. Af hensyn til bestilling af mad er tilmelding nødvendig på telefon eller mail.

Sussi og Carsten Skovgaard Andersen, tlf 6146 9740.
c.s.andersen@post.tele.dk

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



**Sydjylland
Lillebælt**

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

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

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

November d. 8. Foredrag om Landevejens arbejdsmænd, v/Jess Jensen, Varde.

December d. 6. Julefrokost på Hotel Fredericia.

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

På 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
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.**

November d. 13. Klubmøde på Møllen. Der bliver et indlæg om den spændende VW-historie i Wolfsburg,

og der vises fotos fra Autostad og VW Museet, v. Jens Heldgaard

December d. 11. Vi gentager traditionen med julefrokost på Uldum Mølle kl. 18.00 - Invitation inde i bladet. Reserver datoen til en hyggelig aften, og husk tilmelding inden d. 2. december til Frede eller Jens.

Januar d. 8. 2019. Det nye år indledes med nytårskur og en snak om året der er gået – og gerne også med nye ideer til 2019.

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

Frede Søndergaard, tlf. 29906780.
frede.sondergaard@gmail.com
Erik Hougaard, tlf. 40340049.
k.e.hougaard@mail.dk

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

**Sydvestjylland
Vesterhede**

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

Den anden torsdag i måneden holder jeg mit værksted åbent. Medlemmer kan ringe og fortælle om de problemer de har, og om de ønsker forplejning. Folk må også godt komme og snakke.

November onsdag d. 28. kl. 18.00. Julefrokost.

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

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



**Midtjylland
Herning**

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

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

November d. 5. Klubmøde. Alphi, Hammerum.

December d. 3. Synshal besøg, Applus, Svanekevej.

Villy Vejnøe, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



**Østjylland
Ristrup**

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

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

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

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



**Nordjylland
Sindal (Tidl. Stenum)**

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.
NB Flytning til ny adresse.
Lufthavnsbygningen på Sindal Flyveplads, Taagholtvej 170, 9870 Sindal.**

November d. 20. Første møde på det nye mødested. Information om stedet og hyggeligt samvær.

December d. 11. Juleafslutning i stuehuset på "Vanggård" kl. 18.00. Afsæt tiden, I hører nærmere.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund og
Thorben Damsgaard

Ny mødestedsleder:

Thorben Damsgaard,
tlf. 2149 1841
thorben@elleham.dk
www.dvknord.dk

Tur til Søhøjlandet

Fredag den 14. September 2018 kl. 14.00 mødtes 7 veteranbiler i stiveste puds ved veteranbilkubbens hus i Broby på Fyn for at indlede en weekendtur til Søhøjlandet.

Deltagerne var Annie og Niels Hansen i Jaguar, Vivi og Bjarne Hansen i nyindkøbt BMW, Grethe og Bent Nielsen i Renault, Mette og Alfred Svendsen i Citroën, Jane og Johannes Matthiesen i Mercedes, Ronald Jørgensen i Ford Anglia, og Ruth og Jørgen Kastrup, også i Mercedes.

Efter uddeling af rallyplader, kørevejledning samt en paraply og indtagelse af lidt "medicin" i form af en enkelt Jægermeister blev kursen sat ad mindre veje mod stationsbyen Ry via Erridsø hvor Hanne og Jørgen

Brygger i deres fine Opel stødte til kortegen.

Efter ca. 2½ times kørsel i fint og tørt vejr landede vi i Ry og blev indlogeret på Hotel Ry. Her blev vi tildelt 8 dobbeltværelser på rad og række i en lukket gårdhave, hvor vi efter at have pakket ud på værelserne mødtes i haven til "after tour" med kartoffelchips og rødvin inden lækker aftensmaden blev indtaget kl. 19.00. Efter "smalltalk" og aftenkaffe/irish coffee blev de gamle lidt trætte og alle gik til køjs.

Lørdag morgen kunne vi komme dryssende mellem kl. 7 og 10 og sætte os ved et velassorteret morgenbord. Efter uddeling af "morgenmedicin" på parkeringspladsen fik vi

samlet onkel Aage, en indfødt guide, op, kørte vi i flot solskinvejr ad ruten langs Juelsø over Laven med udsigt til Himmelbjerget, også kaldet "Himmelpinden", gennem Sejs, forbi Hjejlen i Silkeborg Havn.

Ganske kort derefter kørte vi ind på gårdspladsen, med speciel parkeringstilladelse, til Silkeborg Museum. Her havde vi mulighed for at besøge Tollundmanden (ca. 2300 år gammel) samt gøre os bekendt med Silkeborgs historie.

I museets kantine spiste vi en let sandwich, og efter at have taget billeder af bilerne på parade foran museets smukke hovedbygning, satte vi kursen gennem Silkeborg mod syd til Virklund. Her er det en god ide

Fyn



Klar til afgang fra Broby



Onkel Aage (i midten)



Historier og løgnehistorier efter middagen



I kø til morgenmedicin



Opel Commodore og Citroën GS



Solen tilskinnede os så toppen kom af



Så venter vi på frokost og toget



En skinnebus skal ryge

at tage den vej der hedder Paradisvej, som fører os gennem et bakket skovområde op til Himmelbjerget. Efter en tissepause og en gåtur op til "Pinden" med den fantastiske udsigt over Juelsø til Møgelø og Laven, blev det besluttet at køre ned til Restaurant Juelsø hvor vi sad udenørs på terrassen med udsigt over søen og indtog en kop kaffe. Midt i kaffen dukkede en brud i stort hvidt skrud op og blev eskorteret af en mand iført jakkesæt og baseball kasket, hen over terrassen til den anden ende hvor gommen ventede. Da vielsen var overstået rakte bruden sejrssikkert hånden op og sagde "Det var det". Vi afstod fra at drikke brudeparrets champagne og kørte op af den stejle grusvej fra søen

med det lønlige håb, at Renaulten og Angliaen ikke brændte deres koblinger af.

Alt gik godt og vi fortsatte gennem Gl. Rye ad Højkol til Salten, over Knudlund og Ryevej tilbage til Hotellet, hvor vi igen holdt "After Tour". En tur i perfekt vejr gennem et smukt landskab var slut, og nu ventede en god middag på os. Efter middagen blev der drukket kaffe og andet godt og snakken gik med historier og løgnehistorier, også lidt vovede historier. Trætheden meldte sig og der blev, lidt om lidt, sagt godnat.

Efter morgenmad søndag blev bilerne pakket og der blev afregnet med hotellet. Vor indfødte guide, onkel Aage var også klar. Vejret var lidt

overskyet og iblandt med let regn, men ikke noget der betød noget. En enkelt valgte dog at smide værelsesnøglen væk, hvilket gav tid til igen at uddele morgenmedicin. Endelig kom vi af sted og kørte denne gang sydpå langs Ry Møllersø og Gudensø mod Danmarks næststørste sø Mossø, først øst, siden syd og vest om søen og nord for Vissing Kloster ad Ryhule til en tidligere flyveplads anlagt af den tyske besættelsesmagt under 2. Verdenskrig. I dag er der kun et lille stykke betonvej samt fundamenter tilbage, men en meget smuk natur med højt græs som de to medbragte hunde syntes havde spændende lugte. Da dyrene var kaldt ind gik turen videre til Addit, Vinding, Bryrup til Vrads Station.



“Aftertour” i gårdhaven, Hotel Ry

Her midt i skoven ligger denne velbevarede charmerende station med ventesal og brændeovn og en restaurant med veltillavet mad, som endestation for veteranjernbanen mellem Bryrup og Vrads. Vi havde tid til at kigge på skinnebussen og besøge toiletterne inden vi spiste en lækker røget lakseret i restauranten. Kl. 12.50 blev der tattet afgang med skinnebussen til Bryrup, en strækning på ca. 5 km igennem en smuk skovdal med stille søer. I Bryrup kunne remisen besigtiges. Her var et flot lokomotiv, en F-maskine, samt en Triangel motorvogn i køreklar stand. Veteranjernbanen råder over 1 F-maskine, 2 skinnebuser samt en nyrenoveret pakvogn, og 5 Triangel motorvogne, som er meget interessante set med fynske øjne, idet de er bygget af Thrige i Odense i den gamle rytterkasserne, hvor der også blev bygget både lastbiler og busser, hvilket tydeligt ses derved at køleren er den samme som de satte udvendigt på motorvognene. Efter ca. 15 minutters ophold gik turen mærkeligt nok samme vej tilbage til Vrads.

Her valgte 2 biler at sige tak for denne weekend og de resterende fortsatte gennem Vrads by ad ansøvej og Højkol til Øm Kloster ved Mossø. Her sluttede den officielle tur og der blev sagt farvel og tak til hinanden. Ronald i Angliæn havde begge dage vor indfødte med i bilen, så han, Bent med frue og undertegnede kørte den korte tur til hotellet og tog afsked med onkel Aage. Vi fulgtes derefter i adstadigt tempo til Middelfart hvor pølsevognen ved den gamle Lillebæltsbro fristede Bent uimodståeligt og var derfor tabt for omverden.

En dejlig weekend i hyggeligt selskab og skøn natur forbi og jeg vil gerne takke deltagerne for at være med til at skabe en god oplevelse.

Jørgen Kastrup



Fyns Kardan Løb 2018

Tekst: Jørgen Kastrup

Foto: Kirsten Nielsen

Atter en gang stillede Fyns Kardan og Bremsecenter op som startsted for det årlige ”Fyns Kardan Løb”.

Kl. 9.00 var Merete og Ralf igen værter med et overdådigt morgenbord med kaffe/the, et stort udvalg af lækre rundstykker, ost og smelteost, et udvalg af marmelader, juice og til halsen ”en enkelt” eller ”dr Nielsen” efter eget valg, et imponerende morgenbord. Efter morgenbordet havde Merete og Ralf en lille lodtrækning blandt de 28 deltagende biler og 5 indkøbsposer (til genbrug) med et indhold af bilplejemidler. Der var mulighed for at stille tekniske spørgsmål til personalet og få forklaret de forskellige arbejdsprocesser ved renovering af motorer etc. En enkelt deltager nåede endog at købe et batteri, hvorefter han skyndte sig hjem og skifte batteri på sin bil, der ikke ville starte.

Kl. 10.30 satte kolonnen sig i bevægelse og kørte ad små snoede veje gennem Langesøskovene videre forbi Sprattenborg og Andebølle under motorvejen til Vissenbjerg, hvor medbragt frokost blev indtaget i værkstedet hos Top Car hvor vi ankom kl 11.30. Her var der mulighed for at kikke på flere veteranbiler under renovering. En imponerende renovering af en Cadillac fra 50’erne, en Volvo 123 gt, en Opel Comodore fra 60’erne og en Toyota Corolla fra 70’erne samt et flot exemplar af en Mercedes /8 250 CE kunne besigtiges.

Kl. 13.00 sagde vi tak for husly og kørte syd om Vissenbjerg, igen på små veje over Gadsbølle, Fjelsted og Harndrup til Ejlskov, hvor ejeren af Ejlskovgård beredvilligt stillede sin gårdsplads og have til rådighed for vor kaffepause. Her sluttede turen som blev afholdt i et smukt efterårsvejr og en hyggelig stemning.

Lillebælt



Karolinetræf

Så var det sidste gang i år der var Karolinetræf. Pænt fremmøde og god stemning. Tak for i år og på gensyn i det nye.

- med venlig hilsen
Bob Rudi Hansen - Povl Rasmussen.



Besøg hos Einer Hessel

Ved vores møde den 18 september var vi på besøg hos Ejner Hessel Automobiler i Ringsted. Her blev vi budt velkommen af reservedelschefen og to andre medarbejdere. Derefter blev vi vist rundt i virksomheden og fik set værkstederne og reservedelslageret. En stor og flot virksomhed.

Efter rundvisningen blev vi budt på mad og drikke.

En stor tak til Ejner Hessel Automobiler Ringsted og en stor tak til medarbejderne som ville bruge en aften på os. Også en stor tak til de 32 medlemmer som mødte op og bakkede op om dette arrangement.

Mvh. Mødestedsleder Jan Lemming



Mulstrup



Englændertræf på Vestsjælland



Det er nu fem år siden, vi arrangerede det første Englændertræf ved DVK Mødested i Løve på Vestsjælland. Ja, tiden er gået, men det er en glæde, at kunne se de mange forskellige Veterankøretøjer, som har besøgt træffet igennem de første fem år, og det har også været særdeles glædeligt med den megen snak og dækspark om de mange spændende fremmødte køretøjer.

I år var der f.eks. en Ford Anglia fra midt 50'erne, som skabte en del debat. Den var lige blevet indkøbt som et "ladefund", så forude forestod en del arbejde for at få den synet, så der kunne komme nummerplader på. Der blev givet mange gode råd og ideer, og det var dejligt at se, den iver, der blev lagt for dagen.

Jeg synes, at det er en fantastisk måde at mødes på, og at se på alle de forskellige engelske bilmærker, der har været op igennem tiden. I år fik vi også besøg af en håndbygget Bristol, og ja, den hører til en af de mere sjældne. Et fantastisk kig ind i den engelske bilindustri historie.

Ja, Englændertræffet i Løve var kræ for ethvert øje. Der blev, varen tro, indtaget uanede mængder af kaffe og kage, og Steffens gamle VeteranPølsevogn blev også godt besøgt.

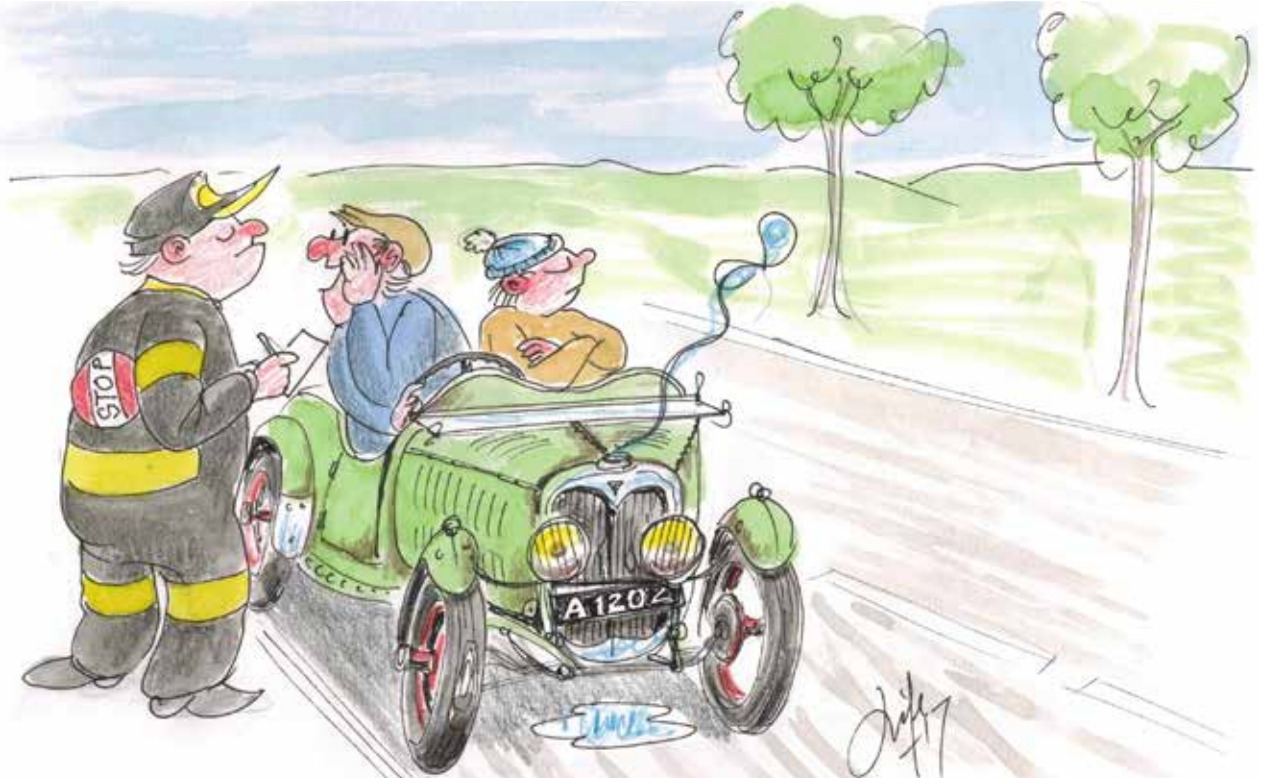
Der var omkring 100 smukke engelske veterankøretøjer og mindst 3 gange så mange andre besøgende.

Stor tak til alle de "aktive" bag ved træffet, og også mange tak til alle de fremmødte, som gjorde denne dag så festlig og udbytterig.

Vi ses igen lørdag den 28. september 2019.

*På DVK-Løves vegne
Kurt Plith*





Min Herre, De har lige passeret en 50 km/t-strækning med 65 km/t!

- Skal vi sige 75? Jeg er lige ved at sælge vognen...!



På DVKs mødested i Holbæk er der som bekendt en tradition for at man kårer en "månedens bil" i sommerhalvåret.

Her skriver Michael Andersen om sin Moskvitch, som er fra 1974.

Igen – Moskvitch på de danske veje

Mødested Holbæks valg af månedens bil faldt på en russisk Moskvitch 1974, der efter 1 års søgen blev importeret fra Ukraine, og nu kan promeneres på danske gader og veje som den eneste.

Bilen er samme udgave, der fra 1970 blev solgt i Danmark som model 1500 GT. Med en ny aluminiumsmotor og ca. 80 HK. Forskellige varianter gjorde det svært at finde den rigtige eksportudgave. Da den endelig var der, måtte en god bekendt føre forhandlingerne med den russisktalende sælger, der fortalte om dårlig kardan og blinkkontakt, men tilbød at køre den til Rostock på et fejlblad uden merpris, kr. 21.000,-.

