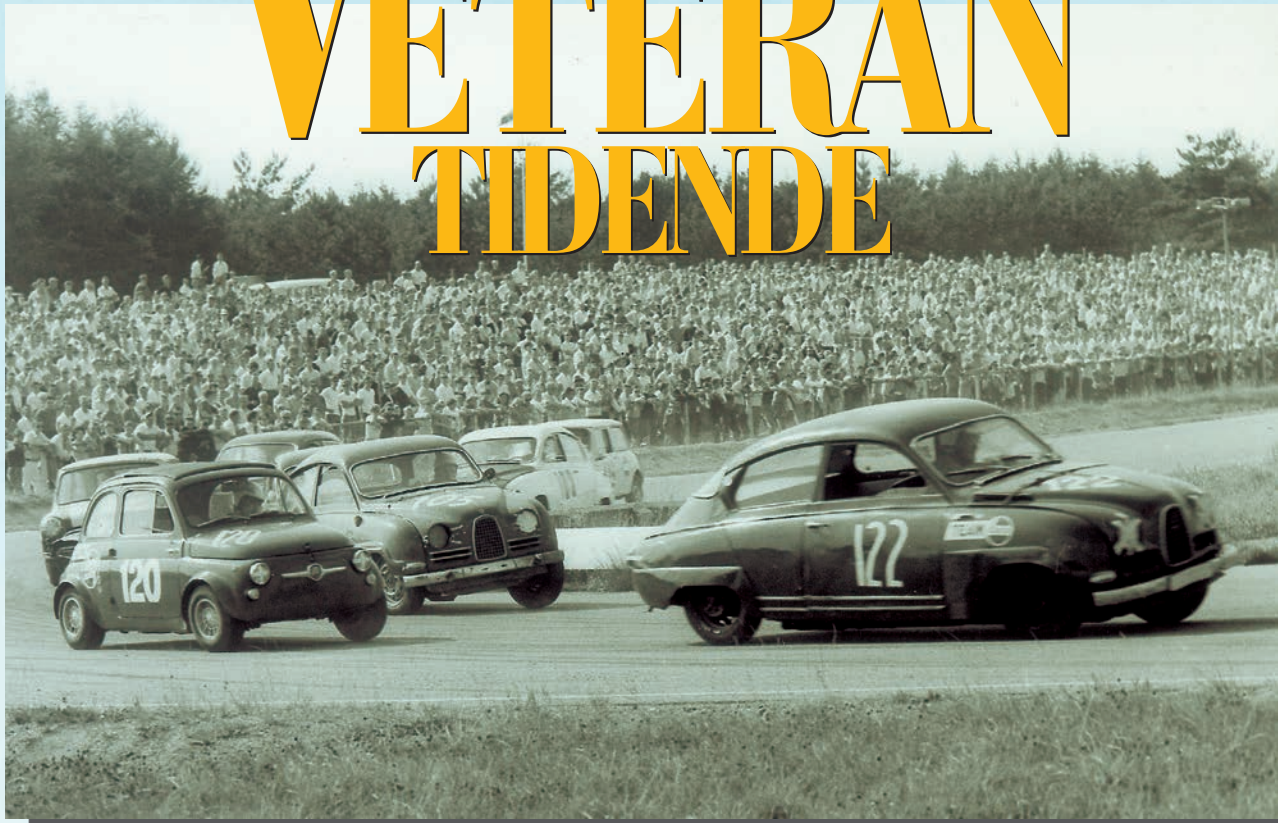


VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



46. årgang - December 2002 - VT nummer 318



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</p> <p>Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Administrator: Dorthe Thies Telefondit kl. 10-13 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk www.veteranbil.dk</p>	<p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Modesteder og mødestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Neble, 2253 5550 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Preben Boisen, 57525040 samme adresse som mødestedet</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205 Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Firkloervej 6, 5270 Odense N</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4800</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax: 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand: (Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT) Peter Lovstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Borkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand: (Bibliotek, PR, Registre & Sektioner) Claus Frausing Højbuens 26 2730 Herlev, 44 53 87 00 claus.frausing@mail.dk</p>	<p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77 linnedal@hotmail.com</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Arne Jespersen, tlf. 86985504 Kaj Munkholm, 86221975 Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321 Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig</p> <p>Vestjylland-Sjald Højgård, Holstebrovej 17, Sjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Sjald</p>	<p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer: (Bogføring, budget) Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p>Sekretær: (Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MhS) Bo Odegaard Høstbuens 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 97 11 91 79</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 2253 5550</p> <p>American Automobiles: Peter Lovstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rodekro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</p>	<p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>(Udstillinger, klubartikler) Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p> <p>(Mødesteder) Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, lob, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg -22 53 55 50</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129 Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p> <p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintsovej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p>	<p>Annoncepriser:</p> <p>1/1 side: Kr. 3.000,- 1/2 side: Kr. 1.600,- 1/4 side: Kr. 900,- 1/8 side: Kr. 500,-</p> <p>10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.</p>
<p>(Lob & arrangementer, klubkontor, Swift) Kaj Dyring Larsen Hyldegårds Tværvej 1 2920 Charlottenlund, 39 90 42 40 kaj@larsen.dk</p> <p>Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</p>	<p>Revision Jørgen Behrendt, 4353 5503 Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777</p> <p>FIVA FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	

Forsiden: SAAB 96 Sport 1964.

Foto: Hans Pedersen.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 3 2003

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Sommertur til Østrig og Italien	32
Fra bestyrelsen	4	Ådring af metal	34
Rettelser	5	Benzin på Ford A	36
Frimærker	5	Mere benzin	38
Klubaktiviteter	6	Sæsonslut	39
Sommer og efterår, kap. 2	8	Boganmeldelser	40
En historie om Brabham, del 3	16	Udstilling med emaljeskilte	41
Imitationer	20	Læserbrev	42
Palle Jensen	22	Årsmøde MhS	42
Månedens køretøj	26	Invitation	43
		Køb/salg	44



MØDER

Januar

- 2. 19.30 Nivå. Teoriprøve.
- 7. 19.00 Ristrup. Besøg på Højbjerg Maskinfabrik.
- 9. 19.30 Rødekro. Besøg af en kørelærer.
- 9. 19.30 Børkop. Besøg af bestyrelsen.
- 21. 19.00 Kværkeby. Besøg af bestyrelsen.
- 23. 19.30 Spjald. Besøg af bestyrelsen.
- 27. 19.00 Vesterhede. Klubaften med besøg af bestyrelsen.
- 28. 19.30 Egeskov. Besøg af bestyrelsen.
- 28. 19.00 Klippinge. "Baghulekomsammen".
- 30. 19.00 Morris-møde for Morris-mænd hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, Bjæverskov.
Tilmelding senest 27. jan. på tlf. 43452301.

Februar

- 4. 19.30. Ristrup. Besøg af bestyrelsen.
- 6. 19.30 Nivå. Besøg af bestyrelsen.
- 13. 19.30 Rødekro. Besøg af bestyrelsen.
- 25. 19.30 Egeskov. Castrol Classic aften.
- 25. 19.00 Klippinge. Besøg af bestyrelsen.
- 27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Torben Valerius.
Sted oplyses ved tilmelding senest 25. feb. på tlf. 22535550.

Marts

- 13. 19.30 Rødekro. Besøg af oplæser.
- 27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Tommy Mørck. Tilmelding senest 24. marts på tlf. 48181813.

April

- 10. 19.30 Rødekro. Besøg hos Åbenrå Cylinderservice.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Maj

- 8. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 1. maj.

Juni

- 12. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Hermesvej 19, Padborg. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 5. juni.
- 14. Vitus Bering Løbet, Horsens. Ninna og Poul Suhr, tlf. 75657836.
- 15. Gavnø autojumble.
- 21. Sydhavsrally

August

- 7.-10. Nordisk Styrkeprøve for køretøjer før 1926. Midtsjælland. Poul Suhr, tlf. 75657836.
- 14. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Madevej 45, Åbenrå. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 7. august.
- 16. Arresø Løbet 2003. Start Gjethuset i Frederiksværk, køres ved Arresøen og på Halsnæs.
Kun biler og motorcykler før 1978. Info Arne E. Pedersen, tlf. 47724187.

September

- 11. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev. Tilmelding på 74415420 senest 4. september.
- 20. 13.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg.
Tilmelding på tlf. 74415420 senest 13. september.

Løb og begivenheder i udlandet

OBS: FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for - se www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm
Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa - eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, www.fiva.org og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.
Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til sat@egd.dk



Bestyrelsen besøger mødestederne

Det er vigtigt for en bestyrelse at vide, hvad der forgår rundt omkring i klubben, og det er vigtigt for klubmedlemmerne at vide, hvad bestyrelsen går og rumsterer med.

Derfor har bestyrelsen planlagt besøg på alle ni mødesteder i løbet af januar og februar 2003 på de sædvanlige klubaftner:

1. Børkop torsdag 9. januar kl. 19:30
2. Kværkeby tirsdag 21. januar kl. 19:00
3. Spjald torsdag 23. januar kl. 19:30
4. Vesterhede mandag 27. januar kl. 19:00
5. Egeskov tirsdag 28. januar kl. 19:30
6. Ristrup tirsdag 4. februar kl. 19:30
7. Nivå torsdag 6. februar kl. 19:00
8. Rødekro torsdag 13. februar kl. 19:30
9. Klippinge tirsdag 25. februar kl. 19:00

Som det fremgår, er det noget af et maratonprogram, og det er da heller ikke alle bestyrelsesmedlemmer, der kan komme hver gang, men vi kommer så mange som muligt. Møderækken har høj prioritet for os.

Aftenerne er indholdsmæssigt ikke lagt fast, men der vil fra vores side blive lagt op til kammeratlig diskussion skåret over følgende læst:

- Præsentation af os, hvis vi ikke er kendte i forvejen.
- Gennemgang af hvad bestyrelsen - eller vi hver især - arbejder med.
- Fortælle om hvad vi har tænkt os at lave eller gøre noget ved fremover.
- Høre medlemmernes ønsker, meninger og idéer.

Da vi har mange store sager i gang og gerne vi have reaktioner, håber vi at mange klubmedlemmer vil møde frem, også dem vi ikke ser så tit.

*På bestyrelsens vegne
Claus Frausing*

(Og Veteran Tidende håber så fra de respektive mødestedsledere at få et lille referat fra hvert af møderne)



Fredericia

Billedet er fra DVK's stand i Dr. Margrethe Hallerne i Fredericia i forbindelse med stumpemarkedet 19.-20. oktober. Standen var meget velbesøgt, både af medlemmer, der havde noget på hjerte eller blot skulle slappe af over en

kop kaffe - og af interesserede. Der blev indskrevet ca. 15 som kunne tænke sig at blive medlem.

I baggrunden ses den gamle campingvogn, DVK har anskaffet til den slags formål.

Leif Andersen og John Jørgensen, DVK Fyn.



Rettelser

Og tilføjelser. I artiklen i sidste nummer af VT om Claus Ahlefeldt overså den aldrende redaktør en fejl i billedteksterne. Den røde Wanderer nederst på side 17 var som mange har kunnet se ex Johan Frederiksen og derfor ikke årgang 1920 men 1910. Desværre kom jeg selv til at fabrikere en fejl ved et sted at indføje at Børge Kås biler tidligere havde stået på Pedershvile. Rækkefølgen var den omvendte. Fra Egeskov kom Børges biler til Pedershvile i Nordsjælland, hvor Trafikhistorisk Museum blev drevet nogen tid i samarbejde med Kaj Bach.

I VT 316 forekom i reportagen fra Gjern en Opel varevogn med papegøjeplader. Flere har gjort opmærksom på at det ikke er en P1 men P2, og Carsten Schou Jørgensen, der betegner sig selv som nummerplade-nørd, skriver at nummeret CV 51.289 ikke kan forekomme på en papegøjeplade, men kun på en sort

plade. I forbindelse med lokale kendingsbogstaver fra 1958 til slutningen af tresserne havde papegøjepladerne nummerserien 50.000 til 59.999. Og CV var ikke lokale kendingsbogstaver, men en kombination, Centralregistret for Motorkøretøjer anvendte fra 1973. På det tidspunkt havde papegøjeplader nummerserien 78.000 til 87.999. Samme serie blev senere taget i brug til sæt med aflange/kvadratiske gule plader. På papegøjepladerne nåede man aldrig længere end til bogstavkombinationen BB, hvorimod sæt med to aflange sorte plader havde numrene helt op til 59.999.

