

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 511 Januar 2019

Forside:

Tandhjulsproduktion hos Scania-Vabis på Frederiksberg. Også værkstøjet er Scania-Vabis.

– udateret foto fra Uffe Mortensen.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Klubaktiviteter – mødesteder	5-8
Velkommen til nye medlemmer	8
Fra mødestederne	9-10
Nyt fra biblioteket – typegodkendelser	11
DVK køretøjsstatistik	11
Nyt fra MhS	12
Biler der fulgtes med sporvognene	13
Simca – kommentar	14
BeringsBilBilleder 31 – Renault 16TS	15
Simple pendulaksler	16
Arne Jacobsen-tanker igen	17
Mazda MX-5 30 år	18
NESA – et gammelt foto	25
A/S Dansk Scania-Vabis	26
Fra arkivet – spørgsmål og svar	40
Bog anmeldelse: Morris Minor	43
Invitationer	44
Køb & Salg	47
Bagklappen – Mercedes 300SL, 1987	48

Fra redaktionen

Det er vinter og meget er i dvale i denne mørke tid. Som sædvanlig ses det også af **VeteranTidende**, hvor vi jo ikke har så mange farverige billeder med blå himmel og biler, der skinner i solen.

Forhåbentlig er vi en del, der ikke sover vintersøvn, men bruger tiden i garager og værksteder med projekterne, der spænder fra mindre reparationer til store restaureringer – det sidste er muligvis på retur, men så må vi lige minde om, at det både er sjovt og muligt at restaurere selv! Hermed en opfordring til at gå i gang – der er viden og hjælp at hente blandt andre DVK-medlemmer.

Og glæden ved dét man udretter kan også undervejs deles med andre – f.eks. er VTs redaktion yderst behjælpelig...

-jmn.

Til Regulering af Færdselen paa Gader og Veje skal anvendes de internationale Advarselstegn:

Forkedt Vej Vejeværnsbarrier Kørsvej Bakkevej Vejsving

Til Rattet hører: Et Rat og en Stang paa hvis nederste Ende der sidder en Vinkel, hvorfra der gaar en Stang til højre Forhjul, derfra en Stang som forbinder Forhjulene.

Man skal altid paase at der er Splitter for Møtrikkerne. I saafald man kan træde højre Podpedal (Bremse) helt i Bund og trække Haandbremsen helt tilbage, skal Bremserne strammes.

Fodbremsen virker og strammes i Gearkassen, Haandbremsen virker paa Baghjulene.

Fra teorbog 1925.

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 512 /februar udkommer omkring 31. januar.
Deadline til dette blad: 10. januar.



Møder, løb og arrangementer

Januar

Torsdag 31. Morris-møde i DVKs bibliotek. kl. 19-22, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.
Tilmelding senest 28. januar 2019.
Ole Nordlund, tlf. 0306670 - e-mail: jonordlund@mail.dk

Februar

Torsdag 28. Morris-møde hos Lennart Poggenborg. Kl. 19. Granvej 5, 3480 Fredensborg.
Tilmelding senest: 25. februar 2019.
Lennart Poggenborg, tlf. 48484101 - e-mail: poggefar@email.dk

Marts

Lørdag 23. DVK – generalforsamling. Egebjerg-Hansted Forsamlingshus, Egebjergvej 129, 8700 Horsens.
Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008
email: dorte@stadil.net

Torsdag 28. Morrismøde hos Stig Hansen. Kl. 19, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød.
Tilmelding senest: 25. marts 2019
Stig Hansen, tlf. 40364038
- e-mail: lene.stig.hansen@gmail.com

April

Lørdag-søndag 6.-7. Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. Info følger senere. BilMesse og Brugtmarked, Vestre Ringvej 101, 7000 Fredericia.
Hjemmeside: <https://www.bilmesse-brugtmarked.dk/>
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464
- e-mail: stp@bilmesse-brugtmarked.dk

Lørdag 13. Aars Stumpemarked. Info følger senere.
Messecenter Vesthimmerland, Messevej 1, 9600 Aars

Hjemmeside: <https://www.aars-stumpemarked.dk/>
Info: Solvej Tang-Petersen, tlf. 40886464 - e-mail: info@aars-stumpemarked.dk

Torsdag 25. Morrismøde hos Gunner Sørensen. Kl. 19, Læskovvej 20, 4632 Bjæverskov.
Tilmelding senest: 22. april 2019
Gunner Sørensen, tlf. 51210689
- e-mail: motogun7@gmail.com

Maj

Lørdag 11. Paradekørsel til Bakken. Info følger senere.

Lørdag 11. Krudtværksfestival. Info følger senere.

Lørdag 25. Ekstra veterandag på Sporvejsmuseet. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, Skjoldenæsvej 95, 4174 Jystrup.
Hjemmeside: <http://www.sporvejsmuseet.dk/>
Info: Søren Palsbo, tlf. 60836234
- e-mail: presse360@gmail.com
Invitation her i bladet.

Juli

Lørdag 6.-søndag 7. Bornholm Rundt 2019. Bornhoms Motor Veteraner indbyder til veteranrally nr. 42. Mødested: "Cirkuspladsen" (ved Domen), Strandvejen 2, 3770 Allinge.
Hjemmeside: www.bornholmsmotorveteraner.dk
Invitation her i bladet.

Lørdag 27. Biler der fulgtes med sporvognene. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, Skjoldenæsvej 95, 4174 Jystrup.
Hjemmeside: <http://www.sporvejsmuseet.dk/>
Info: Søren Palsbo, tlf. 60836234
- e-mail: presse360@gmail.com
Invitation her i bladet.

September

Lørdag 28. Aars Stumpemarked. Info følger senere.

Oktober

Lørdag-søndag 19.-20. Fredericia Bilmesse. Info følger senere.

UDLAND

Maj

Onsdag 22. - Søndag 26. Fiva World Rally - Østrig. "Austria Classic 2019".
<https://world.rallyeorg.at/en/>

September

Torsdag 12. til Mandag 16. Goodwood. Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 - email: dorte@stadil.net



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.

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. kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30. Tilmelding til spisning: h.froberg@live.dk
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Januar d. 3. Nytårskur med middag, skål i champagne, kranskekage og en lille surprise.

Februar d. 7. Mødeaften med spisning, De glemte bilers ABC, foredrag Volvo part 2.

Marts d. 7. Mødeaften med spisning, De glemte bilers ABC, foredrag "Fars rutebiler i Nykøbing M. og eget mekanikerliv i 65 år om og med Flemming Lykke Bukkehøve.

April d. 4. Mødeaften med spisning, de glemte bilers ABC og foredrag "Det arbejdes der på!"

Kim Polte, tlf. 26134229
kimpolte@hotmail.com

3. torsdag i måneden: Café- og teknikaften kl. 18.30. Tilmelding til spisning (2 stk. smørrebrød. Én vand/øl/vin - kr. 70,-) til dor-te@stadil.net - senest onsdag kl. 12.00.

Januar d. 17. Karl Aage Andersen fortæller om sine små hjemmebyggede motorer. Han laver alt selv, selv tændrørene. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Februar d. 21. Palle Murmann fortæller om MB 300 SLR og om sin deltagelse i Mille Miglia, og lidt om

Sir Stirling Moss og Dennis Jenkinson der også deltog. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Marts. d. 21. Jørgen Sjøntoft kommer igen, og denne gang handler det om justering af tænding og kontrol af strømfordeler samt multimeterfunktioner. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Bent Friis, teknikraften,
tlf. 61352211



Nordsjælland Mårum

Klubmøde 2. onsdag i måneden klubmøde kl. 19.00. Kom i gammel bil!
Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

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

Januar d. 16. Værkstedsaften. Første i 2019.

Februar d. 13. Klubmøde.

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



Midtsjælland Mulstrup

3. tirsdag i måneden klubmøde 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.

Januar d. 15. Klubmøde.

Februar d. 19. Klubmøde.

Marts d. 19. Klubmøde.

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.

Januar d. 1. *Nytårslukket.*

Januar d. 8. Nytårskur. Champagne og kranskekage. 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.

Februar d. 5. Klubmøde. Vi får besøg af Søren Lindemann der vil fortælle om additiver og specialsmøremidler, alle de midler som vi har brug for, når vi kører i veteranbiler/motorcykler biler anno 2019.

Februar d. 12. Klubmøde.

Februar d. 19. Klubmøde. Film og Foto.

Februar d. 26. Klubmøde. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

Marts d. 5. Klubmøde. "Giv Liv" Hjerteforeningen ved instruktør Henrik Møllerup-Poulsen. Vi skal bl.a. lære, hvordan man bruger en hjertestarter. Kurset afholdes kl. 18.30 el. kl. 19.30 og holdes i stueetagen

Mødestederne



samtidig med det almindelige møde på 1.salen. Her skal vi have jeres tilmelding - send en mail til: Kurt Plith mail: k@plith.dk eller ring tlf. 20296605.

Marts d. 12. Klubmøde.

Marts d. 19. Klubmøde.

Marts d. 26. Klubmøde.

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



**Nordvestsjælland
Holbæk**

Den 3. onsdag i måneden - klubmøde kl. 19.00.

Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.

Februar d. 20. Klubmøde.

Marts d. 20. Klubmøde.

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

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

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



**Østsjælland
Klippinge**

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

Januar d. 22. Der blev lavet en tilmeldingsliste til nytårskur på november mødet. *Denne gælder ikke mere!*

Nye tider: Et nyt år med nyt personale - et aktivitetsudvalg, med viden om den elektroniske verden.

Vi starter nu i stedet det nye år stille op med 1 glas vin og kransekage, så må vi se hvad der sker!

Mødestedet fortsætter samme tid og sted. Jeg glæder mig til et godt samarbejde!

Februar d. 26. Klubmøde.

Bøje Højby Rasmussen,
tlf. 29470309
boeje.rasmussen@gmail.com

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



**Sydsjælland
Engelholm**

3. onsdag i måneden klubmøde fra kl. 19.10.

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje. Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

Januar d. 16. Historier og billeder fra sidste år og snak om dette år.

Februar d. 20. Klubmøde.

Marts d. 20. 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.

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

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

Februar d. 12. Cafe og biblioteksaften.

Februar d. 26. Klubmøde.

Bjarne Hansen, tlf. 25793131.
vivi-m-hansen@hotmail.com
www.dvk-fyn-broby.dk



**Sønderjylland
Aabenraa**

**2. torsdag i måneden klubmøde kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

Du kan læse mere på DVK Aabenraa
www.dvk-aabenraa.dk.

Januar d. 10. Klubmøde. Nytårskur. Der serveres champagne og kransekage og vi ønsker hinanden et godt nytår. Kuvertpris 25 kr. pr. person.

Februar d. 14. kl. 19.30. Klubmødet afholdes hos Martin Nørgaard, Aabenraa Autokøler & Aircondition Service og Aabenraa Have & Park, Industrivej 4, 6200 Aabenraa. Martin vil fortælle om arbejdet og

Mødestederne



vide rundt i sin virksomhed. Der vil også være lidt til ganen.
Tilmelding til Lise og Frits tlf. 29735803 eller mail liseogfrits@johansens.info senest 7. februar. (Vi er ved klubhuset kl. ca. 19.00, hvis vi skal følges ad)

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



**Sydvestjylland
Skjoldbjerg**

Sidste torsdag i måneden klubmøde kl. 19.00.

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

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

Januar d. 31. Klubmøde.

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



**Vestjylland
Ulfborg**

3. torsdag i måneden klubmøde kl. 19.00.

Industriarealet 10, 6990 Ulfborg.

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

Februar d. 21. Kinesisk Rallyaften.
DVK inviterer til foredrag med Inge og Troels Nielsen – Team Ole Time.
Pris kr. 30,- inkl. kaffe/te + kage. Tilmelding senest 14-02-2019.

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 - klubmøde kl. 19.00.

Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

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

Februar d. 14. Klubmøde.

Marts. d. 14. Klubmøde.

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 klubmøde kl. 19.00.

Skolegade 25, 7171 Uldum.

Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.

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.

Februar d. 12. Klubmøde. Vi får besøg af kørelærer Leif Roed fra Lund, og han vil fortælle om de "nyeste regler" og om hvordan en køreprøve

foregår med nutidens IT-værktøjer - evt. kan vi selv få lov at teste vores viden om regler og trafik, og vi kan stille spørgsmål om de "svære situationer" i trafikken.

Marts d. 12. Klubmøde program følger.

PS: Medlemmer i det midt-østjyske er velkomne på vores mail-liste, som udsendes med nyheder og info om møderne m.v. – send en mail til Jens Heldgaard – så er du med – og får del 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 klubmøde kl. 19.00.

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.

Januar d. 28. Klubmøde.

Februar d. 25. Klubmøde.

Marts d. 25. Klubmøde.

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

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

Mødestederne



**Midtjylland
Herning**

1. mandag i måneden klubmøde 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.

Januar d. 7. Klubmøde. Nytårskur. Vi planlægger en hyggeaften med god mad (stegt flæsk i rigelige mængder), og kaffe/the med æblekage. Vi starter med at ønske hinanden godt nytår i et glas "skum".

Tidspunkt: kl. 18.00. Tilmelding senest søndag, den 30. december til Villy Vejnø, mail: villy@vejnoe.dk eller mobil/SMS 2991 0179. Pris vil blive meddelt når endeligt program udsendes. Vi håber der bliver lejlighed til at drøfte årets forløb og få idéer til sidste halvdel af 2019.

Februar d. 4. Klubmøde. Herningholm Erhvervsskole. Lillelundvej 21, 7400 Herning, hvor unge og æl-

dre kan få en grundig håndværksmæssig uddannelse. Tidspunkt: kl. 15.00 - 17.00. Tilmelding senest søndag, den 1. februar til Villy Vejnø, mail: villy@vejnoe.dk eller mobil/SMS 2991 0179. Pris kr. 25,-.

Marts d. 4. Klubmøde. Give Stålspar.

April d. 1. Nel Hydrogen.

Maj d. 6. VW & Retro museum.

Juni d. 3. Excellent Wine A/S.

Vi glæder os til at se dig og evt. ledsager til et eller flere af tilbuddene - vil du hjælpe os med, at du overholder tilmeldingsfristerne så vi kan give vore værter en god behandling.

Villy Vejnø, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



**Østjylland
Ristrup**

1. tirsdag i måneden - klubmøde 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.

Januar ???

Februar d. 5. Klubmøde.

Marts d. 5. Klubmøde.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

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



**Nordjylland
Sindal**

2. tirsdag i måneden - klubmøde kl. 19.00.

Sindal Lufthavnsbygning, Taagholtvej 170, 9870 Sindal.

Januar d. 8. Planlægning af ture og møder i 2019. Sidste nyt om samarbejdet med Kongsberg Automobilselskab.

Februar d. 12. Klubmøde.

Marts d. 12. Klubmøde.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund og
Thorben Damsgaard

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

Velkommen til nye medlemmer:

Flemming Meyer	Rødtjørnevej 19	4070 Kirke Hyllinge	2126 0349	Morgan +4	1959
Eric Berth	Rørvig Kirkevej 21A	4581 Rørvig	5991 3022	MGB 1800 ccm	1974
Kristian Klausen	Falkevej 15	6240 Løgumkloster	5130 6615		
Alexander Frederik Østberg Skaarup	Selsøvej 29B	4050 Skibby	4020 0542	MB 250 ES	1967
Nikolaj Christensen	Ulstrupparken 28	3000 Helsingør	2615 4321		
Caspar Skovlod Petersen	Aggersborggade 4, 01. tv	2100 København Ø	2223 0048		
Frank Nielsen Lykkegaard	Strandtoften 7	8250 Egå	2169 3310	Honda CB 1100F	1983
Autolakeriet HØJGLANS A/S					
Henrik Leo Nielsen,	Vesterbro 21B	4660 St. Heddinge	2042 7226		
Tommy Gjø	Tavlekærsvej 94	2650 Hvidovre	5057 8716		
Axel Reventlov Petersen	Dalby Møllevej 3	6000 Kolding	2090 5272		

Vestjylland

Klubaften i Ulfborg

Den 3. torsdag i hver måned samles vi til klubaften i Ulfborg/Vestjylland ved Sussi og Carsten.

I november var der lavet et specielt klubaften-arrangement.

Carsten bød velkommen, fortalte at der først var smørrebrød, øl og vand, senere rundvisning i Carsten og Sussis, VW retro museum og sidst men ikke mindst kaffe/kage.

Carsten måtte under velkomsten stå i en dørråbning, da vi var så mange, at vi ikke kunne være i det normale klublokale, så der måtte også dækkes op til de ialt 60 fremmødte i et af de mange udstillingslokaler/haller.

Da alle havde fået noget at spise, og med 60 fremmødte var det nødvendigt at vi blev delt op i 3 grupper, derefter kunne rundvisningen begynde. Vi fik alle en fantastisk rundvisning, og fortælling om starten på museet.

Så blev der tid til kaffe, og vi kan lige love for at der absolut ikke blev snakket mindre i lokalerne efter sådan en rundvisning. En fantastisk aften med ikke mindre end 60 fremmødte DVK medlemmer.



Vi kan kun anbefale andre Mødesteder at lave en udflugt i løbet af vinteren (bus) eller en lidt længere køretur til sommer i veteranbilen, til Carsten og Sussis VW retro museum.

*Anni og Steen Elgaard
Struer*



Nordjylland

DVK Nord – mødeaften den 20. november 2018 kl. 19.00 i Sindal Lufthavn med deltagelse af 27 personer.

Afgående mødestedsleder Kræn Hjortlund bød velkommen til ny mødestedsleder Thorben Damsgaard på det nye mødested i Sindal Lufthavn.