I 1974 kostede bilen kr. 20.638,- i Danmark. I 1979 solgtes 24 Moskvitch biler og i 1980 1 stk. Derefter var Lada den eneste russiske bil på det danske marked.

På turen hjem fra Gedser må jeg have tabt mindst 2 kg som følge af de voldsomme vibrationer fra kardanen. En ny aksel og 4 nye hjulkapsler har jeg afhentet i Hamburg. Blinkkontakt, en forlygte og de russiske sideblink er modtaget fra Berlin.

Nyt differentiale er ankommet fra et gammelt lager i Ukraine, og endelig en køler fra Leipzig - jo reservedele er virkelig en by i Rusland! Fabrikken, der jo var baseret på Opel Kadet fabrikken, blev flyttet til Moskva i 1945, og gik konkurs i 2002.

Da bilinspektøren så bilen nedefra udbrød han. 'Hvor er lapperne henne!?' Der var ingen. På billederne ses, at den tidligere ejer har hygget sig med flotte stjerner mm på stænklapperne og med en ukrainsk alperose på gearstangen. Den russiske autoradio vil kun modtage én station og tro mig, den snakker russisk! Det



originale reservehjul, indeholdende et pust fra den kolde krig - bliver der ikke rørt ved.

Min første Moskvitch, en 408 årgang 1966, købte jeg i januar 1969. Min nyeste kæreste Elin havde jeg kendt i 4 måneder, men hun blev her søreme, og nu er vi jo sammen på 50'ende år.

Det skortede ikke på chikane og negative tilkendegivelser, når vi kørte i vognen. Nedfinger, tilråb om kommunist og gentagen nedbremssning lige foran os på motorvejen. En seddel i vinduet fortalte om det undertrykte folk i Sovjetunionen og om det brutale styre. Ved købet så jeg jo blot en billig bil. Elin strikkede et 5 meter langt ildrødt halstørklæde, som vi kunne have på samtidig i bilen. Så måtte de kommunistforskrækkede jo tro hvad de ville. Bilen blev solgt i 1971 inkl. halstørklæde.

Fra 1972 til 1979 havde jeg 3 Moskvitch arbejdsvogne på gule plader i firmaet (tv service).

Chikanerne ophørte, men i stedet trådte politiet til med paragraf 13 syn i gaderne og Moskvitch blev aldrig vinket forbi. Der blev ikke lagt fingre imellem, når der skulle prøves bremses og styretøj. En familie måtte ydmygt stå på fortovet og se deres Moskvitch fare op og ned ad gaden med en emsig betjent bag rattet. En anden ødelagde pedalarrangementet, da han ville betjene bremsen stående udefra. Én lykkedes det at rive tagbagagebærerens ene holder af - det gav kørselsforbud og sammen med en anden fejl, indkaldelse til syn.

Ved det efterfølgende syn mente bilinspektøren, at 2 dråber olie på bundkarret var bevis på utætheder og forlangte omsyn. Det kostede

flere tusinde kroner at få motoren udtaget og pakket om. På mærkeværkstedet rasede værkføreren og ringede til chefen for færdselspolitiet og forlangte i skarpe vendinger, at chikanen ophørte, ellers ville BT og Ekstra Bladet få historierne, og der ville ikke blive lagt fingre imellem. Det hjalp, vi fik lov at køre i fred.

Det var samme værkfører, der gentagne gange forklarede mig, at det var min ungdommelige kørestil og ikke bilens kvalitet, der var skyld i mine mange besøg på hans værksted.

De 10 unge år med Moskvitch glemmes jo ikke, og minsandten om ikke der nu igen ligger et 5 meter langt ildrødt halstørklæde i bilen.

Gestus fra medtrafikanter er nu Thumbs up og smil.

-Mick.



Bugattiklubbens efterårstræf

Tekst: Peter Bering. Fotos: Peter Bering og Jakob Bonfils.

Den opmærksomme læser af side 2 vil have opdaget, at der er en ny klub blandt klubber i klubben: Bugatti Club Denmark. Stiftelsen fandt sted i juni (VT505). Klubben har en forgænger, idet der i midten af 1960'erne blev dannet et 'Société des Bugattistes Danois', som blandt andet arrangerede internationale Bugattitræf i Danmark i 1966 og 1977.

Den nye klub har af det internationale samarbejde (engelske BOC) fået tildelt værtsrollen for det årlige internationale Bugattitræf i juni 2026.

Der er altså god tid til at øve sig og i september i år afholdt den nye klub sit første træf. Det blev en stor succes og foregik på Sjælland, hvor vejene omkring Holbæk og i Odsherred lagde asfalt til de tolv deltagende bilers hjul. Der var base på Hotel Strandparken og der blev kørt ture om lørdagen og søndagen.

Det hele var arrangeret af Peter Koux, som kender de Nordvestsjællandske veje godt; men trods det ikke selv fandt hele ruten. Heldigvis var omvejen faktisk endnu bedre end den planlagte rute.





Det er ren æstetisk nydelse at kigge under hjernen på Marc Vogels Type29.



September gav noget af den regn, der ikke faldt i sommer. Her er Studstrupperne færdige med at rejse kaleche og klar til at bestige Esterhøj; det var tørvejr, da de nåede toppen. Den forreste bil er den af bilerne, der har været længst tid i Danmark: Lars Thybos 1930 Type40 Roadster Luxe kom hertil i begyndelsen af 1960'erne. Den blev kørt af Jakob Bonfils, som har taget det stemningsfulde billede.



På et Bugattiløb bliver der næsten altid skruet og pillet under motorhjelmen. Her er det Niels Hansen og Frank Studstrup, der finjusterer den ottecyndrede Type38-motor i sidstnævntes Type40.





Nyt fra MhS

Fler' bør køre mer'

Det er en offentlig hemmelighed at kørsel med et bedaget kulturhistorisk køretøj skaber stor glæde hos ejere og brugere af sådanne køretøjer samt ikke mindst eventuelle tilskuere. Uanset alderen på et historisk køretøj, så giver det et indblik i historiens prægtige vingeslag, når man triller af sted gennem landskabet i en ældre bil, eller på en bedaget motorcykel.

Det at fremføre et så gammelt køretøj er ganske smittende, i et sådant omfang at flere også gerne bruger køretøjet nærmest hver dag i sommerperioden, i hvert fald så meget lovgivning, forsikringen og vejret tillader det.

Nogle køretøjer egner sig en hel del bedre til at gå i et med dagens almindelige trafikbillede, er bedre til at følge med når trafikken bliver hurtig og tæt, og kan måske ovenikøbet efterlades kort tid på en parkeringsplads. Andre veterankøretøjer kræver derimod en hel del af en nok så entusiastisk ejer, hvis det skal

køre mere end blot nogle ganske få solskinkilometer på en sommer-søndag.

Ser man på sammensætningen af den danske køretøjspark bestående af historiske køretøjer, så rækker den årgangsmæssigt fra 1983, og næsten 100 år bagud i historien. Her er det de yngste årgange der oftere vil kunne bruges, og de ældste der desværre oftest må nøjes med at se indersiden af garageporten.

Det ovenfor beskrevne omfang har Motorhistorisk Samråd en formodning om er korrekt, idet vi siger, at de yngste historiske køretøjer egner sig bedre til dagens trafikbillede end de ældre, og derfor typisk vil køre

flere årlige kilometer end de ældste, som er en del mere besværlige at bruge i almindelig trafik.

Vi kan ikke putte køreglæde på en vægtskål og veje den, men vi kan iagttage nogle data for kørte kilometer og se om ikke vores formodning er korrekt. Desværre er det ikke nemt at trække disse data på danske historiske køretøjer, og spørgsmålet er også hvor valide disse data er, når vi har en synsperiode på 8 år. Så kan der jo være nogle år man kører mere end andre. Køretøjet kan også skifte ejer i den periode, hvor den nye ejer så måske har et helt andet forbrugsmønster og behov.

I vores naboland Sverige der har de en helt anden åben adgang til kørselsstatistik, og havde indtil for nylig også en kortere periode mellem syn. Derfor har vi valgt at se på de svenske data, og må konstatere at vores formodning var ganske rigtig. Vores undersøgelse viser at på 50 år (fra 1983 til 1933) falder de årlige kilometer til rundt regnet $\frac{1}{4}$ -del. Vi mener at de svenske tal godt kan omsættes til danske forhold.

Men når det kommer til køreglæden og ikke mindst kulturværdien, da er forholdene i vores nabolande nok helt på højde med de hjemlige. Til glæde for ejere, tilskuere og med baggrund i både køreglæde, kulturværdi og statistikkerne om kørte kilometer, vil vi i Motorhistorisk Samråd godt råde flere til at køre mere.

*Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder*



Handler du med veteranbiler eller istandsætter dem for andre?

Og vil du bestille historiske nummerplader for/til en kunde? Så skal du udfylde bestillingen *i kundens navn* og ikke i dit eget.

Hos SKAT checker de ved hver bestilling af historiske nummerplader, om der er en erklæring fra Motorhistorisk Samråd, og er der en erklæring på samme nummer, men hvor navnet på ejeren af køretøjet på erklæringen er en anden, end den der nu bestiller nummerpladen, vil de kontakte MhS for at få en nærmere forklaring.

Som regel kan vi ud fra mærke, model og stelnummer fastslå at der er tale om samme køretøj, og ikke to personer, der forsøger at bestille samme nummer til to forskellige køretøjer, men det betyder en unødvendig forsinkelse af bestillingsprocessen.

Udfyld derfor bestillingen af erklæringen med slutbrugerens data.

*Michael Deichmann
Bestyrelsesmedlem*

Ting tager tid

Sådan skrev Piet Hein engang, og i Motorhistorisk Samråd er vi fuldt ud klar over, at når vi snakker om at ændre ting på Christiansborg - så tager det tid.

Det er ingenlunde på grund af manglende vilje fra politikernes side, men som med alt muligt andet er det det muliges kunst. En af de mange politikere vi snakker med, sammenlignede vores kamp for at få mere retfærdige og gennemskuelige afgifter på veteranbiler over 35 år med det at spise en elefant. Det gør man ikke i en mundfuld, men i stedet i små bidder.

Indtil seneste finanslovsforhandling i 2017, mellem regeringen og folketingets partier, forsøgte vi ad flere veje og gennem flere år at komme igennem med et forslag til en flad enhedsafgift på veterankøretøjer.

Som en del nok har erfaret gennem vores nyhedsbreve, måtte vi kon-

statere at der ganske enkelt ikke var politisk opbakning til et sådant projekt, og for den sags skyld heller ikke økonomi i statskassen til en omlægning. Det var tilbagemeldingen vi måtte tage med hjem.

Siden da har vi så arbejdet på en ny model, en der skal tilgodese såvel de politiske ønsker, som den økonomiske ramme, og ikke mindst veterankøretøjsfolkets ønsker til gennemskuelighed. Den model er vi endnu ikke i mål med, men hører via Christiansborg at modellen er konstrueret godt nok til at kunne blive til virkelighed. Det bliver den dog først når altså vi får de sidste data fra den nye Motorstyrelsen der, som jo nok de fleste ved, er godt og vel hængt op for tiden med oplæring af nye medarbejdere.

Der er rigtig mange niveauer i den her kabale, også selv om man ikke ville tage højde for de politiske ønsker. Alene spørgsmålene om veterankøretøjers originalitet, om miljøbelastningen, og om hvordan den stadig aldeles urimelige brændstofafgift skal håndteres afgiftsmæssigt, er væsentlige kort, der skal tages hensyn til før kabalen går op. Finansministeriet har lavet en opgørelse i 2017 (til brug for finanslovsforhandlingerne) der fortæller at den gennemsnitlige afgift ligger et godt stykke over 20.000 kr. per importeret veteranbil, men det står det ikke klart om brændstoffillægget er med i dette beløb. Vi oplevede tillige i 2017, at der ikke var politisk vilje til at fordele beløbet ud på alle importere, da det ville betyde at de bil-

ligste biler skulle betale for de dyreste importbiler.

Motorhistorisk Samråd har før været for tidligt ude med at love at nu kommer der en god løsning på afgiftsområdet. Vi gjorde den gang regning uden vært, det kommer vi ikke til denne gang. Vi skal være helt sikre på at løsningen er den rigtige, hvilket inkluderer alle mellemregningerne. Vi skal være helt sikre på at vi har den rigtige opbakning fra de rigtige mennesker, og ikke mindst at vi har baglandet med os, inklusive de andre interesseorganisationer på området.

I samrådet snakker vi med mange vidende mennesker, som spørger om meget og bidrager med en del. Men man behøver nu ikke at være hverken bestyrelsesmedlem eller suppleant for at kontakte os og komme med gode forslag og løsninger til de problemstillinger, der brænder på. Enhver er velkommen til at henvende sig. Vi vil så til gengæld kunne give råd og vejledning om adgangsveje, nøglepersoner og måske allerede afprøvede løsninger. Vigtigst af alt er dog, at vi i fællesskab taler med en stemme og fremfører en klar fælles sag på oplyst grundlag.

Mange ejere af veterankøretøjer (os selv inklusive) kan til tider irriteres over at processen er ganske langsom, men man sluger ikke en elefant i en mundfuld. Man tager den i små stykker - og ting tager tid!

*Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd*





Enevold Vestergaard 1917 - 2018

Vi har mistet en gammel ven.

Enevold Vestergaard døde den 30. august 2018, 101 år gammel. En ægte entusiast, der har været dybt betaget af biler, deres skønhed, deres teknik og kvalitet og det at køre i dem - længe, længe før der overhovedet var tænkt på nogen af os andre.

Gennem tiderne ejede han et utal af biler. Fra 1938 til 1943 var han ansat som første kommis i Brugsen i Varde. Midt under besættelsestidens køreforbud købte han sin første bil, en FIAT 508C. Senere blev det til mange flere.

Allerede i 1942 - 1943 blev han medlem af FDM, i 1952 blev han valgt ind i repræsentantskabet og som højdepunktet havde han i 1990 den store glæde at blive udnævnt til æresmedlem i FDM.

Efter krigen begyndte han at køre

orienteringsløb, bl.a. under Esbjerg Motor Sport.

I en menneskealder - eller mere - var Enevold selvfølgelig også medlem af Dansk Veteranbil Klub.

I sidste halvdel af 1980'erne blev han medlem af MG Danish Centre West som den jysk-fynske MG klubhed dengang.

Enevold havde i mange år beskæftiget sig med salg af udstyr til vulkanisering og forskellige andre ting til bilbranchen. Fra 1987 'kørte' han sit VE-BO MG Center i omkring 15 år, med salg af MG-dele.

Det var gennem MG forretningen vi kom til at kende Enevold Vestergaard. Vi kan se tilbage til mange hyggelige stunder i firmaet VE-BO MG Center på Vestervold i Varde. Der var altid tid til en MG-snak. Enevold var altid med til de lokale pubmøder, på køreture, løb, stumpemar-

kederne i Herning m.m., og var altid fuldt orienteret om, hvad der foregik i MG-klubben, hvadenten han selv havde deltaget eller ej.

Da Enevold fyldte 85 forærede fru Henny ham en grøn Frøje - sparet op af hendes folkepension. 'Og det er ikke engang løgn' fortalte Enevold og fortsatte: 'Den fyr kører fantastisk godt... der er rigtig skud i den og den har en vidunderlig lyd'.

Da han nåede til midt i 90'erne, var helbredet blevet dårligere, han afleverede sit kørekort, bilerne stod hen og blev afløst af en 3-hjulet el-scooter, så han stadig kunne følge lidt med udenfor hjemmet på Vestervold i Varde.

Der lyder ikke længere et 'GODAW' med den velkendte lidt hæse stemme i telefonen, men vi kan 'køre videre' på mange minder om vores gamle ven, Enevold Vestergaard.

Æret være hans minde.

Jørgen Lind

(Efter aftale forkortet af red).



Grøn omstilling

Er jeg den eneste her blandt DVK's medlemmer, der er bekymret for vores ret til/mulighed for i fremtiden at benytte vore køretøjer på offentlig vej?

Man kan næsten ikke åbne for tv eller en avis, uden konstant at høre om hvordan benzin og dieslbiler lægges for had, og nu det seneste udlæg fra regeringen om udfasning af disse fra 2030.

I sidste udgave af Veteran Tiden- de var der nyt fra MhS i forbindelse med deres arbejde med farven på nr. plader. Det er også meget fint, men jeg har på fornemmelsen, at vi står over for meget større problemer i forbindelse med vores interesse.

For mit vedkommende er jeg villig til at køre med lilla nummerplader, blot jeg fremover kan få lov til i fred at lufte min V8 veteran.

Dette er ikke en kritik af MhS's vigtige arbejde, bare et håb om at man har fokus på dette for os alvorlige problem.

Husk det er ikke længere fornuften der styrer tingene.

Venlig hilsen

Palle Klitgaard Larsen



Om KDAKs arkivalier

- som har været i Dansk Veteranbil Klubs besiddelse siden 1978

af Ole W. Berg

Ved generalforsamlingen i foråret 2017, blev det nævnt, at denne klummes forfatter er i gang med at registrere indholdet af KDAKs arkivalier, som befinder sig på biblioteket i Nærum.

Registreringen af materialet, som omfatter ikke mindre end 96 kasser, æsker og hyldeplaceringer, foregår ved, at indholdet af en placering gennemses som emner og herefter registreres pr. hængemappe/protokol/ringbind m.v. Registreringerne indskrives i et Excelark med opsætning således, at der er 12 hovedemner som 1. sortering, i disse en række underemner som 2. sortering, og hvert underemne sorteret efter periodestart som 3. sortering.