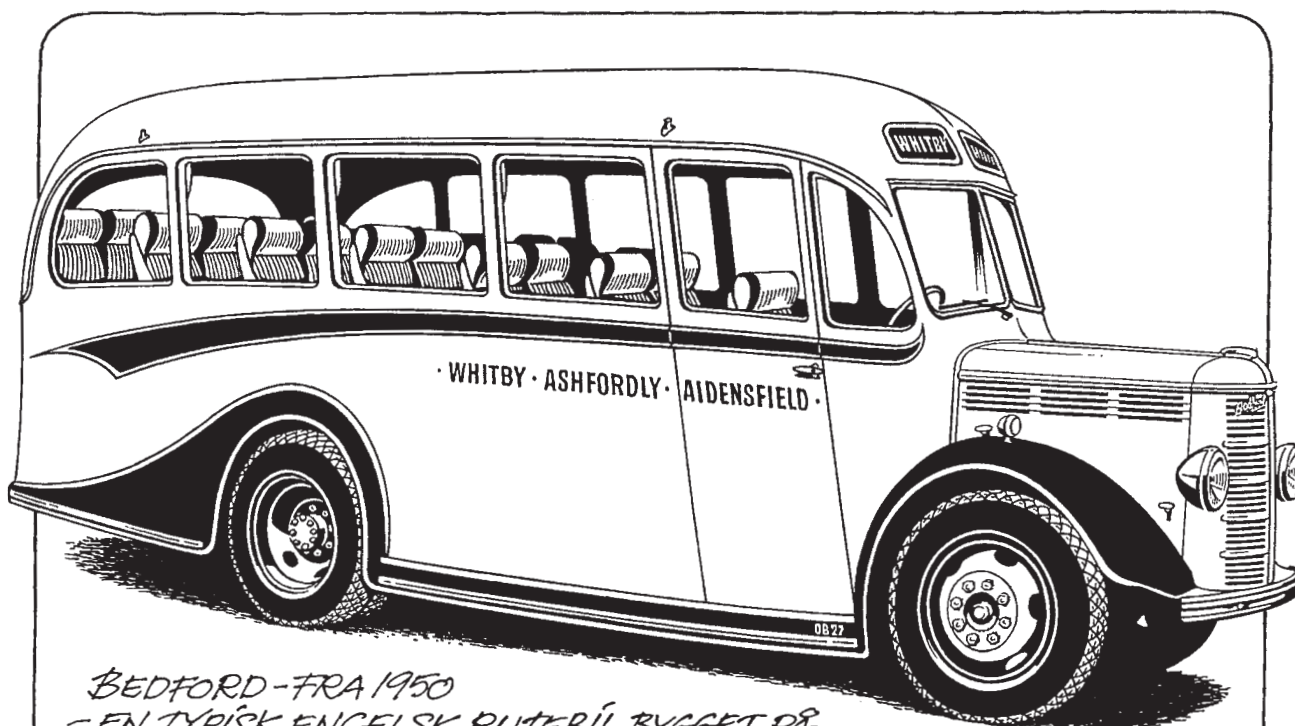
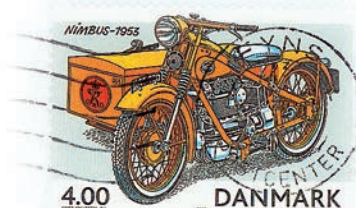
I en billedtekst til Høsttur fra Kværkeby er Henning Hansens Ford V8 fejlagtigt blevet dateret til 1945. Det skulle være 1946.

oer

Frimærker



Med sidste frist juleaften kan man også i år stemme om hvilke af årets frimærker man synes har været bedst. Fritz Knudsens postkøretøjer er naturligvis med i konkurrencen. Man kan enten få en stemmeseddel på posthuset eller stemme på internet www.frimaerkevalg2002



*BEDFORD - FRA 1950
- EN TYPISK ENGELSK RUTEBIL BYGGET PÅ
TYPE OB-CHASSIS MED FORSÆNKET RAMME, 6 CYL. MOTOR PÅ 75,9 HK.
OG VACUUMFORSTÆRKEDE 4-HJULS BREMSER...*

Fritz ©



FYNEGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Tirsdag den 28. januar kl. 19.30. Besøg af 2-3 medlemmer af bestyrelsen. Mød nu talstærkt op og medbring gerne spørgsmål og eventuelle forslag.

Tirsdag den 25. februar kl. 19.30. Castrol Classic aften. Roar Eriksen og Henning Hjorth, firmaet Vantage, møder op med svar på hvilken olie lige netop din veteranbil eller motorcykel har bedst af at køre på. Der vil være mulighed for at købe eller bestille Castrol Classic olie i de originale blikemballager.

Intet klubmøde i december, hvorfor vi i aktivitetsudvalget vil ønske alle medlemmer en rigtig god jul og et godt nytår.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND -
RØDEKRO

Undertegnede har pr. 1. januar 2003 overtaget jobbet som mødestedsansvarlig efter Frits Johansen, som har varetaget det siden begyndelsen af 1994. Han har gjort det godt, men ønsker ikke at fortsætte.

Der er besluttet lidt ny tiltag, som jeg håber man vil tage godt imod. Det går ud på at vi dropper møderne i klubhuset i maj, juni, august og september. Juli holder vi fri. I stedet for disse møder vil vi køre fire aftenløb og et lørdagsløb. På disse løb skal der laves forskellige prøver, som man får point for efter hvert løb. Når vi er fær-

dig med løbene, vil alle point blive talt sammen, og der vil være præmie plus et diplom til hver af de tre bedste.

Det er Jyske Bank, der er sponsor ved det hele, og efter hvert løb vil den være vært med øl og vand eller en kop kaffe med brød. Løbene køres omkring Sønderborg, Padborg, Åbenrå og Haderslev - et løb hvert sted - dog to omkring Sønderborg, nemlig det første og det sidste.

Men - det er klart af at hensyn til sponsor og hele arrangementet er det nødvendigt med en tilmeldelse. Det håber jeg man har forståelse for, også selv om det skulle regne eller blæse.

Torsdag den 9. januar kl. 19.30. Vi ses i klubhuset, hvor vi får besøg af en kørelærer, som vil teste vores teoretiske kunnen. Kom og vær med - der vil helt sikkert også være noget at lære.

Torsdag den 13. februar kl. 19.30. Bestyrelsen kommer på besøg i klubhuset.

Torsdag den 13. marts kl. 19.30. Kendt oplæser kommer i klubhuset.

Torsdag den 10. april kl. 19.30. Besøg hos Åbenrå Cylinderservice A/S, Gl. Ribevej 1, Åbenrå. Tilmelding til undertegnede på tlf. 74415420 senest 1. april.

Programmet er lagt for hele året, men nu synes redaktøren vi skal slutte for denne gang.

Med venlig hilsen
Lars Hugo Kristiansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Tirsdag den 7. januar kl. 19.00 (bemærk tidspunktet) besøger vi Højbjerg Maskinfabrik, Oddervej 200, som blev grundlagt i 1945 og i dag beskæftiger ca. 600 mand. Produktionen er i gang under besøget, så man kan se hvordan en mobilkran bliver til. Der sluttes af med kaffe i kantinen. Tilmelding nødvendig til Kaj Munkholm.

Tirsdag den 4. februar kl. 19.30 får vi

besøg af bestyrelsen. Man kan få en snak om klubbens virke og fremtid.

Med venlig hilsen
Kaj Munkholm, tlf. 86221055
Arne Jespersen, tlf. 86985504

ØSTSJÆLLAND -
KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

På vores klubmøde tirsdag den 22. oktober havde vi besøg af overbetjent Ole Bech Jensen, som har prøvet af være hundefører, motorcykelbetjent, våbenmester, så der var mange oplevelser, både gode og mindre gode, at fortælle om. Under spørgerrunden var der mange spørgsmål, blandt andet om prøvenummerordningen og diverse regler, afsluttende med den ny teknik til fartkontrol, så nu er vi helt på det rene med hvordan det fungerer. Det blev et lærerigt møde.

Da mødedagen i december ville falde på juleaften ville vi ikke kunne forvente det store fremmøde - derfor bliver der traditionen tro "baghjulekom-sammen" i det ny år. Det bliver tirsdag den 28. januar. Også i år får vi et tilskud på 50 kr. pr. medlem og pr. ledsager, men af hensyn til klubbens regnskab, der afsluttes 31/12, skal vi have tilmelding så hurtigt som muligt.

På klubmødet tirsdag den 25. februar får vi besøg af bestyrelsen. Mere om det i næste blad.

Så rigtig glædelig jul og godt nytår.
Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND -
KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

Tirsdag den 21. januar kl. 19.00. Vi indleder det ny år med besøg af DVK's bestyrelse.

Venlig hilsen
Preben Boisen
57525040-40351585



BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

9. januar. Vi får besøg af de bestyrelsesmedlemmer, som vi ikke ser til de månedlige møder. Bestyrelsen vil lægge ud med en præsentation af sig selv og det der arbejdes med i bestyrelsen og ikke mindst vil den fortælle, hvad den mener, der skal arbejdes med i fremtiden. Endelig og meget vigtigt vil den lytte til vores idéer, meninger og ønsker.

Langtidsplanlægning. Lørdag den 3. maj holder Rømø MC Klub forårsmønstring. Gennem Erik Hougård er vi indbudt til at komme i vore biler og på motorcykler. Sæt et mærke i kalenderen, så behøver man jo ikke lige at have fødselsdag den dag eller planlægge andre store begivenheder.

Tilmeldinger på 75890487, poulerik@rotek.dk

Jeg skal benytte denne lejlighed til at ønske en rigtig glædelig jul og et lykkelbringende nytår. Lad os mødes i det ny år og gøre det lige så aktivt som det vi snart slutter.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jaobsen

MIDTJYLLAND- VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Mandag den 27. januar kl. 19.00 klubaften med besøg af bestyrelsen.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede mindst en uge før = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321.

Venlig hilsen
Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Torsdag den 23. januar kl. 19.30 besøg af bestyrelsen.

Med venlig hilsen
Henning Knudsen



Brandbesøg

Ca. 30 medlemmer mødte til besøg hos Odense Brandvæsen 22. oktober, arrangeret af DVK-medlem og pensioneret brandmand John Nielsen.

Vi blev budt velkommen af brandmester Claus Skibelund, som viste rundt og fortalte om materiel og dagligt arbejde på stationen og i marken.

Man har i dag så meget materiel, at det er umuligt at beskrive det kort, men det spænder selvfølgelig over brandslukning af enhver art, hjælp ved miljøulykker, inddæmning og opsamling af giftstoffer, assistance ved færdselsuheld o.m.a. Brandmand Lars Holm startede en kæmpe Volvo stigevoan, som kunne hæve sin kurv op til 32 meters højde og derfra bekæmpe brande fra integrerede rør og slanger, og med vandtryk skære hul i tagkonstruktioner og slukke fra oven. Stigen kan også knække hen over et tag og slukke fra oven i baggårde og bagbygninger. For de særligt modige, uden højdeskræk, var der mulighed for en tur op i max højde med Lars Holm, som også demonstrerede Volvoens mange kræfter med en fingeret start på en udrykning. Trods en meget høj totalvægt er den en af Odenses hurtigste lastvogne.

Til slut var der mulighed for at stille spørgsmål, og det blev udnyttet meget flittigt.

DVK Fyn takker rigtig mange gange for den velvillige modtagelse hos Odense Brandvæsen på Asumvej.

John Jørgensen
Foto Leif Andersen



KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 - kom i gammelt køretøj!

Møde torsdag den 2. januar kl. 19.30. Hvis det er mange år siden du har taget kørekort og været til teoriprøve har du en mulighed for at få en bedømmelse, der ligger tæt på en rigtig prøve. Har du spørgsmål er du velkommen til at samle dem sammen, så vil aftenens kørelærer, Stig Friis Madsen, som også er medlem af DVK, be-

svare dem så godt han kan. Selve prøven varer ca. 30 min. og hvis der er stemning for det har han nok en ekstra prøve i baglommen. Der bliver desuden fortalt lidt om at gå til teoriprøve i dag. Der er garanteret forskel fra dengang!

Torsdag den 6. februar kl. 19.30 besøg af bestyrelsen.

Venlig hilsen
Claus Neble



Sommer og efterår

Andet kapitel.

Claus Frausing tegner videre på sit portræt af Ole Sommer. Denne gang af bilimportøren, Volvo-forhandleren, marinemotorimportøren, skibsskruefabrikanten, jolleproducenten, el-bil idealisten, iværksætteren og forretningsmanden.

Det var noget af en blandet landhandel Ole Sommer overtog efter sin far. Ikke at der på nogen måde skal ligge nogen form for nedvurdering i det. Tværtimod. Erik Sommer havde etableret sig som selvstændig umiddelbart efter udbruddet af 2. Verdenskrig. Han var med andre ord en af dem, der så mulighederne snarere end umulighederne i de totalt ændrede samfundsvilkår.

Benzin var ikke længere alment tilgængelig og Erik Sommer byggede gasgeneratorer og organiserede indsamling af grankogler i statsskovene. Last-



E. Sommer A/S' anlæg i Uplandsgade 72 lige over for Kløvermarken og langs med Amagerbanens spor. Fotograferet omkring 1950. Anlægget omfattede privatbolig på 2. sal, kontorer på 1. sal og reservedelslager i stuen og i flere bygninger i gården. Selve fabrikshallen omfattede mekaniker-, karetmager- og malerværksteder samt pladesmedje. Faciliteter som Ole Sommers far med nogen ret kaldte en karrosserifabrik.