Kræn takkede Hans Hunderup for initiativet til at arrangere nyt mødested.

Jacob Back, formand for Sindal Flyveklub, informerede om øvrige klubber i Sindal Lufthavn: Sindal Flyveklub og Sindal Faldskærmsklub. Klubberne er glade for, at også DVK Nord nu benytter lokalerne. Sindal Lufthavn holder åbent hus en gang årligt, næste gang den 10. august

2019, hvor DVK Nord agter at deltage.

Thorben Damsgaard gennemgik nyheder og viste filmen fra Styrkeprøven i august 2018.

Ny hjemmeside er på vej, men endnu ikke i "luften".

Kongsberg Automobilselskab har planlagt tur til Vendsyssel fra den 19. til den 23. juni 2019. De har selv arrangeret ophold og forplejning, men ønsker, at vi planlægger en køretur sammen med dem.

Vi har modtaget invitation til åbningen af Jesperhus Blomsterpark den 11. maj 2019.

Der blev stillet forslag om, at fremtidige mødedage er den 2. tirsdag i



måneden. Dette blev vedtaget.

Der blev indsamlet 10 kr. pr. mødedeltager, som skal gå til blomster og lignende, eksempelvis til værtskage til julefrokosten.

Thorben Damsgaard efterlyste ideer til ture i den kommende sæson.

Efter mødet var der hyggesnak, kaffe og kage, bagt og medbragt af Lone og Lisbeth, tak for det!

Midtjylland

Virksomhedsbesøg

Besøg mandag, den 12. november hos Reklametryk, 7451 Sunds.

Denne mandag besøgte vi en meget speciel virksomhed, som med sine 34 medarbejdere leverer tryksager af alle slags fra små visitkort til store bogværker og alle former for reklametryk af meget høj kvalitet.

Virksomheden benytter den mest moderne og avancerede teknik og har løbende udviklet virksomheden.

Vor rundviser, en ung meget engageret medarbejder, fortalte om processerne og virksomhedskulturen som han ikke lagde skjul på at han brændte for. Kvalitetsarbejde og or-



dentlighed vægter de meget højt.

Virksomheden er vokset støt og roligt gennem årene og har p.t. en større udvidelse undervejs.

En rigtig god aften hvor de 20 medlemmer og pårørende gav udtryk for at de fik meget ud af aftenen. Under kaffen gik snakken livligt og mange spørgsmål svirrede gennem luften.



Mandag den 3. december besøgte vi Applus Bilsyn hvor vi havde medbragt et "biloffer" - en SAAB 900 A 1982 som blev brugt til at vise hvad et bilsyn omfatter og hvad der især bliver lagt vægt på. Bilen fik ros og blev godkendt.

Teamleder Jan Kammersgård fortalte levende om virksomheden, som alene i Herning har 3 prøvestationer hvor vi besøgte den største, som tager imod lastbiler og busser foruden personbiler.

Under kaffedrikningen blev mange regler forklaret grundigt, så deltagerne var næsten ikke til at få stoppet. Endnu en god aften.

Peer Bak

Østjylland

Godt Nytår fra Uldum Mølle

Fra den hyggelige julefrokost på Uldum Mølle den 11. december, sender vi de bedste nytårshilsner til alle vore veteran-venner i DVK.

Vi glæder os til nogle gode vintermøder på Møllen - men mest til at det bliver forår, og at vi igen kan mødes derude på de smukke danske landeveje, på mange ture i vore gamle køretøjer!



Nyt fra Biblioteket

“Typegodkendelses-arkivet”

Så er jeg blevet færdig med registreringen af typegodkendelser. Vi har typegodkendelser fra 1958 til 1998, samt nogle enkelte der er lidt nyere.

De er delt op i hovedgrupper under standardtypegodkendelser, typegodkendelser, chassisgodkendelser.

De forskellige kategorier er så delt op så meget som muligt, så man lettere kan finde det man søger. F.eks. er standardtypegodkendelser opdelt i: påhængsvogne, campingvogne, knallerter, registrere knallerter, motorcykler, traktorer, lastbiler, busser, varebiler og personbiler.

Allerede nu har vi hjulpet et par medlemmer. Én skulle have en godkendelse til Ford Anglia 1958, der skulle godkendes til sammenkobling af campingvogn, en anden skulle bruge en standardtypegodkendelse til en Opel Kaptain 1960. Selvfølgelig er det ikke alle vi kan hjælpe, nogle køretøjer er ikke standardgodkendte, f.eks. Chevrolet Corvette. Disse køretøjer er blevet fremstillet til godkendelse enkeltvis, da salgshallene har været så små. Det samme gælder Morris/Austin Cooper og Cooper S.

Hvis I mangler typegodkendelser, så kontakt mig tirsdage i biblioteket mellem kl. 10 og 14. I er selvfølgelig også velkommen til selv at komme ned og søge hvad I savner, men lov mig ikke at rode, da registreringen har taget 2,5 år.

Sidst vil jeg lige benytte lejligheden til at ønske jer alle Godt Nytår!

Steen Pausbæk



Så er arbejdet gjort! Steen slapper af et øjeblik og betragter værket. Alle typegodkendelserne er omhyggeligt ordnet i nye mapper og sat i system. Der er masser af eksempler på at det kan være vigtigt at skaffe en typegodkendelse til en bil – og husk at alle i hele landet har glæde af bibliotekets arkivalier: Søger man noget, er det blot at ringe til biblioteket, hvor der både er kopimaskine og scanner – og folk der hjælper med glæde. Foto: jmn.

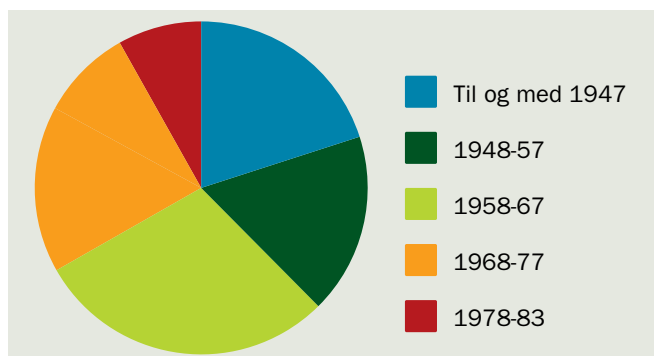
Lidt køretøjsstatistik...

I sekretariatet i Nærum er der blevet lavet en lille opgørelse over hvordan vores biler, dvs. de biler der er registreret i DVKs database, fordeler sig på den forskellige årgange. Resultatet overrasker nok ingen, men det er alligevel interessant og det viser jo hvor enorm en bredde der er i vor fælles vognbestand. I statistikken indgår ikke mindre end **9.667** køretøjer!

Aldersmæssig fordeling af køretøjer i DVKs vognregister

Årgang	Alder	Antal	%
Før 1948	o. 70 år	1936	20%
1948-57	61-70 år	1696	18%
1958-67	51-60 år	2822	29%
1968-77	41-50 år	2426	25%
1978-83	35-40 år	787	8%

I den store gruppe fra 1968-77 er fordelingen 1565 køretøjer fra 1968-72 og 861 køretøjer fra 1973-77.



Bemærk at den ældste gruppe dækker over en lang år-række, og den yngste over kun 5 år – hvorfor man skal være forsigtig med sammenligninger. Men umiddelbart kan man se, at førkrigskøretøjerne (til og med 1947) stadig udgør en femtedel, og at køretøjerne fra 1968 eller nyere repræsenterer en tredjedel af klubbens samlede bestand.

-jmn.



Nyt fra MhS

Årsmødet runder 2018 af, og ser frem mod et spændende 2019

Motorhistorisk Samråd afholdt sidst i november årsmøde, der igen var forlagt til de gode rammer hos hotelkæden Comwell i Middelfart.

Det blev et rigtig godt og velbesøgt årsmøde, hvor næsten 90 repræsentanter fra medlemsklubberne, skulle orienteres om arbejdet i samrådet.

Datid, nutid og fremtid med formanden

Formand Steen Rode-Møllers årsberetning var omfattende og gav et godt indblik i hvad bestyrelsen har bokset med året der gik, om samtaler med politikere og embedsfolk, der ikke alle var lige frugtbare men trods alt konstruktive. Steen Rode-Møller fortalte også en del om hvad den nærmeste fremtid ville byde på, især om et meget omfattende forslag til ændring af det registreringsafgiftssystem vi kender i dag.

Steen Rode-Møller kunne også berette om et godt samarbejde som Motorhistorisk Samråd har sat gang imellem andre organisationer på det smalle område. Et par gange har vi nu mødtes med repræsentanter for Danish Street Rod Association, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Dansk Automobil Sports Union, Autoskade- og Køretøjsbyggerbranchen i Danmark og Forenede Danske Motorejere.

Afslutning skal give en ny begyndelse

Formanden fortalte yderligere om det langvarige arbejde, der nu vil se sin afslutning i året der kommer. Afslutningen skal markere en ny begyndelse på området for historisk korrekte emaljenummerplader. I året der er gået, har Motorhistorisk Samråd afleveret en rapport til Skatteforvaltningen, over de fejl vi oplever med de nuværende nummerplader. Nu er vi ved at samle de sidste informationer sammen. Det bliver en specifikation over hvordan såvel de nuværende emaljeplader til personbiler og motorcykler skal se ud, som hvordan de nye typer til traktorer, campingvogne, gulplade køretøjer og endnu flere til. Ifølge Skatteministeren vil der blive mulighed for at bestille disse fra april 2020.

Gode råd om lobbyisme

Motorhistorisk Samråd har været særdeles aktive på den politiske scene i år, hvor vi igen har fundet god assistance i FDM. Derfor havde bestyrelsen inviteret forbrugersorganisationens dygtige jurist, Torben Lund Kudsk, til at give deltagerne et indblik i en lobbyists arbejde med de politiske udfordringer, og også de muligheder det giver.

Lars Genild er den danske repræsentant i det internationale samarbejde, FIVA, og han gav et indblik i de udfordringer der ses i EU, og med veterankøretøjsbevægelsen overordnet på verdensplan. Lars Ge-

nild kunne blandt andet fortælle om hvordan Danmark adskiller sig fra andre Europæiske lande i vores lovgivning om kørekort til motorcykler, der betyder at vi godt kan se andre europæere gæste Danmark på deres veteranmotorcykler, hvor de unge danske MC-entusiaster pænt må vente i garagerne til de er gamle nok.

Underskud kommer tilbage i 2019

Selve generalforsamlingens delene forløb ganske efter bogen, da hele bestyrelsen genopstillede og blev genvalgt uden modkandidater. Regnskab og budget blev også godkendt, selv om regnskabet fremviste et overskud, hvor der rent faktisk var regnet med et underskud ifølge sidste års budget. Måske bestyrelsen når sin målsætning i 2019, da der igen er beregnet et mindre underskud.

Man oplever fortsat en tilgang af nye klubber, således blev lokalklubben Hjørring Veteranklub optaget i samrådet, samt den landsdækkende klub Renault Veteranerne.

Et roligt årsmøde, hvor alt forløb som forventet. Under den afmålte overflade lurede dog en hel del aktivitet. Arbejdsiver og de mange forestående aktiviteter for 2019 tegner et billede af et meget spændende år for veterankøretøjsbevægelsen. Et detaljeret referat vil snart være at finde på MhS' hjemmeside.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder



Biler der fulgtes med sporvognene

Af Søren Palsbo

Rundkørslen på Sørstorvet i København overlevede længe. Helt til omstillingen af landets sidste sporvognsline til busdrift - 23. april 1972 - kørte sporvogne tværs gennem den store græsbevoksede cirkel mellem Frederiksborggade og Dronning Louises Bro, mens alle andre trafikanter pænt måtte køre højre om.

Som bekendt mente trafikmyndighederne i en længere periode, at store lysregulerede gadekryds var at foretrække frem for de "buede ensrettede gader", som var den officielle betegnelse for rundkørsler, når man var til køreprøve. Siden blev rundkørslerne igen taget til nåde, og der er i de senere år anlagt en masse nye rundkørsler, som har det fortrin, at de tvinger trafikanterne til at sænke farten, trafiksignaler eller ej.

Hosstående billede er hentet i Sporvejshistorisk Selskabs billedarkiv. Vogntoget af københavnske bogiesporvogne kommer fra Frederiksborggade og er på vej mod Nørrebro. Sporvognen har endnu ikke udvendige reklamer, hvilket betyder, at billedet er fra senest februar 1953. Ellers er biler generelt en glimrende kilde til datering af billeder. Tæt på halvdelen af motorkøretøjerne på billedet er erhvervskøretøjer, herunder taxaer – eller, som det hed dengang - drosker. Med rumpen mod fotografen ses et af gadebilledets sjældne dollargrin. Direktør Mangepenge var ude at køre!

Som det anes på billedet, havde man dengang forkørselsret, når man ville ind i rundkørslerne, altså almindelig forkørselsret fra højre. Det betød, at rundkørslerne undertiden

sandede til med trafikanter, og det var da også grunden til, at vigepligten senere blev ændret, så karrusellen kunne blive tømt, før nye kom til.

De store mængder af vejsalt i vintermånederne på vore breddegrader har desværre bevirket, at kun få af disse biler overlevede. Hvis bilerne oven i købet "bare" var hverdagsbiler - herunder erhvervskøretøjer - så var udsigterne til et liv efter arbejdslivet endnu ringere.

Men se engang på herlighederne! I gadebilledet var der mange fine stykker gadeinventar, såsom plakatsøjler og drosketelefonskabe, som mange først ænsede den dag, de blev fjernet. I forgrunden til højre ses en af de dengang ganske mange mikro-tankstationer på byens gader (her British Petroleum, BP), og mon

ikke tankpasseren havde ”kontor” i bunkeren med den åbentstående dør? Ikke langt derfra var et tilsvarende kontor indrettet inde i en stor plakatsøjle, så personalekravene i begyndelsen af 1950erne var absolut beskedne. Den lille pølsevogn i billedets venstre side var muligvis ikke en pølsevogn, men kunne være en mobil isbod med ispinde til 25 øre. Vi er tilbage i tiden, hvor mindste mønt var en 1-øre!

Det historiske gadebillede

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland, der drives på frivillig basis af medlemmer af Sporvejs-historisk Selskab, gentager også i 2019 veteran- og vintage-motortræffet ”Biler der fulgtes med sporvognene”. I 2019 bliver det lørdag 27. juli. Som titlen antyder, er den yngste aldersgrænse for deltagende motorkøretøjer 1972, da den sidste gamle sporvognsline blev omstillet til busdrift. Ellers må motorkøretøjerne være så gamle, det skal være. Sporvognene begyndte at køre allerede i 1863, trukket af ægte hestekræfter. Sædvanligvis er biler fra seks årtier repræsenteret ved disse arrangementer.

Sporvejsmuseets museumsgade og pladserne foran driftsremiserne er i øvrigt forsynet med mange eksemplarer af gammelt gadeinventar for at skabe lidt af storbyens atmosfære: gamle brandalarmer, politilarmskabe, brandhaner, fødekasser til sporvejenes strømforsyning, telefonfordelerskabe, plakatsøjler, stoppestedsstandere (”liniepæle”), bænke, telefonbokse, en frederiksbergsk telefonkiosk i korinthisk tempelstil (1916), vandposte til folk og fæ, gamle gas-gadelygter og noget så fortidigt som postkasser på de originale støbejerns-standere. Tingene er i mange tilfælde designede af navnkundige arkitekter. Det gamle gadeinventar har ikke været prioriteret særlig højt i mange år i hovedstaden, men på det seneste har man fundet ressourcer til at rette en smule op på mange års forsømmelser. Det kan man læse mere om i Sporvejsmuseets udstilling 2019. Her markeres også, at to gamle riva-

ler – København og lillebror Frederiksberg – for 100 år siden indgik aftale om en samordning af de to kommuners sporvejs- og omnibusdrift. Selv om konkurrence er sundt, var samdriften til fordel for både den kollektive trafiks passagerer og for sporvejenes ansatte. Helt til 1974 havde de to hovedstadskommuner et fælles politisk sporvejsudvalg.

Sammen med ejerne af fine gamle hverdagsbiler, erhvervskøretøjer, biler med vind i håret eller store amerikanske flydere skruer museet tiden tilbage til sporvognenes storhedstid ved træffet ”Biler der fulgtes med sporvognene”. Sporvejsmuseets museumsgade med det uofficielle navn ”Valby Langgade” er i de senere år blevet dobbelt så lang som tidligere, og på begge sider af gaden er opført nye bygninger, hvor der er indrettet historiske butiksudstillinger fra dengang, hvor man gik indenfor og blev mødt med ordene ”Goddag, hvad skulle det være?”. God publikumsbetjening var en selvfølge, for konkurrencen mellem de mange små detailforretninger var benhård. En anden tid!

Deltagelse

Deltagelse i arrangementet ”Biler der fulgtes med sporvognene” forudsætter tilmelding hos museets pressesekretær, Søren Palsbo, e-mail: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34. Deltagelse er i øvrigt gratis for fører og passagerer. En dommerkomité præmierer det mest charmerende køretøj årti for årti, lige som der er præmier til den dame og herre – ikke nødvendigvis fra samme køretøj – som har gjort mest ud af at være iklædt tøj, der var smart eller tidstypisk dengang, bilen/scooteren/motorcyklen var ny.

Og så indledes dagen med en lille fælles køretur i Sporvejsmuseets smukke omegn, hvorunder deltagerne skal holde øjnene åbne. Ikke kun af hensyn til trafiksikkerheden, men også en efterfølgende quiz, hvor man ligeledes kan vinde en præmie.