Hovedemnerne er:

- AUTO (KDAKs klubblad)
- Bestemmelser
- FIA (Fédération Internationale de l'Automobile)
- Internt
- Journal
- Korrespondance
- Medlemsforhold
- Referater
- Regalier
- Royal Auto Club Service
- Scrap
- Økonomi

Den efterfølgende sortering vil give eftertidens interesserede mulighed for direkte at kunne finde materiale til bestemte emner, skønt disse kan være fordelt på mange kasser.

Men hvordan kom arkivalierne i DVKs besiddelse?

På nettet har man kunne læse, at KDAKs arkivalier efter konkursen blev anbragt i en garage på Frederiksberg og herfra forsvandt. Heldigvis – og i virkeligheden – blev arkivalierne (hovedparten) overdraget til DVK efter konkursen i maj 1978, og befinder sig i dag på biblioteket i Nærum.

Den 31. august 2018 havde jeg

en behagelig telefonsamtale med Svend Draaby, som var formand for DVK i 1978. Her fik jeg historien om overdragelsen:

Da KDAKs konkurs var en realitet, var der – ifølge Bilhistorisk Tidsskrift nr. 56 fra efteråret 1978 – flere DVK medlemmer, der på auktionen i forbindelse med konkursen sikrede sig minder om KDAK. Imidlertid var Ole Emil Riisager meget opsat på, at DVK skulle sikre sig arkivalierne og optog i den anledning forhandlinger med den afgåede bestyrelse og konkursbestyrelsen om at overtage materialet, ikke mindst da det stod klart, at det ikke kunne indbringe mange penge.

Undervejs blev også Danmarks Tekniske Museum tilbudt arkivalierne, men afslog, da man ikke kunne overskue at underbringe materialet. Resultatet af forhandlingerne blev heldigvis, at DVK kunne modtage arkivalierne, hvilket således var Ole Emil Riisagers fortjeneste.

Svend Draaby fortæller, at han kunne låne en lille lastvogn, og en efterårsdag i 1978 hentede han og OER arkivalierne på Københavns Maskinauktioner i Omøgade og kørte dem til DVKs lokaliteter på Nivågård. Svend Draaby fortæller videre, at DVK heller ikke havde plads til arkivalierne, men OER var så opsat på bevaringen, at alle andre hensyn måtte vige!

Tilbage er at gisne om mellemspillet med garagen på Frederiksberg. KDAKs villa skulle ryddes hurtigt, og ser man på tidsforløbet fra maj til efteråret i 1978, er det sandsynligt, at arkivalierne blev midlertidigt anbragt i omtalte garage og herfra senere blev overført til Københavns Maskinauktioner. Ud fra artiklen i BHT nr. 56 (skrevet af OER) fremgår det samstemmende, at ikke alt materiale endte hos DVK.

Desværre står det klart, at der mangler meget materiale, specielt

korrespondance fra perioden 1901 til 1940, men også meget andet. Det kan være makuleret af KDAKs sekretariat, men det kan som ovennævnt også være købt i 1978 af DVK medlemmer og andre interesserede. Da dette mulige materiale nok efterhånden "brænder" hos ældre medlemmer og disses efterkommere, skal Dansk Veteranbil Klub hermed efterlyse sådant KDAK arkiv- eller andet materiale til venlig aflevering og kærkomment supplement til det bestående.

Det gøres ved henvendelse til:

Dansk Veteranbil Klub
kontor@veteranbilklub.dk

eller til Ole W. Berg
historik@kdak.dk



Nyt fra Biblioteket

Igen er der én der har tænkt på DVKs bibliotek og fremtiden.

Vi har, via Peter Roland Hansen, modtaget stor samling negativer, ca. 1.400 ialt, med billeder som pressefotograf Per Lauritzen har taget gennem et livslangt virke. Desuden nogle ruller som hans far har taget i tidernes morgen.

Hvis man kigger i de ældre Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende, vil man se utallige af de billeder Per har taget, og lægge mærke til den høje kvalitet.

Vi er dybt taknemmelige for samlingen!

-ds.



Børnenes Køredag

Det årligt tilbagevendende arrangement 'Børnenes Køredag' er en stor, landsdækkende og dejligt udadvendt DVK-begivenhed, som er til glæde for mange – både store og små. Denne gang har redaktionen modtaget flere indlæg fra både arrangører og deltagere, inklusive en ung passager!



Der stod igen i år 12 flotte nypudsede veterankøretøjer klar for de indlagte børn på Børnehospitalet Filadelfia i Dianalund - så de kunne få sig en dejlig oplevelse.

Børnene kunne vælge, hvilken bil de gerne ville køre i, så stemningen var høj, og Hospitalsklovnen Zitto var med på turen igen i år.

Turen gik til Birkegårdens Haver, hvor Merry havde sørget for gratis Indgang for de godt 50 personer, som deltog i denne specielle dag for børnene. Der var stemning fra start til slut, der blev set på den smukke have, og der blev leget, set på dyr og DVK var vært for en is til Børnene.

Efter nogle timer skulle de tilbage til Filadelfia, og børnene kunne vælge en anden bil at køre tilbage i.

Vi gav hinanden hånd på, vi kommer igen til næste år.

På DVK's vegne
Kurt Plith, DVK Løve





Dianalund 4/10 2018

Vi veteranbil folk elsker jo at køre i vores biler og vise dem frem når lejligheden byder sig. Der er sæsonen igennem masser af fine arrangementer hvor dette kan lade sig gøre. F.eks har vi jo den store nationale køredag hvert år på grundlovsdagen. Her har de fleste folk fri, så det trækker virkelig mange biler ud af de mørke garager.

En anden køredag er den for Børnene. Den afholdes af DVK på sygehuse rundt i Danmark på forskellige børneafdelinger. Nærmeste børneafdeling fra min garage er epilepsiafdelingen i Dianalund. Men – denne dag holdes en hverdag, hvor de fleste er på job, og det er jeg normalt også. I år passede datoen heldigvis med at jeg havde en fridag. Så straks jeg så opslaget i DVK's blad, skrev jeg en mail til Kurt Plith, som var tovholder for dette fine arrangement. Kurt havde dog allerede mange biler tilmeldt, og måske endda

flere end der skulle bruges. Men han ville vende retur hvis de kunne bruge en vogn til. Heldigvis viste det sig at der godt kunne bruges en bil til, så jeg stillede straks en af mine gamle amerikanske politibiler til rådighed på dagen.

Dagen oprandt, og vejret viste sig igen fra sin fineste side. Rigtig flot solskin og over 20 grader, hvilket jo er fint sådan en dag i september. Perfekt til en køretur med de kære unger.

Min gamle Dodge Polara blev nusset lidt og sendt afsted mod Dianalund, hvor jeg skulle mødes med de andre veteraner som også havde sat dagen af i den gode sags tjeneste. På pladsen foran børneafdelingen holdt der mange fine biler. Ældste var en fin Ford T Touring, vist nok fra 1924. Nyeste var nok min egen fra 1973.

Der var kaffe og kage inden afgang. Mens vi benyttede os af det, blev

der fra ungerne side valgt biler. Der var mange fine biler at vælge imellem.

Turen gik fra Børneafdelingen og en kort tur ud over landet til Birkegården's haver, hvor der som vanligt var pause i programmet, så børnene kunne få en is, og tumle lidt rundt på legepladsen, mens vi andre fandt den medbragte kaffe og kage frem.

Derefter gik turen igen tilbage til afdelingen, og børnene valgte nu en anden bil at køre retur i, så de kunne prøve lidt forskelligt.

Jeg håber at kunne deltage igen til næste år. Det er så givende at se børnenes glade ansigter, når de ser de flotte biler linet op foran hospitalet.

Jeg ser meget gerne andre lignende arrangementer i kalenderen fremover.

Heine Hansen



Børnenes Køredag

Også i år var vi samlet ved H.C. Andersens børnehospital i Odense, afdeling Tryllebjerg. Vores kontaktperson, socialpædagog Mette Sorang Kjær, tog godt imod os med knus og kaffe på kanden.

Klokken var dårligt blevet 10.00, før de første børn og pårørende fik den første tur i området. Nogle af børnene har prøvet det før og var klar til at prøve alle bilerne - og selvfølgelig må de det.

Efter et par travle timer rykkede vi over til Børnepsykiatrisk Hospital.

Her må børnene selv vælge den bil, de vil køre i. En åben Rolls Royce og en gammel brandbil er altid populære.

Men også en Renault Dauphine, en

Volvo Amazon, en lille Mascot, en flot Mercedes og en gammel rallybil var der mulighed for at prøve.

Da alle havde valgt deres favorit, kørte vi i samlet flok ud til Skovsøen, hvor DVK gav is til børnene. Nogle af børnene prøvede en anden bil på hjemturen.

Vel tilbage blev vi, som sædvanligt, trakteret med kaffe og kage.

Atter en hyggelig dag.

Som det ses på billedet kan sygdom og et dropstativ ikke ødelægge glæden ved en køretur og som vi siger på Fyn: Der er højt til loftet i en Cabriolet.

Venlig hilsen
Annelise og Benny Koch

Mit møde med veteranbilernes klub

I dag oplevede jeg noget meget spændende, imens jeg var på hospitalet. Jeg var ude og køre i en bil, som ejeren havde haft i 18 år. En gammel bil som denne kaldes en veteranbil. Ham som kørte mig, fortalte mig, at han også havde en bil derhjemme, som han havde haft i 35 år. Bilen jeg kørte i var rød, og man kunne ikke have sele på, for det var ikke lavet den gang. Bilen inden i lugtede mærkeligt i forhold til, hvad biler gør i dag. Den lugtede måske mærkeligt fordi den var gammel. Jeg tror bilen var italiensk - måske en Fiat? Jeg ved det ikke? Der var også en Cabriolet, som var sort. Derudover så jeg en grøn Mercedes og senere en orange BMW. Begge biler havde stofsæder og så meget gamle ud indeni. Bilerne var så gamle, at der ikke var højtalere i, da de blev produceret, så ejeren af bilerne havde selv sat en radio og højtalere i.

Jeg havde en rigtig god dag, og var glad for at opleve så gamle biler. Jeg vil sige en stor tak til Veteranbilernes Klub, fordi de ville komme og besøge os, så vi havde mulighed for at prøve de flotte gamle biler.

Venlig Hilsen

Laura - elev i Skolen OUH
- HC. Andersen Børnehospital



Odense 3/10 2018



Herfra skal lyde en stor tak til alle de trofaste tovholdere, der lægger et stort arbejde i lave "Børnenes Køredag" som en dejlig og afvekslende oplevelse for de indlagte børn på landets hospitaler.

Dorte Stadil



Storstrøms Aftenture

Aftenturene fra Vordingborg Nordhavn blev igen i år en stor succes. Der har været 86 tilmeldte over de 5 aftener. 20 har været med til alle 5 ture. Det har været et gennemsnit på 45 hold pr. tur.

Disse ture har altid havnen som udgangspunkt, og der slutes både nord og syd for Storstrømmen.

I år var det jubilæumsår, da det var 15. år, at arrangementet blev kørt. Det gode sommervejr kunne ikke blive ved, så på afslutningsaftenen kunne regnen ikke holde sig tilbage. Der var 37 hold, der havde meldt deres ankomst. Trods regnen blev det en rigtig god tur på 55 km på de meget kuperede og smalle veje på Stevns. Regnen stoppede heldigvis i løbet af aftenen.

Vel ankommet til samlingspunktet, som denne aften var på Bos værksted, blev der budt på kaffe og lagskage, som var kreeret af Bos hustru med hjælp fra et par veninder. En stor tak skal også lyde til Bo og hans hjælper. Bo har lovet at stå for det igen i 2019.

Jens Pedersen



Bagagerumsmarked i Køge

Den 30/9 var der bagagerumsmarked i Køge, arrangeret af folkene bag KørTilKøge. (Se kørtilkøge.dk).

Det var et vældigt hyggeligt lille marked, med god tid til at snakke med ligesindede. Samtidig også en del biler at se på. Blandt dem en yderst sjældne Plymouth Suburban.

Thom Bang Pedersen





Jaguar Type D

- af alt hvad der er engelsk...!

Tekst og (nye) fotos: Jens Møller Nicolaisen

Ole Sommer og typerne

Der er mange klenodier på museet, som DVK deler adresse med i Nærum. Ole Sommer fik samlet næsten 80 biler, håndplukket efter hans helt egen personlige smag, naturligvis med hovedvægten på de biler han gennem sit lange professionelle billev selv fik at gøre med. Derfor er der mange Jaguar og Volvo, eller f.eks. Jowett, Bradford, Renault og Ellert! For ikke at tale om Sommers egne biler: S1, Volvo Special (Amazon Coupé), Oscar og Joker. Museets udvalg af biler er virkelig alsidigt; præget af Ole Sommers brede bilinteresse – fra de helt gamle, både små cykelbiler og store limousiner, til nyere klassikere, især sportsvogne.

Det kan være fint nok, bare at gå rundt og se på bilerne som de kunstværker mange af dem er. Flotte linier og sjove detaljer. Men dér hvor det for alvor bliver interessant, er når man begynder at forstå hvad det er man kigger på: Når man ved noget om baggrunden, teknikken og historien. Det gælder både for den pågældende model og dens tid – og for det helt konkrete eksemplar man står og betragter. Jo mere viden man har, jo mindre abstrakt bliver bilen!

Blandt de absolutte perler er nogle Jaguarer. Selvfølgelig den gamle SS100 sportsvogn fra 1937, som Sommer købte så tidligt som i 1959 og som blev begyndelsen til hele

samlingen. XK-modellerne mangler heller ikke, men så er der to grønne banditter, der stikker noget ud fra resten. Det er ikke sportsvogne, men deciderede racerbiler; Jaguar C-type og D-type fra henholdsvis 1952 og 1955. At se på de to, som de står ved siden af hinanden i museet, er en æstetisk nydelse i absolut særklasse! De er virkelig smukke med deres bløde linier, tydeligvis formet til at glide gennem luften med mindst mulig modstand – og samtidig visuelt udtrykke bilernes dynamik og kraft. Det kan man nemt nyde – men som de står der på gulvet er der også lidt mærkeligt stille omkring dem. Motorerne er slukkede og bilerne, der begge er ægte ek-

semplarer, har en absurd handelsværdi i mangemillioner-klassen. Det bliver lidt abstrakt og svært at forestille sig hvad de biler reelt er – eller måske snarere var – da de var nye og kattedyrene brølede, så ingen var i tvivl om at det var alvorligt ment. Selv når man kender historien er det svært at fatte.

Ole Sommer købte C-typen i 1975 og D-typen året efter. Begge biler har han elsket højt, brugt jævnlige og i perioder ofte. Men der er vist ingen tvivl om at det var D-typen, der blev Ole Sommers favorit blandt alle museets biler. Favorit er måske et fattigt ord – hjerteblod er nok mere rammende, for de to biler repræsenterer både motorsports- og Jaguarhistorie på det helt ultimative niveau. Det kan ikke blive bedre!

Lidt hurtig racerhistorie

Efter Anden Verdenskrig blev bilproduktion, ikke mindst i England, et spørgsmål om at eksportere. Det galdt i høj grad også for Jaguar. William Lyons ville sælge hurtige luksusbiler i hele verden. Sportmodellen XK 120 så dagens lys i 1948 og var i første omgang tænkt som en mindre serie biler, der skulle støtte salget af personbilerne og Jaguars position som et sportsligt bilmærke. Den 6-cylindrede XK-motor på 3,4 liter og med to overliggende knastaksler var helt ny, skabt af Jaguars chefkonstruktør Bill Heynes. Den blev grundlaget for Jaguars succes i mange år frem, og var i produktion helt indtil 1986. Og modsat forventningerne blev XK 120-modellen stormende modtaget og kom efterfølgende i rigtig masseproduktion.

Le Mans

I 1950 deltog Jaguar med 3 stk. XK 120. Bilerne var stort set i standardtrim og vandt ikke, men resultatet var opmuntrende: En af bilerne holdt en tredjeplads, indtil koblingen stod af 3 timer før målet. De to andre blev hhv. nummer 12 og 13 i konkurrence med de egentlige grandprix-vogne, der havde større motorer og flere kræfter.



En XK 120 i racerkonfiguration 1953. Ved forskærmen står Jacques Jonneret, der senere ejede Ole Sommers C-type og brugte den til væddeløb i hele Europa. Den anden herre er Marcel Fleury, Jaguarforhandler i Genève.

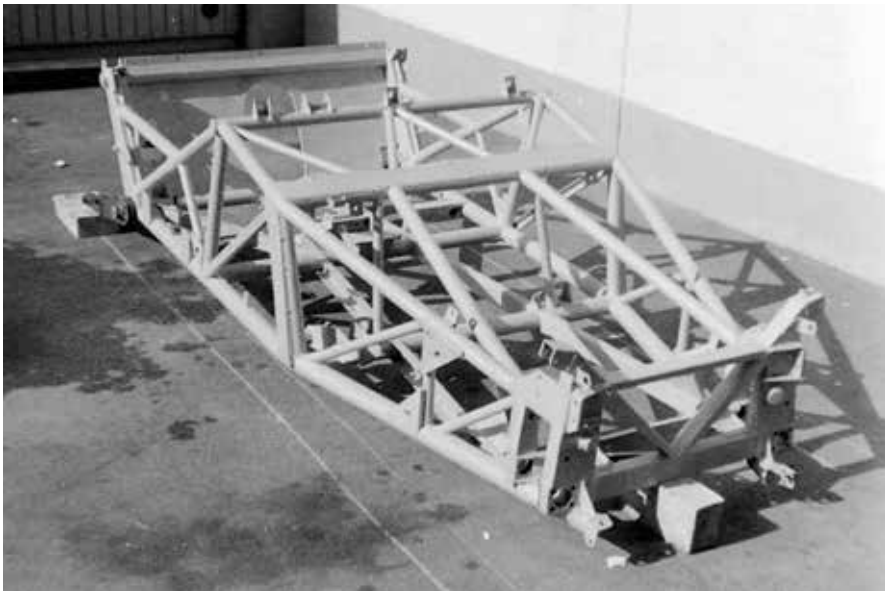


En af de første Jaguar C-type, fotograferet på Le Mans i 1951. I bilen sidder "Lofty" England, teamchef for Jaguars fabrikshold.