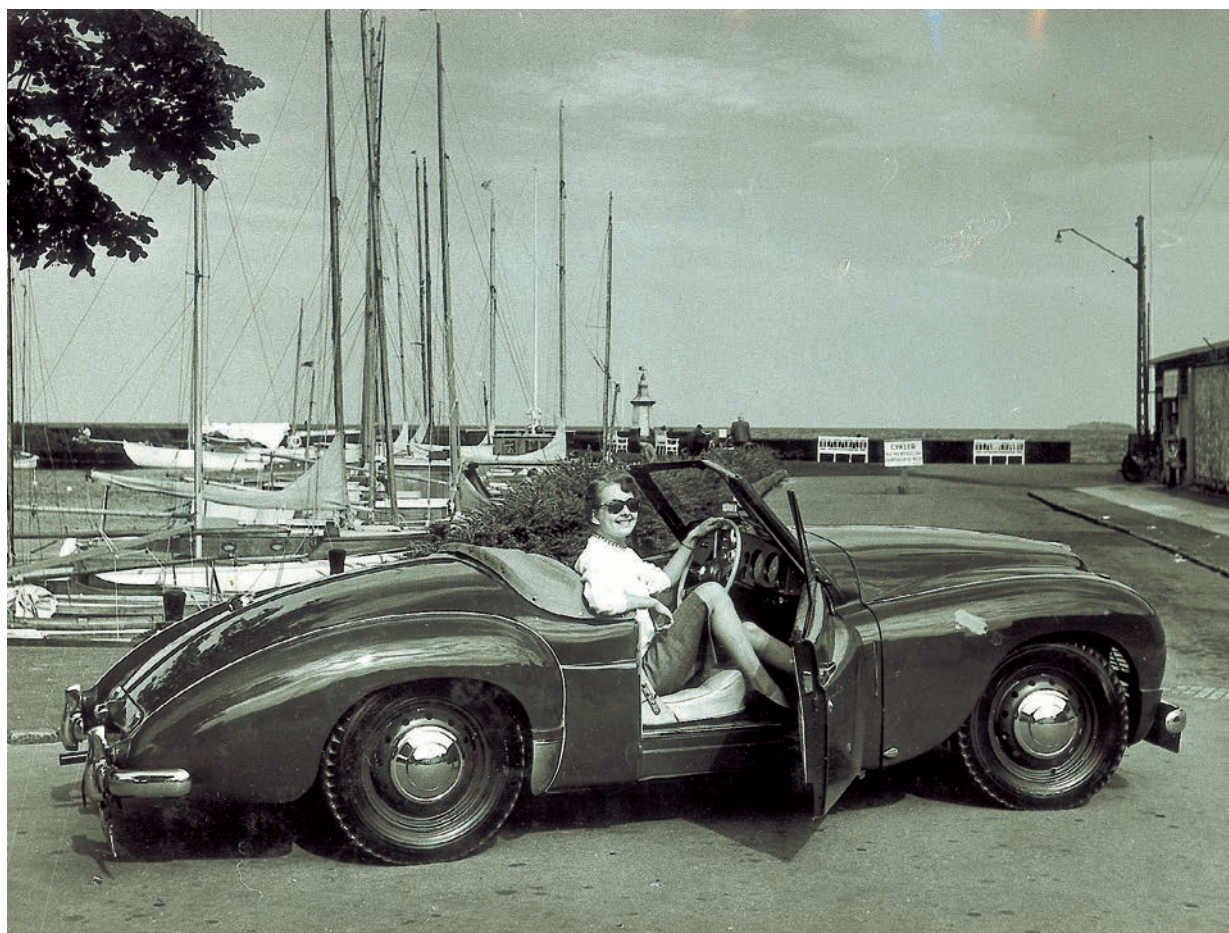
vognsdæk blev forbeholdt militære formål og Erik Sommer byggede bogieakslers, så man kunne montere personvognsdæk på lastvogne til civil brug. Han prøvede med hestetaxaer efter engelsk forbillede og meget me-

re. Han gjorde i hvert fald noget ved sagen.

Umiddelbart efter krigens ophør rejste han Europa tyndt for at skaffe agenturer til sin forretning. Resultaterne udeblev da heller ikke. Bare ét

Den imponerende fabrikshal omkring 1951 med en flot opstilling af Jaguar personvogne, Bradford varevogne og Guy lastvogne og busser. I baggrunden karetmagerværkstedet, hvor man forsynede Guy chassiser med buskarrosserier.





E. Sommer A/S importerede i alt 140 biler fra Jowett, heraf 138 Javelin personvogne og 2 à 3 Jupiter sportsvogne. Den ene reeksporteredes til Sverige, den anden fik bygget tag på, og den tredje blev fotograferet i Hellerup Havn med en af datidens skønheder. Jupiter var ikke alene smuk, den kunne også køre og vandt således mange rallyer og motorløb, bl.a. tre klassesejre i Le Mans i 1950, '51 og '52.

år efter omfatter Erik Sommers forretning blandt andet FEDERAL lastvogne fra USA, MAGIRUS DEUTZ lastvogne fra Tyskland. Fra England var det GARDNER motorer, GUY lastvogne og busser, JOWETT personvogne, BRADFORD varevogne og sidst, men ikke mindst JAGUAR. Aktiviteter som i 1946 var blevet placeret i et helt nyt anlæg i Uplandsgade på Amager¹.

Det var den butik, jeg overtog i 1952 i en alder af 21 år, siger Ole Sommer. Min far havde dog godt været klar over situationens alvor for i et internt notat til sine to nærmeste medarbejdere, Halvor Schmidt og Henry Carlsen, vurderer han de forskellige agenturers forretningsmuligheder i Danmark.

Der er reelt lukket for import fra USA, hvilket udelukker Federal, skriver han. Gardner kan ikke levere motorer. GUY busser er ikke længere konkurrence-

dygtige i et trængt marked. Jowett-fabrikkerne er på fallittens rand og deres produkter Javelin og Bradford kan ikke konkurrere med f.eks. Austin, Ford, Opel og - i særlig grad - Folkevognen, skriver han. Magirus motorerne sprænger topstykker som følge af fabriktionsfejl. Og om Jaguar: *Under de nuværende forhold er solget lig nul. I tilfælde af fri import uden prisgrænser vil denne evt. kunne give en god forretning, men der er temmelig lange udsigter til, at dette kan blive virkelighed².*

Mindre end to måneder efter vinder Jaguar 24 Heures du Mans for første gang og mærkets succes er herefter en historisk kendsgerning med et stærkt stigende salg i USA til følge. *Så heldig kan man også være...* og med den gradvise ophævelse af importrestriktionerne udviklede vi os til at blive den relativt set bedste Jaguar-importør noget sted, altså set i forhold til de andre dyre mærker, siger

Ole Sommer. Vi var oppe på at sælge 100 Jaguarer om året. Det var exceptionelt godt dengang i forhold til markedsmulighederne.

Det vender vi tilbage til i et senere kapitel.

Men ellers så det ikke for godt ud. Vi skulle have noget at beskæftige os med, så vi fik en aftale med Nordisk Fiat om at forhandle Fiat og Simca. Det var ikke lige min kop te, bare at være forhandler, men vi havde ikke andre muligheder. Senere fik vi importen af Goggomobil. Jeg tror vi nåede at sælge små et hundrede i alt, før vi overdrog mærket til Nordisk Diesel A/S. Men det var alt sammen med til at fylde tomrummet frem til 1957, hvor vi fik forhandlingen af Volvo.

Det vender vi tilbage til om lidt.

I kraft af vore gode forbindelser til GUY-fabrikkerne, som anvendte Gar

¹ Et kuriosum er måske, at Erik Sommer også besøgte Folkevognsfabrikkerne i Wolfsburg. Desværre uden at træffe chefen hjemme. Der aftaltes et besøg i København i december 1947, som imidlertid aldrig fandt sted. Eftertiden vil vide, at agenturet gik til Skandinavisk Motor Compagni. Læs mere side 55 i Henry Carlsens erindringsbog, *Så heldig kan man også være*, hvis titel så i denne sammenhæng er lidt misvisende.

² Henry Carlsen, op.cit. pag. 55



der motorer i deres chassiser, havde vi fået agenturet for fabrikkens marinemotorer, en aktivitet, som vi lagde i et separat firma, Dansk Gardner Diesel A/S. Det var noget af det, jeg selv tog mig af. Det førte mig ind i en helt anden verden, hvor jeg efterhånden lærte meget om skibsinstallationer. Meget spændende. Det gav mig også kontakt til en række fiskeskippere. Jeg husker specielt Hans Kirk, vores største enkeltkunde. Han havde fisket fra England under krigen og havde der truffet en dejlig engelsk pige, der hed Mary. På et tidspunkt havde han seksten kuttere. Alle bygget i Middelfart, hvor han selv altid var til stede under byggeriet.

Det førte til at vi også begyndte at fremstille propellere (skibsskruer) selv. Der var kun én fabrik eller værksted i landet, der kunne det. Den lå i Hundested, men da den gamle chef døde, og vi ikke rigtig kunne med de nye ejere, og den gamle tekniske chef heller ikke kunne, tilbød jeg ham at etablere vores egen produktion, hvis han ville være boss for foretagendet. Det ville han, og det blev til tolv-fjorten spændende år med Scandinavian Propellers A/S i Frederiksværk. Schöttler, hed han og var fra Sydslesvig. Pragtfuldt menneske. Ham har jeg også bevaret kontakten til. Vi eksporterede helt til Stillehavet. Vi kunne konkurrere med japanske propellerfabrikker.

Det er for mig en illustration af forskellen på dansk og udenlandsk erhvervsliv. Her har vi et utroligt frugtbart klima mellem ledelse og øvrige medarbejdere. Mens man i de andre lande har de her barrierer, hvor man ikke hjælper hinanden. Jeg har haft nogle pragtfulde ture til New Zealand, Australien og Singapore, hvor vi solgte propelleranlæg og traf nogle pragtfulde mennesker. Det har også givet mig mange oplevelser. Det var egentlig teknisk baseret. Men fiskerimarkedet forsvandt praktisk taget og vi lukkede den butik eller rettere vi solgte den til et lille foretagende i Korsør, søde folk, de fik vores tegninger og værktøjer for vi kunne ikke få det til at hænge sammen mere. - Hvorfor kom vi til at snakke om det?



Volvo AB's øverste chef, Gunnar Engellau, rejste til København for at overrække Danmarks senest ankomne Volvo-forhandler, den kun 26-årige Ole Sommer, nøglen til Danmarks første P 120, bedre kendt som Amazon, i 1957.

Fordi vi talte om Gardner motorer...

Ja, nemlig. Det var...

Jeg vil godt lige stoppe dig her. Du sagde, at vi i Danmark havde et frugtbart klima mellem ledelse og medarbejdere. En anden gang sagde du, at vi havde lille forskel mellem høj og lav magtdistance, hvorfor er du så De's med dine medarbejdere - også betroede folk gennem mange år.

Man kan sagtens være mere "du's" med folk, som man siger "De" til, end de mange, der bare går rundt og "duser" med hinanden, blot fordi det nu er blevet moderne.

Du passede Gardner-forretningen, og du havde nogle af din fars gamle nøglemedarbejdere til at passe butikken i dagligdagen.

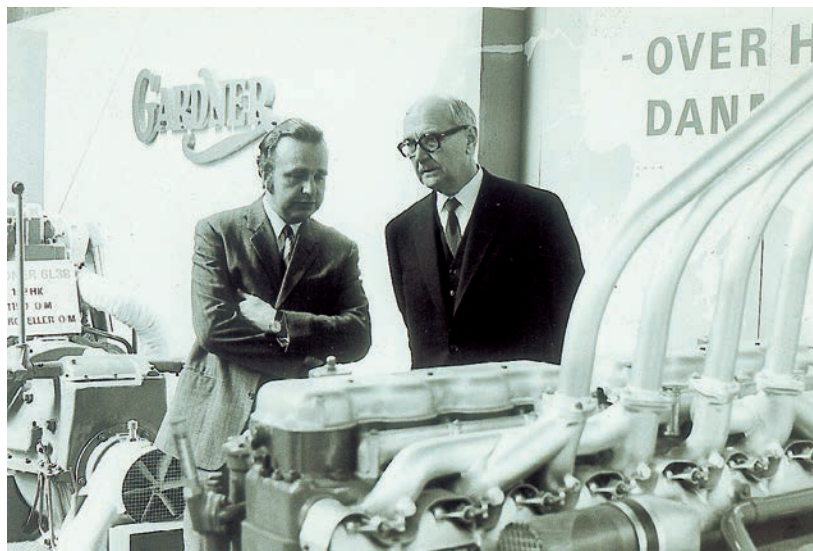
Ja, nemlig. Det var Halvor Schmidt og Henry Carlsen, der førte tanken hen på at få en Volvo-forretning ved siden af bilimporten. Det var de to, der passede virksomheden. Schmidt var direktør, og lidt stram og stilig i det og Carlsen var prokurist og mere smidig og salgsorienteret. Senerehen, da vi fik Volvo-forhandlingen, fik jeg

gjort Carlsen til direktør for den, og fik ham manøvreret op forbi Schmidt. Det krævede lidt snak og noget diplomati osv. De to påstod begge, at de havde været den, der havde fået idéen med Volvo. For mig var det egentlig lige meget, for det var under alle omstændigheder et lykkeligt valg for os.

Volvo forlangte eksklusivitet. Det vil sige, at man ikke måtte handle med andre mærker. Det blev begyndelsen på O. Sommer A/S og anledningen til, at jeg fik Henry Carlsen forfremmet. Han blev direktør for det nye firma og Schmidt forblev direktør for E. Sommer A/S.

Vi var så med i den store opgangsperiode, som mange oplevede herhjemme i begyndelsen af 60'erne. Volvo havde på et vist tidspunkt 11-12 % af totalmarkedet for personvogne i Danmark. Men der var også mange Volvo-forhandlere. Vi var fem alene i København, men kun tre var lastvognsforhandlere. Gennem nogle år fik vi kæmpet os op til at være den største. Årsagen til, at vi overhovedet blev Volvo-forhandlere, var faktisk vores viden om lastvogne og busser.