Der kan læses mere om Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på hjemmesiden www.sporvejsmuseet.dk

Simca kommentar

Redaktionen har modtaget følgende fine supplement til Simcahistorien i sidste VT:

Jeg var meget glad for Jens Ørvads glimrende Simca artikel. Et par enkelte kommentarer: Den omtalte plan fra 1946 om fransk bilindustri fik navn efter den ansvarlige embedsmand Paul-Marie Pons. Selv om planen aldrig blev udført i sin helhed, havde den eftervirkning indtil omkring 1960, derved at de fleste franske bilfabrikanter begrænsede deres modelprogrammer og undgik at konkurrere med hinanden. Planen overså helt de mindre franske bilproducenter som ikke fik tilladelse til at fremstille nye modeller og derfor hurtigt forsvandt (f.eks. Licorne, Mathis, m.fl.).

Da Simca købte fransk Ford i 1954, fik Ford en aktiepost på 15% i Simca, som de i 1958 solgte til Chrysler, deraf kom forbindelsen til Chrysler i stand. Chrysler købte en aktiepost i det engelske Rootes firma allerede i 1964. De overtog også det spanske lastbilfirma Barreiros.

Højere beskatning af store motorer var blevet indført i Frankrig umiddelbart efter krigen; grænsen lå ved omkring 2,9 liter eller 15/16 CV, så den seks-cylindrede Citroën var stadig overkommelig i skat, mens alle andre større biler blev meget dyre i afgift. Ariane modellen var nok mere et udslag af Suez-krisen og den deraf følgende benzinknaphed. Den blev jo også meget udbredt som taxa i Danmark.

Værktøjer osv. til Beaulieu/Chambord serien og V8 motoren blev sendt til Simca i Brasilien, hvor der senere kom en model Esplanada med topventilet V8 motor på 2,4 liter og som endnu senere blev til en Chrysler.

Det har næppe bekymret Nordisk Diesel særligt at sige farvel til Studabaker importen, da mærket jo endte med at forsvinde. Chrysler-Plymouth Valiant blev da helt populær i Danmark, vist særlig den anden generation fra 1963-66 som jeg husker blev brugt som taxa.

Anders Ditlev Clausager



BeringsBilBilleder 31

Tage Schmidts gennemgang af årgang 1968 bragte mange minder frem i min hjerne. Hans skudsmål til Renault 16TS - 'En sand familie-Gran Turismo' - rammer plet. Min far købte sådan en, tilmed med fabriksmonteret elektrisk skydetag i 1970. Det var den bil han havde, da jeg lærte at køre. Den havde ratgear ligesom Vanløsekørelærer Helbos Opel Rekord. Den kære kørelærer morede sig vist stille, da jeg en mandag eftermiddag satte mig ind i skolevognen og resolut satte den i bakgear, da vi skulle afsted. Han spurgte mig, hvor vi skulle hen? Undrende sagde jeg: 'Det bestemmer De.' 'Javel ja; men vi skal altså fremad'. Jeg havde trænet hele weekenden i den firegears Renault. Rekorden havde tre.

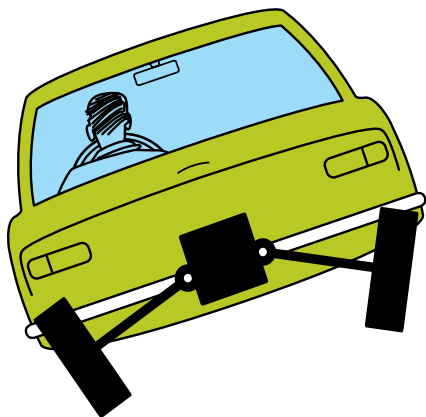
Jeg fik kørekortet få dage efter min 18årsdag. Og derefter kørte jeg så meget jeg kunne komme til – både i Renault og Alvis. Det handlede om

at få så meget rutine som muligt. De to biler havde meget forskellige køreegenskaber. Renault var den kvikkeste og der var fri hastighed, så vi kørte efter rekorder mellem sommerhuset og Vanløse. Det var herligt for en ung knægt.

Det lykkedes mig også at få bilen godt krøllet. En søndag aften - på vej hjem fra landet blev den pålægget i en harmonikasandwich på Roskildevej. Føreren bag mig var rutineret og hurtig, så han kom næsten uden om; men skrællede venstre vognside. Den næste var mindre heldig; vi fik et ordentligt skub og ondt i nakken. Pågældende vogn var den eneste, der ikke kunne køre derfra: Forakslen var knækket. Jeg kunne brække skærmkanterne væk fra baghjulet og køre hjem; temmelig rystet. Noget, der imponerede os, var lakken: Selv der hvor pladen var allermest krøllet sad maling stadig fast. Samme lak var vi for øvrigt

vældig tilfredse med. Der stod i instruktionsbogen at metallakken ikke havde godt af at blive vasket med autosæbe. Det tolkede vi som den ikke havde godt af vask. Disse harmonikasammenstød var nærmest ugentligt tilbagevendende i de år; min lillesøster bad sommetider om at blive vækket, når vi var kommet forbi Hedehusene, så hun kunne se på 'de faldne' i vejkanterne.

Billedet er taget på en turisttur til Belgien. Jeg sidder selv i baggrunden – med mit første fotografiapparat om halsen: Toøjet Rolleiflex fra 1938. Det har jeg stadig. Bilen er godt pakket og tagbagagebæreren er monteret, hvis der skulle være noget godt på et marked, som absolut måtte med hjem. Bilen havde Kleber radialdæk: De var fantastiske. De holdt godt 60.000km. Renaulten kørte 82.000 og blev givet i bytte, da fatter købte en af de første Alfa Sud i Danmark i 1974 (VT463). -pb.



Simple pendulaksler

– mange populære bilers akilleshæl i 1950-60erne

Tage Schmidt følger her kort op på bemærkningerne om pendulaksler i tilbageblikket på sine 1968-prøvekørsler i sidste VT.

I langt de fleste af de mest populære biler i 1950erne og 1960erne indebar overførsel af drivkraften til baghjulene med enkeltleddede pendulaksler meget alvorlige sikkerhedsrisici. De fandtes først og fremmest i stort set alle biler med hækmotor op til omkring 1970, men også i nogle biler med motor foran og baghjulstræk.

De enkeltleddede pendulaksler er forbundet med differentialet i midten af bagvognen med deres enlige kardanled og går i den anden ende i ét med navet, som baghjulet sidder på.

Værst ved de enkeltleddede pendulaksler er risikoen for væltning ved for hurtig kørsel i sving, fordi det yderste baghjuls trædeplade kan blive trukket så langt ind under den krængende bil, at bilens tyngdepunkt kommer ud over trædepladen.

Men enkeltleddede pendulaksler kan også give problemer allerede ved almindelig hurtig kørsel i sving, fordi det yderste baghjul får forkeret hældning mod vejen (positiv camber), så vejgrebet nedsættes. Afhængig af friktionen mellem vej og dæk kan hjulet blive trukket ind og spjætte ud på plads igen flere gange midt i svinget med skiftende styretendens til resultat.

Desuden kan bilen miste retningsstabilitet, fordi cambervinkel og



Foto fra svenske biljournalisters opsigtsvækkende demonstration i 1968 af, hvordan enkeltleddede drivaksler kan føre til væltning ved hurtig kørsel i sving. Det yderste baghjul ses tydeligt trukket ind under bilen. Væltning blev undgået, fordi køreren var forberedt og kunne afværge den ved at styre kraftigt kontra. Bilen er en VW 1600, der først senere fik kardanled i begge ender af drivakslerne. Demonstrationen førte til, at risikoen for væltning med simple pendulaksler blev almindelig kendt.

sporvidde kan ændre sig uheldigt ved store affjedringsbevægelser på ujævn vej og under kraftig bremsning.

Eksempler på biler i produktion i 1971, som havde stadig enkeltleddede pendulaksler:

- DAF, alle modeller
- Fiat 500, 600, 850, 850 Special og 850 Coupé og Spider
- NSU Prinz 4, 1000, 1200, TI 1200 og TTS
- Renault 8, 8S og 10
- Skoda, alle modeller
- Triumph Herald og Spitfire
- VW 1200 og 1300.

De store Mercedes-Benz modeller havde såkaldte eingelenk-pendulaksler, hvor den ene pendulaksel har direkte fat i differentialet, hvorved de to pendulaksler kun har ét fælles kardanled. Akslerne bliver således forholdsvis lange med mindre camber- og sporviddevariationer til resul-

tat. Men dette system virkede heller ikke rigtig godt. Det var især kendt for at give slingrende kørsel på glat vej.



På dette foto fra en tysk demonstration ses tydeligt, at risikoen for væltning kan forstærkes af at fælgkanten hugger ned i vejen.

Hvis man har nerver til at se på det, er der masser af "underholdende" pendulaksel-væltninger at finde på nettet. Prøv f.eks. at søge efter "Nurburgring Nordschleife Crashes 1970" på YouTube...

Direkte link:

<https://www.youtube.com/watch?v=0xwc54G2Ur8>

- red.



AJ-tanken igen

I sidste blad bragte vi et usædvanlig flot billede af Arne Jacobsens berømte tankstation i Skovshoved, taget af Henrik Mohr. Her er endnu ét, fundet hos Det Kongelige Bibliotek/ Danmarks Kunstbibliotek. Billedet er taget af ingen ringere end arkitekten selv: Arne Jacobsen. Vi er omkring 1957. Iflg. pålidelig kilde blev Texaco-navnet erstattet med Caltex i 1947. Foto gengivet med tilladelse af Arne Jacobsens arvinger.



-Min herre! Højre stoplys virker ikke!

-Det var da sært, det gjorde det for 30 år siden.



Mazda MX-5

Der er stadig en bid vej, før vi går hen og kalder den en veteranbil – men her i 2019 er det trods alt 30 år siden at Mazda lancerede den lille MX-5.

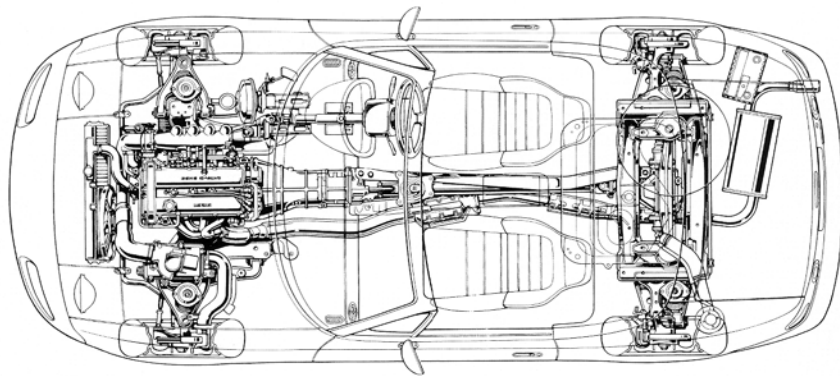
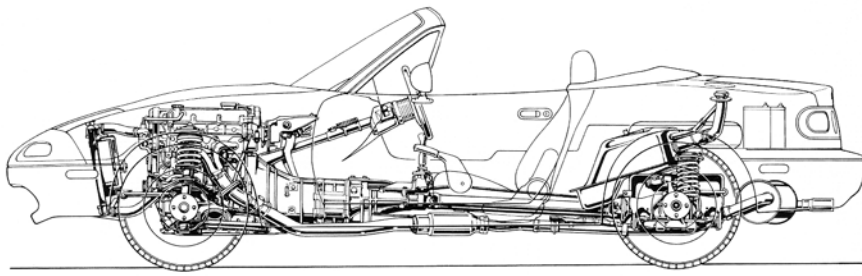
At modellen allerede nu indtager en plads i bilhistorien er udenfor diskussion. For selv om nogen i 1989 rynkede på næsen og opfattede den som dumsmart retro-riskøger, blev den i realiteten stamfader til hvad man i dag kan kalde den moderne Roadster. Op igennem 80'erne var der stort set kun Alfa Romeo tilba-

ge, hvis man ville have en topersoners åben sportsvogn. De engelske var forlængst væk, og kigger man på hvad der fandtes på markedet med slutningen af 80'erne, så var der faktisk ikke rigtig noget at finde, bortset fra nogle få almindelige personbiler i cabriolet-versioner.

Mazda MX-5 blev en for bilfabrikanterne uventet stor succes, og mange af dem har siden da haft de små åbne sportsvogne på programmet – de færreste dog i samme overkommelige prisleje som Mazda.

MX-5'erenes 25-års fødselsdag blev også markeret her i VeteranTidende, med John Bording Laursens artikel for fem år siden i VT451, hvor man kan læse om modellens historie og udvikling. Herunder de forskellige versioner det gennem årene er blevet til. Siden da er MX-5 kommet i 4. generation, som produceres nu.

På disse sider vender vi tilbage til den første – også kendt som model NA, med en artikel af Tage Schmidt, der i parentes bemærket selv har kørt MX-5 i en årrække.



Om bag den første MX-5: Uddød bil-art genfødt med modificeret DNA

Hvordan en lille flok ingeniører og designere samlede essensen af 1960'ernes mest populære sportsvogne – MG, Triumph TR, Austin-Healey, Lotus Elan – og gav Mazda en kæmpesucces og verden en sportsvogn, der på alle måder var langt bedre end alle forbillederne. Det hele på trods af modstand fra indflydelsesrige marketingfolk og produktionsplanlæggere i Mazda-organisationen.

Af Tage Schmidt

“I må være gået fra forstanden”. Det var reaktionen de fleste steder i den globale Mazda-organisation, da den i 1986 blev præsenteret for konceptet til MX-5 af en lille projektgruppe af ingeniører og designere, som også var sportsvognsentusiaster.

Problemet var, at konceptet udsprang af projektgruppens forkærlighed for en uddød art: 1960ernes lette engelske roadsters – defineret ved motor foran, baghjulstræk, kun to sæder, kalesche og almindelig kompromisløshed.

Mazdas tyske forsknings- og udviklingsafdeling erklærede, at det var dybt forkert at satse på kalesche til en moderne bil – helt ude af trit med tiden: “En bil, hvor man skal bruge paraply? Den har ikke en chance.”

Koncernens marketingfolk i USA protesterede: “De fleste biler får nu

forhjulstræk for at mindske vægt, holde prisen nede og øge produktiviteten. Hvorfor så gå tilbage til baghjulstræk?”

Fabriksafdelingen for kommerciel produktplanlægning hævdede, at der ikke længere var noget marked for en let sportvogn noget sted i verden, og den troede slet ikke på roadster-konceptet.

Tre år efter måtte alle skeptikerne erkende, at de havde vurderet situationen forkert, og at MX-5 havde ramt præcist ind i en stor latent niche. Den blev straks en salgssucces i USA ved lanceringen i 1989, og i Europa blev Tyskland et af dens store markeder. Mest ironisk af alt: Projektgruppens vigtigste forbilleder for undervognskonstruktion og karrosseridesign var Lotus Elan fra 1960erne. Da MX-5 introduceredes for englænderne på Earls Court ud-

stillingen i 1989, lancerede Lotus samme sted en helt ny Elan – med forhjulstræk. Den blev et flop. I 1992 ophørte produktionen efter, at der kun var lavet 3.855.

Projektholdet på avanceret kørekursus

Projektet begyndte med en strategisk beslutning på initiativ af fabrikens Technical Center om, at Mazda skulle udvide sit program med en let sportsvogn, der ville give ren og skær tilbage-til-rødderne køreglæde i en ny high-tech tid. Beslutningen blev taget på et tidspunkt, hvor Mazda faktisk ikke havde de ekstra ressourcer, projektet krævede. Opgaven blev overdraget til en projektleder,

Toshihiko Hirai, som selv måtte samle sig et lille udviklingshold, der kom til at bestå af kun lidt over 10 ingeniører og designere.

Alle på holdet elskede sportsvogne, men de fleste var uden særlig erfaring. Derfor fik de alle et kursus i avanceret kørselsteknik for helt at kunne forstå, hvad opgaven drejede sig om.

Hirai måtte hele vejen igennem projektet tilkæmpe sig de nødvendige ressourcer. I begyndelsen måtte han samtidig slås for sine ideer og holdninger over for modstand mange steder i koncernen, indtil den stærkeste støtte til projektet kom fra helt uventet side, Mazdas executive vice præsident Yoshihiro Wada, som havde baggrund i bankverdenen og var uden teknisk erfaring.

Derefter kunne projektgruppen arbejde meget frit med deres ideer på

Fuldskala-lermodel af den kommende MX-5. Bagved ses eksempler på inspirationen...



den betingelse, at bilen skulle være økonomisk overkommelig for almindelige mennesker.

Ud med targa-tag, centermotor og forhjulstræk

Hirai var fra starten fast besluttet på, at MX-5 skulle være en åben bil med de populære 1960er-roadstere – MGB, Triumph TR, Austin-Healey, Lotus Elan – som forbilleder. De mulige alternativer til kalesche og motor foran med baghjulstræk – Targa-tag, baghjulstræk fra centermotor, forhjulstræk – blev forkastet ud fra følgende betragtninger:

- Kørsel med kaleschen slået ned giver meget større åben-bil-oplevelse end Targa-løsningen, hvor man fjerner et tagpanel af plast eller aluminium mellem forruden og en fast bagrude med styrtbøjle omkring.
- Centermotor-placering bag sæderne sker på bekostning af bilens anvendelighed og fordyrer konstruktionen.
- Forhjulstræk giver mindre vejgreb til hård acceleration ud af svingene og indebærer ikke så megen køreglæde som baghjulstræk.