Jaguar oprettede nu en egentlig motorsportsafdeling og gik i gang med udviklingen af en lettere og mere aerodynamisk bil, på basis af XK-modellen og helt og alene designet til at vinde verdens vigtigste motorløb: Le Mans. De første oplysninger om den nye model XK 120 C (C for Competition) slap ud blot få dage før det berømte udholdenhedsløb i 1951. C-typen var født, foreløbig i tre eksemplarer. De to udgik, men den tredje vandt! I 1952 gik det knapt så godt, da Jaguarne efter få timer måtte udgå med overophedede motorer, som følge af et redesign der skulle give forbedret aerodynamik. Men i 1953 var Jaguar stærkt tilbage med C-typen på første-, anden- og fjerdepladsen.

C-typen

Der blev bygget ialt 53 stk. Jaguar C-type i perioden 1951-53. I stedet for XK'ernes traditionelle chassissramme havde C-typen rørgitterchassis (se foto næste side) beklædt med aluminiumsplade. Egenvægten var derfor kun godt 1000 kg. Øvrige komponenter kom stort set alt sammen fra XK 120, bortset fra styretøjet, som var med tandstang og den bageste affedring med torsionsstænger. De fleste af bilerne blev solgt til private og C-typen fik utallige sejre i motorløb rundt omkring i verden. Det var en meget robust bil, som også egnede sig til almindelig landevejskørsel – praktisk i en tid hvor bilerne altid blev kørt for egen kraft til og fra racerbanerne.



Rørgitterkonstruktionen i C-type. Foto: WikiMedia.

Fabrikken udviklede naturligvis løbende på modellen og modificerede på deres egne (få) fabriksrace-re. En vigtig ting, der siges at have været afgørende for Le Mans-sejren i 1953, var at C-typen blev forsynet med skivebremser – noget helt nyt, udviklet af Dunlop og Jaguar i fællesskab.

D-typen

C-typens opbygning med rørgitter var ikke ualmindelig på datidens væddesløbsbiler, men med D-typen tog man et syvmileskridt med en helt ny og meget speciel konstruktion. Bilens forreste del består af en gitterkonstruktion i firkanttrør, der bærer motor og forhjulsophængning. Dette "stativ" er så boltet til en selv bærende midtersektion, en såkaldt monocoque, fremstillet i tynd aluminiumsplade. I princippet samme konstruktion, som senere blev kendt på Jaguar E. Ligesom C-typen var karosseriet formgivet af Malcolm Sayer. Han blev tilknyttet Jaguar i 1950 og kom fra Bristol Aircraft. Han var ekspert i aerodynamik og med sin baggrund i flyindustrien har han antagelig en stor del af æren for D-typens konstruktion; den er reelt konstrueret som en fly!



Ole Sommers C-type fra 1952, med stelnummer XKC 027.



XKC 027 blev fra ny solgt hos Jaguarforhandleren Marcel Fleury i Genève og havde tre ejere, der kørte løb med den, før Fleury købte den tilbage i 1965. Her er det (igen) Jacques Jonneret, den mellemste af de tre, fotograferet under hhv. Lafrey hill-climb (det store foto), Montlérny og i Barcelona – alle billeder fra 1954. Fleury beholdt bilen indtil 1975, hvor den blev solgt til Ole Sommer.

Egenvægten var i forhold til C-typen reduceret med ca. 150 kg til blot 860 kg. og XK-motorens ydelse øget til ca. 250 hk, hvilket gav en tophastighed på ca. 290 km/t og en acceleration 0-100 km/t på små 4,8 sekunder. Vilde tal, selv idag – og endnu vildere i 1954! D-typen havde selvfølgelig også skivebremser hele vejen rundt.

Resultaterne i Le Mans

I 1954 stillede Jaguars fabrikshold op med tre biler i Le Mans. Løbet blev vundet af en Ferrari 375, selvom Jaguarerne var hurtige nok på banen. Men desværre havde man problemer med tilstoppede benzin-filtre og andre ting, der betød lange ophold i pit. En D-type endte på andenpladsen, kun ca. 3 km. bag den vindende Ferrari. De to andre udgik med diverse nedbrud. Men trods den manglende sejr havde bilerne vist deres potentiale.

Året 1955 kom til at stå i skyggen af den værste katastrofe i motorsportens historie. Fabrikskøreren Mike Hawthorn var indirekte indblandet, da han bremsede hårdt for at køre i pit. Bag ham lå en Austin Healey, hvis fører måtte slå et brat slag til venstre for at undgå påkørsel – og kom i vejen for den førende

Øverst på siden et foto, der på fineste vis illustrerer D-typens helt specielle (fly) konstruktion: Et stativ med en skal bagved.
Foto fra bogen, omtalt længere fremme i teksten.

D-typen triumferede ikke kun på Le Mans men overalt på alverdens racerbaner. Det signerede foto viser Jack Fairman på Silverstone i maj 1956, hvor han måtte udgå. Bilen var én af fabrikkens egne racere og var med som reservevogn i Le Mans 1955. I 1957 blev den solgt til det berømte Ecurie Ecosse-team, hvor den kørte på Le Mans, men uden at gennemføre. Senere kom den til USA – og den er i 2016 blevet handlet for et trecifret millionbeløb.

OVC 501 skulle også være én af fabrikkens egne biler – her fotograferet på Montlériy i Frankrig.





Bilerne – også Jaguars egne – blev altid kørt for egen kraft til og fra racerbanerne. Madame der sælger benzin er sikkert godt tilfreds; en D-type har plads til noget over 150 liter.

Næsten alle D-typer har haft både små og store skader, også udenfor banerne. OKV 1 er formentlig den første af fabrikkens racere og det var den, der blev nr. 2 (tæt på nr. 1) på Le Mans i 1954.

Billederne herover er tilsyneladende fra hjemturen, efter at bilen havde været udstillet på Pariser-bilsalonen i oktober 1954. Senere blev bilen handlet mange gange, bygget om og bygget tilbage igen, delvis blandet med en anden osv. Men den eksisterer om ikke andet, så i princippet, den dag idag. Ganske typisk for D-typernes livshistorier...

bil, en Mercedes 300 SLR, der kom i fuld fart bagfra. Mercedesen ramte Austin'en, fløj direkte op i luften og fortsatte direkte ind på hovedtribunen, hvor den eksploderede. Over 80 mennesker blev dræbt og 170 såret. Mercedes trak sig omgående fra løbet, som trods katastrofen blev kørt til ende (det havde man næppe gjort idag). Hawthorn vandt med D-typen og en anden D-type blev nummer tre. Han blev senere officielt frikendt for at have skyld i katastrofen, selvom diskussionen fortsatte i mange år efter. Det regnes i øvrigt for at være sandsynligt, at Jaguar havde slået Mercedes, hvis de var blevet i løbet.

Mere glørværdig var sejren i 1956. Det var det sidste år Jaguarfabrikken deltog med eget team, og kun en enkelt af de fire fabriksbiler gennemførte. Men det privatejede Ecurie Ecosse-team skaffede D-typen førstepladsen. Endnu bedre gik det i 1957, hvor Jaguar D-typer besatte første-, anden-, tredje-, fjerde- og sjettedepladsen! Alle kørt af private teams.

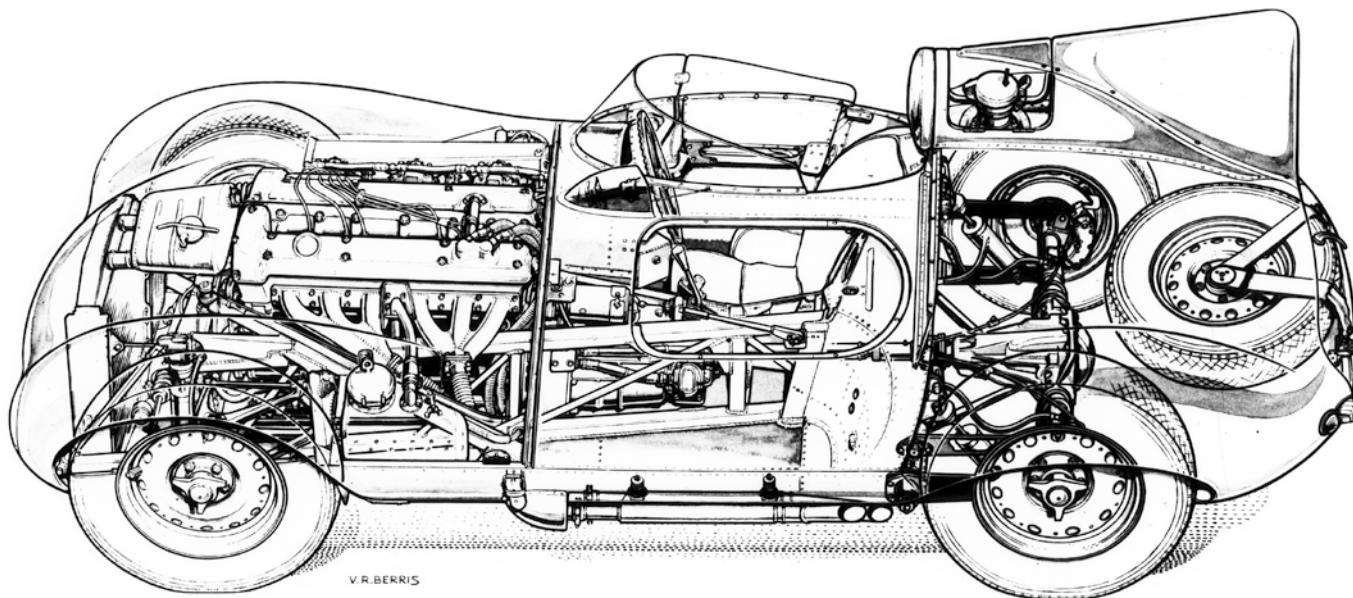
Der er styr på bestanden

87 stk. Jaguar D-type nåede at blive produceret i perioden 1954-57, i hvert fald har der været 87 stelnumre, men enkelte biler blev sandsynligvis aldrig færdiggjort. 17 af bilerne blev bygget til Jaguars eget racerteam. Af de resterende 70 blev de fleste solgt til private, både racerteams og enkeltpersoner – men 16 af dem nåede inden da at blive

bygget om, fik nye stelnumre og betegnelsen XKSS. Sagen var at mod slutningen af 1956 stod 25 biler på lager hos Jaguar. I et forsøg på at sælge dem og få dem homologeret i løbsklasser for standardvogne i USA, blev bilerne gjort mere gadeagtige. De blev udstyret med kofangere, en rigtig forrude og kaleche, og karrossierne ændret med fjernelse af midteradskillelsen og tilføjel-



D-type i forklædning – Jaguar XKSS. Det blev den vist ikke kønnere af! Uha-uha. Den "smarte" bagagebærer hører til bilens standardudstyr.



Denne flotte tegning fra *The Autocar 1954* giver sammen med billedet på forrige side et fint indtryk af bilens opbygning med det selv bærende karrosseri i forbindelse med rammekonstruktionen. Når det gælder bilens lovmæssige identitet er det ifølge Jaguar rammen, der tæller.

se af en dør i passagersiden. Det lykkedes ikke at få bilerne godkendt – amerikanerne kunne godt kende en Le Mans-bil, når de så én. De 16 biler blev solgt som almindelige gadebiler, og de resterende 9 blev ødelagt i en brand på Jaguar-fabrikken i begyndelsen af 1957.

Omkring 50 D-typer og 12 XKSS'er eksisterer idag, samt (naturligvis) et stort antal replicaer.

To personer har gjort en særlig indsats for at kortlægge og registrere de overlevende biler. Den ene er amerikaneren Terry Larson, der har indsamlet utrolige mængder information i et register, med detaljerede oplysninger om hver eneste bil. Herunder oplysninger fra Jaguar, ejeroplysninger, racerhistorie og meget mere. Den anden er Ole Sommer, som blandt andet har designet en slags pointsystem, der beskriver den enkelte bils autencitet. D-typer har aldrig været billige biler, og den specielle konstruktion med forvognens gitter sammen med monocoque'n har ikke så mærkeligt givet anledning til diskussioner, når f.eks. en skadet bil har fået nyt karrosseri – og det gamle så er blevet brugt til opbygning af en anden bil. Brug af nye dele efter store skader (noget næsten alle D-typerne har været igennem) spiller selvsagt også en rolle. En anden og meget vigtig faktor i vurderingen af en bils autencitet er dens historie og hvor meget af den, der kan dokumenteres.

En fantastisk bog

Det er også Ole Sommer der med sit forlag *Anglo Danish Publications ApS* står bag en usædvanlig bog, skrevet af Terry Larson sammen med tre andre Jaguar-eksperter og redigeret af Anders Clausager. Bogen indeholder et komplet register over C-type, D-type, XKSS og de fabriksbyggede såkaldte Lightweight E-type. Der er tabeller og oversigter over de forskellige modeller med stelnumre, kunder og leveringssteder, teambiler og motorsportsresultater. Og så er hver eneste bils livshistorie beskrevet, endda ret grundigt. Impoverende arbejde; bogen er en ren bibel – og i øvrigt også hovedkilden til denne artikel.

Det siger nok sig selv, at vurderingerne efter Ole Sommers pointsystem er yderst følsomme og kontroversielle, og de er derfor ikke medtaget i bogen. Men når man læser om de enkelte biler får man en ganske klar idé om hvilke af de eksisterende, der har en diskutabel baggrund.



Bogen, som bør findes på enhver D-type-ejers natbord...!



XKD 514

Tilbage til bilen på gulvet i museet. Ole Sommers D-type, stelnummer XKD 514, har en usædvanlig fortid, da den formentlig er den eneste, der ikke i sine første år har været brugt til egentligt racerløb. Den er til gengæld én af de – hvis ikke dén – mest originale overlevende af arten. Som ny blev den i august 1955 solgt til en skibsreder, Sir Robert Robner i Yorkshire, der i mange år



Det ældste foto vi har af XKD 514 må være taget før april 1957, hvor halefinnen blev monteret. De to andre kattedyr, en Mark VII og en XK 140, var også Sir Robert Robners.

brugte den som mere eller mindre dagligvogn. Oprindeligt var den i farven "battleship grey" med rødt indtræk og uden halefinnen, den blev monteret i 1957. Et par gange deltog Robner i hill-climbs, og det blev også til en længere tur til Frankrig og Italien. I 1959 blev bilen sendt til Jaguar og udstyret med en 3,8 liters motor (ny blok), og i 1960 fik bilen monteret et "limited slip"-differential, også på fabrikken. Derudover er der aldrig ændret noget på bilen. Der findes et foto af Sir Robner med bilen, som vi desværre ikke har tilladelse til at gengive her i bladet. Men

det er lykkedes at finde et par andre billeder fra Robners ejertid.

Robners søn Bruce kørte i bilen fra 1965 og der blev også kørt nogle hill-climb. 10 år senere var den til salg.

Ole Sommer købte bilen i foråret 1976 gennem Duncan Hamilton, en kendt racerfører, der i 50'erne vandt mange sejre i D-type. Bilen blev malet i British racing green, men det røde interiør bibeholdt. Udover at pryde bilsamlingen i Nærum kom den jævnligt i brug. Ole Sommer har kørt den til masser af bilar-

rangementer i både ind- og udland, især i 1990'erne. Herhjemme f.eks. Copenhagen Classic car Cup, som Ole Sommer var initiativtager til. Men den har også taget turen til Le Mans tre gange samt andre langture til bl.a. Skotland. Frem til 1992 blev den hvert år kørt af "Lofty" England, Ole Sommers nære ven, der var team-manager for Jaguar i de glørværdige 50'ere og som i 1972 efterfulgte William Lyons som øverste chef for Jaguar. Flere andre berømt-heder har siddet bag rattet i XKD 514, herunder Stirling Moss ved et velgørehedsarrangement.



Til venstre endnu et foto fra Robners ejertid, PWX 2, nu med halefinne, men stadig i mørkegrå farve.

Stirling Moss bag rattet. Ole Sommer på passagersædet må have skibrillerne på, for her er der intet vindspejl.



Selvom bilen i Ole Sommers ejertid ved flere lejligheder har fået et par gedigne buler, er det for ingenting at regne i forhold til de fleste andre D-typer, hvoraf de fleste har været mere eller mindre massekrerede. De reparationer den har fået, har kunnet gennemføres med minimalt brug af nye dele, og bilen har endnu ikke rundet 100.000 km. Et super-eksemplar af en superbil!

En køreoplevelse

Her i slutningen af august, mens der stadig var sol og varme, fik jeg lov til at vække det slumrende rovdyr og køre en god tur med bilen. Det blev så stor en oplevelse, at jeg nu har inddelt mit liv i *før* og *efter* – eller noget i den retning. Sikke noget vogntøj! Jeg havde allieret mig med Ib Rasmussen, der (som nogle ved)



Ole Sommer med sin yndlingsbil.



Den store motor har tørsumpsmøring og altså intet bundkar. Derved kan motoren ligge dybere i vognen, hvilket også bidrager til et lavere tyngdepunkt. På billedet ses olietanken bag forhjulet.



er tilknyttet som mekaniker på Sommers museum. Vi havde selvfølgelig taget museets Mitsubishi-fejlblad med, så vi kunne transportere klenodiet hjem, i tilfælde af “uregelmæssigheder” – men det blev der heldigvis ikke brug for. Jaguaren kørte præcis som sådan én skal.