Vi begyndte som ren lastvognsforhandler. Det varede næsten et år før vi også kunne få lov til at handle med



Fiskeriminister A.C. Normann på Dansk Gardiner Diesel A/S' stand på Fiskerimessen, ca. 1971, måske lidt tidligere. Ole Sommers firma solgte et stort antal motorer til den danske fiskeriflåde. Det var før EU fandt på at bruge penge på at skære de samme skibe midt over.

personvogne, som var en bukkevare³. Da vi åbnede var vi nødt til at give folk numre. Folk kom og holdt udenfor og så kiggede vores sælgere ud af vinduet, når folk snakkede om deres brugte bil, nå den derovre, den kan jeg godt give fem tusinde for. Fint, sagde folk. Det var en ren nådessag at kunne få en ny Volvo dengang.

Lastvogne var der noget mere arbejde med. Men vi var på medarbejdersiden godt rustede. Vi var vant til den hårde konkurrencesituation, men nu havde vi et godt mærke. Vi var også fortrolige med at en lastvogn eller en bus fra en fabrik kun var et chassis, hvor vi selv skulle bygge karrosseri og arbejdsredskaber på efter kundens ønsker. Alt det der kunne vi og derfor gik det godt. Og personbilerne var som sagt en ren uddelerfunktion.

Hvornår fik du Volvoforhandlingen?

1957.

Året hvor Amazon introduceredes?

Ja, og vi fik den første, der kom til landet. Jeg har et fotografi, hvor Gunnar Engellau, som året før var blevet Volvos topchef, overrækker mig nøglerne nede på fortovet i Uplandsgade. Tænk han rejste personligt fra Göteborg til min forretning i Uplandsgade for at give mig nøglerne til den

første Amazon i Danmark. Tænk engang...

Som så ofte før under vore samtaler samles hans tanker for en stund et helt andet sted. Måske reflekterende over, hvorfor mon netop han har været så heldig, så privilegeret.

Det var ligesom med William Lyons⁴, siger han så. Han kom også personligt, da vi åbnede forretningen her i Nærum.

Nå, men det var Volvo, vi kom fra. Min mor bød da også Engellau på frokost oppe i privaten på 2. sal, hvor vi boede, siger han småleende. Da var jeg ungkarl endnu og jeg var altså 26 år - bare seksogtyve, tænk dig...

Det var jo flinkt af Volvo at udnævne sådan en knægt til at være forhandler, ikke?

Et års tid senere får du også den første Volvo P1800, der kommer til landet. En hvid, der stod på udstillingen i Forum. Du er den mindste, den yngste og tilmed den sidst ankomne Volvo-forhandler. Hvorfor nød du i den grad fabrikken gunst?

Det kan jeg ikke selv udtale mig om.

Hvis de to gamle Volvo-forhandlere Hans Lehrmann og Svend Petersen blev sure, kan jeg godt forstå det.

Ja, men det blev de også ind imellem, men vi gjorde det faktisk meget godt. Hvis man skal prøve at definere, hvorfor vi slap godt fra det, så var det fordi vi lige fra starten har haft en tradition for at lave et ærligt stykke arbejde og give folk en reel behandling. Det lærte du da også, da du var hos os, ikke?

Igen søger han bekræftelsen, som jeg imidlertid denne gang er kvalificeret til at besvare, men selvom jeg selvfølgelig også har lært at behandle folk ordentligt, mens jeg var i lære, så er det ikke det, der står tydeligst i min erindring fra min tid der for 45 år siden.

Så enkelt er det egentlig, fortsætter han uden at have fået mit svar. Man skal behandle folk ordentligt. Ikke at man skal finde sig i hvad som helst, slet ikke, man har sin selvhævdelse, men folk har krav på faglig korrekt behandling.

Derfor havde vi også en høj stjerne hos Jaguar i England, fordi vi gjorde tingene færdig. Måske er det meget af det, jeg lærte, mens jeg arbejdede der.

Jeg lærte tidligt at sige nej til kunder, som var for frække. Jeg var ikke mere end nogle og tyve, hvor jeg kan huske, at jeg har spillet rollen. Jeg rationerede mig til, at der skulle være maksimalt én eller to kunder på et kalenderår, som jeg bad om at finde et andet sted. Allerede dengang havde vi nogle fuldstændig urimelige kunder, mest blandt Jaguar-folket, som troede, at de kunne tillade sig hvad som helst. Der var nogle forfærdelige bavianer imellem. Så måtte jeg sige til sådan en kunde, at jeg beklagede meget, fejlen var selvfølgelig helt på vor side, men vi var ude af stand til at betjene ham, og at det var vores skyld, men jeg havde altså valget mellem at lægge tre af mine gode medarbejdere ind på nervehospital eller bede den pågældende finde en anden leverandør.

Det sjoveste var jo, at næsten alle dem, jeg havde smidt ud, senere kom igen. Når jeg så opdagede, at de holdt

³ Et udtryk fra krigens tid med varemangel, hvor købmanden måtte bukke sig ned bag disken for at hente varer, han ikke havde ret meget af og som var forbeholdt hans gode kunder.

⁴ William Lyons, senere Sir William, grundlægger af Jaguar Cars Ltd.



Det store anlæg i Nærum, som indviedes 1965 ved den ny Helsingørmotorvej, og som rummede både Volvo- og Jaguar-forretningen og senere tillige Sommers Veteranbil Museum. Det er her Dansk Veteranbil Klubs nye hovedkontor, bibliotek og Københavnsafdeling kommer til at ligge overst i billedet i et nyt museumsbyggeri, som vil stå færdigt 2004.

nede på værkstedet, sagde jeg til mekanikerne, hvad fanden har I lukket ham ind igen. Ja, sagde de, men nu opfører han sig pænt. Han ler hjerteligt ved tanken om sin succes med at behandle folk ”fagligt korrekt”.

Der følger gode år med lønsom vækst. ”Firmaet Sommer”, som verdens dengang bedste telefonstemme, fru Antonsen, siger, og således bød folk velkommen til både E. og O. Sommer. Både Jaguar og Volvo.

Det var gode år, siger han. Vi havde travlt, men vi havde styr på travlheden. Vi solgte mange personbiler, lastvogne, busser og i stigende grad specialkøretøjer til f.eks. brandslukning i lufthavne. Vi havde gode folk og vore kunder kom igen. Der var et solidt grundlag for at udnytte disse muligheder gennem ekspansion.

Hvem fandt ud af, at det skulle være Nærum?

⁵ Holmegården. Ejendomsmægleren var N.S. Høm, ham med selvbyggerstætte fra det svenske Hultsfreds.

Det var også en progression. Vi havde faktisk skrevet slutseddel på en grund på Lyngbyvej, hvor der senere blev ejendomsmægler⁵. Jeg havde selv tegnet et underjordisk værksted, fordi det var et villakvarter. Det blev tydeligvis ikke til noget. Så var vi i

snak med Lyngby kommune, om en grund dernede hvor der ligger nogle bilforretninger på en lille stikvej...?

Firskovvej.

Ja, men jeg ville under ingen omstændigheder gemmes væk. Vi var enige om i huset, at vi skulle ligge et synligt sted. Og det er blevet mere og mere klart for de fleste efterhånden, at placering, placering, placering med mange former for forretning er det vigtigste, ikke mindst med bilforretning.

Men nu du spørger, så tror jeg faktisk, at det var Schmidt, der fandt stedet her. Hvis du spørger Carlsen, så var det uden tvivl ham. Han morer sig igen højlydt.

Det var et godt team de to, siger han eftertænksomt. Det var jo egentlig dem, der tilvejebragte grundlaget, satte skub i nogle af de vigtigste og mest vidtrækkende beslutninger i firmaets historie: Volvo-forhandlingen og Nærum.

Nå, men jeg hyrede Ole Otzen til byggeopgaven i Nærum. Han var min bedste kammerat i mange år. Han havde entreprenørfirmaet Otzen, som var aktivt dengang. Han var den ældste

af sønnerne, og han fik byggeopgaven uden nogen aftalt pris. Vi byggede bare.

Det har jeg også gjort andre gange, når jeg følte, at jeg byggede sammen med de rigtige folk. Folk man kan stole på. Det der med at lave en byggekontrakt er at stikke sig selv blå i øjnene. Som bygherre ender man altid med at lave om undervejs. Hvis man har lavet en fast kontrakt på et givet design, og bare flytter en dør, så koster det en ny dør, men den dør, der bliver nedlagt, får man ingen kredit for. Så man kan ligeså godt bygge efter regning. Det forudsætter selvfølgelig, at man præcist ved, hvad der foregår. Jeg har nu altid sat mig ind i de ting, der var mine opgaver.

Hvorfor blev det Nærum?

Det var fordi, at vi gerne ville ligge til motorvej og så heroppe, hvor købekraften lå, også dengang. Harry ”Motor” Jensen, der var blevet Volvos danske chef, spurgte engang, hvorfor jeg ville bygge deroppe. Der var ikke brug for nogen forretning. Volvo havde allerede en fin dækning. Ja, men folk, der køber Volvoer, skal også have dem passet, og det gør vi lokalt. Det var et heldigt valg, og det er stadig den bedst beliggende bilforretning i kongeriget.

Hvordan oplevede du virksomhedens udvikling?

Jeg har altid syntes om muligheder, i hvert fald indtil nu, hvor jeg har nået en høj alder. Men muligheder skal man da udnytte, ikke?

- Der var den så igen, og jeg undrer mig over, at han har behov for at blive bekræftet. Er det ikke nok, at han har skabt landets største og bedst indtjenende Volvo-forretning, at hans anseelse i fag- og hobbykredse er indiskutabel, at han har skabt eller i det mindste taget initiativet til de største motorhistoriske arrangementer herhjemme, og at han er landets fremmeste ambassadør i udlandet inden for anvendelsen af historiske biler. Privat har han tilmed en familie, der fungerer, endda en stor familie og sidst men



ikke mindst nok penge i banken. Hvad vil han mere, eller er det måske måden man gør status på? Som en slags "benchmarking", som de siger i business-livet.

Vi udnyttede mulighederne og havde efterhånden seks-syv adresser. Det var egentlig mest, når der var gode medarbejdere, der hittede på noget. Det vigtigste er og bliver medarbejderne, penge kan man altid låne, hvis det skulle være, men de rette mennesker.....

Sådan gik det også med afdelingen i Tåstrup. Dengang lagde vi os helt uden for byen. Det var en landbrugs-ejendom. Vi begyndte med en af de der boble-et-eller-andet. Hva' fa'en var det nu man kaldte det dengang. Man kunne lave sådan nogle kupler, og den blev så velkendt, så da IKEA lagde sig lige overfor os, averterede de med, at de lå overfor Sommers kuppel. Og selvom det nu er os, der ligger over for IKEA, så er Tåstrup også blevet et godt sted med et godt anlæg.

For seks år siden måtte vi så bygge om, fordi vi mistede Volvo personvognene. Jeg blev præsenteret for en beslutning oppe fra bjerget, om at jeg ikke kunne få lov til at være forhandler af begge dele fortsat. Jeg skulle vælge enten det ene eller det andet. Jeg tror nok, at alle regnede med, at jeg ville tage personvognene, fordi mit hjerte vel var til personvognene. Men det gjorde jeg ikke, nej, og det ud fra nøgtern vurdering af, hvor det var, vi havde tjent pengene. Men også fordi vi havde betragtet det som en totalopgave at repræsentere Volvo. Vi solgte *alle* Volvos produkter.

Det med pengene var altså den ene side af sagen, men også den kendsgerning, at personvognene var ved at miste deres spændingselement. Det ses nu ganske tydeligt. Når du som bilist, selv en teknisk minded bilist, lukker din motorhjelme op, så kan du ikke foretage dig noget som helst. Du ser en flok dæksler over det hele. Der er ikke adgang til noget. Du skal heller ikke. Du må heller ikke.

Jeg er opdraget med, at biler var noget man kunne pille ved og lave om

på. Vi har tunet en masse biler gennem tiden. Vi satte turbo på kundevogne længe inden nogen havde drømt om at sætte turbo på personvogne. Det *må* man ikke engang mere, uden at man bliver sat i ekstraskat af det.

Jamen, hvor er så det sjove. Jeg synes personvogne har mistet deres tekniske tiltrækningskraft - i hvert fald for mig, og i endnu højere grad mistet deres personlighed. I gamle dage stod der en designer, et menneske, eller et menneskes vision, bag en bil. I dag står der en computer, som laver ens biler med forskellige mærker på. Bare se på Folkevognsfabrikkerne. Sikkert fremragende køremaskiner, men hvor er charmen? Selvom utrættelige marketingfolk gør deres bedste, hvor er så de biler, der virkelig taler til fantasi og følelse?

Så ja, hjertet lå utvivlsomt hos personvognene, og det har det gjort lige siden jeg drømte om at blive bilbygger i Italien. Men det behov for skønhed omkring mig får jeg nu i rigt mål dækket gennem min hobby, og der bestemmer jeg selv farten.