Blandt de klassiske roadstere fandt projektgruppen størst teknisk inspiration i Lotus Elan, der var berømt for fremragende køreegenskaber. Fra den fik MX-5 sin avancerede hjulophængning med dobbelte triangellarme både for og bag efter formelraceforbillede.

Absolutte hovedmål var stor styrefølsomhed, hurtig indstyring i sving og pålidelig opførsel på skridtgrænsen, så køreren fik gode muligheder for at udvikle sin køreteknik – for eksempel til at køre gennem sving med kontrolleret let udskridning på for- og baghjul.

Vægtfordeling og -reduktion første prioritet

Med det sigte opstilledes en kravliste, der omfattede 50/50 vægtfordeling på for- og baghjul, minimeret inertimoment om bilens lodrette midterakse og lavest mulige tyngdepunkt og egenvægt. Vægten blev koncentreret om bilens midte ved

blandt andet at rykke motor og gearkasse bagud og benzintank og reservehjul fremad, placere batteriet forrest i bagagerummet, lave motorhjernen af aluminium og gøre stødfangerne for og bag meget lette.

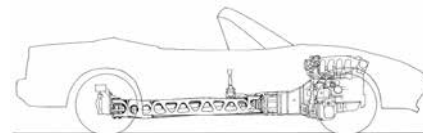
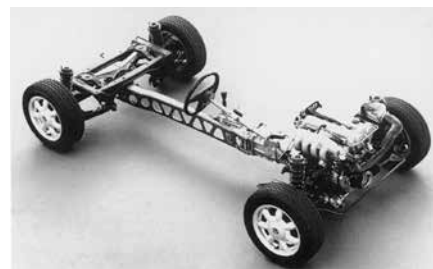
I biler med motor foran og baghjulstræk ligger benzintanken normalt under bagagerummet. I MX-5 blev den udformet, så den kunne anbringes kompakt mellem baghjulene og frem mod cockpittet. Et tyndt letvægtsreservehjul fandt plads oven over benzintanken og under den sammenfoldede kalesche. En ny teknologi til at fremstille stødfangerne i plast uden stålafstivning gjorde det muligt at spare adskillige kilo yderst ude i for- og bagende. Hele udstødningssystemet blev fremstillet i rustfrit stål, og der valgtes et batteri af let motorcykeltype som bidrag til at holde egenvekten nede.

For at reducere den uaffjedrede vægt blev der lavet særligt lette 14 tommer aluminiumfælge og 185/60 dæk specielt til MX-5 – dækkene i øvrigt også med et mønster designet specifikt til bilen. Finite Element Analyses blev brugt til at spare vægt i alle dele og samtidig opnå den ønskede styrke.

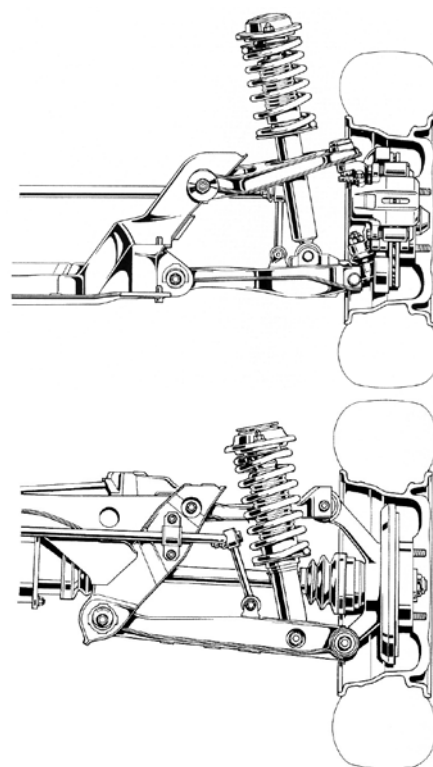
Sportsvogn også ved 40 km/t

En stærk faktor i at kunne holde udviklingsomkostninger og produktionspris på MX-5 nede var, at motoren fra den forhjulstrukne Mazda 323 kunne bruges ved at vende den 90 grader og tune den til at spinne villigt op i 7200 o/m – og at gearkassen kunne tages fra Mazda 929 og modificeres med tætliggende geartrin og korte gearstangbevægelser.

Valget af den forholdsvis moderate motoreffekt på 116 hk skyldtes delvis, at Mazda havde indset, at MX-5's succes blandt andet ville afhænge af, at den blev overkommelig at forsikre for unge mennesker med normal indkomst. Flere hk ville i USA have bragt bilen i en forsikringsklasse, der kunne afholde mange fra at købe den. Men med 116 hk var MX-5 også tro mod forbillederne. De



Her ses vognens specielle konstruktion med den specielle, asymmetriske hjælpevang, der forbinder for- og bagende og som sammen med det selv bærende karrosseri giver stor styrke i forhold til vægten.



Både forhjulsoophæng (øverst) og baghjulsoophæng er med dobbelt triangellarme.



Den 16-ventilede motor med overliggende knastaksler er på 1,6 liter og yder 115 hk.



MX-5 er bilens europæiske navn. I USA hedder den Miata. På dette pressefoto set fra et træ.

var ikke specielt hurtige i forhold til samtidens sporty familie-biler. Faktisk havde den første MX-5 lidt flere kræfter i forhold til sin egenvægt – 940 kg – end de mest udbredte roadsters fra 1960erne. MGB årgang 1965 havde 95 SAE-hk til 910 kg, en Triumph TR4 fra samme år 106 SAE-hk til 940 kg. Kun den ekstremt letbyggede Lotus Elan havde væsentligt flere hk til vægten – 106 til 584 kg i S2-udgaven fra 1965. I øvrigt var projektgruppens holdning til motorkraft, at det i langt højere grad er køreegenskaberne, der karakteriserer en ægte sportsvogn. Den projektdeltager, som stod for prøvekørslerne af prototyperne, har udtrykt det sådan: “En sportsvogn er også en sportsvogn ved 40 km/t.”

En langt bedre roadster

Som helhed blev MX-5 en meget bedre sportsvogn end nogen af de roadsters, der var nye på markedet i 1960erne og deromkring. Allerede den første generation var mere brugbar, nemmere at vedligeholde og havde bedre køreegenskaber, det sidste dog måske

med undtagelse af Lotus Elan, som jeg selv kun har kørt få kilometer i, fordi jeg simpelthen sad for dårligt i dens korte cockpit til, at det kunne

være en fornøjelse. Jeg husker den mest for et dårligt gearskifte, der føltes, som var der grus i det.

Sportsvognsentusiaster har antageligt meget mere at takke Mazda for end MX-5, idet den kan ses som bilen, der åbnede markedet for de hurtigere og meget dyrere BMW Z-typer, Mercedes-Benz SLK og Porsche Boxster. Var de måske aldrig blevet designet og sat i produktion uden MX-5 som forløber?

Lærebog i bilkonstruktion og karrosseridesign

Den komplette historie om tilblivelsen af MX-5 – hvorfor og hvordan den blev en eminent lille køremaskine – fortælles åbenhjertigt af projektlederen og 13 andre ingeniører og designere på projektet i den definitive bog om ideerne og udviklingsarbejdet bag den – Mazda MX-5 Miata Roadster. Den er en enestående case-story, der giver dyb indsigt i principper og metoder bag bilkonstruktion og -design. Når man har læst den, ved man mere end de fleste om, hvad der får en bil til at køre suverænt godt.

Bogen er som skabt til brug i undervisning på højeste niveau på tekniske universiteter og i designskoler. De fjorten forfattere har i hver sit ka-

pitel skrevet om deres egen projektdel, for eksempel om idégrundlaget med fokus på vægtfordelingen, om chassis-designet, om udviklingerne af den Mazda 323-baserede motor og hele transmissionen, karrosseriet, kaleschen og den aftagelig hardtop og om brugen af computersimuleringer med 3D CAD og modningen til masseproduktion. At en del af forfatterne har været involveret i flere af delprojekterne giver nogle overlap, men også flere interessante vinkler på samme detaljer. I et kapitel om prøvekørslerne med prototyperne oplyses om specielle M2-udgaver, der kun blev produceret i meget små styktaal eller som concept-biler, herunder én der faktisk blev lavet et styk af – en “Shelby Cobra” MX-5 med V6 motor.

I et afsluttende kapitel redegøres detaljeret for alle de forskellige udgaver og specialversioner, der har været i produktion til de forskellige markeder. Illustrationerne omfatter sjældne fotos af prototyper og aldrig før offentliggjorte originale diagrammer og tegninger. Bogen er kilde til mange af oplysningerne i ovenstående artikel.

-TS



Mazda MX-5 Miata Roadster: Design & Development (Classic Veloce reprint).

Bogen har været udsolgt i nogle år, men er her i 2018 blevet genoptrykt i paperback-udgave. Den kan købes hos Amazon.co.uk og koster ca. 15 pund. I øvrigt findes der et rent hav af bøger om Mazda MX-5.



Den klassiske MX-5

Tekst og foto: Jens MN.

Den første udgave af MX-5, med betegnelsen NA, er efterhånden ved at være en sand klassiker, selvom der stadig er en efterfølger på markedet. Priserne på gode eksemplarer af de tidligste modeller er da også på vej opad, hvilket selvfølgelig er udtryk for at den oprindelige MX-5 for alvor er ved at blive en entusiastbil. Men stadigvæk er det en yderst overkommelig måde at komme ud at køre i to-personers sportsvogn på.

I begyndelsen var der kun rød, hvid og blå at vælge imellem – den grønne som ses på billederne er fra 1992, og tilhører John Bording Laurson. Bortset fra at den er sænket små 30 mm er bilen helt original – der er tale om en specialserie, Limited Edition, til det tyske marked. Denne model blev som navnet fortæller produceret i stærkt begrænset antal: 500 stk. i 1991 og 750 stk. i 1992. Udover den mørkegrønne farve, er bilen født med beigefarvet læderkabine samt Nardi-rat og gearknop. Bilens første ejer var en

læge i Osnabrück og i 2004 kom den til Danmark, hvor John købte den med 170.000 km på klokken i 2006. Siden da er det blevet til små 30.000 km.

John er sikkert kendt af mange DVK-medlemmer omkring København, og især Amager. Han betegner sig selv som en "ældre Herre" i forhold til bilen – og med en lang fortid som bilnørd. Allerede som ung arkitektstuderende havde han bil – en godt rusten Triumph Spitfire – og senere fulgte tiden med familie mv., og diverse kedsommelige biler. Men fra 2004 og frem til for nylig var det Triumph igen, i form af en TR6 PI, som han har været meget glad for. Vennerne undrede sig og kom med en del "sjove" bemærkninger, da han købte den første MX-5 – men nu har mange af dem selv én.

MX-5 klubben

Da John blev Mazda-ejer meldte han sig ind i MX-5 klubben, som han kort

tid efter også blev formand for. Efter en periode som formand er han blevet aktiv i klubbens teknikgruppe – selv en MX-5 skal nemlig også repareres og serviceres. John har idag også en MX-5 af aktuel model (ND = 4. generation) og her i august 2018 blev der suppleret med en NC'er (Roadster Coupé), som i øvrigt blev købt af Tage Schmidt. MX-5 klubben blev stiftet så tidligt som i 1992 og har pt. ca. 800 medlemmer. Se også www.mx5club.dk.







Data – MX-5 NA (1989-1993)

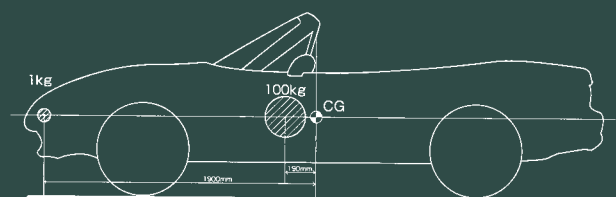
Produktionsår: 1989-1993.
Produktionstal: 421.107 (totalt alle NA-varianter 1989-1997).

Motor: 1598 ccm, 4-cyl rækkesmotor på langs
 2 overliggende knastaksler, 16 ventiler,
 elektronisk benzinindsprøjtning.
Ydelse: 115 hk v. 6.500 omdr/min.
 135 Nm v. 5.500 omdr/min.

5-trins gearkasse, baghjulstræk.
Uafhængige hjulophæng med dobbelte triangler og kræng-
ningsdæmpere for og bag.
Tandstangsstyretøj.

Dimensioner: LxBxH: 3,975 x 1,675 x 1,23 m.
Akselafstand: 2,265 m.
Egenvægt: 955 kg.

Topfart: 195 km/h.
Acceleration 0-100 km/h: 8,8 sek.





NESAs vognpark anno 1937

Da jeg så de fine fotos af Nesas vognpark (VT 508+509 -red.), var der noget der triggede min hukommelse.

Dengang jeg drev veteranbilværksted i Søborg, havde jeg en altmulighjælp, Allan Carlsen. Hans kunne fortælle at hans far var udlært og hele sit arbejdsliv arbejdede hos Nesa, og hans far igen var liniemester hos Nesa. Allan havde et par gamle fotos af Nesas vognpark anno 1937.

Da Ford A klubben i 1990 fejrede 25 års jubilæum besluttede vi – Allan Carlsen, Lars Klitgaard og jeg – at vi ville give dette foto fra Nesas hovedkvarter, som en gave til klublokalet.

Som det fremgår er bilerne alle i fornem stand. Mon nogle er bevaret? Jeg fik det indrammet, og vi kørte til receptionen – selvfølgelig i Ford A allesammen, inkl min hustru Jane.

Receptionen blev afholdt hos Ford Motor Company i Sydhavnen, under stor munterhed.

Fotoet hænger nu i klubbens lokaler i Glostrup.

De bedste hilsner – Lars Legaard



Dansk Scania-Vabis sportsvogn med V8-motor fra 1918! Bilen havde en topfart på 100 km/t.

Dansk Scania-Vabis

Alle kender den svenske lastbilproducent, men faktisk fremstillede et dansk datterselskab deres egne person- og lastbiler i de første årtier af 1900-tallet.

Af Erich Karsholt

Scania, der hører til blandt verdens største lastbilproducenter, har rødder tilbage fra *Vagnfabriks-Aktiebolaget* i Södertälje, etableret 1891 syd for Stockholm. Produktionen bestod dengang af jernbanevogne. I 1897 blev en personbil med forbrændingsmotor fremstillet, hvilket var begyndelsen til bilmærket Vabis.

I Malmø etablerede engelske Humber & Co. en cykelfabrik i 1896 med den danskfødte Frederik Petersen Nyrop som direktør. Han overtog virksomheden, der i år 1900 blev omdannet til Maskinfabriks-Aktiebolaget Scania. I det nye selskabs varemærke var en grip illustreret, inspireret af Malmø's byvåben.

Scania kastede sig ud i produktion af bl.a. støvsugere, tandhjul og biler, hvor der i begyndelsen var tale om kopiering af udenlandske bilmodeller. Det var ganske normalt på den tid. Det samme gjorde mange af de tidlige danske bilproducenter.

Allerede i 1901 var de første personbiler klar.


Scania var således at finde på biludstillingen i Industriforeningen i april 1902, hvor den danske repræsentant C. F. Cohn udstillede en Phaeton til fire personer, hvor motoren på seks hestekræfter var anbragt under forreste sæde. Desuden en Voiturette med plads til tre personer. Her var motoren på tre en kvart hestekraft. Det var så små tal, så det hele skulle med.

I 1903 rullede de første fem 'seriefremstillede' Scania Type A ud fra fabrikken i Malmø. Herefter kom der fart på produktionen af både person- og lastbiler. I de følgende år gik det så godt med afsætningen, at fabrikken i Malmø ikke kunne følge med efterspørgslen, hvorfor Scantias direktør Per Alfred Nordeman (1866-1931) foreslog en fusion med Vagnfabrikken i Södertälje. Det blev en realitet i 1911 med etablering

Maskinfabriks Aktiebolaget

Scania

Malmö



Representant för Danmark * * *

Herr Carl F. Cohn

Peder Skramsgade 24 • Kjöbenhavn

Forside af folder fra Carl F. Cohn, 1902.



Scania-Vabis'fabrik i Malmø, 1918.

Solgt til:	Den 13 Juni 1911
<i>De Danske Spritfabrikker</i>	
<i>1 A 4 Tons Lastvogn</i>	
Indregistrerings No.	K. 1744
Vognens Fabrikations No.	244
Motorens Fabrikations No.	468
Stempeldiameter	125
Slagkænge	140
Cylinderantal	4
Skattepligtige HK	26,25
Regulator	0
Karosseriets Art	Flad Aakb.
Overbygget Chaufførsæde	0
Vindglas	Ja
Pladsenes Antal paa Chaufførsædet	
Forhjulsringe	820 x 120
Baghjulsringe	1010 x 120
Hjulafstand	124 "Kæde"
Kæde eller Kardan	
Vognens Nettovægt	
Vognens Farve	Blå, r. Bog



Den første lastbil Scania-Vabis leverede i Danmark var til De Danske Spritfabrikker i juni 1911. Lastbilen med fire tons lasteevne blev indregistreret K 1744. Her, med masser af aquavit på ladet, er det nok en senere, med påskriften "Vogn no. 14".

Side fra Scania-Vabis' registreringsjournal:
Den første Scania-Vabis lastvogn solgt i 1911.

af A/B Scania-Vabis. Hovedkontor og lastbilproduktion blev placeret i Malmø, mens personbiler blev fremstillet i Södertälje.