At opleve bilen udendørs og høre den søde og meget høje larm fra motorens uregelmæssige tomgang er noget helt, helt andet end at se bilen indenfor. Den er ikke på no-

gen måde svær at køre, men det er måske lidt meget at sige, at den ligefrem er velegnet til kørsel i trafik. Som andre hårdt tunede motorer skal der et vist omdrejningstal til, før den går og trækker jævnt. Derfor kan det ved langsom kørsel rykke noget i vognen, som i øvrigt er ret højt gear. En stor del af kørslen op ad Strandvejen kom derfor til at foregå i andet gear.

Til gengæld er det en ubeskrivelig og frydefuld tilstand der opstår, når

man så giver lidt gas og motoren med ét beslutter sig for at køre fuldstændigt jævnt på alle seks cylindre! Lyden! Og fornemmelsen af de enorme kræfter, man pludselig har dér, lige under højre fod.

Det tog ikke lang tid at blive helt dus med mekanikken og bare nyde musikken. Stik imod min forventning havde jeg ikke svært ved at abstrahere fra bevidstheden om at jeg kørte i en bil der koster uhyrligt mange millioner kroner – dét, der heldigvis



betød noget var fornemmelsen af at køre i den helt ægte vare, en bil med historie. Jeg behøvede bare at se på det let patinerede rat.

D-typen er virkelig voldsom! Ikke nok med at der er ekstremt mange kræfter, men det er også en meget levende bil på vejen. Næsten nervøs. De gamle Dunlop Racing dæk var både kolde og stenhårde, og der skulle ikke mange lapper i asfalten til at påvirke kursen. Til gengæld var styretøjet ekstremt hurtigt og præcist

og behovet for korrektioner mindre når farten kom lidt op. Bilen er sikkert meget retningsstabil ved høje hastigheder.

Det siges i øvrigt at C-typen skulle være lettere at køre. Jeg er bestemt ikke racerkører og det var ligesom ikke rigtig på dagsordenen at prøve grænser af. Men ved kørsel på snede veje fik jeg en klar fornemmelse af at D-typen med sin kortere akselafstand (og mange flere kræfter end C-typen) har en meget levende bag-

ende, som gerne vil styre med, når man giver lidt gas. Ikke at det var svært at kontrollere, men at køre et 24-timers Le Mans med fulde skrald for at vinde, må godtnok have krævet sin kører.

Som timerne gik oplevede jeg at føle mig mere og mere ét med bilen. Det var ret svært at aflevere den igen.

Jeg kan absolut tilslutte mig Ole Sommer, som sagde: "Det er en dejlig vogn at køre"!



Køb en ny?

Jaguar har i de seneste år lavet et lille antal Leightweight E-typer og XKSS'er.

På Retromobile i februar præsenterede Jaguar så verden for en fabriksny D-type, som man vil fremstille i 25 eksemplarer, efter at man har "fundet" 25 ubenyttede stelnumre. Man kan altså, hvis man ellers har råd, købe en helt ny "original" D-type. Den er lavet af Jaguar – og så er den vel pr. definition original. Men er den? Der er jo ikke rigtig noget, der adskiller den fra de andre replicaer, der kan købes fra forskellige firmaer i England. Ingen af de personer der er involveret i projektet har været med dengang, hvor det var alvor. Selvom bilerne sikkert fysisk er ganske identiske med de oprindelige, vil man aldrig få følelsen af at køre i "the real thing"; som man har det, når man kører i en over 60 år gammel racerbil. Uanset hvem der laver den, er der tale om en kopi. Men selvfølgelig er det en fin bil (og måske kan man få den med aftageligt træk til campingvognen).



Jaguar D-type 1955 – Data:

Motor: 6-cylindret med 2 overliggende knastaksler og tørsumpsmøring.

Boring og slaglængde: 83 x 106 mm. 3442 ccm. 250 hk v. 5750 omdr./min.

Mål: L: 392 cm, B: 146 cm, H: 80 cm. **Egenvægt:** Ca. 860 kg.

Acceleration: 0-100 km/h: 4,8 sek., 0-160 km/h: 12 sek. **Topfart:** 290 km/h.

På XKD 514 blev der hos Jaguar i 1959 monteret en ny motorblok med boring 87mm, hvilket gav en slagvolumen på 3781 ccm. Ydelsen er 300 hk ved 5600 omdr./min.

Kilde: Sommers Bilmuseum.

Kilder:

Jaguar C-type, D-type & Light weight E-type register - by Terry Larson, Penny Woodley, Den Carlow and Paul Skilleter. Edited by Anders Ditlev Clausager. Anglo Danish Publications ApS 2014.

Materiale og gamle fotos fra Ole Sommers arkiv. Autocar-tegning fra Anders Clausager. Foto af Jaguar D-type årgang 2018 fra Jaguars hjemmeside.

Desuden anbefales bogen JAGUAR af Claus Frausing, Forlaget Motorploven 2011.



Foto: Tage Schmidt

RENAULT 6 1968

Jo mere kantet, jo bedre...

1968 blev ingen undtagelse i Europa med at "slibe kanter til." Mens ungdomsoprøret var på sit højeste i Paris' gader, havde Régie Nationale Des Usines Renault (RNUR) deres nyeste kreation færdig. Fabrikkerne havde tilbage i 1961 brudt med den ellers særdeles succesfulde periode med hækmotor, og havde afløst den charmerende lille model 4cv med R4.

Af Henrik Stenholt

Bilen der udover at skulle løfte arven fra 4CV, var samtidig en torn i øjet hos Citroën, da Renault 4 på næsten alle områder var den mere simple 2cv overlegen.

Renault R4 var i øvrigt også begyndelsen på et nyt nummersystem til modelbetegnelse til de kommende 28 år. Et talsystem som hurtigt kom til kort, i modsætning til det mere gennemtænkte fra f.eks. Peugeot.

Renault 4 var på alle måder en nyskabelse, der på samme tid kombinerede mange familiers ønske om en personbil med mulighed for en varevogns rummelighed. Dog havde den næsten samme ydre mål som både Dauphine og Renault 8 og senere også R10.

Der var således trængsel i det vi i dag vil kalde "mini-segmentet". Ikke desto mindre havde Renault siden

1965, hvor fabrikken havde præsenteret verdens første egentlige hatchback R16 – også arbejdet på en mindre udgave med samme design. Fabrikkens første streger med prototype "P 118" – blev hastigt skrinlagt til fordel for tidens trend med: jo mere kantet jo bedre". Løsningen blev derfor, at køre en R4 igennem en stålpresser, der udelukkende kunne lave rette flade linjer... Eller med andre ord den geniale R4 platform monteret med det banebrydende R16 hatchback design i miniformat.

Renault R6 stod således klar ved Renault-fabrikkernes stand på Paris motorshow i oktober 1968, mens Paris stod på den anden ende som



Prototypen P118 fra 1965 var bygget af Ghia over en R4.

centrum for ungdomsoprøret. Ud over karosseriet var R6 "gammel vin på ny flaske". Bilens platform og drivlinje var en helt almindelig R4 monteret med den tunede 845 ccm Dauphine-Gordini motor på 38 SAE HK. På Citroëns stand kunne samtidig ses konkurrentens et år gamle Dyane. Denne var konstrueret på samme vis – som en "kantet" variant af model 2CV. Dyane var måske reelt den helt ægte "pressede Citroën" - men langt fra det samme nyskabende hatchback-karosseri som Renault R6. Dette kunne også aflæses på salgshallene. Såvel Renault R4 samt R6 solgte betydelig bedre end de to "pressede Citroner" de første mange år.

Hjemme i "andedammen"

De danske bilkøbere har altid været ærke konservative. Renault 4 havde langt fra kunne leve op til at løfte arven med danskernes "darling" 4CV. Hvor der f.eks. i 1961 blev solgt 3.063 4cv'er – blev det danske R4 salg i 1962 kun på det halve – 1525 stk. Meget bedre var det ikke med Dauphinens afløser R8, der i 1963 kun solgte 574 biler – mod at der i 1962 blev solgt 3.436 Dauphiner. Trods at der allerede var tre Renaulter i næsten samme størrelse (R4-R8 & R10) bekom R6 den mangeårige danske Renault-importør særdeles vel. Det var og er jo netop denne størrelse biler der passer til den – også dengang – afgiftsplagede "familien Danmark"

Hos Brdr. Friis-Hansen var det reklame- og informationschef Kai Jørgensen, der havde ansvaret for lanceringen af den nye Renault R6. Trods den nye model var blevet introduceret i efteråret 1968 på hjemmemarkedet, skulle vi et helt år frem til september 1969, før Renault havde overskud i produktion til at sende R6 til Danmark. Den danske importør havde således haft god tid til at planlægge lanceringen. Brdr. Friis-Hansen havde intern præsentation for de 97 forhandlere på Hotel Marienlyst ved Helsingør. Normalt havde serviceskolen i Glostrup også haft mekanikere fra alle forhandlere

på skolebænken ved introduktion af nye modeller. Dette var unødvendigt med den ellers nye R6. Dette skyldes at al teknik jo blot var R4. De aut. Renault-værksteder havde således allerede erfaring og var klædt på til den nye model, som kunne starte uden børnesygdomme. Dette havde Renault R4 så rigeligt klaret i årene forinden.

Kai Jørgensen fortæller om introduktionen af Renault 6, der foregik på Hotel Marienlyst i Helsingør: "Det var den 16. september 1969. Jeg havde forberedt et lille "show". På en given foranledning skulle vores toastmaster – det var entertaineren, reklamemanden og musikeren Paul Reinou – afsløre den ny Renault 6. Det skete ved et musikalsk indslag – og pludselig ville den ny Renault 6 køre ned af en rampe, igennem et udspændt stykke papir. Alle vore egne folk på stedet var behørigt instrueret i at klappe, hvilket naturligvis straks bragte endnu større bifald frem – idet forhandlerne så klappe med. Derudover havde jeg "fremstillet" en lille salgstale. Det foregik ved at en kollega og jeg gik rundt om bilen. Han spurgte mig som en kunde ville gøre det – og jeg svarede. Da slipsemikrofoner m.m. ikke var så udviklet som i dag, havde vi



Brdr. Friis-Hansens informationschef Kai Jørgensen ses her samtale med DR's Flemming Madsen på biludstilling i Forum 1968. I forgrunden ses en Renault 10 – og bagved er det en Renault 16.

to på forhånd indspillet hele samtalen på bånd. Så min kollega Erik og jeg mimede blot og slog ud med armene ved passende lejligheder.”

Markedsføring

”Vi havde en filosofi” fortæller Kai Jørgensen og fortsætter: ”Det havde Renault-fabrikkerne formentlig også – at vi med den nye Renault 6 – med det nye design som ”smagte lidt af Renault 16” kunne nå et lidt bredere publikum. Jeg kan ikke huske om det lykkedes. Renault 4 som koncept var nok mere rigtig ”hard core” Renault-entusiaster i stil med 2CV fans.

Selve introduktionen af Renault 6 foregik året før i Frankrig. De Skandinaviske motorjournalister blev indbudt til at se og prøvekøre Renault 6 i Sydfrankrig, i det store naturområde Camargue. Jeg selv tog derned sammen med den navnkundige motorjournalist Rogers Søgaard, som dengang var redaktør af Bilen & Båden, samt Jyllands-Postens Tage Schmidt. Som sædvanlig hos Renault var der stil over sagerne. Vi blev indkvarteret i et lækkert motel



Det søde liv i Camargue, Sydfrankrig – da Renault 6 blev præsenteret for pressen.

i Camargue-området, hvor man havde stillet et par biler op ved swimming-poolen. Derudover var der et antal biler til rådighed for prøvekørsel. Vi kørte en nærmere fastlagt rute i bjergområdet nord for Camargue tror jeg. Når man sådan var på prøvekørsel med en flok vilde motorjournalister, var der altid franske gendarmere (politi) med på motorcykler – samt i diskret afstand bagefter – en ambulance!”

19. september kunne Kai Jørgensen således udsende pressemeddelelse med såkaldt ”release” hos de danske forhandlere. Jo jo – at Kai Jørgensen havde en fortid hos Ford, kunne ses på sproget! Så fra d. 20. september 1969 begyndte salget på de hjemlige breddegrader.

I dag, 50 år efter, er Renault 6 en af de næsten fuldstændig glemte og oversete Renault-modeller. Ikke desto mindre havde den en ganske pæn succes på næsten alle markeder. Her hjemme havde Renault 4 ikke haft imponerende salgstal som personbil. I 1970 blev der f.eks. solgt 1.319 stk. Renault 6 og 1.495 stk. R4 gennem det danske forhandlernet. Allerede året efter havde R6

overhalet R4 solget med 1.151 enheder mod kun 899 Renault 4. Ikke desto mindre er det (lidt uretfærdigt) den mere charmerende Renault R4 som i dag har overlevet i bevidstheden blandt entusiaster af klassiske franske biler. Renault 6 har simpelthen ikke ”putte-nutte-effekten” som f.eks. Fiat 500 & Renault 4cv.

Motorjournalisterne var overalt særdeles rosende over for den ny Renault 6. Roger Søgaards overskrift i Bilen & Båden efter prøvekørsel i 1968 var: ”Denne bil kan de byde alt” Eneste (berettigede) kritik var den underdimensionerede 845 ccm motor. Dette blev der heldigvis rådet bod på fra efteråret 1970, hvor en ny variant - R6 TL - med ”ny” motor fra Renault R8/10 på 1.108 ccm, som ydede 45 SAE HK, kom på programmet.

I 1973 ved den vanlige biludstilling i efteråret så en faceliftet R6 så dagens lys. Blandt andet med nye for- & baglygter, integrerede blinklygter i den forreste kofanger samt ny grill. Denne fornyelse var sammen med den større motor helt givet årsagen til modellens fortsatte popularitet.



Renault-annonce fra 1971 - ved fotooptagelsen med Renault 6 foran Det Kgl. Teater, lå reklamechef Ole Kirk-Jensen i bagagerummet, så bilens bagende ikke virkede for høj! Man havde indhentet tilladelse til fotooptagelsen. Politiet nåede også at komme forbi, og her havde Ole Kirk-Jensen lidt svært ved at forklare hvad både han og bilen lavede...

Da DOMI i 1979 overtog Renault-agenturet i Danmark, og samtidig overtog vognlageret fra Brdr. Friis-Hansen, blev de sidste af disse R6 solgt i løbet af året. Der blev ikke hjemtaget R6 i 1980, som var sidste år modellen blev produceret i Frankrig. Dog fortsatte R6 i licensproduktion helt frem til 1986 ved bl.a. FASA i Spanien, hvor den også fandtes med 956 & 1.037 ccm. Motorer. Endelig også i Colombia, Belgien & Argentina.

En enkelt på plader

I Danmark er der desværre kun en enkelt Renault 6 bevaret på nummerplader. Den gæve sønderjyde Michael Pahus i Gram er således ofte at finde på Renault-træf i sin fine og helt originale R6 L fra 1972. Bilen har været i familiens eje fra ny. Der findes en håndfuld R6 der blot henstår. Forhåbentlig er der nogle der nogle læsere der får blod på tanden. Reservedele er forbavsende nemme at få og til meget små penge.

Tak til Kai Jørgensen, Birger Søndergaard og Michael Pahus for hjælp med information og materiale.

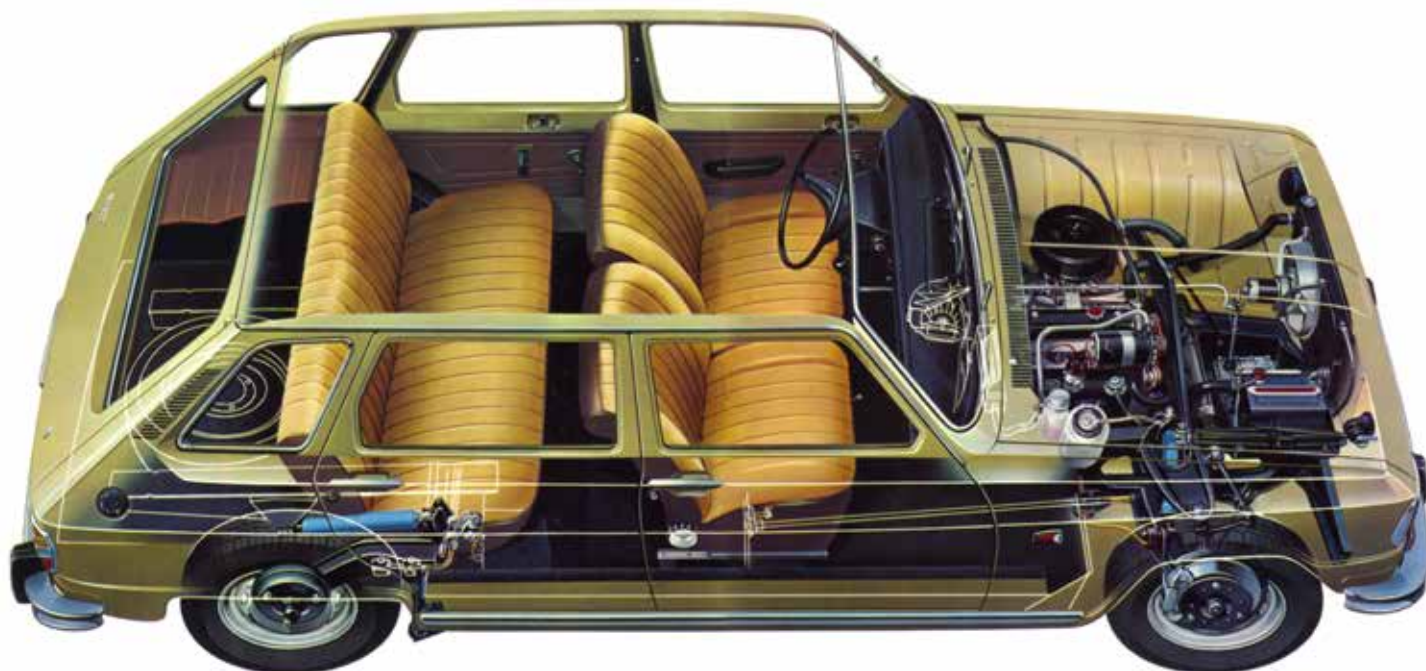
Kilder:

Erich Kørsholt & Henrik Stenholt:
Renault i Danmark.
Claude le Maitre & Jean-Louis Loubet:
RENAULT un siècle création automobile.
(Produktionstal R6)
Hjemmesiden Citroenet
(Produktionstal Citroën Dyane)
Bilimportørsammenslutningen (danske salgstal).
Brdr. Friis-Hansen
Bilen & Båden
FDM Motor



Til højre ses Danmarks eneste indregistrerede R6, en model 6L fra 1972, der ejes af Michael Pahus fra Gram. Den særdeles sjældne bil har været i familiens eje fra ny. Bilen blev købt hos aut. Renault-forhandler E. Rubæk i Åbild. Bilen har tidligere været vist i Veteran Tidende.