Skønhed er en vigtig ting i livet. Er du klar over det? Tonefaldet signalerer, at her er det nok bedst at være enig for ikke at resten af samtalen skal ryge af sporet. Men det er ikke så svært. Min hobby er de samme Jaguarer fra bilernes romantiske tidsalder som hans. Jeg har engang været ansat i hans firma og det i en periode i ens liv, hvor man er meget påvirkelig, nemlig ungdomsårene. Så måske er det det, jeg husker mest fra dengang, når det kommer til stykket. De skønne biler. De er i dag en betydelig del af mit liv. Så, javel, hr. Sommer, jeg er klar over det.

Men foruden at give gode penge er lastvognene spændende, fordi vi selv kan skabe produktet hver gang. Man må ikke glemme, at en lastvogn nu til dags er et chassis. Volvo-delen er tit væsentlig mindre end halvdelen af salgsprisen. Inden man har bygget den færdig med kraner, tippelad og alle mulige mærkværdigheder, så har man ganget chassisprisen med to eller tre.

Det gælder også busser, hvor vi har været hovedentreprenøren. Købt chassiset hos Volvo og derefter karrossen hos en karrosserifabrik. Det er også ved at ændre sig, fordi bilfabrikerne, deriblandt Volvo, har købt buskarrosserifabrikkerne op.

Min selvstændighedstrang spillede også en rolle for mit valg og gudske-lov for det. Særligt de sidste år er de bedste vi nogensinde har lavet⁶.

Du er ikke noget salgsmenneske?

Nej, og det er fordi jeg var ret meget involveret i leverancer selv, især med vores Jaguar-forretning, og altid har haft den holdning, at når jeg har regnet min pris ud, så er det den, varen koster. Vil de have den, eller vil de ikke.

Det må være dejligt at være i en sådan position at kunne tillade sig det.

Ja, men det har så hjulpet meget på det, at jeg har nogle medarbejdere, der er mere smidige og griber tingene an på en mere handelsmæssigt ideel måde. Jeg havde en af mine skægge oplevelser med en Jaguar-kunde engang. Vi skiltes på 200 kr. Kunden sagde nej, men han kom igen et par år efter, siger han småleende og selvtilfreds. Men nej, jeg er ikke nogen handelsmand.

De gamle Volvo-forhandlere er væk, men O. Sommer A/S, opkomlingen fra 1958-59, er tilbage. Hvad er den mest betydende enkeltfaktor for din virksomheds succes?

Opkomling, ha ha. Kald du det bare det. Det er jeg ikke i stand til selv at vurdere, men et sammensurium af faktorer, vil jeg tro. Det væsentlige for en bilforhandler er at have et godt mærke, at have en god fabrik i ryggen, der laver det rigtige produkt til de rigtige priser. Har du ikke det, kan du være nok så dygtig, jeg tror for eksempel ikke, at der var nogen af vore Lada-kolleger fra dengang, da det mærke var i bund, som kom ret vidt, også selv om de måske var udmærkede forhandlere, så det er den første forudsætning, et godt agentur.

⁶ Overskud før skat i 2001 er over 10 mio. kr. iflg. Købmandsstanden, og med en afkastningsgrad på næsten 17.



Rejsegilde på anlægget i Tåstrup 1972. I dag Danmarks største lastvognsværksted. Fra venstre ses de mangeårige ledende medarbejdere direktør Halvor Schmidt, E. Sommer A/S og direktør Henry Carlsen, O. Sommer A/S. Som nummer fire fra venstre ses civilingeniør Ole Sommer.

Den mulighed havde Svend Petersen og Hans Lehrmann da også.

Ja, men så skal jeg ud og kritisere nogle i øvrigt hæderværdige kollegaer, og det bryder jeg mig ikke rigtigt om.

Så lad mig spørge på en anden måde. Er der forskel på at være sælger og være købmand?

Ja, bestemt. Du skal selv være købmandsmæssigt indstillet, og så skal du have nogle medarbejdere, der kan formidle tingene. Og så er jeg nærtigt opdraget og det er nok sundt. Jeg kan ikke give ret meget mere definition på det. Årh jo, du skal behandle kunderne rigtigt. Du kan godt skabe dig et ry for at være en hård nyser, det gør ikke noget, men folk skal samtidig kunne sige, at det er korrekt, det man gør. Teknisk og økonomisk.

Din virksomhed er medlem af Danmarks Automobilforhandler Forening og engang også Importørforeningen. Hvorfor har man aldrig set dig i de kredse?

Hvorfor skulle jeg bruge tid på det?

Bygge et personligt netværk op.

Jamen, hvad skulle jeg bruge det til?

Så det har ikke været nogen væsentlig faktor?

Næ.

Du har kørt sololøb fra starten?

Det er jeg bedst til.

Igen dette her overbevisende tonefald: Jeg vil ikke have nogen form for indblanding, og jeg tager selv skraldet.

Nu ved du jo, at jeg har lavet lidt forundersøgelser inden jeg kom i dag. Har O. Sommer A/S været en økonomisk succes.

Han morer sig højlydt over spørgsmålet. Ja, det har det faktisk, men det har ikke været det udslagsgivende. Og fordi penge ikke er alt, har jeg lavet nogle skæverter. For en snes år siden var der for eksempel en periode, hvor vi fik sat mange penge til, fordi vi holdt fast i nogle positioner og nogle medarbejdere, fordi..., ja, fordi jeg aldrig rigtig har kunnet bekvemme mig til at sige farvel til folk uden det blev virkelig påtvunget.

Altså i modsætning til en ansat direktør, som ville have tilpasset virksomheden til omstændighederne, så valgte du at holde fast, således at du

var klar til at få del i opsvinget, når det kom.

Ja... det var en udmærket måde at sige det på.

Jamen, så skriver jeg det om, som om det var dig der sagde det, ikke?

Han skraldgriner. Du er faktisk blevet en udmærket manipulator.

Jeg kan ikke lide det ord.

Det er et kompliment i mine øjne. De fleste kan ikke lide ordet, det ved jeg da godt, men hvis jeg skulle prøve at definere, hvad min rolle har været i huset her, så har det også været at manipulere med mine medarbejdere. Det er da en kendsgerning.

Nej man påvirker folk, og det gør man bedst gennem sit eksempel og sine idéer. Man skal skabe et følgeskab for dine visioner.

Ja, ja, ja. Han ler opgivende. Det lyder meget bedre, meget bedre, ja. Managementkonsulentsprog. Hvor kom vi fra?

Fra skæverterne.

Ja, jeg kan da huske engang, hvor vi havde besøg af Mazda fra Japan i deres søgen efter en importør. Japanerne sad og forhandlede med Schmidt eller Carlsen, tror jeg nok, i hvert fald var det ikke mig, for jeg havde Jaguars rejsende servicechef på besøg. Jeg spurgte ham, om vi ikke lige skulle tage et smut i den japanerbil, som Mazda-folkene var kommet kørende i, og som stod ude på gaden. Han kørte, og vi mildest talt fløj ud ad Amager Strandvej, helt ud til svinget før lufthavnen, hvor han elegant lagde bilen an til en firhjulsudskridning gennem kurven. Det gjorde den så, fire gange rundt om sig selv og landede på græsset. Den modkørende buschauffør så noget forskrækket ud, da vi stod ud og børstede støvet af.

Not a very good roadholding, sagde englænderen, very cool. Og så var min afgørelse truffet. Jeg ville selvfølgelig ikke importere sådan noget japansk



skrammel. Ak, ja, hvor dum har man lov at være, spørger han hen for sig selv.

Der var et Ellert-eventyr og noget med optimist joller?

Jo, jo. Men det var ikke skæverter, selvom det kostede penge. Det var nemlig meget sjovt, mens det varede. Optimistjollerne, for at begynde med dem, skyldtes at mine børn havde nået jollealderen og skulle have en Falsled-jolle, havde jeg fundet ud af. Jeg skulle have fire joller på én gang, og endte med at købe hele fabrikken. Manden, der havde virksomheden var sådan en 'start-fyr', og det der med at fortsætte virksomheden, når den var kommet i gang, syntes han ikke var så spændende. Jeg lod vores revisor kigge på det sammen med vores økonomidirektør. De kunne se potentialet og anbefalede at jeg overtog butikken. Og så fandt vi en dejlig mand, Hammer Petersen hed han, som chef for det foretagende. Det var rigtig en sjov periode, men en sæsonforretning så det baskede. Vi byggede hele året. Tolv om dagen, som vi stillede op. Vi måtte bygge en stor lagerbygning, så der også var plads til sejl og master og alt det der. Det hele blev solgt på to måneder, og så var det forfra.

Vi eksporterede en masse af dem, og det var faktisk et morsomt felt og jeg blev involveret også. Jeg korresponderede med International Yacht Racing Union i London. Jeg havde hittet på, at jeg ville bygge i aluminium også, så jeg fik en debat med dem, om det kunne tillades. I deres bygge-regler var nævnt træ og man-made material. Jeg sagde, at aluminium også var man-made material. Jeg fik besøg af en topmand fra det der foretagende. Vi byggede en håndfuld aluminiumsjoller, som vi forærede til nogle klubber for at få dem afprøvet. Men jeg droppede det projekt, så vi fortsatte med at bygge i glasfiber. Jeg havde ganske vist prøvet at regne på børneudviklingen, men pilleknækket⁷ var det, der egentlig slog bunden ud af markedet. Jollerne, vi lavede, var alt for gode. Her tyve år efter ligger der stadig Falsled-joller rundt om på havnene. Men jeg lukkede butikken derovre.

Ellerten?

Det var også en gang romantik kombineret med, at bilmarkedet havde det skidt. Ingen af os vidste rigtigt, hvor det bar hen. Projektet så spændende ud, og jeg havde kendt Steen Vig Jensen, som lavede dem, i mange år. Jeg har den ene af de biler stående, han byggede i sin ungdom. Han er en sød fyr, men produktet var ikke færdigudviklet, og dernæst er brugen af akkumulatører håbløst. Der er også derfor, at de store bilfabrikker, der havde kastet sig ud i at lave el-køretøjer, GM og PSA-gruppen og så videre, er snublet i det. Teknologien duer ikke, men da jeg gik på Polyteknisk Læreanstalt, forklarede professoren i energi os, at der er så megen forskning i batteriteknologi, at det kun var et spørgsmål om et par år, så får vi de formidable batterier og så kan man virkelig bruge el-drift. Det er aldrig lykkedes. Ellert-fabrikken væltede økonomisk efter tre-fire måneder. Vi nåede at sælge omkring 225 stykker i Københavnsområdet, som vi havde fået. Det var pinligt, men heldigvis var der en hel del af køberne, der havde råd, og som bare havde købt for morskabs skyld. Men der var også nogle virkelige miljøentusiastiske damer og unge mennesker, som ikke havde råd til noget som helst, men som alligevel kastede sig ud i det. Og da havde man det jo ret ilde i forhold til dem.

Jeg var med til retablere fabrikken to gange. Den ene gang gik jeg med som aktionær for jeg troede virkelig på det. Efterhånden faldt skællene jo fra øjnene⁸, men det var en sjov periode. Jeg kan ikke huske hvornår mere, men det var halvandet år eller sådan noget, omkring den tid med energikriserne i 80'erne.

Når jeg regner det rigtig ud, så kostede det os tre millioner kroner. Det var jo dumt. Det var åndssvagt, ikke. Det var jo tåbeligt af mig (smågrynter), men jeg har begået forskellige tåbeligheder.

Hvad så med fremtiden med firmaet?

Fremtiden, ja, mine børn har ikke lyst, og det har jeg det efterhånden meget

godt med. Branchens fremtid er ikke spændende, i hvert fald ikke for automobilforhandlere. Der bliver mindre og mindre reparation. Det er den samme udvikling, som vi har set med fjernsyn og radioer. Engang var der reparatører på hvert eneste gadehjørne. Hvis ens fjernsyn ikke vil mere nu om dage, smider man det væk. Sådan er det også gået med hårde hvidevarer. Kan du huske, hvor mange servicevogne, der var, for køleskabe, fryserne og så videre. Det ser man heller ikke mere. Man smider væk og køber nyt. Det sker også med bilerne. Fordi de bliver bedre og bedre og så kommer der ny teknologi.

Det er der ikke rigtigt nogen, der har forholdt sig til endnu. Men nutidens biler vil aldrig blive veteranbiler, fordi der er så mange computerting i, som bliver forældede.

Du tror ikke, at der også i den sammenhæng vil blive sat nye produktioner i gang, som man for eksempel nu til Jaguar kan købe alt igen uden for fabrikken?

Jo, måske, jeg har for lidt forstand på computerteknologi, men jeg har indtryk af, at det bliver håbløst. Jeg tror opgaven bliver uoverstigelig fordi ved hver eneste bilmodel laver man om, så hvis man vil til at genskabe de ting, vil det koste millioner hver gang du skal lave en ny udgave. Det kunne betale sig, dengang de blev produceret, for da stillede man an med at lave 10.000 eller 100.000. Nu, når det er blevet en veterangenstand, kan det slet ikke betale sig, slet ikke lade sig gøre. Så jeg tror at vores nuværende romantik ikke kan gentages.

- og med dig selv?

Nu, stiller du efterhånden flere spørgsmål end....

Jeg slukker for båndoptageren og sender spørgsmålet til hjørnespark.

Gengivelse af teksten, helt eller delvis, kun med tilladelse af forfatteren.

Næste gang: Bilbyggeren Ole Sommer.

⁷ Kurven for børneudviklingen knækker med p-pillens opfindelse

⁸ Udtrykket betyder at nu har man set tingene i deres rette sammenhæng. Det stammer fra Apostlenes Gerninger 9. 18.