Det ny selskabs første leverance til Danmark var en motordræsine leveret i maj 1911 til DSB, måneden efter solgte Scania-Vabis en fire tons lastbil med en firecylindret motor på 26 hk – fremstillet i Malmø med produktionsnummer 244 – til De Danske Spritfabrikker. Året efter blev en såkaldt 'tosædet sportsvogn' afsat til direktør Valeur i København.

Også 80 firecylindrede motorer blev leveret i 1912-1913 til Taxamotorkompagniet i København. Motorerne blev monteret i selskabets Renault-drosker, i stedet for bilernes to-cylindrede franske motorer. Baggrunden var at københavnerne foretrak konkurrenternes hyrevogne med kraftigere motorer. Taxamotorkompagniet var i øvrigt den største kunde, der foruden motorerne frem til 1914 tillige fik leveret en lastbil, 20 karosserier og en hel del reservedele.

Fabrik på Frederiksberg

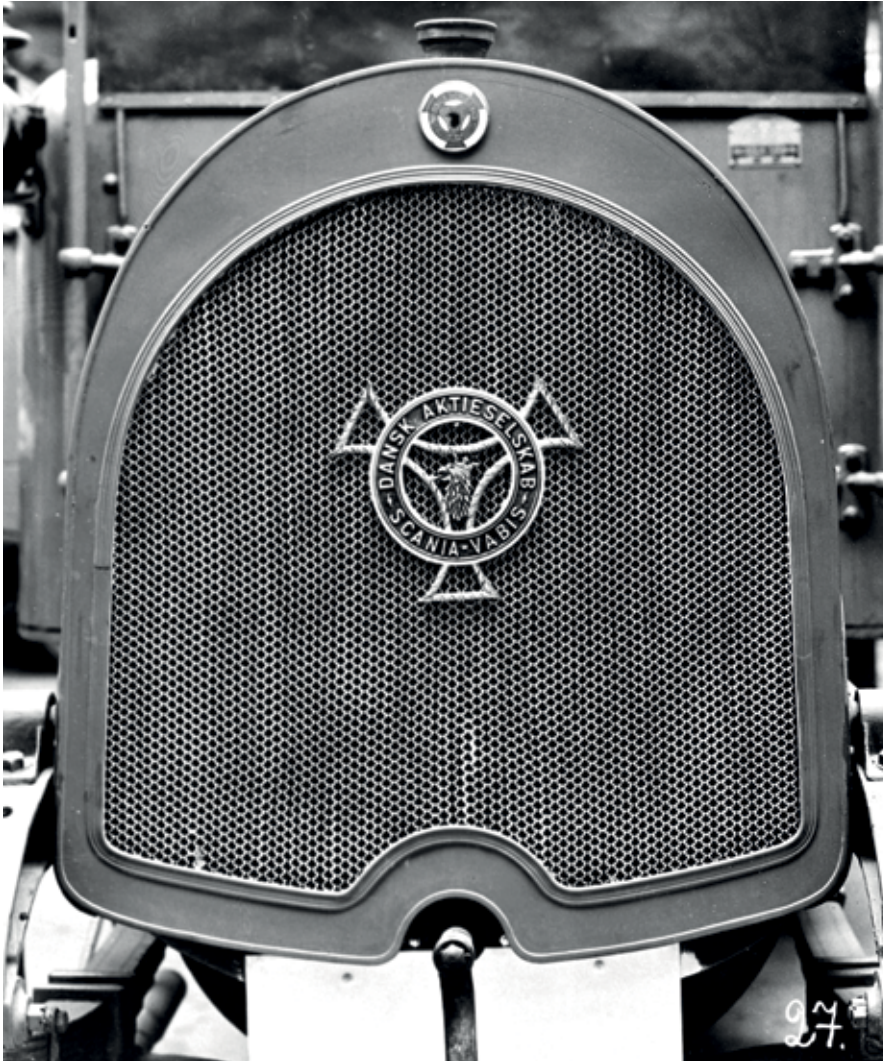
Leverancer af biler og motorer med-



Taxamotorkompagniet drev også køreskole, i øvrigt under ledelse af en af datidens førende bilkendere, ingeniør F. Schmitto.

virkede til, at det svenske selskab den 1. april 1913 oprettede et dansk datterselskab med en aktiekapital på 100.000 kr. Dansk Aktieselskab Scania-Vabis fik naturligvis forhandling af de svenske biler. Selskabet fik Valdemar Christiansen som direktør. Han var kendt som en dygtig fagmand, der havde erfaring fra i en årrække at have været værkstedsleder hos A/S Nielsen & Winther.

Selskabet erhvervede en grund på Lyøvej 20 på Frederiksberg og byggede her en ejendom til reparation af biler samt en maskinfabrik, bl.a. til fremstilling af tandhjul. Blandt anskaffelserne til værkstederne indkøbes tandhjulsfræsemaskiner og en hydraulisk presse til af- og påsætning af autogummi. Selskabet fik i øvrigt også en række agenturer, herunder for Trelleborgs Gummivarefabrik A/B.



Kølerparti med det danske navn. I maj 1913 anmeldte Dansk A/S Scania-Vabis eget varemærke inspireret af det svenske moderselskabs logo.

Der kom også gang i afsætningen af svenskfremstillede lastbiler, i 1913 solgtes seks lastbiler, herunder en tre-tonns lastbil til Det Danske Mælkekompani, en to-tonns lastbil til Korsør Margarinefabrik og en tre-tonns lastbil til Taxamotorkompagniet – en bil, der blev anvendt som skolevogn.

Registreringsbøger

I dag bliver alt digitaliseret, og der findes enorme informationer i skyen. I gamle dage måtte der håndkraft til. Biler solgt af Scania-Vabis i Danmark fra 1911-1921 blev opført i to journalbøger, hvor dato, model og bilens specifikationer blev registreret foruden bl.a. bilens indregistreringsnummer.

Det har været tilfældet hos de fleste bilfabrikanter og -forhandlere, så der var styr på hvad der var solgt. Mens

de fleste bilforhandleres registreringsbøger er gået tabt, kan vi glæde os over at Danmarks Tekniske Museum ligger inde med bøgerne Scania-Vabis Solgte Automobiler I & II.



Der blev leveret mange distributionskøretøjer. Her en bil til Trifoliums Mælkeforsyning fotograferet ved Scania-Vabis på Frederiksberg.

Det har været med til at give viden til denne artikel. Det har bl.a. været muligt at parre foto af en række erhvervskøretøjer med firmanavn med informationer fra bøgerne.

En dansk bil

Trods afsætning af biler var der dog behov for mere aktivitet i det danske selskab. I bestyrelsen var moderfirmaet repræsenteret af Per Alfred Nordeman. For at hjælpe den danske fabrik prøvede han at få en ordre igennem, så man fra maskinfabrikken på Frederiksberg kunne fremstille og levere 25 gearkasser til Scania-Vabis i Södertälje, men det blev ikke til noget, da svenskerne gjorde modstand.

Bestyrelsen besluttede sig i stedet for at påbegynde produktion af personbiler, herunder af dele indkøbt i Tyskland.

I efteråret 1913 trådte Anhaltische Automobil- und Motorenfabrik AG i den tyske by Dessau i likvidation. Dansk A/S Scania-Vabis købte ved den lejlighed tegninger og rettigheder til den tyske bilfabriks vigtigste model, Der Dessauer, type G3 8/24. På Frederiksberg påbegyndte man herefter produktion af en modificeret dansk udgave - Scania-Vabis personbil S.V.1.

I et katalog fra 1915 fortalte den danske fabrik meget detaljeret om bilen, herunder om motoren: "Vor Motor er en Scania-Vabis Motor med

4 Cylindre, der alle fire er sammenhængende støbt. Cylinderblokken er fastboltet til Mellemparten, der ligesom Underparten er støbt af en overordentlig fin Legering af Aluminium.”

Den første S.V.1 med en akselafstand på 3.000 mm og en motor, der kunne yde 24 hk, blev leveret i marts 1914 til Ejner Jørgensen & Co., København. Bilen med fabriktionsnummer 3.000 fik efterfølgende registreringsnummer K 3399.

I de følgende år blev yderligere modeller - fra S.V.2 til S.V.7 - konstrueret, både i form af større motorer med op til 30 hk og akselafstand op til 3.400 mm. Og det var blot udgangspunktet, for som det fremgik at kataloget fra 1915: "...vi leverer naturligvis ogsaa Automobileer i Specialudførelse og i Overensstemmelse med vore Kunders Ønsker, og da vi paa egne Værksteder og ved Hjælp af Tidens fineste og mest fuldkomne Præcisionsmaskiner selv fabrikerer alle Enkeltheder ved vore Chassis, lige fra Motoren og ned til de mindste Detailler, vil et Besøg paa vor Fabrik være vore Kunder til uvurderlig Nytte, idet de ved et saadant Besøg vil kunne lære, hvorledes Detaillerne ved et Automobil, hvoraf man baade skal have Fornø-



Frederiksberg Kommune var en af de store kunder – dæk var ikke en selvfølge på datidens lastbiler.

jelse og Udbytte, skal være udført.”

Direktør Valdemar Christiansen skrev senere, at det var på initiativ af Per Alfred Nordeman, at man opkøbte rettigheder til den tyske bil og begyndte at fremstille personbiler i Danmark. Direktørens klare henvisning til det svenske bestyrelsesmedlem, kan indikere, at det ikke viste sig at blive helt så succesfuldt som antaget at fremstille bilerne.

Underleverandører

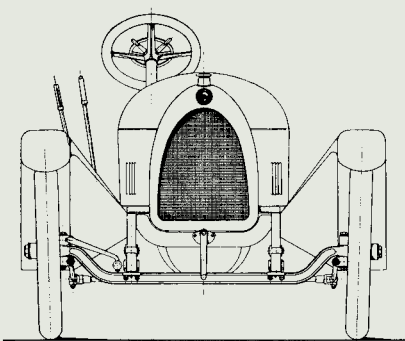
Peter Alnøe, der i 1971 grundigt beskrev de danske Scania-Vabis biler,

berettede at fabrikken på Frederiksberg fik chassis og støbegods fra københavnske underleverandører. Karrossierne kom fra en fabrik på Køgevej i Valby. Der blev udviklet karrossier i både limousine og sportsvogn-udførelse. Nogle chassis blev også sendt til Scania-Vabis fabrik i Södertälje og her forsynet med svenske karrossier.

Herhjemme optog den danske fabrik tillige produktion af vare- og lastbiler. Selv om blot 15 Scania-Vabis personbiler var indregistreret pr. 1. januar 1916, blev der under krigsåre-

Anhaltische Automobil- und Motorenfabrik AG

Fabrikken hed egentlig Motoren-Werke Dessau (MWD), men skiftede navn, efter at man i 1911 havde iværksat fremstilling af en personbil - *Der Dessauer*. Modelprogrammet bestod af to firecylindrede modeller, som blev opført som 7/18 hk og 8/22 hk. I 1912 faldt den lille model væk, og den store blev omdøbt til 8/24 hk. Dens 2.100 ccm motor leverede 24-26 hk (17,6-19,1 kW) og kunne præstere en tophastighed på 75 km/t.



At selskabet i 1913 kom i økonomiske vanskeligheder var ikke et resultat af, at der var tale om en dårlig bil, men fabrikken havde investeret for kraftigt i forhold til hvad den økonomiske formåen – i en tid med konkurrence fra de mange andre bilfabrikker, der var opstået over hele Tyskland.

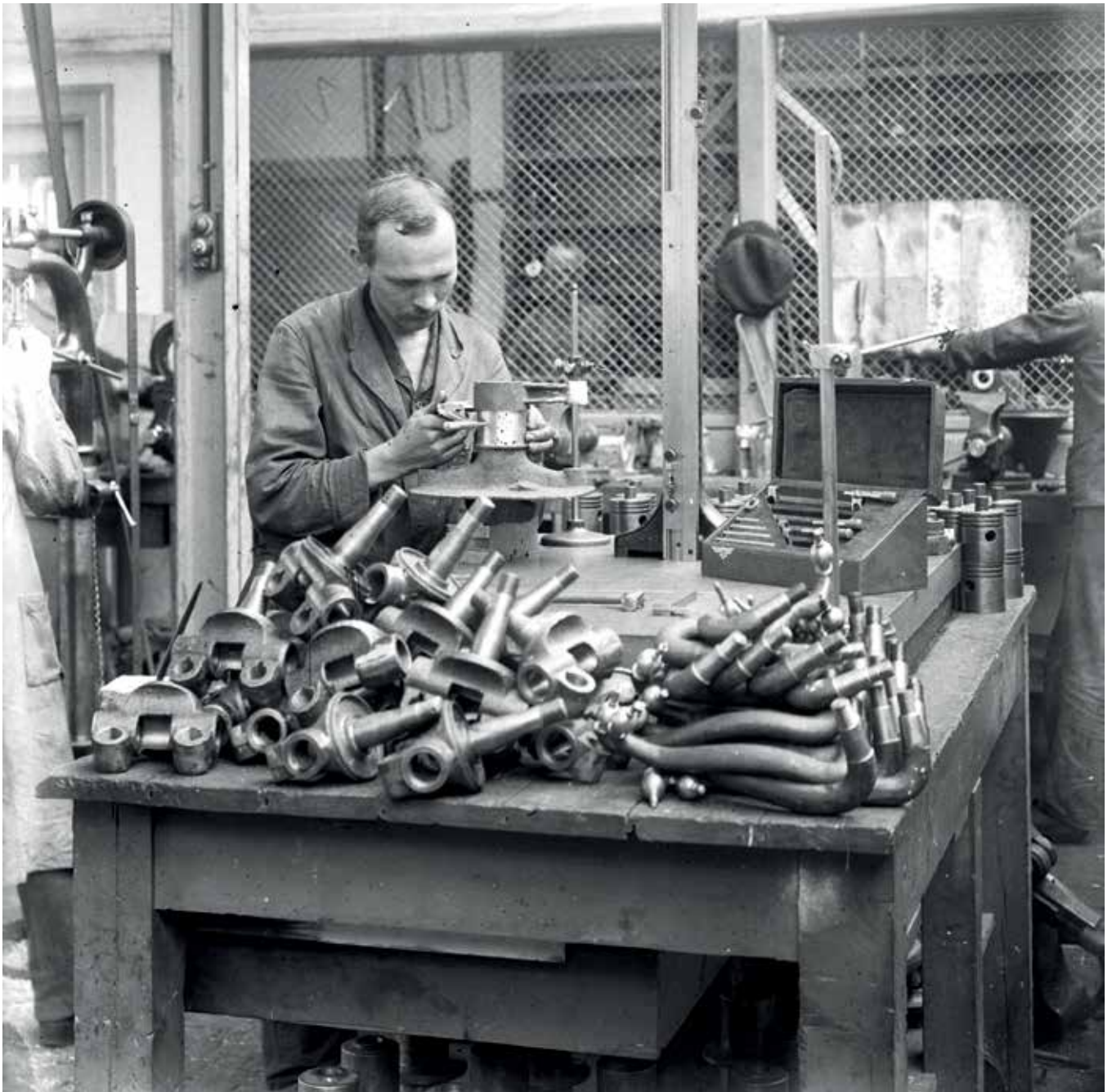


Katalogforside og stregtegning af den tyske bil, Der Dessauer Type G3 8/24, der blev udgangspunktet for den danske Scania-Vabis personbil.



Den først tilvirkede danske Scania-Vabis, en grå firecylindret S.V.1 med phaeton-karosseri fik fabriktionsnummer 3000, blev i marts 1914 solgt til Ejnar Jørgensen & Co., København, hvor den blev indregistreret K 3399. Måske er det den, der ses til venstre i billedet. Dansk Scania-Vabis nåede at fremstille 8 forskellige personvognmodeller frem til 1922. Her ses både små og større, men ingen med V8-motoren.



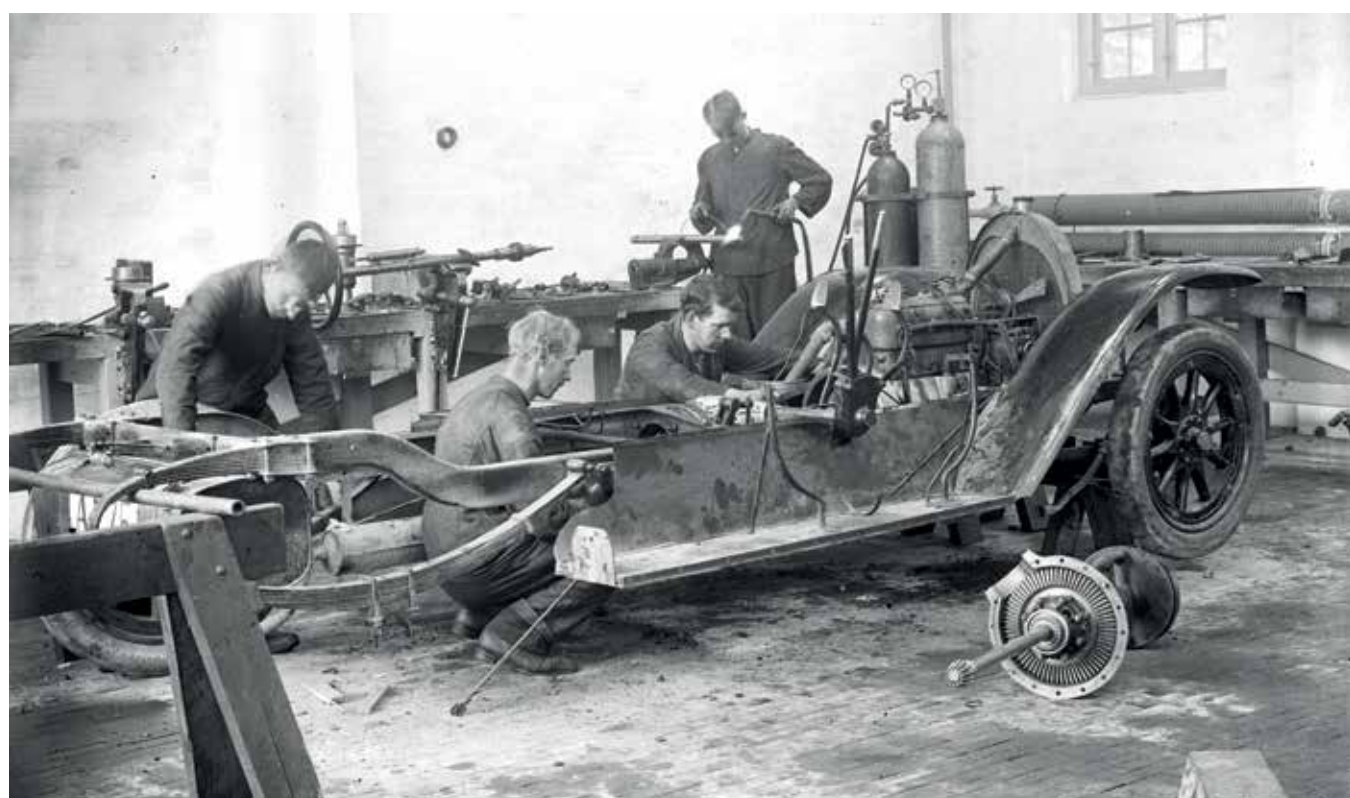


Håndværk og samleproduktion – det ses, at der blev arbejdet på flere biler samtidig tid. Fantastiske øjebliksbilleder af bilindustri for ca. 100 år siden...