Røntgentegningen herunder er fra en brochure fra 1971 og viser en Renault 6 TL, modellen med 1108 ccm motor og skivebremser foran.



Produktionstal Renault 6 – og Citroën Dyane		1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
R6		12226	166833	200469	236177	214070	162966	173817	137373	116064	102800	77282	57691	29255	19321	12935	13622	5535	2786	2786
Dyane		98769	95434	96456	97091	111462	95535	126854	117913	118871	113474	102958	77605	61745	39176	27960	13908	570		



Et redaktionelt efterskrift

Foranstående artikel er som det fremgår skrevet af Henrik Stenholt, én af landets meget markante Renault-entusiaster. Henrik erkender gerne, at han har Renault-brillerne på, når han ser på biler.

Hvad der måske ikke kan overraske så mange af VTs læsere, så affødte artiklen en lille telefon-debat med undertegnede redaktør, der nok ikke kan sige sig fri for jævnligt at gå med Citroënbriller på. Spørgsmålene om 2CV kontra Renault 4, eller for den sags skyld hvorvidt Renault 6 kan betragtes som banebrydende, var blandt de ting vi vendte – og det

kan der være flere meninger om. I hvert fald kan det diskuteres om en sammenligning mellem 2CV, introduceret 1948, og R4 der kom på markedet i 1961, er relevant. For selvom begge er små og enkle, funktionelle biler, der på visse tidpunkter har henvendt sig til samme målgruppe, er der også store konceptuelle forskelle. De to biler er skabt under forskellige forudsætninger, og meget forskellige; én er god til noget, en anden er god til noget andet.

Jeg har selv i mange år kørt først R4 og senere 2CV som hverdagsbiler, både til almindelig daglig transport

og på langture i Europa. Jeg holder stadig meget af dem begge to. Men at R4 “på næsten alle områder var den mere simple 2CV overlegen”, som Henrik skriver, må jeg opponere imod. Det er jo klart områder hvor det modsatte er tilfældet.

Og så må jeg tilføje, at 2CV faktisk er en meget avanceret bil i sin teknik og konstruktion – og alt andet end simpel set med tekniske øjne. Konstruktionsprincipperne i R4 var meget nye i forhold til tidligere Renaultmodeller, men i øvrigt set hos Citroën mange år tidligere.

-jmn.



Bilskribenten Tage Schmidt var også begejstret, efter de førømtalte prøveture i Camargue i Sydfrankrig. Det førte til en detaljeret beskrivelse af Renault 6 i Jyllands-Posten, 25. september 1968.

1968

Tage Schmidt prøvekører Renault 6 i Sydfrankrig

Ny, fremragende familiebil fra Renault

Man kan kalde den nye Renault 6 en stor luksus-R4 eller en lille, skrabet R16. Den er begge dele. Udseende og indretning, herunder ventilationen, minder mest om R16, og prisen kommer nærmest R4. Men som helhed ligger R6 pænt midt imellem, og det gælder også køreegenskaberne.

Renault 6 bliver den uovertrufne, familievenlige, brugsrigtige, rummelige og passende hurtige alt-mulig-bil i 20.000 kroner-klassen, ligesom R4 og R16 allerede er det i deres respektive klasser.

Den har næsten alt, hvad en praktisk indstillet, moderne familie uden status-komplekser kan begære.

Blandt andet eminent sikre køreegenskaber.

Det sidste har jeg haft de bedste tænkelige betingelser for at konstatere under næsten 300 km. kørsel på mange vidt forskellige slags veje nordvest for Saintes-Maries-de-la-Mer i Camargue, fra lange, lige, hurtige stræk i Rhone-deltaet til hårnålefyldte bjergpas.

Mere sikker bil findes ikke, og få tåler sammenligning med den. Og så kan den oven i købet give masser af køreglæde af den slags, som man normalt forestiller sig i forbindelse med mere sportivt udseende biler.

Konstrueret efter model R4 og R16

Der er ingen tekniske overraskelser i R6, hvis man har fulgt med i de oplysninger, der tidligere er sivet ud om den gennem de par år, den har været ventet.

Den tekniske opbygning følger fuldstændig principperne, som kendes fra R4 og R16.

Den har platform-chassis. Motoren er en forbedret udgave af Dauphine-Gordini, og den trækker på forhjulene. Affjedringen er fuldt uafhængig med lange torsionsstænger, der ligger på langs foran og på tværs ved siden af hinanden bagi, hvor de ligesom i R4 og R16 giver anledning

Til venstre ses ét af Tage Schmidts sublime fotos af den helt nye Renault 6 i nydelig krængning på bjergvejene i Camargue-området. Samme bil ses blandt prøvevognene på billedet side 39.

til nogle centimeters forskel på akselafstanden i højre og venstre side. Bremsesystemet omfatter en avanceret antiskridventil til baghjulene, styretøjet er af tandstangstype, og radialdæk er standardudstyr.

R6 er nærmere R4 end R16 i størrelse. Ca. 18 cm længere og fem cm bredere end R4, og næsten 39 cm kortere og godt 11 cm smallere end R16, nærmere bestemt 3851 mm lang og 1536 mm bred. Den er altså fordelagtig kompakt til bybrug, men indvendig virker den meget rummelig, betydelige mere end R4.

Fine pladsforhold

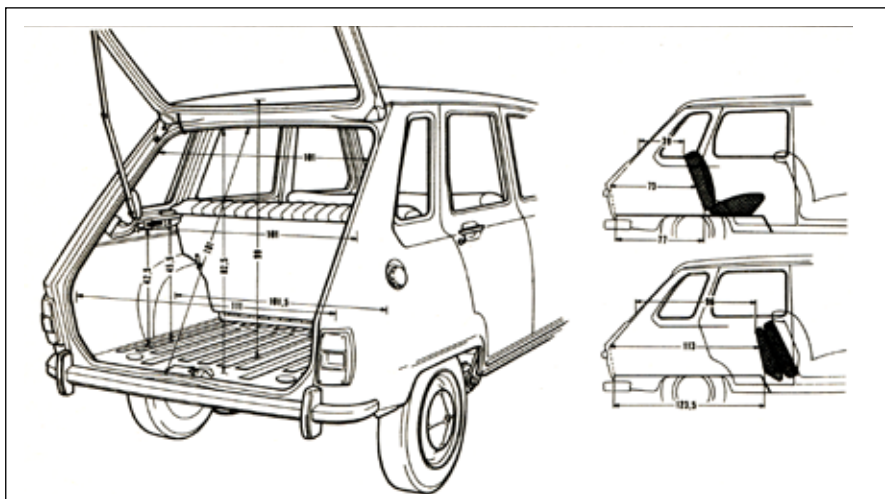
Forholdsvis stor sædehøjde bidrager til at give god benplads. Jeg fandt nemt en behagelig kørestilling til mine lange ben og 185 cm totalhøjde, med strakte arme til rattet og bedre lårstøtte end i mange andre vogne trods forholdsvis kort sæde.

Med forsædet i bageste position havde jeg endda resonabel knæplads og god lårstøtte i bagsædet, hvor loftshøjden derimod er forholdsvis lille bagi. Forsæderyglænene er indstillelige. De kan ikke lægges helt ned, men slås langt tilbage til en behagelig hvilestilling.

Mellem bagsæderyglænet og den kombinerede bagrude og bagagerumsklap, der er hængslet i øverste kant, findes en hylde, som kan bringes af vejen ved blot at skubbe ryglænet lidt fremad. Bagsædet kan i øvrigt foldes helt sammen til at give ladplads bagi på stationcar-manér.

Der er fin aflægningsplads til småting på store hylder under begge sider af instrumentpanelet, og det er derfor forholdsvis underordnet, at det aflukkede handskerum i højre side er miserabelt lille.

Den indvendige sikkerhed synes tilsvarende tilgodeset, bortset fra at



Blandt det første pressemateriale fra Renault var tegningen med de for så lille en bil som R6 imponerende bagagerumsmål. Samme koncept som R4, men med bedre udnyttelse af det samme platformschassis.

På billedet derunder ses 1968-instrumentpanelet, der bortset fra rattet ikke blev ændret nævneværdigt i bilens produktionsperiode.

håndbremsegrebet under instrumentpanelet nok kan være farligt for knæet, i hvert fald hvis man ikke sidder i sikkerhedssele. Prøvevognen var monteret med S-sele, som holdt kroppen godt fast, men var lidt besværlig at justere. Bagdørene har børnesikkerhedslåse.

Sæderne fås med kunstlæder eller nylon-jersey betræk, og gulvet er dækket med gummimåtte.

Ny ventilationsfinesse

Ventilationssystemet er usædvanlig godt udbygget efter lignende retningslinjer som R16's. Det omfatter

altså udluftningsgæller bagi og store, indstillelige, separate friskluftindtag i instrumentpanelet, og luften fordeles jævnt i brede bølger fra hovedsystemet.

En interessant nyhed er, at en automatisk ventil sætter den elektriske blæser ud af funktion, når hastigheden er stor nok til at give tilstrækkelig luftgennemstrømning uden hjælp fra blæseren.

Det skulle i sig selv borge for motoren, at den er endnu en ny aflægger af den velgennemprøvede maskine, som har opnået ry for god benzineffektivitet, driftssikkerhed og slidstyrke

gennem i alt fire millioner eksemplarer i Renault Dauphine, Ondine, Floride, Estafette og R4 og i både. Den er som nævnt en videreudvikling af Dauphine-Gordini versionen. Nyt er bl.a. kraftigere ventilfjedre, som tillader højere omdrejningstal. Efter det gamle franske skatteheste-system klassificeres den som en 5CV.

Livlig, energisk og økonomisk motor

Den gjorde også umiddelbart et usædvanlig godt indtryk. Den arbej-



Mål og teknik

MOTOR: 4 cylindre i række. Boring 58 mm, slaglængde 80. Slagvolumen 845 ccm. Kompressionsforhold: 8,0:1. Solex karburator. Maksimaleffekt 34 DIN-hk eller 38 SAE-hk ved 5000 o/m. Oktakbehov 85.

TRANSMISSION: Hastighed ved 1000 o/m: 6,35 km/t i 1. gear, 11,73 i 2., 17,69 i 3. og 23,30 i 4. gear.

YDEEVNE: Iflg. fabrikken: Tophastighed 120 km/t, svarer til omdrejningstal på 5150 o/m. Accelerationstid 23 sek. for 0-400 meter med én person, 44 sek. for 0-1000 meter. Benzinøkonomi ved konstante hastigheder under neutrale forhold: 20 km/liter ved 50 km/t, 18,9 ved 60, 16,4 ved 80 og 13,4 ved 100.

MÅL OG VÆGT: Køreklar egenvægt 750 kg. Tilladt totalvægt iflg. fabrik 1120 kg. Bagagerumdang 335 kdm bag bagsædet med bagagerumshylden på plads, maksimalt 900 kdm. Vendediameter mellem kantsten 8,7 m, mellem mure 9,4.

3¹/₄ ratomdrejning fra side til side. Dækdimension 135-13. Fælgbredde 4 tommer. Benzintank 32 liter.

SERVICE: Lukket kølesystem med ekspansionsbeholder og permanent antifrostvæske. Motorolieskift hver 5000 km. Ingen undervognssmøring.

DÆK PÅ PRØVEEKSEMPLARET: Dunlop SP 68.

Fra dengang prøvekørsler i aviserne var et reelt forsøg på at beskrive bilerne!

der uanstrengt og løber villigt op i meget store omdrejningstal med en sund, temperamentsfuld lyd i bedste franske tradition og arbejder samtidig behageligt smidigt ved lave omdrejningstal. I øvrigt fornemmedes den meget kraftigere, end papirspekifikationerne giver udtryk for, og accelerationen følters livlig og mere overlegen, end man på forhånd kunne forvente.

Gearkassen er den samme som indførtes for et år siden i R4, og gearstangen stikker ligeledes ud fra instrumentpanelet. Skiftet virker altså hurtigt og let med fin synchromesh.

Benzinøkonomien synes også at være usædvanlig god, som normalt for Renaults motorer. Trods overvejende hård, hurtig kørsel, for en stor del i bjergterræn, tilbagelagde jeg 11³/₄ km pr. liter. Gennemsnittet for prøvekørerholdet var 13 km/l og en kollega kom helt op på 14¹/₂.

Køregenskaber i topklasse

Styreegenskaber og affjedring er i topklasse med endnu bedre stabilitet og komfort end R4's. Affjedringen er behageligt blød og alligevel

veldæmpet med fin optagning af alle ujævnheder og med rolige bevægelser. Krængningen er moderat og styringen behagelig let og samtidig direkte, og for øvrigt med samme hovedkarakter som i R4 og R16.

Vejgrebet er eminent, og det er praktisk taget umuligt at få bagvognen til at skride fra forvognen, da opførslen er så godt som uforstyrrelig neutral på skridgrænsen.

Hvis man giver fuld gas i lavt gear gennem et sving, kan man opleve en kraftig fortøjsrysten, som ikke kendes fra R4 eller R16. Den skyldes, at det inderste forhjul løftes, så dets vejgreb mindskes. Det spinner derfor skiftevis på grund af nedsat friktion og tager fat igen, når hastigheden falder, fordi trækket på det yderste forhjul ophører, mens det inderste spinner rundt. Fænomenet virker som sikkerhedsfaktor ved at begrænse hastigheden i sving, men optræder i øvrigt kun ved kørsel, som næppe bliver aktuel for mange ejere.

En teknisk ejendommelighed er, at de bageste støddæmpere er anbragt vandret for at spare plads.



Endnu ét af Tage Schmidts billeder fra præsentationen i Sydfrankrig i 1968. De tilstedeværende motorjournalister fik her mulighed for at studere den nye Renaults anatomi – måske endda uden at behøve at rejse sig fra liggestolene.

På billedet kan man fornemme platformsrammen og det helt plane gulv, samt drivenheden med motoren placeret bag forhjulene og gearkassen helt ude i snuden. De lange torsionsfjederstænger ligger under bunden og er fastgjort bagtil på forsædernes travers.



Sikre brems

Bremseevnen er ligeledes i særklasse med stor effekt og god føling. Der er tromlebremser både for og bag, men selv under hård bjergkørsel er kapaciteten tilstrækkelig. Stabiliteten under nedbremsning er fremragende.

Der er sat meget ind på at holde støjniveauet nede, og R6 er virkelig lydsvag med den energiske motor som mest dominerende faktor. Karrosseriresonans er påfaldende godt elimineret.

At dømmen efter de første, hurtige indtryk er her altså en vogn, som det måske kan betale sig at vente på, hvis man står over for anskaffelse af en ny familiebil til omkring 20.000 kr. Men det vil være mindst et halvt år, før den kan købes herhjemme, fordi Renault som sædvanlig tilstræber at udrydde eventuelle børnesygdomme på hjemmemarkedet før eksporten begynder. ■



Efterfølgende prøvekørte Tage Schmidt Renault 6 flere gange (se også næste side).

Her er det den "store" model 6 TL, fotograferet i november 1970. Det er modellen med 1100-motoren, som bl.a. kan kendes på det ekstra luftindtag under kølgitteret, der betød at nummerpladen måtte ned på forkofangeren.

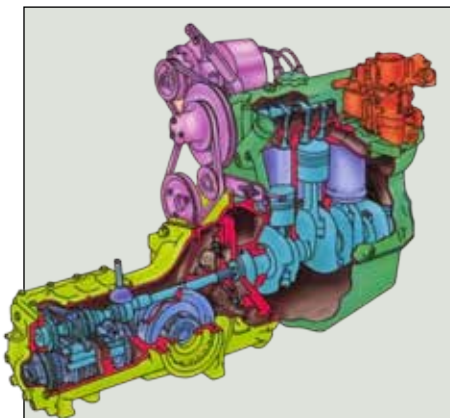
Et andet kendetegn er fælgene, med huller til ventilation af skivebremserne foran.



Efter at have kørt R6 i Camargue i efteråret 1968, foretog Tage Schmidt endnu én året efter, da bilen var kommet til Danmark. Den prøvekørsel blev bragt i Jyllands Posten den 20. Oktober 1969.

Tage Schmidts begejstring over bilen var absolut usvækket, efter at han havde kunnet teste bilen på sine velkendte, hjemlige prøvestrækninger og derved fået bedre mulighed for at sammenligne bilen med andre. Fra den prøvekørsel kan her citeres indledningen.