EN HISTORIE OM BRABHAM

- DEL 3

Af Carsten Frimodt

Gensyn med racerasfalt. Efter præcis 30 års fravær er raceren tilbage på Ring Knutstorp - nu 8/10 sekund langsommere end dengang i 1972. Men glæden var sikkert den samme.

Race anno 1972

Denne historie handler om min (p.t.) sidste Brabham, en BT 38 F3 fra 1972. Den har sit udgangspunkt i Australien hvor konstruktøren Ron Tauranac slog sine folder i starten, inden han rejste til England, hvor også multimanden Bernie Ecclestone havde en finger med i tilblivelsen af vor bil, som blev født med svenskeren Ulf Svensson bag rattet.

Ron Tauranac

Ron Tauranac, født 1925 i Australien, var som tidligere omtalt lokket til England af Jack Brabham i 1960, hvor de to i hemmelighed arbejdede et helt år inden den første Brabham så dagens lys. Men inden da havde Ron som racerkører i sine hjemmebryggede kreationer gjort livet surt for Jack via kampe på de australske racerbaner i starten af 50'erne.

Ron byggede med sin broder Austin Lewis de senere så kendte RALT ra-

cerbiler fra 1949. Hans første racer var lidt mangelfuldt udstyret. Den havde, af økonomiske årsager, ingen støddæmpere og denne mangel sendte bil og fører på deres første saltomortale! Heldigvis uden større skade - heller ikke på Ron. På hospitalet besluttede konstruktøren at forsyne raceren med dæmpere! Men selv med disse væltede han (igen) i sit næste løb - dog var det nu ikke bilens skyld!

Disse episoder må tilskrives startvanskeligheder, for herefter blev hans konstruktioner både gennemtænkte og af høj kvalitet. Brabham bemærkede nogle år senere Tauranacs alu-støbte centerfælge, som holdt betydeligt længere end stålfælgene, og det på et meget tidligt tidspunkt af alufælgenes historie! Hans innovative evner viste sig i 1951 i form af et baghjulsophæng, som tyskerne ellers "opfandt" 3 år senere til Mercedes' GP racer - den legendariske W196.

Denne historie blev refereret i australske magasiner anno 1954. Ron byggede i 1955 sin RALT med glasfiberkarrosse, anvendte rørgitterramme (som han i øvrigt holdt sig til i mange år derefter), støbte alufælge samt de Dion bagaksel.

At Brabham bilerne opnåede den store succes skyldtes selvfølgelig såvel både Jack som Ron. På Spa i 1968 var Brabham sammen med Ferrari de første, der monterede vinger på formelbiler. (Lotus kom først på den aerodynamiske front i 1970 med den legendariske model 72) Så selvom Ron helt op til 1969 designede med rørgitterramme (og ikke monocoque som konkurrenterne) er hans ry som konservativ noget ufortjent.

Da Brabham i 1970 trak sig tilbage og solgte sin andel af Team Brabham til Bernie Ecclestone, gjorde han livet svært for Ron, da Ron og Bernie var som dag og nat.



Ring Knutstorps depot ved det store sportsvognsstævne 2002. Brabham'en står foran vores skræddersyede påhængsvogn med alukasse, hvor alt udstyr og værktøj opbevares. Desuden vort trækdyr, den gamle, trofaste Sierra.



Her hvor raceren skal luftes og startes op for første gang i umindelige tider har trækdyret fået ny opgave. Vi fik liv i raceren efter ca. ½ km i depotet.



Brabham BT 38 fra 1972 kørte både som F2 og som F3. Vores er en F3, som blev kørt internationalt af den "gamle" Brabham-specialist Ulf Svensson.

Ron solgte da også sin del 2 år efter, og var i 1972 vel mest ansat som konsulent.

Da Tauranac i 1975 startede for sig selv som racerbilfabrikant, tog han det gamle firmanavn RALT op igen. Som deres forgængere kørte de nye RALT stærkt. På den danske front kan nævnes Ole Vejlund som en af de første i RALT og også John Nielsen, der kørte hans produkter op gennem 1980'erne - John som vinder såvel i FS Vee (EM) som Formel 3000.

Bernie Ecclestone

Bernie Ecclestone havde i begyndelsen af 1950'erne kørt racerløb i Formel III Midget 500 cc - uden dog de store resultater. Men penge kunne han styre, bl.a. som manager for Jochen Rindt, og især da han senere satte sig på tv-rettighederne til F1, som gjorde ham til milliardær. I 1972 blev han ene-ejer af Brabham teamet.

Da F2 & F3 ikke havde hans store interesse, blev disse 2 biler konstrueret næsten identiske i 1972, inden han året efter helt stoppede disse biler og fortsatte med F1 alene.

Brabham BT 38

I 1972 designede Geoff Ferris under opsyn af Ron Tauranac den første Brabham F3 monocoque. For at styrke den bærende konstruktion (monocoque) blev den konstrueret med mange kurver i alupladerne, som blev nittet sammen med stål nitter. "For dyr en konstruktion" mente Ron efterfølgende.

Bilen er den tids klassiske aerodynamiske model i kileform, som Colin Chapman fra Lotus var pioner for. Desuden udstyret med slicks, spoilere og bagvinge, som muliggør rigtig meget downforce, der var kodeordet på den tid. Rons vurdering var at kileformen alene gav (for) meget down-

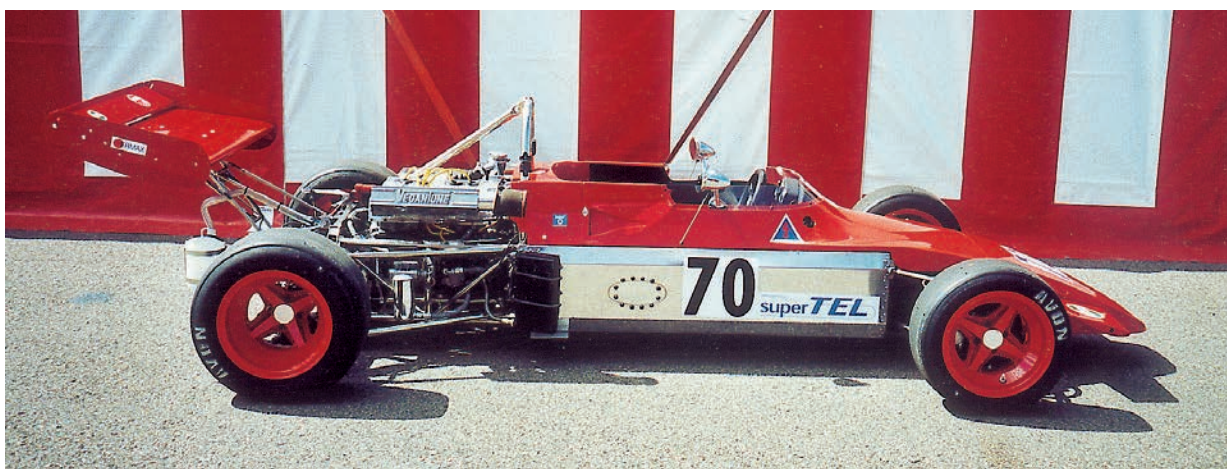
force, så det var svært at sætte vognen op til passende overstyring (bagenden kommer ud) i alle situationer.

Brabham bilerne i F3 havde i mange år været toneangivende i Europa, men selvom BT 38'eren vandt nationale mesterskaber, så havde vel GRD og måske Ensign overhalet den. Dette primært da fabriksstøtten udeblev. Bernie ydede ikke kunderne nogen service, når først de havde betalt! (Dette var helt modsat Brabham, som altid havde betragtet sine købere som en del af familien og derfor hjalp dem i sæsonen).

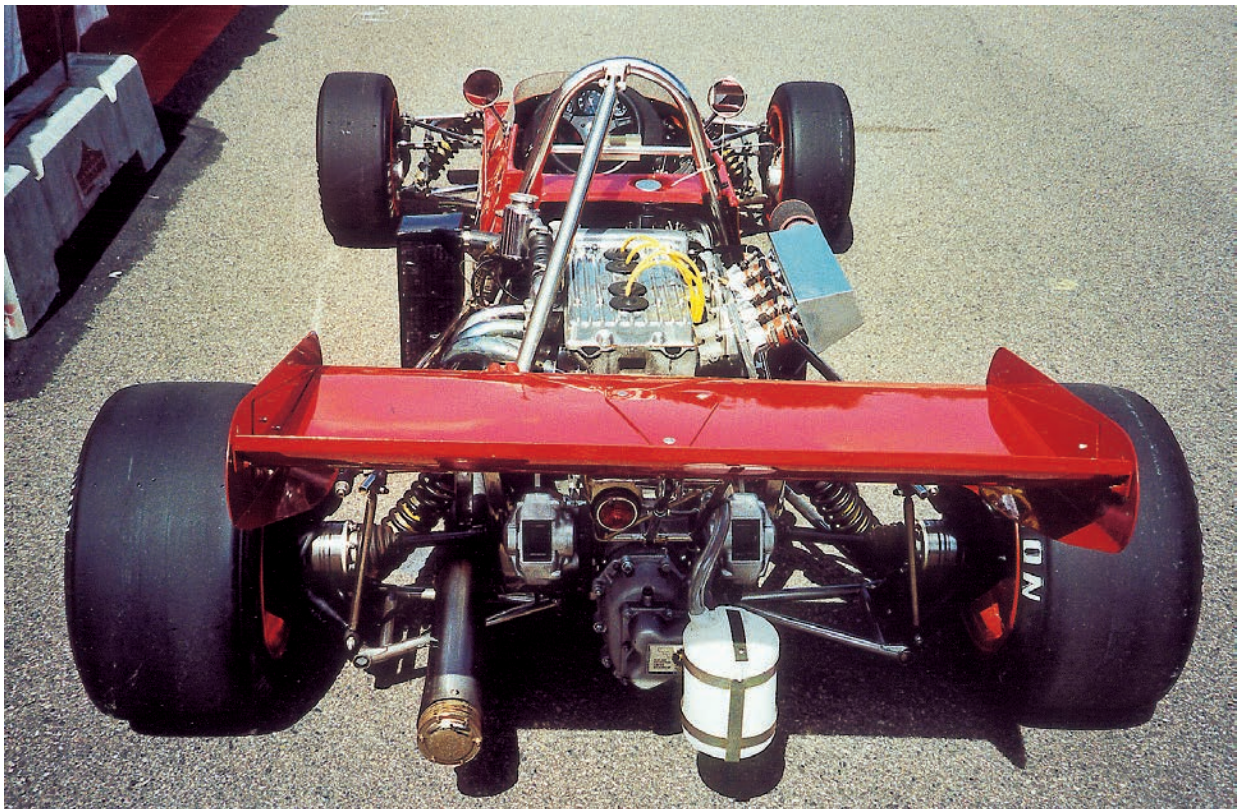
Men i Formel 2 var situationen en anden. Her kørte BT 38 toplaceringer hjem i de internationale løb, bl.a. i EM mod Ronnie Peterson i March. Dette skyldtes primært at de professionelle team (Ron Dennis m.fl.) som var i denne klasse kunne klare sig selv, når nu fabrikken ikke ville!

Ulf Svensson

Vores bil blev oprindeligt kørt af den internationale storkører Ulf Svensson fra Sverige, som fra sin start på 4 hjul i 1965 og til Ecclestone lukkede for F3-hanen i 73/74, kørte en ny Brabham hvert år! Da han også var Brabham-importør i Skandinavien med en velassorteret forretning og bilerne altid fremstod som "Nordens snyggastere" var det vel ikke underligt at han



Den Ferrari-røde Brabham er parkeret ved Ferrari-teltet. Næsespoilerne foran kan justeres i 7 forskellige stillinger, der sammen med den dobbelte bagvinge afgør bilens styreegenskaber.



Dyret i raceren er en Lotus Twim Cam motor, her tunet af det italienske Novamotor til ca. 150 hk. Bagerst Hewland racegearkasse med 5 gear og differentialspærrer. I alt 450 kg.

blev kaldt "Mr. Brabham of Scandinavia".

I 1972 startede Ulf i endnu en (Ferrari) rød Brabham - nemlig vores BT38C-14. Han kørte ud fra England (så han slap for at betale told & moms), men havde den svenske sponsor "Mum for Men" som brugte logoet med en bekymret Baskerville-hund - den kunne vel ikke lide lugten.

Ulf Svensson kørte i udlandet som f.eks. Monaco GP, Chimay Frontière, Osnabrück, Magny Course, Brands Hatch og fik sin (eneste) sejr i det tyske Fintan. Ind imellem kørte han i det svenske mesterskab med rimelig succes men også med en del uheld. Uheldene skyldtes aldrig dårligt præparerede biler, for hans og Berits (hans frues) klargøring var legendarisk! Han havde mange top 5-placeringer i de 15 løb han kørte. Bilen kostede 2.900 £ (ca. 58.000 DKK)

2. Kører

Bilen fortsatte i Sverige, hvor Lasse Karlsson købte den for ca. 40.000 SEK. Bilen var nu forsynet med en Toyota Nova motor i den nu gulmalede bil, som den kørte til og med 1975. Den debuterede med brask og bram på Nürburgring hvor den efter et sammenstød måtte udgå med en punkte-

ring på en 12. plads. Som et af de bedste resultater kan nævnes en 9. plads i det internationale svenske GP på Anderstorp. Bilen blev i øvrigt sponsoreret af familiens "Kanapé Bakeri" i Malmø - der var krummer i den bil!