Fremstillingen af personbiler skete i serier. På billedet til venstre kan man se omkring 20 personbiler i forskellige tilvirkningsstadier. Bemærk den næsten færdige bil i baggrunden.







På Lyøvej 20 var der også værksted. I forgrunden Scania-Vabis' egen varebil.



Næsten klar – og med snekæder...

CHASSIDIMENSIONER

Model	S.V.1	S.V.2	S.V.3	S.V.4	S.V.5	S.V.6	S.V.7
Motorstørrelse	74×120	80×120	80×120	80×120	80×140	80×140	80×140
Antal Cylindre ...	4	4	4	4	4	4	4
Skattepligtige HK.	7,9	9,2	9,2	9,2	10,75	10,75	10,75
Tænding	Magnet	Magnet	Magnet	Magnet	Magnet	Magnet	Magnet
Smøring	Pumpe	Pumpe	Pumpe	Pumpe	Pumpe	Pumpe	Pumpe
Køling	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator	Vand og Ventilator
Karburator	Zenith	Zenith	Zenith	Zenith	Zenith	Zenith	Zenith
Kobling	Konisk Friktion	Konisk Friktion	Konisk Friktion	Konisk Friktion	Konisk Friktion	Konisk Friktion	Konisk Friktion
Bremser	Haand og Fod	Haand og Fod	Haand og Fod	Haand og Fod	Haand og Fod	Haand og Fod	Haand og Fod
(af hinanden uafhængig)							
Gear	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak	4 frem, 1 Bak
Træk	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan
Differential	Koniske Hjul	Koniske Hjul	Koniske Hjul	Koniske Hjul	Koniske Hjul	Koniske Hjul	Koniske Hjul
Akselafstand i mm	3000	3000	3200	3400	3000	3200	3400
Sporvidde i mm ..	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400
Gummi	820×120	820×120	820×120	820×120	895×135	895×135	895×135
(paa aftagelige Følge)							
Styring	Snekke	Snekke	Snekke	Snekke	Snekke	Snekke	Snekke
Vægt	900	950	975	1000	1000	1100	1200
Pris							

Prisen er indbefattet 4 Gummidæk og Slinger, 1 Værktøjstaske m. Værktøj, 1 Dunkraft, 1 Hjulaftrækker, 1 Luftpumpe samt Monteringsjern for Gummi -- Endvidere hører til Chassiet Instrumentbrædt, Motorhjelm og Forskærme, men derimod ikke Trinbrædder, Bagskærme eller Lygter.

I dag taler man om at mange biler bygges på samme platform med diverse ændringer. Ikke et nyt fænomen: Prøv at se denne oversigt over fabrikkens forskellige Chassisdimensioner – fra oversigt over Luksusautomobiler, 1915.

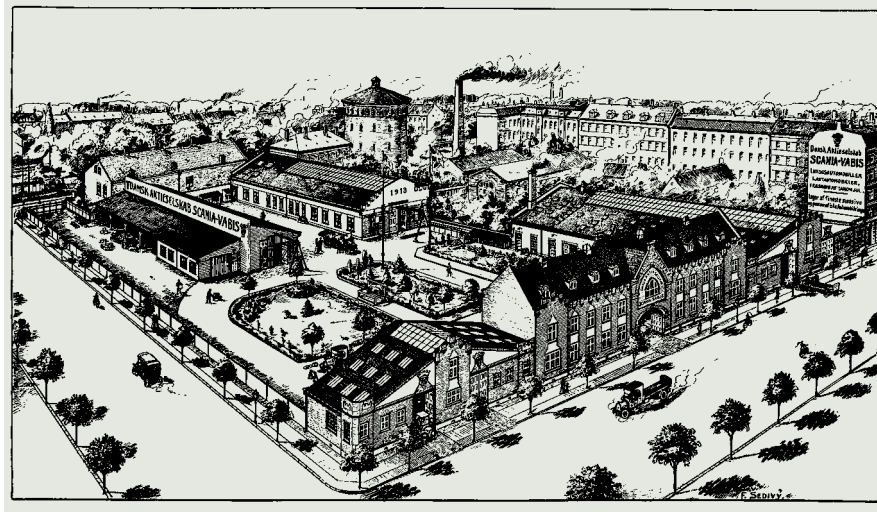


Michelin i Danmark valgte også at køre Scania-Vabis.



Hotel D'Angleterre anskaffede sig i 1916 denne fine bus til kørsel med hotellets gæster.

DANSK AKTIESELSKAB SCANIA-VABIS
KØBENHAVN
JULI 1916



Forside af lastvognskatalog fra 1915. Bilen fra Carlsberg ser ud til at være den som ses på billedet fra fabrikken på foregående side. Nedenfor ses en anden Carlsbergbil, formentlig fra 1914.



ne solgt over 100 biler, herunder hyrevogne, vare- og lastbiler, redningskøretøjer samt enkelte busser.

Salmonsens Konversationsleksikon skrev: "Scania-Vabis blev stiftet på et heldigt Tidspunkt, og takket være en dygtig og sagkyndig Ledelse erobrede det straks et godt Marked for sine Frembringelser. 1915-19 blev Selskabet stadig udvidet, nye Værksteder etableredes, og Automobilmærket 'S.-V.' Havde fundet indpas ikke alene bl. de førende industrielle Foretagender, men ogsaa i adskillige Kommuner til Ambulancevogne, Brandsprøjter m.m."

Der blev desuden eksporteret enkelte biler og brandmateriel til Scania-Vabis datterselskab i Kristiania (Oslo) i Norge.

Dansk A/S Scania-Vabis ejendomskompleks på Lyøvej 20 på Frederiksberg. I 1913 var 2.466 m² bebygget, i 1915 var yderligere bygninger tilkommet, så der i alt var 5.647 m² bebygget areal. Tegningen af Franz Sedyv er fra 1916. I 1919, nåede det bebyggede areal op på 6.556 m².

Antal dansk indregistrerede biler solgt af Dansk Scania-Vabis 1911-1921

	Vare- og lastbiler samt busser	Personbiler og drosker	I alt
1911	1		1
1912	1	1	2
1913	5		5
1914	4	5	9
1915	17	10	27
1916	20	19	39
1917	32	1	33
1918	10	1	11
1919/20	36	1	37
1920/21	30		30
I alt	156	38	194



Langt de fleste personbiler blev solgt som drosker, blandt kunderne var Frederiksberg Bil Kompagni.

Kilde: Dansk A/S Scania-Vabis: Solgte Automobiler I & II. Det antages, at der er leverancer direkte fra den svenske Scania-Vabis fabrik, der ikke er medtaget i leverancebøgerne.

Solgte vare- og lastbiler 1911-1921 opdelt på lasteevne

1-1,5 tons:	19 stk.
2 tons:	18 stk.
3 tons:	34 stk.
3,5 tons:	30 stk.
4 tons:	28 stk.
5 tons:	6 stk.
6 tons:	19 stk.

Kilde: Dansk A/S Scania-Vabis: Solgte Automobiler I & II. Mindre erhvervskøretøjer blev i et stort omfang opbygget på personbilschassisser.

Dansk V8-motor

I efteråret 1916 blev Frederik Christian Rasmussen ansat som ingeniør til en løn på 300 kr. månedligt. Rasmussen havde efter endt uddannelse været ansat hos Thrige i Odense og herefter arbejdet tre-fire år på tegnestuer og bilfabrikker i Tyskland.

Rasmussens første opgave var at konstruere end større motor. Det gav ham tydeligvis blod på tanden, så han efterfølgende kastede sig over, at konstruere en ottecylindret motor i V-form på 4.800 cm³ med en ydelse på 50 hk. En usædvanlig motor dengang.

Scania-Vabis V8-motor var en relativt dyr motor bestående af 1.175



Den ottecylindrede V-motor konstrueret af dansk Scania-Vabis i 1916. I årene 1917-18 blev den bygget i en serie på 25 stk. Den havde et maksimalt omdrejningstal på 3.400 omdr./min. og ydede 50 hk ved 1.900 omdr.



Ambulance til Frederiksberg Brandvæsen, med registreringsnummer FB A1. Det var den store model med V8-motoren på 50 hk.

dele (uden karburator og tændingsanlæg). Ud over prototypen blev der fremstillet 24 af de ottecylindrede motorer over en otteårig periode.

Danske Scania-Vabis opgjorde tidsforbruget ved arbejdet med at udvikle deres motorer og chassiser. Det var tidskrævende arbejde med 739 timer til en ottecylindret motor og 656 timer til et chassis. Trods en timeløn dengang på blot 2,50 kr. løb prisen op i over 20.000 kr. for et chassis med V8-motor. Hertil skulle tillægges karrosseri, interiør, lygter m.v. så det var bekostelige biler, der rullede ud fra fabrikken på Frederiksberg.

Beregningen var som følger:

Kalkulationspris for 1 Stk. 8 Cyl. Motor med Dynamo og Selvstarter:

Materiale	Kr. 4.062,56
Løn	Kr. 1.750,48
Tid i Timer	737,8
Omk.	Kr. 1.435,08
Maskindebitering	Kr. 291,47
Kalkulationspris+5 %	Kr. 7.957,44

Kalkulation for 1 Stk. Chassis delvis forandret og forsynet med 8 Cyl. Motor:

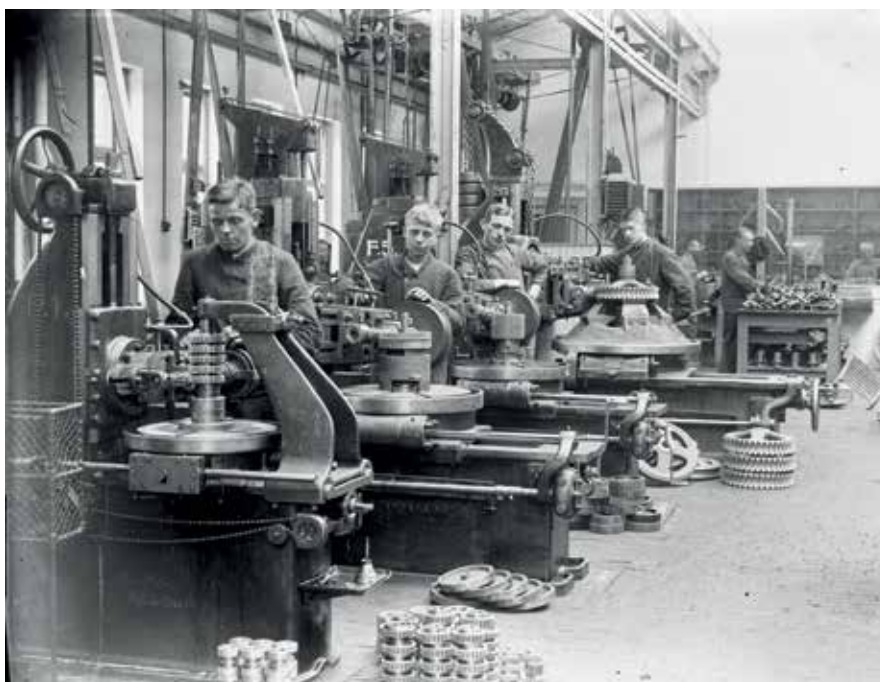
Materiale	Kr. 550,00
Løn	Kr. 1.640,00
Tid i timer 656	
Omk.	Kr. 1.312,00
Maskindebitering	Kr. 164,00
Chassis	Kr. 7.450,00
Motor	Kr. 7.958,00
Køler	Kr. 1.071,00
Kalkulationspris	Kr. 20.145,00

Kilde: P Alnøe: Dansk A/S Scania-Vabis i Bilhistorisk Tidsskrift, nr. 28, 1971.

Motoren blev udviklet på et tidspunkt hvor verden var i krig, selv om man herhjemme i første omgang ikke mærkede konsekvenserne. Politiken skrev i januar 1917 at den danske Scania-Vabis fabrik "i de sidste Aar har taget et stort Opsving og nu atter udvider stærkt." Det var ellers et tidspunkt hvor store dele af autobranchen var kommet i krise, som følge af krigens restriktioner. De danske fabrikker blev dog ikke i samme grad berørt som bilimportørerne.



Dansk bygget Scania-Vabis ambulance fra 1918 med V8-motor. En af tre leveret til Frederiksberg Brandvæsen. Den sidste kørte helt frem til 1940'erne.



Der blev fremstillet tandhjul helt fra begyndelsen og mange år frem. Billedet her er sikkert fra de tidlige år – bemærk de ubearbejdede hjul på gulvet ved fræsebænk nummer to.

V8 pionerer

Selv om de første V8-motorer i biler så dagens lys få år efter århundredskiftet, var en V8'er i tiden før 1920'erne en meget usædvanlig motor.

Det franske bilmærke Ader forsøgte sig med en V8-motor i 1903, Rolls-Royce gjorde et mislykket forsøg i 1905. Samme år byggede Darraq en 200 hk rekordvogn med V8-motor, året efter lavede Antoinette en V8'er, som i 1906 også blev anvendt på licens af det engelske mærke Adams. I 1908 udtog De Dion-Bouton patent på en V8-motor som året efter kom i produktion. I 1914 lancerede King og Cadillac, som de første amerikanske mærker, V8-motorer.

Direktør Valdemar Christiansen udtalte inden importrestriktionerne for personbiler var vedtaget: "Vi har sørget for at have store Forraad af Raamaterialer og kan faa dem fra Sverig. Og vi har i Ordre, hvad vi kan overkomme, saa det vil for vort Vedkommende næppe gøre hverken fra eller til, om Forbudet kommer."

I maj 1917 var lige ved 100 mand beskæftiget på fabrikken. På det tidspunkt kunne manglen på dæk og brændstof mærkes i hele autobran-chen. Afsætningen af store luksusbiler med V8-motor gik helt i stå. Først i 1921 kom der gang i salget af biler med disse store motorer, bl.a. som redningskøretøjer.

I 1923 fik Frederiksberg Brandvæsen leveret to ambulancer med V8-motor. Frederiksberg Kommunes Aarsberetning fortalte om begivenheden: "Vognene blev taget i Drift i December, hvorefter Brandvæsenets Hestebestand blev formindsket fra 4 til 3 Spænd." Endnu en ambulance blev erhvervet i 1927, samme år som den sidste danske Scania-Vabis med V8-motor blev solgt.