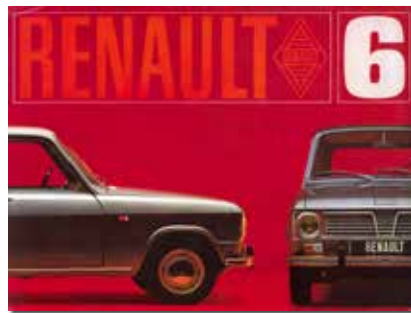
“Køn vil vist ingen kalde Renault 6. Men til gengæld er den bundærlig og uovertruffen forbruger-venlig i sin prisklasse ud fra rent praktiske synspunkter. Den er robust og funktionel i sin indretning, rummelig som som en station-vogn og nem at læsse, fremragende komfortabelt affjedret og nem og ualmindelig sikker at køre. Den er oven i købet bemærkelsesværdig benzinøkonomisk. I grunden har den kun én eneste lignende konkurrent, Simca 1100, som er kvikkere, men ikke så all-round anvendelig.”



Fra en 1976-brochure stammer denne tegning, der viser drivlinjen i R6, med gearkassen helt forrest, en lang højgearsaksel hen over differentialet og motoren bagest. Samme disposition som på Renault 4, 5 og 16. Præcis den samme disposition finder man i øvrigt i Citroën Traction Avant.

I Renault 12 er det hele vendt 180°.

Tak til Tage Schmidt, der jo både har leveret tekst og billeder. Brochurerne til højre er fra DVKs store samling. Diverse indskudt tekst og billedtekster klarede redaktøren.



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.



**Bjergvejen nord for Gudhjem.
Ensrettet opad i turistsæsonen!**
Foto: Michael Schack Linnemann.

Gudhjem og omegn

Af Søren Palsbo

Med et højeste punkt over havet på 170,86 m (Møllehøj i hovedlandet) er det i sagens natur småt med bjergveje i Danmark. Ikke desto mindre kan Danmarks fjerdestørste ø, Bornholm, prale med et dobbelt hårnålesving nord for Gudhjem, hvor klippekysten rejser sig stejlt fra Nørresand op mod kystvejen mellem Gudhjem og Allinge. Og så kan Bornholm med rette prale med så meget andet. Derfor er der mange veteranerejere, som finder frem til landets østligste del. Enten via Skåne eller med færgen fra Køge. Det er som bekendt bornholmernes egen fortjeneste, at klippeøen forblev dansk, da de smed den svenske besættelsesmagt ud i 1658.

Vi – fru og jeg – har en lille bid af Paradis i Østerlars, små fem kilometer syd for Gudhjem på den bornholmske østkyst. I et af vore udhuse bor den lille Ford Popular 104 E årgang 1954, som engang var en billig familiebil, der kunne levere basal transport fra punkt A til punkt B. Det kan den stadig, og i dag er den

blevet en sjælden veteran, fordi de fleste af dens artsfæller ikke blev holdt i live af prestige eller drenge-drømme om fart, fart og fart. Den engelske motorpresse bemærkede i sin tid (1953), at man skulle bruge en afrivningskalender, hvis man skulle måle bilens acceleration!

Prøv lige et besøg i Gudhjem og omegn, herunder Østerlars med landets formentlig mest ikoniske sognekirke: den største og ældste rundkirke.

I 2017 kom en ny attraktion til: Lykkelund Gedemejeri, hvor man kan gøre holdt og nyde nogle af stedets dejlige produkter. Is og ost af mange slags. Is af gedemælk? Stærkt vanedannende, skal vi hilse at sige. Ikke mindst, hvis en stor kugle karamel-is lander midt på en varm hjerteformet vaffel og så en caffè latte til. Stærkt vanedannende.

Lykkelund Gedemejeri har henvend 160 smukke geder i mange størrelser. Dyrene er nysgerrige og selskabeligt anlagte, så medbragte børn har underholdning ud over isen.

De voksne kan vælge mellem flere slags gedest, men også gedekød.

Og så har man et kig ud over et af de mange smukke bornholmske landskaber, mens man nyder den friske luft og stilheden – langt fra de store larmende byer. Der kan findes oplysninger om åbningstider på Facebook: Lykkelund Gedemejeri eller i den aktuelle udgave af "Denne uges Bornholm". Postadressen er: Krækketsvej 3, 3760 Gudhjem.

VeteranTurist



En stille stund på gårdspladsen ved Lykkelund Gedemejeri. Foto: Søren Palsbo.



Baronessen fra benzintanken – igen!

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

I juni 2016 havde vi i VeteranTidende (nr. 480) en stor artikel om Stig Larsens lille værksted og tankstation i Tikøb. Den i Danmark verdensberømte, fra filmen "Baronessen fra benzintanken" fra 1960.

Til lejligheden var vi endda så heldige at have besøg af selveste Baronessen, Ghita Nørby – og naturligvis havde vi sørget for at komplettere billedet med en Porsche 356A, hvilket vi stadig skylder Thorkild Simonsen stor tak for!

Men den 356'er, der medvirkede i filmen var jo sølvgrå! Og se nu her! For et par måneder siden blev vi nemlig kontaktet af Sindre Lindal – som netop har færdiggjort en imponerende restaurering af sin 356A, med 99,9%'s sandsynlighed den bil, der som den ene af to medvirkede i filmen.

Så her kan vi fuldende historien med billeder fra endnu en genforening – og se tilbage på endnu en hyggelig dag på tanken!







Ord fra Porschens ejer...

Torsdag den 20. september 2018

Tidlig morgen af sted med Molslinjen. Desværre ikke særligt godt vejr til denne type udflugt, men nu var datoen valgt, så måtte det briste eller bære. Den lille guldklump står trygt i en lukket trailer efter kassevognen.

Målet er Benzintanken i Tikøb på Nordsjælland hvor man i 1960 indspillede filmen "Baronessen fra benzintanken" med Bl.a. Dirch Passer, Ove Sprogøe og Githa Nørby på rollelisten. Tanken er restaureret tilbage til originalstand og jeg har en nytilstands Porsche 356 som med stor sandsynlighed er den selvsamme bil de brugte under optagelserne.

Det er i dag, det skal ske: Bil og lokalitet genforenes efter 58 år. Forventningerne er store, det kan godt give lidt gåsehud...

Fin tur over Sjælland. Holbæk, Frederikssund og videre til Tikøb. Endelig kom den, den undselige lille bygning med Shell pumpen udenfor.

Hyggelig modtagelse af Stig, Jens, Rene. Kaffe og kage.

Øjnene kan ikke finde ro, må hele tiden på opdagelse i det fine gamle rum fyldt med alle de gamle ting fra en svunden tid. Her er værktøj og remedier i en skøn blanding. Den ene halvdel af rummet er lavet til blikenslagerværksted, og resten er dedikeret til de originale ting som altid har været på stedet.

Hvad der gør dette sted unikt er den pietet som ejeren har udvist overfor det oprindelige. Inventaret og stumperne er end ikke forsøgt smukkesejret, de er der bare, som de altid har været.

Havde det været mig, gik jeg omgående i gang med rengøring, reparation, pudsnings, forkromning, nylakering og alt mulig andet. Så havde det hele været ødelagt på kort tid.

Nu får historien lov til at tale, det hele har sit eget iboende liv og tiden har lige stået stille i 60 år.

Min Porsche var desværre så dårlig at det ikke kunne gå bare at lade den være. Rusten skulle laves, de bortskårne dele skulle svejses i på ny, maskineriet skulle renoveres og det hele skulle spille. Der var kun en vej at gå: den ultimative nyttilstands restaurering.

Men dejligt var det se den lille bil på gårdspladsen mellem bygningen og benzinstanderen, hvor den stod en sommer for 58 år siden som kulisser for Danmarks på den tid aller bedste skuespillere.

Og med bagenden struttende ud fra værkstedsportenen hvor den purunge Ghita i sin tid stod bøjet over maskinen for at finjustere karburatorerne, kan man fornemme historiens vingesus og den dybe glæde ved at få lov til at binde sløjfe på historien.

Flere timer gik med fotografering, kaffe, kage, snak og gode gamle løgnehistorier. Svært var det rive sig løs, men efter endnu mere kaffe og snak blev det tid til hjemtur og refleksion. Mange tanker kan man gøre sig på den lange tur fra Tikøb, ned over Fyn og til Århus. Klokken var mange og det var blevet buldermørkt da jeg trillede ind i indkørslen med min lille skat i god behold inde i traileren, og hovedet fuldt af indtryk.

Jeg kan ikke lade vær med at tænke på alle de mennesker rundt omkring som med stor passion og indsats sørger for at vi kan bære vores kulturarv videre og glædes over gode minder. Kan man så også videregive en brøkdel til den næste generation er det virkelig godt.

Det er dette, Stig Larsen er en stor del af, med hans flot restaurerede sted. Og jeg kan få lov til at blive en lille del af det ved at bidrage med mit indslag.

Hvorfor tror jeg så min Porsche er den rigtige?

Hvis man nærstuderer filmen vil man kunne se at der er brugt to forskellige biler.

Den første (den i garagen hvor den unge dame får den overleveret af Frederiksen) har ingen vindafvisere på dørene. Så den kan det ikke være.

Men den anden, (som hun kører i der hvor hun kører side om side med Chevrolet lastbilen, samt der hvor hun sidder i bilen ved benzinstanderen og skal tage af sted fra tankstationen) har de ekstra vindafvisere.

Fabrikkens karded for min bil siger:

Model 356A, T2, 1600 Reutter Coupe, produceret 8. august 1958.

Sølvgrå, rødt indtræk, USA-kofangere, vindafvisere.

Forhandler: Skandinavisk Motor Compagni, København.

Den ene af bilerne fra filmen har præcis dette udstyr. Særlig vindafviserne er uhyre sjældne.

Hvor mange Porschere solgte Skandinavisk Motor i 1958?

Og hvor mange havde netop disse karakteristika?

Uanset om det skulle vise sig at min bil ikke er den eksakt rigtige, er historien under alle omstændigheder herlig, og jeg tænker vi er så tæt på som vi måske nok kan komme.

Det skal blive spændende at se om der dukker flere ting op som kan bekræfte eller afkræfte min teori.

Jeg fortsætter med at forske i det, kan bare slet ikke lade være.

Hilsen fra Sindre Lindal





Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Som sædvanlig – to gamle billeder. Det øverste er set af Jan Lemming på Korporalskroen ved Karlslunde. Bilen er nok ikke umulig at identificere, men det kunne også være sjovt hvis nogen har et bud på, *hvor* vi er henne! Og dateringen: Den kan nok klares ved at undersøge hvornår man kunne købe benzin til 16 øre pr. liter. Kan det virkelig passe? Det er givetvis et par dage siden...

Billedet af de to stærke mandfolk kommer fra Per Christensens samling. Der er ingen oplysninger om det i øvrigt – eller hvad det egentlig er der foregår. En primitiv form for tippelad? En reparation? eller simpelt blær? Og selvfølgelig må nogen kunne fortælle hvad det er for en lastbil...!





Svar på billederne i VT 508

Bilerne på NESA

Udfordringen var ikke de mange Ford A'er eller den lille Fordson traktor på Erike Mieths billede fra NESA i Hellerup, men de tre vogne til højre.

A 384: Bortset fra en enkelt, der gættede på GM's økonomimærke Marquette (hvilket den også ligner), var der enighed om at bilen er en Nash fra 400-serien, årgang 1929 eller 30. Det er en af de lidt mere eksklusive amerikanere, med 6-cylindret topventilet motor med 7 hovedlejer. Nogle af modellerne havde dobbelttænding.

Den næste, A 1554, er en Fiat. Der blev bl.a. gættet på en 503, men denne er større, ganske sikkert en 520 (1927-30). Den imponante forkofanger er muligvis en dansk foreteelse – den ses ikke på fabriksbilleder, men vi har et par danske fotos af en 520 med en kofanger der er så godt som magen til.

Denne udgave af Fiat 520 er 6-cylindret og skal ikke forveksles med Fiat 520 fra begyndelsen af tyverne. Det var den, der blev kaldt "superfiat" og som havde V12-motor på 6,8 liter.

Den sidste, A 8791, er en Wolseley. Det fik en herre, som vel er verdens førende ekspert i mærket, nemlig Anders Clausager, til at falde ned af stolen – måske ikke fysisk; det er en gængs talemåde i England, hvor Clausager som bekendt bor. Men for bavsset var han i hvert fald, for det er yderst få Wolseley fra tyverne, der er blevet importeret til Danmark.

I første omgang identificerede Clausager bilen til at være en model Fifteen fra begyndelsen af tyverne, med 4-cylindret motor og overliggende knastaksel. Et par dage efter, kom der endnu en mail – tænk, at man kan tage så gruelt fejl – bilen er ikke en model Fifteen, men derimod en Fourteen eller en 16/35, genkendelige på sidelygternes placering på forskærmene. Redaktøren tilgiver – den der ikke laver fejl, laver ikke noget!

Fourteen-modellen har iflg. Clausager en kedelig sideventilet motor, men ellers ligner modellerne hinanden. Stadig er det et meget lille antal, der er eksporteret til Danmark. Clausager nævner 7 stk., hvoraf de seks er sendt som chassiser, som åbenbart må være blevet forsynet med danske karosserier. Af den efterfølgende model 16/35 har han i arkiverne foreløbig kun fundet to eksemplarer, der blev sendt til Danmark. Så uanset om det er en Fourteen eller en 16/35, er der tale om en meget sjælden bil.

Anders Clausager er vist blevet tændt på tanken om at undersøge tingene yderligere, så måske er det sidste ord ikke sagt i denne sag.

I øvrigt kan billedet sikkert dateres ret præcist. For på nær Wolseley'en har alle bilerne jo nummerplader af typen fra 1930 og frem. Numrene på de tre biler til højre er givetvis genbrug, men de tre Ford A, som ses forrest til venstre har alle et A17-000-nummer. Det er sikkert nye

numre – og er det ikke med årgang 31, at Ford A har fået malede felter på kølerkappen? I så fald kan vi nok tidsfæste billedet til at være fra 1931 eller senere – lidt, men ikke meget.



Nordisk Diesel

Nemmere er det at tidsfæste det andet billede. Det er fra 1961, hvor Nordisk Diesel havde udstillede deres personvognsprogram i Falkonersalen på Frederiksberg, indviet 1958.

I forgrunden (og på scenen) er det Simca Ariane, og rundt omkring er placeret et større antal Simca Aronde i forskellige versioner. Nær scenen ses de smarte *Plein Ciel* (coupé) og *Océane* (cabriolet) modeller. Amerikaneren i midten er en Plymouth Baracuda og bag den står en Plymouth Valiant.

Vi går ikke i yderligere detaljer her, men vender meget stærkt tilbage i decembernummeret af VT! Glæd jer til en stor artikel om Simca, skrevet af ingen ringere end Jens Ørvad!

-jmn.



1968

Porsche 911 T 1968

Af Ole Rimmen

Veteran Tidende har efterlyst historier om biler fra 1968.

Som indledning har jeg valgt at beskrive baggrunden for tilblivelsen af de tidlige Porsche 911 modeller, med særlig vægt på motorsporten og den påvirkning Porsches resultater i motorsporten har haft for alle Porsche-entusiaster siden 1963.

Den private samler af klassiske biler har grund til at glæde sig over den store interesse der fortsat er for de tidlige årgange af 911, særligt år-

gangene fra 1963 til 1973. Jeg vil i det følgende begrænse fremstillingen til 911 med 2,0 liter motor, som min egen Porsche 911 T Coupé Karmann-body fra juni 1968, stelnummer 118 25 596, produceret i kun 683 eksemplarer, med matching numbers.

Udviklingen

Produktudviklingen af Porsche 911 begyndte i 1960, og blev præsenteret på Frankfurt-udstillingen i 1963.

Den afløste Porsche 356, som i et vist omfang var baseret på VW-dele.

Dr. Ferry Porsche ønskede en fuldstændig ny Porsche-konstruktion, og sønnen Ferdinand Alexander Porsche, kaldet "Butzi", tegnede den første Porsche 911, og en af grundlæggerne af fabrikken, Diplom-Ingenieur Erwin Kommenda, fik ansvaret for den egentlige konstruktion af prototyperne der gik forud for den model man præsenterede i 1963.

Porsche forsøgte at lave et designstudie med en forlænget version som havde rigtige bagsæder, men den blev simpelthen for grim, så Porsche 911 forblev en 2 personers sportsvogn med to børnesæder, og 2+2 modellen var født.

Den første Porsche 911 kom på markedet i 1964 og var motoriseret med en 6 cylinder boxer-motor på 1991 cc, som havde 130

Porsche 911 – versioner i perioden 1963 til 1969

årgang	model	vægt (kg)	hk	topfart	0-100km/h
1963	901 (2.0)	1080	130	210	8.5
1964-67	911 (2.0)	1040	130	210	8.3
1967-69	911 S (2.0)	1050	160	220	8
1968-69	911 T (2.0)	1075	110	200	8.3
1968	911 L (2.0)	1075	130	210	10.6
1969	911 E (2.0)	1020	140	215	8.4

hk. Forgængeren var Porsche 356, der var baseret på VW-boblen, men 911'eren havde intet tilfælles med forgængeren og var en spritny konstruktion uden nogen form for genbrug.

De tidligste udgaver af 911 havde en 130 hk. 6-cylindret motor, i "bokser" konfiguration ligesom 356, luftkølet og hækmonteret, 1991 cc, i forhold til Porsche 356's 4-cylindrede 1600 cc.

Porsche introducerede i 1967 den mere magtfulde 911S, motorens effekt var hævet til 160 hk. Smedede aluminiumfælge fra Fuchs, i et karakteristisk 5-blad design, blev udbudt for første gang. I motorsport på samme tid, blev installeret en 2,0 liter centermotor i Porsche 904 og Porsche 906, og her blev motoren udviklet til 210 PS.