3. Kører

Bilen forblev i Sverige, nu kørte Kaal Wirgin den ikke længere konkurrencedygtige bil til og med 1978. Den opnåede nogle rimelige resultater og var stadig i flot stand. Denne svensk/finske (?) kører fik bilen lettere ombygget til sent 70'ers design, udstyret med et orgie i vinger og bilen fik en lang næse så den gik i sort (lakering). Som en sidste slutspurt kvalificerede

den da 4 år gamle (og da forældede) racer sig til finalen i det internationale svenske GP på Anderstorp.

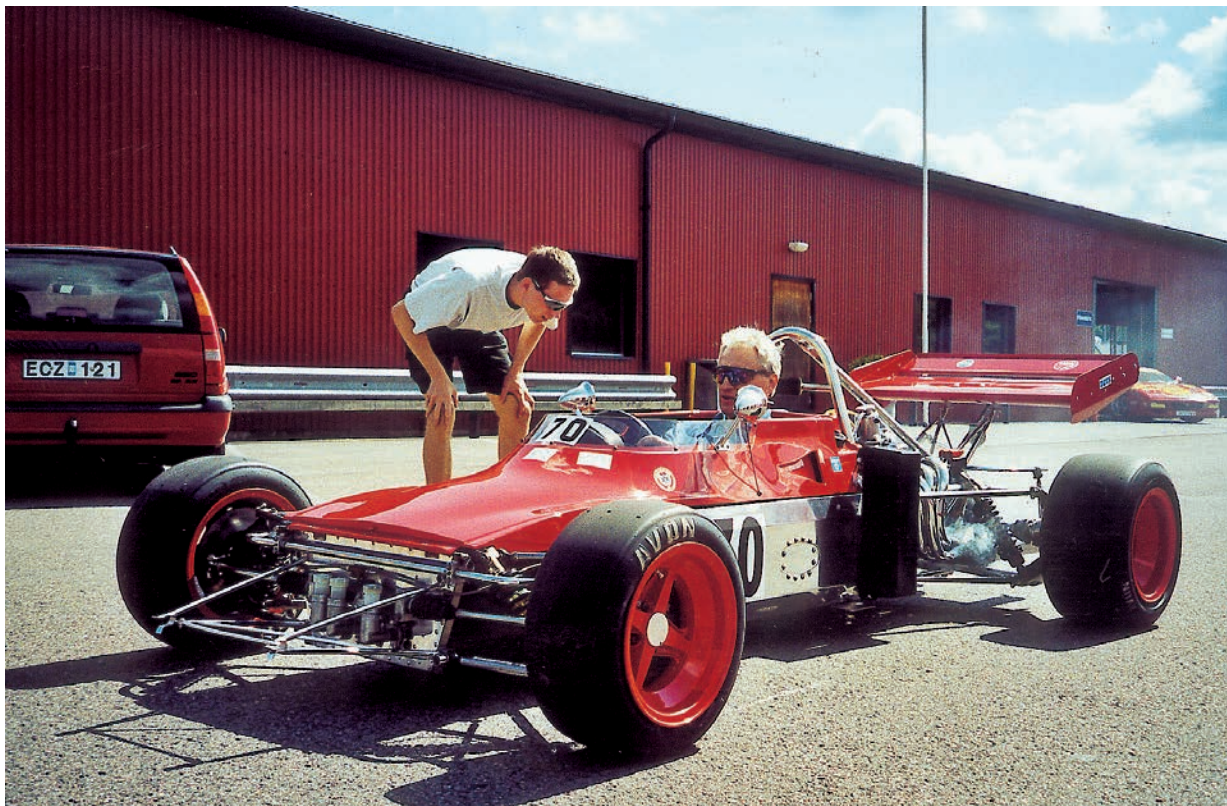
Kustoderne

Fra 1979 til i dag har bilen enten været adskilt eller under restaurering i Sverige gennem 2 nye ejere (kustoder). Vi bragte den så til Danmark i år, hvor den nu er færdigrestaureret og testet.

Den er igen malet rød og vil blive kørt i nogle historiske løb i Sverige og måske i Danmark.

Efter et sidste tjek rundt om bilen slippes den knæhoje racer løs igen. Happy hour!





Her er det magiske øjeblik indtruffet! Første opstart efter 24 års dvale. Casper holde øje med indsprøjtningssystemet, mens jeg stirrer stift på manometrene. Alt funker. Dyret er kun delvist påklædt.

Bilen har nu fuldt dokumenteret historie og er certificeret med FIA logbog. Vi har fra Ulf Svensson modtaget kopi af købsfakturaen og tullintyget (toldattesten) samt diverse fotos.

Genforeningen

Den 12.-14. juli 2002 blev bilen genforenet med racerbanens asfalt efter 24 års ventetid og med den første kører, "Mr. Brabham of Scandinavia" - efter 30 års adskillelse. Ulf & Berit Svensson genkendte straks deres gamle bil - og minderne og historierne flød frem.

Da bilen virkelig ikke har kørt, endsi-ge været opstartet de sidste 24 år, var der selvfølgelig visse "begyndervanskeligheder", inden bil (og kører) begyndte at køre fornuftigt igen. Undervejs måtte et luftfilter lade livet og blev erstattet af en af Mariannes strømper - alle i racing må lide afsavn!

Vi var 30 biler i formel-ny klassen (dvs. fra 1968 til 85) og med hovedvægten på de nyere biler. Alligevel kvalificerede vi os som nr. 7 i den 2. tidtagning! Og det på en tid som kun var 8/10 sek. langsommere end den gamle mesters (Ulf Svensson) tid i 1972! Så må man godt være lidt stolt.

Med sine ca. 450 kg, 1,6 liter. motor, 5 trins racergearkasse med differential-

spærre, vinger, spoilere og slicks (dæk uden mønster) er den bestemt en "håndfuld" at køre! Den er dog lettere kørt end min gamle hysteriske 1-liters F3 Brabham, som kun gik mellem 7-10.000 omdrejninger. Den nye racer trækker fint og udramatisk mellem 3-6.000 omdr., så nu kan jeg koncentrere mig mere om selve bilen og styringen. Meget sjovere og næsten helt ustresset!

Referencer

Jack Brabham	Motor Racing Book	1960
Unique Motor Books	Brabham Race Victories	1967
Racing Publications	Motor Racing Yearbook	1968 - 72
Doug Nye	F1 Repco- Brabham	1971
William Kimber	When The Flag Drops	1971
Doug Nye	Racers/Williams GPE	1982
Mike Lawrence	Brabham, Ralt & Honda	1999

BRABHAM BT 38C TEKNISKE DATA

Bil	Formel 3 - 1972
Chassis	Alu monocoque
Fabrik	MRD/Brabham
Karrosseri	Glasfiber
Serie	14 stk.
Hjul	MRD 8" & 10" x 13"
Motor	Ford Twin Cam
Vægt	450 kg
Tuner	Vegantune
Effekt	150 hk (6.000 omdr.)
Gearkasse	Hewland Mrk 8-5 trin
Accel.	4 sek. (0-100 km/t)
Bremser	Girling skiver
Hastighed	240 km/t

IMITATIONER

Special - Replica - Genfødelse

Af Ib Jensen

Læser man de udenlandske tidsskrifter, der beskæftiger sig med ældre køretøjer, optræder betegnelserne *special* og *replica* efterhånden temmelig ofte. For nylig havde et kendt tidsskrift foranstaltet prøvekørsel af AC-kopier i ramme alvor. Man kunne godt få den tanke, at man gør det for at udvide kredsen af læsere, altså en markedsføring af køretøjer, der kan betyde ny omsætning, men som ikke lever op til at være historiske køretøjer.

I annoncer anbefaler firmaer sig med at de kan bygge ALT i aluminium, og viser i annoncen billeder af deres frembringelser, som i slående grad ligner en Aston Martin DB3S, en Jaguar E Lightweight og andre attråværdige køretøjer. Et engelsk firma har specialiseret sig i at bygge Riley-kopier og skriver i materialet, at man kan tilbyde at levere en donor. Ombygge rammen til "underslung" og så ellers levere, hvad der er nødvendigt for at opbygge en kopi af en Riley MPH, en Imp eller en Brooklands-model. Det er lykkedes at afsløre en del forfalskninger til internationale løb, selv om kamuflagen syntes fuldkommen. Det siges at nogle ejere har den rigtige stående hjemme i garagen - den er for kostbar til at bruge til løb - og så optræder han i stedet med den til formålet konstruerede nykomling. Det er et

område, som er vanskeligt at have med at gøre, da der er mange penge involveret og forfalskningerne er som oftest udført yderst professionelt. Hvem vil ikke gerne

eje en Jaguar SS100? Hvis man får et eksemplar tilbudt til en lav pris skal man nok søge eksperthjælp.

Et internationalt register har registreret 150 af de 191 2.5 ltr-modeller, som stadig findes, og 96 af den 3.5-liters model. Eksperter mener dog at der er 30-40 falske biler i omløb hos selv velanskrevne forhandlere af sjældne biler. Delahayes racere fra 30'erne er også et yndet objekt for forfalskning. Chassiserne er ofte fra tiden *efter* verdenskrigen, motorerne ligeså. Et nyt aluminiumskarrosseri udgør resten. Kontrol af udvalgte typer til internationale løb har flere gange afsløret, at mange af de tilmeldte biler absolut ikke havde den identitet, som de burde have for at deltage.

En ofte anvendt metode til at "genoplive" en attraktiv bil er at anvende chassisnummeret fra en forulykket bil. En BMW 328, der "blev afskrevet" til Le Mans i 1937, genopstod for en del år siden i Tyskland. Det vakte nogen forvirring, da den originale 328 dukkede op i Skotland for kort tid siden efter at have haft et stille liv, uden for pressens søgelys. Så nu er der to med samme chassisnummer! Jeg har adgang til det eneste dækkende register over BMW 328, som er ført kontinuerligt gennem 35 år, og her kan man

konstatere, at der findes et chassisnummer, som går igen hele 5 gange!

En BMW 328 havde samme chassisramme - eller næsten - som BMW type 315 og 319, og da 328-topstykket er reproduceret, ja så er de vigtige komponenter disponible.

MG's mesterstykke K3, som blev bygget 33 gange, er der selvsagt mange, der vil eje. Det har en fabrikant i England gjort noget ved, så han har været leverandør til 18 imitationer (registreret i 1999 - nu er der sikkert kommet flere til). Jeg har været helt tæt på en af "de nye". Den skulle være bygget på et Magnette chassis, men det så nu helt nyt ud uden de karakteristiske tæringer gennem mange års brug. Motoren var en 1500 cc med nyfremstillet blok, og ikke som den originale på 1100 cc. En moderne kompressor sørgede for trykket og bag sæderne et par elektroniske benzinpumper, der leverede det fornødne brændstof. Karrosseri og tilbehør var nyfremstillet, det der manglede var "sjælen" som jo er altafgørende i en gammel racer, der har set banerne i en menneskealders tid. Prisen for herligheden, fortalte ejeren, var 72.000 engelske pund, men en original K3 ville løbe op i millioner. Med lidt patina ser den om nogle år sikkert helt rigtig ud.

Det kan dog blive for meget. Formanden for det tyske Riley register nedlagde sit hverv i protest. Der er, som han skriver: 15 efterkrigsbiler, 8 originale førkrigsbiler og hele 43 imitationer!

Bugatti har jo altid været et yndet objekt, og nu er der virkelig håb, da et firma i Sydamerika har genskabt den legendariske Bugatti type 35 til sidste skrue. Prisen er ca. 1 million, men så mangler logoet på køleren også.



Eksemplerne er mange, og i annoncer optræder begreber som *replica* og *special* i flæng. Hvordan er de opstået? En replica var et køretøj fremstillet af fabrikken. Eksempel: Frazer Nash TT Replica fra begyndelsen af 30'erne var faktisk en fabrikskopi af en racer, der vandt TT-løbet og derfor blev attraktiv for private købere, så fabrikken producerede op gennem 30'erne en række af disse, som fandt entusiastiske købere. Senere, da man efter krigen med en High Speed-model vandt 2-liters klassen på Le Mans i 1949, gentog successen sig, og man tilbød nu modellen som Frazer Nash Le Mans Replica. Under det navn vandt den mange løb i efterkrigstiden. I dag kalder man efterligninger af eftertragtede modeller for replicaer, men de bliver af den grund aldrig til en ægte replica.

Den kendte motorjournalist John Bolster er vel den, der bedst har beskrevet, hvad betegnelsen *special* dækker. Allerede i 1949 skriver han: En special er et køretøj bygget til et bestemt formål (racing) af en amatør, helt efter eget design, eller ved at anvende tidens komponenter for at konstruere en racer, som er i stand til at tage konkurrencen op med de professionelle fremstillede racere. John Bolster byggede selv flere af slagsen og der blev anvendt mange fantasifulde navne, som Fuzzi - Freikaiserwagen - Jappic og Salome. I dag hæfter man betegnelsen på en kopi af en eller anden berømt model.