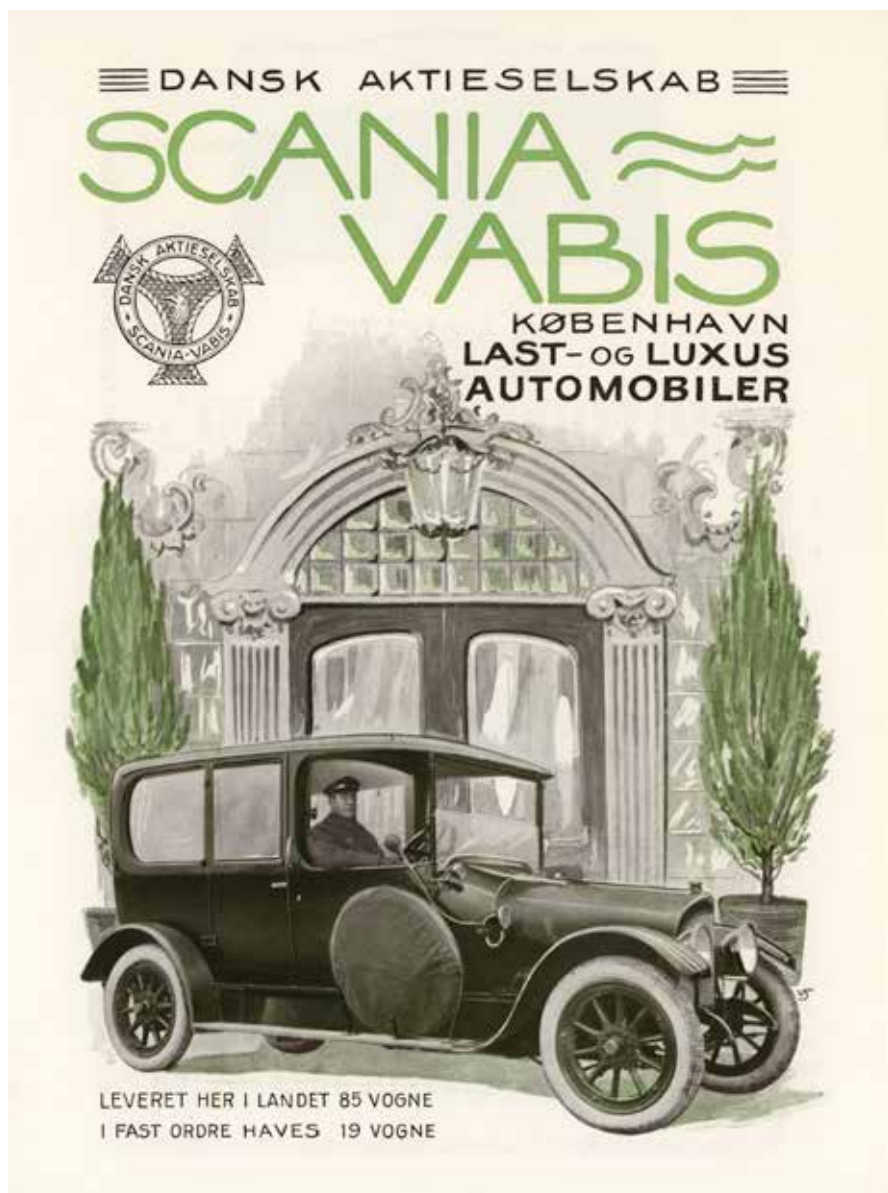
Det danske selskab kastede sig også ud i udvikling af en elektrisk bus (1917), en traktor (1920) og et chassis til Det Danske Petroleums Aktieselskab, hvor kæderne var afløst af kardantræk (1922). To år senere blev dette chassis standard for moderfirmaet.

I Sverige voksede produktionen af lastbiler, og datterselskabet leverede fra Danmark stadig større serier af gearkasser, styretøjsdele og differentialer til de svenskfremstillede biler. Sideløbende solgte det danske Scania-Vabis selskab lastbiler fra det svenske moderfirma.

Tandhjul

De erfaringer man hos Dansk A/S Scania-Vabis havde med brug af forstærkning gennem brug af legerede stålsorter ved bilfremstillingen anvendte ingeniør Rasmussen også ved fremstilling af tandhjul, og selskabets tandhjul fik et godt ry.

Under krigsårene var det vanskeligt



Announce fra motortidsskriftet Kratos, 1917.

at skaffe værkstedsmaskiner udefra og selskabet måtte derfor selv konstruere og bygge specialmaskiner til fabrikation af koniske og cylindriske tandhjul – en af maskinerne er bevaret på Danmarks Tekniske Museum.

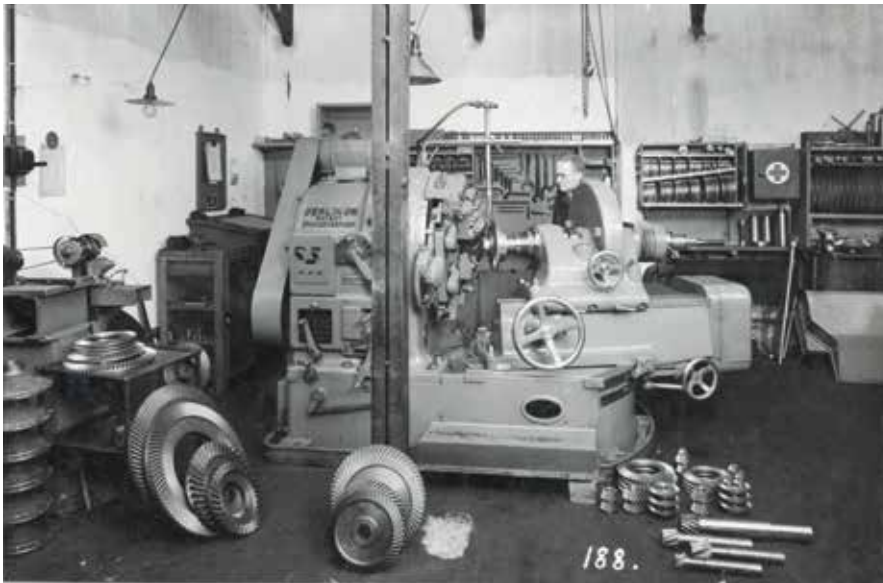
I 1918 udarbejdede selskabet en håndbog over de tandhjulskonstruktioner, som man kunne fremstille. Bogen blev i en lang årrække løbende opdateret og brugt af mange, der havde brug for tandhjul i deres produktion og maskiner. Også industrigear blev et af selskabets specialer.

Rødder i 1700-tallets Raadvad

Efter Verdenskrigen kom der igen gang i afsætningen af især erhvervskøretøjer fra den danske bilfabrik. Journalist Alfred Nervø skrev i

1920, at enhver opmærksom iagttager, der fulgte trafikken i København "hvert Øjeblik" ville kunne få øje på en Scania-Vabis lastbil tilhørende en af byens store virksomheder. Til trods for, at det nok var lidt optimistisk, fyldte de ca. 150 lastbiler og 40 personbiler, der var solgt siden 1911, op i gadebilledet.

Til gengæld betød en økonomisk afmatning herefter, at lageret hobede sig op. Foruden et stort antal dele drejede det sig om ca. 80 mere eller mindre færdige person- og lastbiler. Det danske selskab bad om hjælp fra moderselskabet, men her var situationen lige så prekær. Scania-Vabis i Sverige var kommet i økonomisk uføre, og måtte i 1920 rekonstrueres.



SCANIA-VABIS 1938. Maskine for Fremstilling af koniske Tandhjul med Spiraltænder.

knive m.v. (og er i dag en del af Fiskars-koncernen), maskinfabrikken fortsatte som Dansk Scania-Vabis, mens bilforretningen blev til Scaniadam.

Eftertanke

I et katalog fra 1915 skrev Dansk A/S Scania-Vabis: "Støtter De os, støtter De saaledes ikke alene dansk Industri, men De giver derigennem tillige Næring til den skandinaviske Samlingstanke på Industriens Omraade, til Løsningen af Spørgsmaalet: Skandinavien for Skandinaverne."

Historien har ingen alternativer siges der, men man kan alligevel tæn-

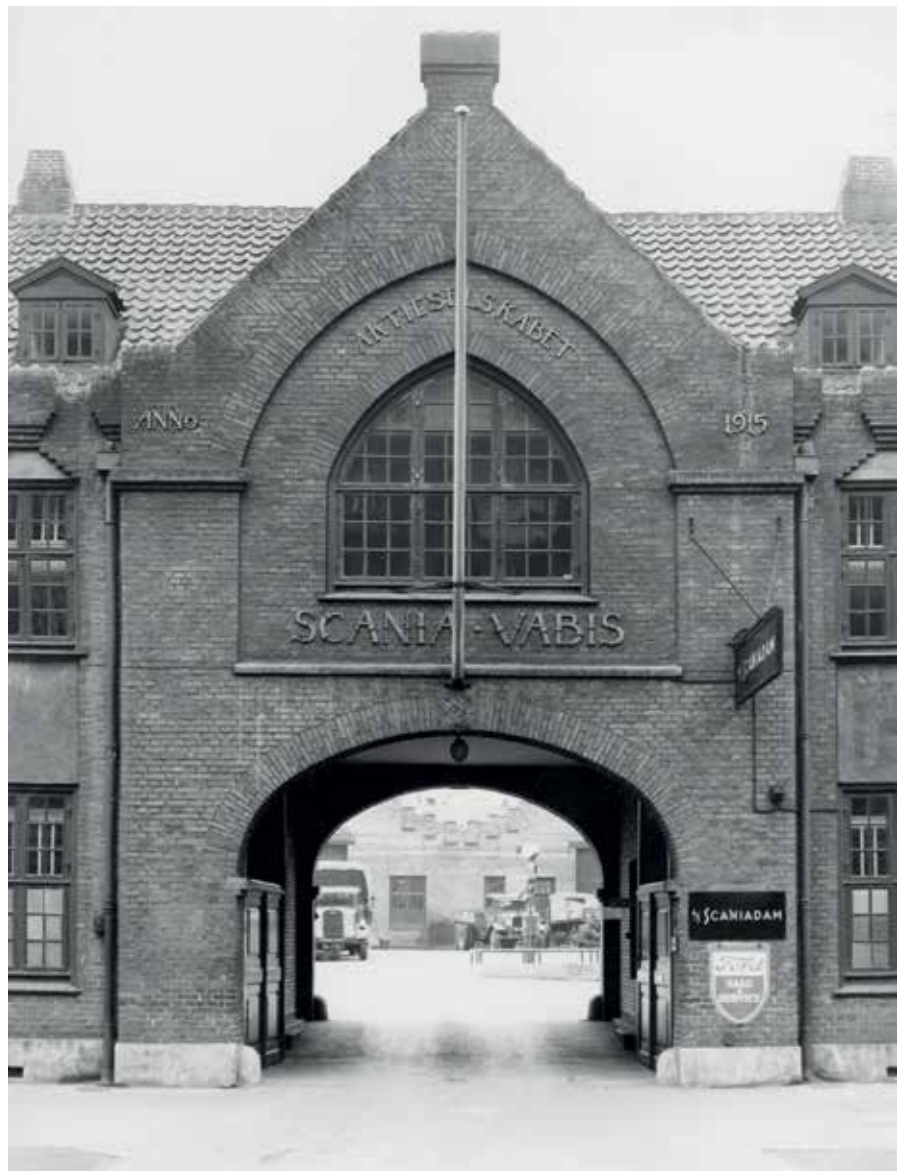
For at komme ud af problemerne, ønskede man fra svensk side at afvikle det danske datterselskab. Valdemar Christiansen fik dog en frist til at skaffe ny kapital. Løsningen blev, at selskabet i 1921 blev sluttet sammen med Raadvaddams Fabrikker – et selskab, der havde rødder tilbage fra 1750'erne, hvor økse- og knivproduktion blev etableret i Raadvad.

Den nye danske virksomhed blev herefter drevet under navnet A/S Scania-Vabis & Raadvaddam. Det var ellers aftalt, at navnet Scania-Vabis ikke måtte anvendes, men i Sverige var man antagelig mere optaget af, at få moderselskabet på ret køl.

Foruden fremstilling af tandhjul og salg af de svenske biler kom i efteråret 1921 forhandling af Ford på programmet. A/S Scania-Vabis & Raadvaddam satte sig også på andre mærker. I 1927 udstillede selskabet Auburn og Cord på biludstillingen i Forum. Senere skilte man selskabet i tre dele, Raadvad fortsatte med



SCANIA-VABIS 1938. En Samling profilalede Tandhjulafsnitte af søst Fabrikant til søst Træk.

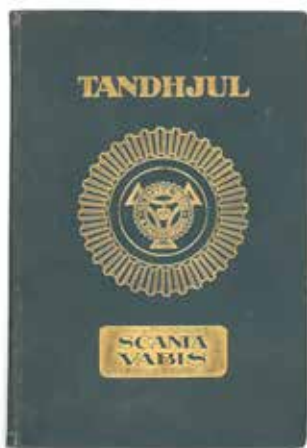


Hovedporten til Dansk Aktieselskab Scania-Vabis – og senere Scaniadam – på Lyøvej 20, Frederiksberg.

ke tanken, at hvad nu hvis Scania-Vabis i Sverige ikke var kommet i økonomiske vanskeligheder – havde det danske selskab så fået lov til at fortsætte sin udvikling med fokus på især luksus-personbiler?

Tja... tanken er besnærende, men selv om Dansk A/S Scania-Vabis hæver sig op blandt de (få) mere seriøse bud på en dansk bilproduktion, så var faciliteterne ikke store nok til en egentlig storproduktion. Kunden stod heller ikke i kø, især det danske hjemmemarked var begrænset. Derfor ville det også være vanskeligt at skaffe kapital til at udvikle fabrik og produktion – det var trods alt i Sverige selskabet har sine rødder.

I 1950'erne overgik agenturet på Scania-Vabis til Nordisk Diesel, der samlede svenske lastbiler på deres samlefabrik i Københavns Sydhavn. I 1961 etablerede Scania-Vabis egen dansk repræsentation og i 1963 oprettedes datterselskabet Scania Diesel A/S, der under navnet Scania Danmark A/S stadig varetager repræsentationen.



En stor tak til Uffe Mortensen for hjælp med at fremskaffe information samt alle de viste foto og illustrationer.

Du kan læse mere om bl.a. tekniken i Dansk Scania-Vabis bilerne og V8-motoren ved at dykke ned i artiklen af Peter Alnøe i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 28/1971:

http://www.dvk-database.dk/bht/bht_1971/bht_1971_28/bht28_1971_03.htm

Dansk serie-iværksætter

Initiativtager til Maskinfabriks-Aktiebolaget Scania i år 1900 var Frederik Petersen, født 1860 på gården Nyrop i Ugerløse på Sjælland. Han var meget sportsinteressert og udgav i 1883 Tidsskrift for Sport – det første danske sportsmagasin – og tillige en bog om 20 cykelture på Sjælland.

Som 24-årig rejste han til Sverige og tog nogle år senere navn efter fødegården til Frederik Petersen Nyrop samtidig med at han blev svensk statsborger. I Landskrona blev han træner for en roklub og initiativtager til en skiklub. Og da han senere flyttede til Malmø engagerede han sig i byens idrætsaktiviteter.

I 1891 var Nyrop med til at grundlægge en fodboldklub i Malmø og han var efterfølgende med til at arrangere den første 'landskamp' mellem holdet i Malmø og en københavnsk fodboldklub.

Selv om Frederik P Nyrop var en aktiv cyklist, der i 1891 tog turen fra Malmø til Paris, havde teknik også hans interesse. Midt i 1890'erne erhvervede han sig en Hildebrandt & Wolfmüller motorcykel.

Sideløbende med sportsinteressen indledte Nyrop en driftig erhvervstilværelse. I 1892 etablerede han en sport- og cykelforretning for to år senere at blive direktør for Skånska Ångfartygs Aktiebolag. Det afholdt ikke den driftige dansker fra sideløbende at være med til etablering af andre forretninger, herunder Svenska Aktiebolaget Humber & Co., Velox (senere Trelleborgs Gummifabrik) og Flygmaskinsfabrik A/B Landskrona. Og i år 1900 Scania.

Året efter var han allerede videre og nye direktører trådte til hos Scania i Malmø Det var dem, der fik bilerne til at rulle, men med den position lastbilfabrikken siden har opnået, er Frederik P Nyrop dog værd at huske, da han lagde fundamentet til at Scania blev realiseret. Hans søn Hjalmar Nyrop (1885-1915) var i øvrigt også en personlighed, der kørte mo-

torløb og var pionér indenfor svensk flyproduktion og flyvning.

Efter mange år i Sverige flyttede Frederik P Nyrop i 1920'erne til København og nød her sit velfortjente otium, mens han holdt radioforedrag og bl.a. skrev bogen Sverige og svenskere set med danske øjne (1929). En velskrevet beskrivelse af vores broderfolk. Frederik P Nyrop var et multitalent.



Bogen 'Sverige og svenskerne set med danske øjne' er en velskrevet beskrivelse af vores broderfolk.

Kilder:

Bilhistorisk Tidsskrift, nr. 28 samt nr. 29-30, 1971.

Dansk Aktieselskab Scania-Vabis: Lastautomobiler 1-1914.

Dansk Aktieselskab Scania-Vabis: Luxus-Automobiler 1-1915.

Dansk Aktieselskab Scania-Vabis: Solgte Automobiler I & II.

W. Ekström: Kompendium om Scantias första tid i Danmark.

J. Nerén: Automobilens Historia.

F. P. Nyrop: Sverige og svenskere set med danske øjne.

K. Sandell og B. Streiffert: Scania Kavalkade. Salmonsens Konversationsleksikon, bind XIX, 2. udg.

Tidsskrift for Industri, 1902.

Politiken, 30/1 og 24/5, 1917 samt 7/3 1920.

<https://blogg.sydsvenskan.se/forsvunnamalmo/tag/humber/>



En tankstation i den mere ydmyge kategori. Mon nogen kan genkende stedet? Identifikation af bilerne samt brændstofpriserne kan måske give en idé om hvornår billedet er taget.

Gad vide hvor mange bilbilleder vi har i arkivet med Gefionspringvandet i København som baggrund... for nogen vil identifikationen af den flotte bil sikkert være nemt. Men måske er der mere at fortælle...



Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk



Svar på billederne i VT 510

Der har været rigtigt mange bud på nøjagtig bestemmelse af hver enkelt vogn på billedet af de mange Mercedes-biler i Århus. Det vender jeg straks tilbage til – først tager vi selve begivenheden, og det kan nok ikke undre, at Erich Karsholt har boret i sagen og givet svar på tiltale.

Erich har sendt billedet nederst på denne side og skriver:

“Salget af Mercedes-Benz personbiler (ud over model 170) var relativt begrænset i 1930’erne, hvorfor det ikke var usædvanligt at der fra Tyskland blev sendt en karavane af mere specielle biler mod nord. Ikke kun til Danmark, men også til større byer i Sverige, Norge og Finland. I slutningen af 1930’erne kom der også lastbiler med.