Porsche 911T med 110 hk blev også lanceret i 1967 og effektivt erstattede den Porsche 912.

Porsche 911 R 1967

En prototype Porsche 911 R (Rennen/Racing) fra 1967 havde en meget begrænset produktion, kun 23 stk. Det var en let racer-version med forskærme, frontklap, motorklap, alt produceret i glasfiber, døre og hængsler af aluminium, side- og bagruder af 2 mm plexiglas kaldet "plexidur". Et magnesium krumtaphus, dobbelttænding, og -topstykker og en effekt på 210 hk.

En specielt udrustet Porsche 911 R, med to sæt overliggende knastakslere ydede 230 hk, og med denne bil satte bl.a. fabrikskørerne Rico Steinemann og Jo Siffert i efteråret 1967 hele 5 verdensrekorder på Monza-banen, heriblandt 10.000 miles med en gennemsnitsfart på 210,29 km/timen. Det svarer til at køre mere end 3 x 24 timers Le Mans løb i træk !

Modificerede seriebiler til brug i motorsporten

For den almindelige bilist kunne anskaffelsen af en Porsche 911 T, som

ydede 110 HK være en god begyndelse for den private køber.

Motorsporten stillede selvsagt større krav til motorydelse, og flere havde ønsker om en homologering til Gruppe 2 (modified touring cars) og Gruppe 3 (production GT class). Her tilbød fabrikken model 911 T som grundlag, men forsynet med en 911 S-motor.

Porsche 911 T/R med 911 S-motor kunne leveres i foråret 1968, og vejede kun 923 kg uden anti-roll bars. Det meste af den indvendige beklædning og lydisolering var udeladt, og tilbuddet fra fabrikken var tiltænkt forskellige grupper af motorsporten, som efterspurgte lav vægt og høj motoreffekt, herunder med ventiler på 42/38 mm (indsugning/udstødning) for at overholde reglementet, og motoren var næsten svarende til Porsche 906 Carrera 6 (en 1966-racerversion med 2,0 motor og karrosseri helt i glasfiber).

Porsche-fabrikken tilbød 911 / 911 L under betegnelsen "2000 R" en motor på basis af 911-motoren med mindre ventiler og en effekt på 130 PS og fulgte dermed sportsreglementets regler som tillod følgende ændringer:

- 911 S-knastakslere
- Weber 40 IDS karburator, ligesom 911 S
- 911 S stempler (som var højere og smedet)
- Et lettere svinghjul og en forstærket kobling
- Rally udstødningssystem

Disse forandringer og brug af almindeligt udstødningssystem og passende karburatorindstilling, øgede motoreffekten til 150 HK, og til 160 HK ved anvendelse af sportsudstødning.

Ydermere kom modellen på niveau med 911 S ved brug af Koni-støddæmpere til affjedringen og anvendelse af kraftige 15 mm stabilisatorer.

For modellerne 911 T og S var det planlagt at bruge en racermotor som kun afveg lidt fra en Carrera-6 racer-

motor. De afgørende forskelle var et enkelt tændingssystem og som reglementet foreskrev, ventiler med seriestandardmål: Indløb 42 mm (Carrera 6, 45 mm), udstødning 38 mm (Carrera 6, 39 mm). Knastakslerne svarede til Carrera 6.

Til denne motor anvendtes ligesom hos Carrera 6 et sæt Weber karburatorer, type 46 IDA 3, tilsvarende indsugning og stempler med øgede ventiludskæringer.

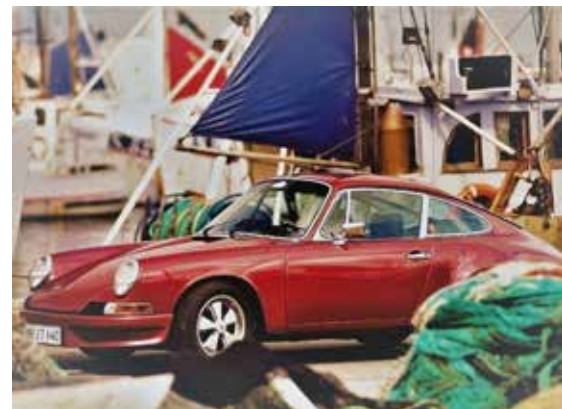
Ved at mindske cylinderhøjden eller højden af topstykket kunne kompressionsforholdene forøges til 10,4: 1.

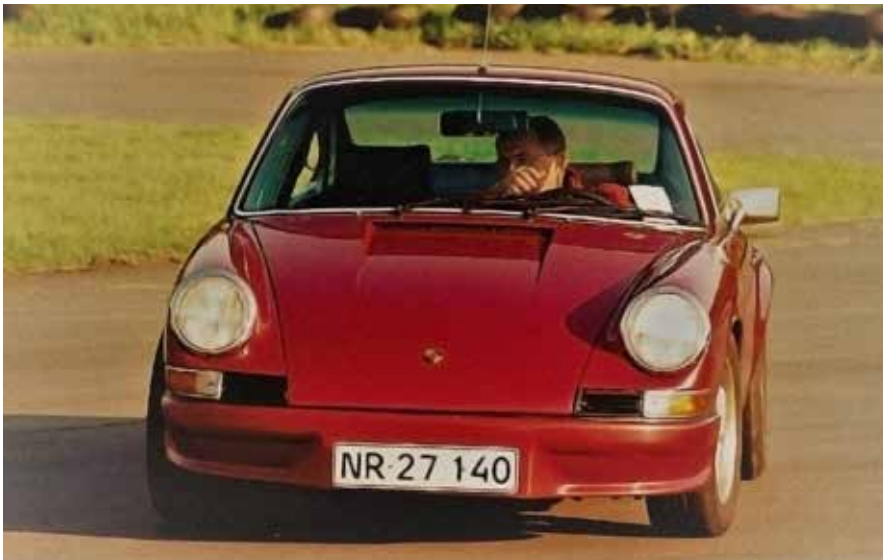
Venturi-kanalerne blev naturligvis tilpasset den forøgede diameter af indsugningen, motoren udstyredes med et lettere svinghjul med en kraftigere kobling, og en racerudstødning.

Titan-plejstænger, som kun vejede 450 g (serie, stål = 727 g) kunne monteres, men dette var ikke nødvendigt, og blev kun homologeret til 911 T modellen. Undtagen for bjergløb skulle der monteres en ekstra oliekoiler som placeredes i højre forskærm. Sådant en køler blev senere standardmonteret i 911 S. Disse homologerede racermotorer kom med et standard krumtaphus i aluminium og en kapacitet på 200 hk.

Til "2000 S"-motoren, der som standard blev brugt til 911 S, men også blev brugt i 911 T, tilbød fabrikken 2 forskellige "Sportkits".

Sportkit I omfattede venturi-kanaler med en diameter på 36 mm, større karburatorer, "koldere" tændrør og diverse andre smådele.





Hertil kom i Sportkit II, dele til ombygning af udstødningssystemet til rallyversionen.

Ved anvendelse af Sportkit I forøgede effekten fra 160 HK til 170 HK. Sportkit II fik en effekt på 175 hk, men støjniveauet fra udstødningen blev for højt til gadeversionen.

Fabrikken monterede Sportkit I i bilerne som deltog i Marathon de la Route i 1967 og hvor en af dem vandt løbet.

Porsche 911 T 1968

Min Porsche 911 T blev leveret som ny til signor Dorino Pansera, Versico, Locarno, Schweiz i juni 1968.

Desværre er det ikke lykkedes mig at spore bilens anvendelse yderligere, Dorino Pansera døde i 2016. Noget tyder på at bilen har deltaget i konkurrencer, og han blev fejret i forbindelse med sit 40 års jubilæum i Automobil Club Schweiz. Efter 12 års ejerskab solgte han bilen til Jürgen Bartsch.

Jürgen Bartsch kørte bilen fra 1981 til 1988. Han restaurerede motor og karrosseri og forsynede den med Carrera-skærme og forreste bugspoiler.

Jeg købte den af Jürgen Bartsch i 1988, og deltog (som tilskuere) de følgende år i en række klubarrangementer i Stuttgart, invitation fra Porsche til 30 års jubilæum for Porsche 911, AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburg Ring, og Goodwood Revival i Chichester, England.

I 2001 deltog jeg i flere manøvreprøver og på vej til et løb opdagede jeg, at en defekt motorsmøring eller for mager benzinblanding havde medført overophedning af to-tre stempler. De var "revet" som mekanikerne siger.

Efter grundige overvejelser besluttede jeg at renovere motor og gearkasse, og det skulle være til en ydelse svarende til den ovenfor omtalte Porsche 911 T/R.

Det viste sig nu at motoren allerede var forsynet med 911 S-stempler og -knastakslar, samt et svinghjul af den type der kaldes "lightened flywheel". På rullefeltet havde den hidtil ydet 140-150 hk.

Nøje studier af den omfattende litteratur på området og lange drøftelser med flere fagfolk dannede grundlag for min beslutning om at motoren skulle bevares, så der fortsat er "matching numbers" mellem karosseri, motor og gearkasse.

Fra USA bestilte jeg smedede stempler med tilbehør som kunne sikre den høje kompression på 10.3:1, hertil et sæt 34 mm venturi-kanaler til Weber-karburatorerne som øger mixturen af luft og benzin, samt et sæt nye dyser og fik den justeret på et rullefelt, så benzintilførslen optimeres til den øgede luftmængde.

Resultatet udeblev ikke, og motoren yder nu 175 hk på rullefeltet, svarende til omtalte "Rally" med "sports-kit II". Flere specialister har fortalt at de har kunnet levere op til 200 hk fra en 2,0 liter 911-motor, men det forudsætter mere luft/benzin fra større Weber-karburatorer, type 46 IDA 3. Jeg valgte at stoppe med den nuværende opgradering, og efterfølgende er gearkassen renoveret. En oliekoeler er indsat bag den forreste spoiler. Tilbage står nu som "værdifulde souvenirs" på mit værksted, et "lightened flywheel" og 6 brugte 911 S-stempler, med udskæringer til ventiler med en diameter på 42/38 mm.

Respekten for Porsche 911 er mærkbar, når den ruller gennem landskabet. Det er som om der sendes flere blikke efter de ældre modeller, end de yngre. Den er nu 50 år gammel, og 911-modellen er ifølge producenten i Stuttgart den sportsvogn i verden, som har forholdsmæssigt flest vogne kørende på landevejene, af alle dem de har produceret siden 1963. Der bliver næsten ingen skrottet, alle kan restaureres, og det kan godt betale sig.





Mødested Uldum Mølle inviterer til:

Julefrokost 2018, på Uldum Mølle

Igen i år holder vi vores julefrokost i de flotte lokaler på **Uldum Mølle**, og får her serveret en lækker julemenu.

Vi mødes **tirsdag den 11. december kl. 18.00** på Møllen, Skolegade 25, 7171 Uldum – og programmet er følgende:

- **Lækker jule-buffet - "med det hele"**
- **Drikkevarer købes til "Møllepriser"**
- **Sange og muntre indslag fra deltagerne i løbet af aftenen.**

Alt dette for **kr. 160,- pr. person**, der betales når vi mødes kl. 18.00 (kontant eller MobilPay)

Slut op om dette arrangement, og **tilmeld dig og din ledsager** til

Frede på tlf.: **2990 6780**,

mail: frede.sondergaard@gmail.com,

eller Jens på tlf.: **3056 2299**

mail: Heldgaard8700@gmail.com

senest søndag den 2. december 2018.

Vel mødt til en aften med masser af hygge og god mad.

Venlig hilsen, Frede, Erik og Jens.

PS: Venner fra andre mødesteder er naturligvis også meget velkomne denne aften.



Julefrokost i Løve

Vi holder julefrokost i klubhuset i Løve
Torsdag den 29. november 2018, kl. 18:00

Maden vil bestå af :

- Marineret sild med karrysalat**
- Lun leverpostej**
- Kamsteg med rødkål og asier**
- Mørbradbøf med løg og champignon**
- Æg med rejer og kaviar**
- Ris á la mande med kirsebærsaucen**

I prisen medfølger et par snaps samt 1 øl eller vand til hver.
Der vil være kaffe/ the, småkager efter maden.

Kom og deltag, og vær med i vores lotteri, hvor der vil være flotte præmier, som der plejer.

Princippet er først til mølle, og tilmelding SKAL ske til Uno, telefon: 40 30 89 90 eller helst på mail: uno@ka-net.dk Herefter får du oplyst kontonummer, og husk, at du først er tilmeldt når betalingen er registreret.

Max. deltagerantal: 42. Sidste frist for tilmelding er 10.11.2018
Pris pr. næsse 150 kr.



VÆL MØDT: FESTUDVALGET



Så er der igen varmet op til den traditionelle

JULEFROKOST

Også denne gang er det i de historiske omgivelser på **Vanggaard i Stenum.**

Dato er tirsdag **d. 11 december kl. 18.00** De nærmere vilkår og meny kommer på mail via den mail-liste som alle er på??

Ellers send gerne din mail til mig på Thorben@elleham.dk så får jeg den tilføjet.

Med venlig hilsen · Thorben Damsgaard · 21491841

SOMMER'S

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

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

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

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

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

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

E-mail: kontor@sommersautomobilemuseum.dk

Hjemmeside: www.sommersautomobilemuseum.dk



Særudstillingen om
Jaguar XJ6
varer til 24/3 2019

**Man behøver ikke
være veteran...**



...for at læse

**Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Støt din klub!

Tegn veteranforsikring gennem ETU Forsikring A/S



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

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



Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



Benyt dig af vores gode 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

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



Biler sælges

Meget flot **Volvo Amazon** fra 1966. Dueblå, sorte nummerplader, model med 4 døre - skal ses og prøvekøres!

Aage Thomsen

Tlf. 7567 3115 eller 4219 9915.

Diverse

Vinteropbevaring af din klassiske bil i perioden oktober- april i ren, tør og aflåst bygning. Med fast gulv. Dagligt opsyn.

Hans Møller Olsen, tlf. 4026 5932.

e-mail: olsen@amlegaard.dk

Din helt egen "garage". Ved Roskilde har vi skabt rammerne til et lille meget velfungerende fællesskab, for dig og din bil. Lyse lokaler, isoleret, overvågning, køkken, toilet. Ring og hør mere.

Stiig Broby, tlf. 22484153

Dele til biler sælges



SU-karburatorer fra en ældre **Jaguar** - model ukendt. Afmonteret før salg i 70'erne af ukendte årsager.

Priside kr. 1.000.

Claus Havmand, tlf. 2026 6732.

e-mail: claushavmand@gmail.com

15" Fuchs fælge der passer til en **Porsche 944S** - der sidder vinterdæk på men de bør skiftes. 185/15. Pris: 5.000 kr. ulakeret. Pris: 6.000 kr. lakeret.

Sonja Thagaard, tlf. 2654 4634 .

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.

Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



● Bagklappen ●

Buick Riviera 1963

Sidst i halvtredserne og begyndelsen af tresserne ville man fra GM skabe noget nyt inden for billedesignet, men samtidig stadig beholde det amerikanske image. Man arbejdede på et projekt til Cadillac som skulle genopfriske navnet La Salle. Bill Mitchell var inspireret af RRs og Bentleys rene linier som han havde studeret i London. Bilen skulle bare være lavere og bredere samt have mere sporty køreegenskaber end de normale GM biler, samtidig skulle den også være luksuriøs.

Alt dette tilsammen gjorde at man fra GMs side ikke ville have at det skulle være en Cadillac. Derfor var der en intern konkurrence mellem Buick, Oldsmobile og Pontiac om at få modellen ind under deres navn. Det var så Buick der løb med sejren og på den måde kunne genopfriske navnet Riviera fra midt i halvtredserne, som også var en to-dørs coupe med plads til fire personer.

Fra prøveførsler og test har bilen fået mange roser for sit udseende og design samt for sine køreegenskaber. Som en kendt testkører udtalte: Rivieraen er uden tvivl den rigtige størrelse Detroit køretøj, forskellen er at den også er smuk. Conceptbilen til Rivieraen var Bill Mitchells daglige køretøj en rum tid og produktionsmodellen kom til at ligne den, på nær nogle mindre ændringer.

Der blev produceret 40.000 i 1963, 37.658 i 1964 med en større motor, og 34.586 i 1965. Her kunne man vælge to motorstørrelser og samtidig var der lavet ganske små ændringer på karrosseriet, forlygterne var ikke længere i grillen men nu skjult i de to hjørner, de falske luftindtag foran baghjulene var fjernet.

Den her viste bil købte jeg af en privat sælger i Californien efter mange telefonsamtaler og skrivelser frem og tilbage om historien og hvad der var gjort under istandsættelsen. Bilen havde kørt 118.000 miles og haft to ejere før sælger, og altid været i CA. Jeg købte bilen i december 04 og i marts måned 05 landede bilen i frihavnen. Det var en fin oplevelse og tage bilen ud af containeren, starte den op og så køre hjem. (Jeg tror alle kunne se at der var én der havde fået nyt legetøj).

På Bagklappen er der et skilt fra da bilen blev solgt som ny og her står der "Nielsen Columbus". Det kunne da ikke være CA? Jeg kontaktede sælgeren og han fortalte at den første ejer købte bilen da han blev pensioneret og flyttede til Californien.

Jeg måtte så tjekke lidt om denne GM-forhandler og det viste sig at bilen fra ny blev solgt af min morfars bror Thomas Nielsen som var GM forhandler i USA!

Lidt Teknik: Længde 528 cm, højde 135 cm, bredde 195 cm. 6,5 L V8 motor, turbine drive, aut. gear, 330 HK. Tankindhold 76 l, 5 til 7 km. på literen. Pris i 1963 85.991 Kr.

- med venlig hilsen Thom Bang Pedersen.

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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