Når karavanen kom til en by, stod den lokale forhandler for at indrykke annoncer og fortælle potentielle kunder og presse, at der skete noget særligt. Den samme bilkaravane, der er vist billede af i VT 510, kom også forbi Odense, hvor forhandleren var Skandinavisk Motor Compagni (SMC). På billedet studeres en af bilerne – en Mercedes-Benz 260 Diesel – nærmere.

På billedet fra Aarhus ses den samme bil som nr. 2 fra højre. Mercedes

260 Diesel fik præmiere på biludstillingen i Berlin 1936. Det var med den model Mercedes-Benz gik ind på markedet med dieselmotorer til personbiler”.

Og så til “artsbestemmelsen” af bilerne. Vi tager lastbilerne først. O.W. Berg har været i Werner Oswalds berømte Mercedes-bøger og konkluderer, at den store med mørkt førerhus er en L 2000 med 4-cylindret benzindrevet rækkemotor på 65 hk, åbent lad, totalvægt 4200 kg, nyt-



En Mercedes personbil med dieselmotor var usædvanlig i 1938. Med hat ses adm. dir. Laurits Bech fra Smith & Co. (SCO), der dengang var medejer af SMC. Billedet er taget under karavanens besøg i Odense.

telast 2000 kg, afhængig af ladopbygningen. Produceret 1937-40. Lygternes montering på forskærmene er atypisk og ikke fundet i bøgerne, hvor bilerne er afbildet med samme lygtemontering som den mindre model, der ses på billedet med lyst førerhus: Det er en L 1500, og denne model fandtes både med benzin- og dieselmotor. I begge tilfælde på 45 hk og en nyttelast på ca. 1630 kg; benzinudgaven med en totalvægt på 3100 kg og dieseludgaven ca. 150 kg. tungere.

Flere andre nåede frem til det samme, eller i hvert fald næsten – så vi lader den ligge der.

Personbilerne

Der var bred enighed i alle besvarelserne om at bilerne er forskellige udgaver af W143-modellerne. Bilen i midten er en 260D 4-dørs Limousine, hvilket jo klart fremgår af det supplerende foto fra Erich Karsholt. Og hvis vi går ud fra at bilen med de danske prøveplader er med benzinmotor, så er det Type 230 – der er nemlig principielt ingen forskelle på de to modeller, bortset fra motoren. Til højre er det en 2-dørs 230 Cabriolet B. 230/260D-modellerne er også fra perioden 1937-40.

En enkelt foreslog at den danske bil var en 320 med 6-cylindret motor. Den ligner, men har kølergitteret længere fremme mellem forlygterne.



Scripps-Booth, foto fra 1916...

Scripps-Booth

Vi iler videre til det andet billede. Der var ingen tøven – alle var enige om at bilen er en Scripps-Booth model C fra omkring 1915-17. Impoverende! Måske skyldes det at flere medlemmer af den danske kongefamilie har ført sig frem i sådan én.

Scripps-Booth var en amerikansk bil som meget usædvanligt havde en lille 4-cylindret motor på 1700ccm med topventiler. Clausager skriver endvidere, at det da er en del af alle bilentusiasternes børnelærdom at sådan én var den daværende Kronprins Frederiks første bil – hmm... det er desværre nok ikke det eneste punkt, hvor jeres ydmyge redaktør har lidt mangel på børnelærdom. Egon Lintner nævner, at Frederiks bil ikke kan være den på billedet – for det er jo en 2-personers roadster, og Frederiks var en 4-personers model.



Lars Legaard var heller ikke et sekund i tvivl om bilmodellen og har sendt ovenstående lille foto fra sin hjemby Farum, fundet på www.arkiv.dk. Ifølge oplysningerne er det Fru Mozart-Jensen der holder på Hovedgaden, ud for "Kransekonens hus" med sin chauffør. Fru Mozart-Jensen, som var enke efter en stenrig produkthandler, ejede i mange år Farumgaard – så måske er det den selvsamme bil, da man i de kredse ofte udvekslede biler.

Hvor mange Scripps-Booth der i sin tid har kørt her i Danmark skal her være usagt, men med registreringsnummeret H303, kan det ikke være bilen fra Farum, med mindre Farum-billedet er taget tidligere. I Furesø Museers arkiv, som har billedet er det dateret 1913, hvilket nok er lige tidligt nok, for det var året hvor Scripps-Booth blev grundlagt, og C-modellen er så vidt jeg har kunnet finde ud af først produceret fra 1915.

H-nummeret er jo fra Stevns, og dét fik Peter Bering til at dykke i sine arkivnotater. Og så skal jeg love for at vi også fik svar på tiltale med billede 2. Peter skriver:

"H303 er en Scripps-Booth med

motornr 1684 og stelnr 1621. 6,5 SkatteHK.

Bilen blev indregistreret den 11. januar 1916 af proprietær Poul Sølling, Nørreskovgaard i Ørslev Sogn (Vordingborg kommune - red.). Den kom fra København, hvor den havde været indregistreret under K5056. Sølling afmeldte den i oktober samme år og i januar 1917 blev den igen registreret med H303 af kreaturhandler Beckmann-Jensen fra Kalvehave. Han solgte den i juni 1919 til en københavner og fik en anden Scripps Booth, som han havde til 1923.

Det er altså enten proprietæren eller kreaturhandleren, der er på billedet. Nummerpladen er den ældste type som brugtes til marts 1917, så vi må nok konkludere at billedet på Rygaard er taget i 1916 og at det er Sølling, der sidder bag rattet".

Mon ikke det også kan konkluderes, at bilen er fra 1915. A propos vores artikel om Scania-Vabis, så var Scripps-Booth også meget tidligt ude med V8-motorer, med model D i 1916. Mærket afgik ved døden i 1923 efter at være blevet overtaget af GM nogle år forinden.



Bedford igen

Vi skal også lige tilbage til billedet med Bedforden i VT 509. Per Christiansen, som har skaffet billedet, har fået supplerende oplysninger. Billedet er fra Povl Møllers Maskinfabrik i Borup, der blandt andet lavede donkrafte – og det er så dem, man ikke ser på billedet!

Vi havde ellers hørt et morsomt bud om stærke mænd og noget tungt på bilens lad...

-jmn.



Boganmeldelse

Simon Marsbøll: Morris Minor – et ikon siden 1948. 78 sider. Nordisk Morris Minor Klub 2018.

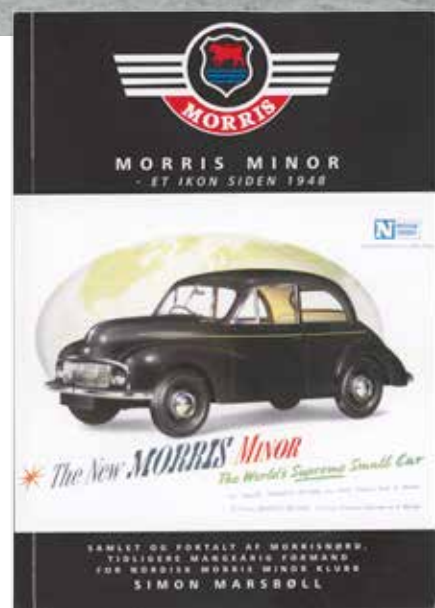
Danmark er et af de lande hvor Morris Minor satte et stærkt præg på trafikken. Den var overalt, og det varede temmelig længe før den forsvandt fra den daglige trafik. Det virker derfor temmelig naturligt at Nordisk Morris Minor Klubb har sit tyngdepunkt i Danmark selv om den egentlig har udgangspunkt i Norge. Nu har klubben valgt at markere sin egen 40 års fødselsdag samt 70-året for Morris Minors debut med en bog om bilen.

Bogen er skrevet af klubbens tidligere formand, og det betyder at vi har at gøre med en forfatter som er engageret og godt inde i sit stof. Der

er skrevet utallige bøger om Morris Minor. Denne bog udmærker sig ved at lægge megen vægt på udviklingshistorien og på firmahistorien. Med til firmahistorien hører også historien om de personer der var involveret, ikke bare Alec Issigonis, men så sandelig også de to kamphæner, Leonard Lord og William Morris. Hverken Minor eller BMC blev født uden sværdslag.

Forfatteren fortæller i en talesprogsagtig stil som nok vil virke uvant på mange, men som virker både personlig og engageret. Og under alle omstændigheder føler man sig godt oplyst, både om starten og om hele produktionsperioden incl. modeludvikling og salg.

-nj.



Bogen fortæller Morris Minors generelle modelhistorie, og der er ikke sat specielt fokus på Danmark. Billedet øverst på siden er da heller ikke fra bogen, men fra DVKs arkiv/Uffe Mortensen. Tydeligvis et reklamefoto, taget på Langebro i København i den anden halvdel af 50'erne.



Bornholm Rundt 2019



Bornholms Motor Veteraner indbyder til veteranrally nr. 42 "Bornholm Rundt" i weekenden d. 6. & 7. juli 2019. Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1984 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne. Mødestedet er "Cirkuspladsen" (ved Domen), Strandvejen 2, 3770 Allinge. Antal deltagende køretøjer er begrænset til 150.

Program:

Lørdag d. 6. juli 2019:

- Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet.
- Kl. 09.00 Rallyet starter.
- Kl. 11.30 til 13.30 (ca. halvvejs) serveres der frokost på ukendt sted.
- Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.
- Kl. 18.30 Festmiddag med musik og præmieoverrækkelse i Nordlandshallen, Strandvejen 1, Allinge.

Søndag d. 7. juli 2019.

- Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet. Der bydes på en kaffetår og lidt morgenmad.
- Kl. 11.00 Fælleskørsel ud i det grønne, og derefter frokost på et af øens bedste røgerier (se tilmeldingsblanketten).
- Kl. 15.00 Rallyet slutter.

Der vil som tidligere år, også være præmier til de bedste tidstypiske påklædninger, og derfor ville vi blive meget glade hvis I ville gøre lidt ekstra ud af påklædningen.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Palle Kejlstrup, tlf. +45 4011 4474, e-mail: palle@pallehus.dk

Tilmelding og betaling kan kun foretages til: **BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.**
Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller mail: info@bornholmtours.com
 hvor booking af evt. overnatning også kan foretages.

Tilmeldingsblanketten findes også på vores hjemmeside: www.bornholmsmotorveteraner.dk
Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2019.

Ved afsendelse af tilmelding foretages samtidig betaling til: bankkonto nr. 4720 3615 700 583
 12200108311 reg. 9760 konto 97600518902 BLZ: 20320500, konto 4989501933

VENLIGST BEMÆRK AT: Startnumre vil først blive udsendt efter at tilmeldingsfristen er slut, eller løbet er fuldttegnet, og at køretøjerne vil blive tildelt startnumre efter årgang. Det vil sige at de ældste køretøjer starter først og slutter med de yngste. Det fremsendte startnummer er eneste gyldige legitimation ved indskrivning. Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

Startgebyr køretøj.....	dkr.	300,-
___ stk. kuverter til festmiddag lørdag aften á dkr. 260,-.....	dkr.	
___ stk. frokost buffet lørdag á dkr. 85,-.....	dkr.	
___ stk. 2 stk røget sild søndag á dkr. 85,-.....	dkr.	
___ stk. 2 stk fiskefiletter søndag á dkr. 85,-.....	dkr.	
Venligst bemærk at alle ovenstående priser er eksklusiv drikkevarer...	i alt dkr.

Navn _____

Adresse _____ Land _____

Email _____ Tlf _____

Køretøj _____ Årgang _____

www.bornholmsmotorveteraner.dk

BORNHOLMTOURS®

Indbydelse

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland
gentager arrangementet "Biler der fulgtes med sporvognene"
Lørdag 27. juli 2019.

Træffet for historiske biler, motorcykler og scootere er for køretøjer fra 1972 eller tidligere – og deres ejere og medfølgende passagerer.



Deltagelse er gratis, men forudsætter tilmelding til museets pressesekretær Søren Palsbo på e-mail: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34.

Vi håber at se både hverdagsbiler, erhvervskøretøjer, pjattebiler med vind i håret og store amerikanske flydere.

Sporvejsmuseet ligger ved Jystrup, omtrent midt mellem Roskilde og Ringsted. Sæsonen 2019 begynder påskedag 21. april og slutter med udgangen af skolernes efterårsferie (uge 42).

Der kan læses mere på www.sporvejsmuseet.dk

SOMMER's



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

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

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

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

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

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

E-mail: kantor@sommersautomobilemuseum.dk

Hjemmeside: www.sommersautomobilemuseum.dk



Særudstillingen om

Jaguar XJ6

varer til 24/3 2019



Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland havde i 2018 besøg af motorveteraner ved to lejligheder. Det var der gode erfaringer med, og det gentages derfor i **2019**. Forårs-veterandagen bliver **lørdag 25. maj**, og deltagerne mødes på museet kl. 11. Yngste aldersgrænse for deltagende motorkøretøjer er 1972, da den sidste gamle sporvognsline blev omstillet til busdrift. Deltagelse er gratis for fører og passagerer, men fordrer tilmelding til:

museets pressesekretær

Søren Palsbo, tlf. 60 83 62 34 ~ e-mail: presse360@gmail.com

Der er 25 pladser og princippet er først-til-mølle! Der fremsendes nærmere oplysninger ved tilmeldingen.



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

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

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

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

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

TRÆKAROSSERIER

Renovering af bestående eller opbygning af nyt

Kaleschebøjler og andre karosseridele i træ fremstilles på bestilling

Poul Thostrup - tlf.: 21 73 20 26
mail: p.thostrup@gmail.com

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.



Biler sælges



Meget flot **Opel Olympia** fra 1953 sælges. Den har stået i opvarmet garage siden 1977 og er velholdt. Bilen sælges nysynet med sorte plader. Bilen står på Sjælland.

Ejgil Christensen, tlf. 40143526
e-mail: ejgils@traktor-center.dk

Dele til biler sælges

Reservedele til **MG Midget 1275** årg. 1970. 1 gearkasse m. defekt 1. gear, 1 bagtøj uden aksler. 4 original stålfælge 13 tommer. Samlet pris kr. 2.500.

Mogens Jørgensen, tlf. 24612428

Komplet chassis med for og bagtøj, 19" træeger hjul ca. 1930-32, god til speedster projekt. For og bagtøj til **Chevrolet 1928**.

H. P. Nielsen, tlf. 40148037

Automobilia

50-ernes biler "200 biler fra hele verden" sort/hvid, kr. 175. Drømmebiler 1001 foto - REBO/ produktion - kr.125. Legendariske biler - kr. 125. Foto af forsider kan fremsendes.

Søren Møller, tlf. 2464 2294
soren.amstrup.moller@gmail.com

Dele til biler købes

Til **Chevrolet 1929- 1932** købes topstykke uden revner samt udstødnings manifold

H. P. Nielsen, tlf. 40148037

Diverse



Slangerup **Værkstedsfællesskab** søger flere lejere til vores 100 m² hal beliggende i området af Slangerup.

Vi er i øjeblikket 3 Triumph-medlemmer + 1. stk. TR 4 - 1 stk. TRS - 1 stk. TR 250, men søger yderligere 2 medlemmer med deres veteranbil. Vi fremviser gerne hallen, hvor der er 2-søjlet lift til 3,5 ton etableret olieblæserfyr m/termostat samt 240 V & 380 V strøm mange steder i hallen.

Gert Auhagen, tlf. 40203989

B&O Radio 8500.

Aage Thomsen, tlf. 75673115

Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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



● Bagklappen ●

Mercedes 300 SL, 1987

Bilen kom som fabriksny til Danmark i 1987 og blev af den daværende Mercedes-Benz importør, Bohnstedt-Petersen A/S, vist på Biler i Bella '87. Jeg var taget til udstillingen for at få lidt afslapning fra arbejdet med min CBS-hovedopgave og husker stadig, at jeg dengang tænkte på, hvem der dog havde de 900.000 kr. som var prisen med dansk registreringsafgift.

Det havde Bent Fabricius-Bjerre. Han købte nemlig cabrioleten og var tydeligt glad for den sølvfarvede Mercedes, som han ejede i 25 år til 2012, hvor jeg købte den, og straks døbte den Alley Cat - efter komponistens berømte hit.

Når jeg fortæller, at min bil er en Mercedes 300 SL, går tankerne hos mange straks tilbage til de berømte Mågevinger fra 1950'erne, så der skal oftest fortælles lidt mere. Årgang 1987 er sjældent nok og ikke alle kender den interne Mercedes-betegnelsen, R107. Så går det bedre, når jeg fortæller, at det er Bobby Ewing-modellen. Det er nu ganske ufortjent, at en så teknisk og velproportioneret bil skal associeres med en B-skuespiller fra sæbeoperaen Dallas.

Bilen er her fotograferet med kaleche – og det er jo dejligt med en cabriolet, men visuelt foretrækker jeg bilen med hardtop. Her fremstår den efter min smag som et endnu stærkere design fra 1970'erne.

Der skete relativt få kosmetiske ændringer under modellens 18-årige produktion, derimod skete der noget i motorrummet, hvor man midt i 1980'erne skiftede til motorprogram og drivlinje fra den dengang nye E-Klasse (W124).

Mercedes 300 SL har en sekscylindret rækkemotor, der yder 188 hk. Bilen skulle kunne rulle 9,8 km/l. Der er endda et eco-meter, der går "i rødt" når der trædes kraftigt på speederen... Min 300 SL har manuelt gear, hvilket er lidt usædvanligt for modellen, der mellem 1971 og 1989 blev produceret i 237.387 eksemplarer.

Erich Karsholt

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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