Problemerne med alle disse kreationer er, at ejerne jo ønsker at anvende dem og vise dem frem, derfor alle disse krumspring. Det var jo ingen sag, hvis de blev *dateret* i fremstillingsåret og blev kaldt ved deres rette navn. Kan man i øvrigt kalde en kopi af en K3 for en MG?. Den er ikke fremstillet

på fabrikken og vel derfor heller ikke en MG. Forsøg på at ændre på en bils identitet er set før, men det må under alle omstændigheder være ejerens sag at *bevise* at bilens identitet er korrekt. Det skal en klub ikke bevise, ej heller et klubmedlem, som angriber ægtheden af køretøjet.

Hvad har nu alt det her med DVK at gøre?

Egentlig kan vi glæde os over at vi er med i en klub som DVK, der i formålsparagraffen udtrykkeligt anfører, at det er vor opgave at bevare køretøjer af teknisk-historisk interesse.

De beskrevne køretøjer er fremstillet i 80'erne og 90'erne og derfor *ikke* historiske. De er heller ikke af teknisk interesse, da de er udstyret med forældet teknik, altså kan vi helt se bort fra dem i DVK. FIVA, som vi gennem vort medlemskab af MhS er største danske bidrager til, har i sin "Teknisk Lovbog" udførligt beskrevet de forskellige kategorier af bevaringsværdige køretøjer og her bør vi hæfte os ved, at FIVA i betingelserne for at udstede FIVA-pas skriver, at køretøjet skal dateres i fremstillingsåret.

I DVK kunne vi derfor anvende FIVA's regler i klassifikationen og dateringen af vore køretøjer. Det ville jo være det mest naturlige. DVK kunne også med fordel nedsætte et permanent teknisk udvalg, sammensat af medlemmer der har stor indsigt i specifikke mærker og årgange. Det kunne være ganske nyttigt også i forsikringsmæssige forhold.

Samlingen af fotografier viser både ægte og uægte køretøjer, så det er op til læserne at bedømme hvad der er hvad.



Bestyrelsen anerkender at der er et voksen-de problem med imitationer. Oprettelse af et teknisk udvalg vil blive overvejet og vi vil indhente et synspunkt om emnet fra Trygve Krogsæter, formand for Norsk Veteranvogn Klubb og medlem af FIVA's tekniske kommission. Synspunktet vil blive bragt i Veteran Tidende.

*Pbv
Peter Løvstrøm Sørensen*



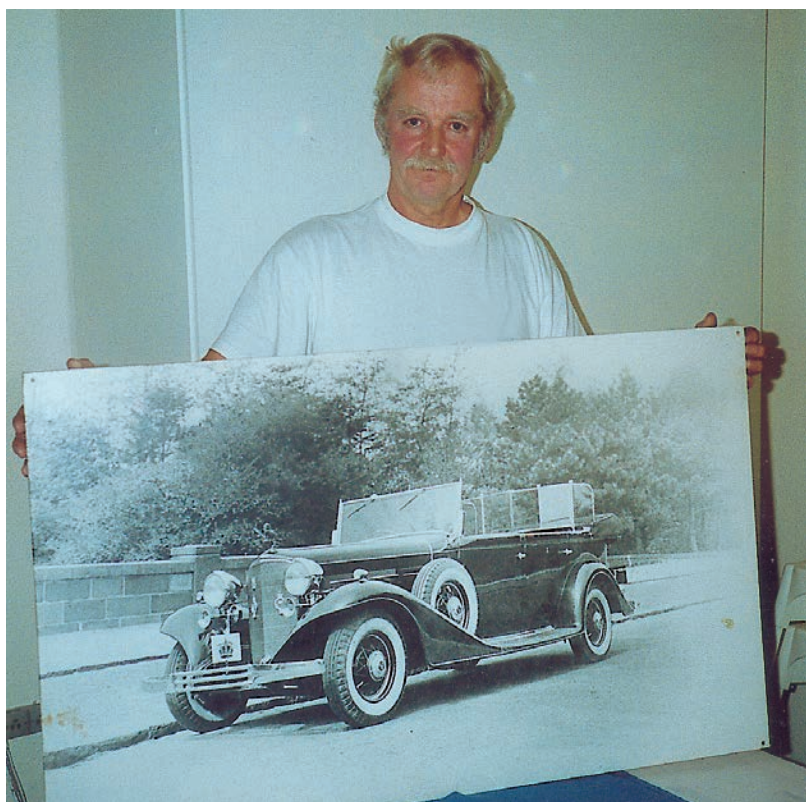
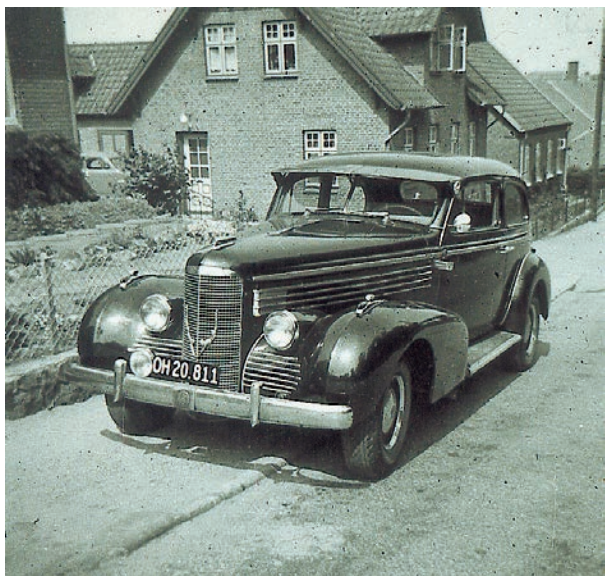
Palle Jensen

Af Poul Suhr

2002 er året hvor det amerikanske bilmærke Cadillac fyldte 100 år og hvor Kong Christian den X's fine gamle Cadillac fra 1933 kom tilbage til Danmark efter et ophold i USA. Derfor synes jeg det kunne være spændende at høre historien om en dansk Cadillac-entusiast, der siden han var 17 år har interesseret sig for alt hvad der har med Cadillac at gøre, nemlig Palle Jensen fra Ringe på Fyn. Jeg besøgte ham for nylig hvor han levende fortalte sin historie:

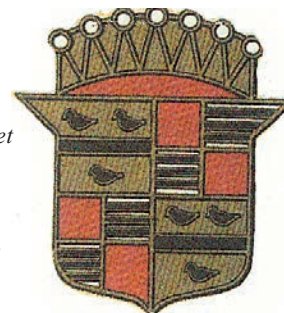
Palle Jensen har boet det meste af sit liv på Fyn, han kom til verden i 1942. Efter sin skolegang, der sluttede med realksamen fra Ringe Realskole, kom han i lære i sin fars firma, Gerhardt Jensens Blikkenslagerfirma i Ringe. Efter 5 års læretid blev han i 1963 udlært både som blikkenslager og rør-lægger, derfor var læretiden 5 år. Efter læretiden kunne han godt tænke sig at komme ud og prøve noget nyt og en dag så han en annonce i avisen, hvor et privat firma i Grønland søgte en specialist til reparation af autokølere til den amerikanske hærs køretøjer på Thule basen. Under hans læretid havde hans fars firma specialiseret sig i reparation af autokølere, så det vidste han noget om og sendte derfor en ansøgning og kom til samtale i Odense hos en tilrejt repræsentant for firmaet. De syntes han var

Palle Jensens første bil, en La Salle fra 1938.



Palle Jensen fotograferet med en fotostat af et billede af Kong Christian X's åbne Cadillac, der blev taget for Dansk Karosseri-Fabrik den dag bilen blev leveret til den Kongelige Staldetat i maj 1933.

Cadillacs bomærke. Bilen er opkaldt efter franskmændene Antoine de la Mothe Cadillac, der i 1701 grundlagde byen Detroit. Bomærket er familien de la Mothe Cadillacs heraldiske våben, der viser en flok små solsorte mellem tværbjælker som symboliserer ordener for tapper deltagelse i korstogene, mens farverne repræsenterer diverse ridderlige dyder.



lovlig ung, 21 år, men han fik dog tilbudt jobbet som han skulle binde sig for i mindst 12 måneder. Han tog det og det blev til 2 år på Grønland, der ud over oplevelser og erfaring gav en god opsparing.

Efter Grønlandsopholdet aftjente han sin værnepligt i Civilforsvaret og gjorde tjeneste på Civilforsvarets kasserne ved Sandholt på Sydfyn, og sluttede som oversergent.

Efter tjenestetiden kom han tilbage til faderens firma, som han senere overtog som 4. generation, idet firmaet blev grundlagt af hans oldefar den 17. oktober 1881 i Ringe.

Da der er ikke var nogen af hans børn der var interesseret i at drive firmaet videre som 5. generation blev det nedlagt i oktober 1995, hvorefter Palle og hans kone besluttede sig for at tage nogle år til USA. Deres hus blev udlejet og så gik turen til Staterne, hvor

de købte hus i Florida og boede der i 3 år, hvorefter turen igen gik hjem til Ringe. De har beholdt huset i Florida som nu benyttes til feriebolig for familien. Efter en periode på 3 år som langturschauffør arbejder Palle Jensen nu i ekspeditionen hos Fabers Fabriker i Ryslinge.

Palle Jensens store Interesse for Cadillac-biler begyndte ved et tilfælde da han som 17-årig lærling så en stor flot amerikanerbil til salg hos Ford i Ringe, det var en LaSalle Sedan fra 1938. Han købte bilen for kr. 710.-, uden at vide at det var en billigudgave af Cadillac. Selv om den kunne køre var der en del som det var nødvendigt at gøre i stand for at den kunne synes.

Bilen blev synet samme dag som han fik kørekort, nemlig på hans 18-års fødselsdag den 18. marts 1960. Med en lærlingeløn på kr. 34.- om ugen var

der ikke råd til at køre hver dag, men bilen gjorde lykke når han om lørdagene kørte til bal rundt om i forsamlingshusene på Midtfn.

Hos en nærliggende autoophugger fik han tilbudt en ”rigtig” Cadillac årgang 1953, for at kunne købe den måtte LaSalle’en sælges, men han har senere købt den tilbage og den er stadig i hans samling.

Palle Jensens kærlighed til Cadillac voksede og han købte i de følgende år alt hvad han kunne finde som havde med Cadillac at gøre og samlingen af biler voksede til 71 stk. i alle mulige afskygninger fra ligvogn til diplomatbiler, den ældste er fra 1930. Mange er efterhånden blevet solgt og samlingen består i dag af 21 stk. hvoraf 14 er restaurerede og køreklare, heraf står 2 flotte cabrioletter i garagen i deres hus i Florida til brug under ferieophold.

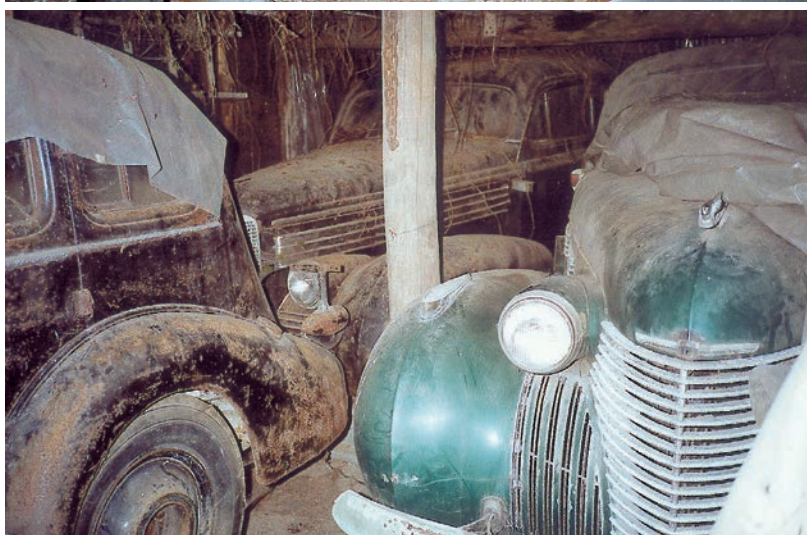
Der har i den senere tid været en del opmærksomhed om tilbagekomsten fra USA af Kong Christian den X's Cadillac cabriolet 1933, og hvordan den havnede i USA kan Palle Jensen her fortælle, det var nemlig ham der i sin tid solgte den til amerikaneren.

Hans historie begyndte egentlig under hans tjeneste på Sandholt kaserne, dengang var der en ordning hvor menige kunne udlånes til arbejde hos landmænd i travle perioder, de blev afhentet og bragt tilbage af landmændene, det var der en del der benyttede sig af fra Sandholt kaserne. En dag så Palle Jensen fra afstand en stor ældre cabriolet personvogn aflevere nogle menige og spurgte dem senere hvad det var for en bil. De kunne stolt fortælle at det var en bil der havde tilhørt kongehuset, men de kunne ikke huske mærke. Han troede ikke rigtigt på historien og slog det hen. Nogen tid senere efter sin hjemsendelse så han engang i 1967 en annonce i Politiken at en Cadillac der havde tilhørt Kong Christian de X. var til salg under billet mrk. og interesserede skulde indsende skriftligt bud.

Palle Jensen reflekterede på annoncen og indsendte sit bud, nogen tid senere blev han kontaktet af en husmand ved navn Poul Rasmussen fra Svanninge Bakker ved Fåborg, det var ham der havde kongens gamle bil til salg. Det viste sig at være ham der



Palle Jensen ved hans samlings ældste køretøj, en urestaureret Cadillac limousine fra 1930.



I magasinet med urestaurerede køretøjer finder man blandt mange andre, disse 3 spændende køretøjer, der unægtelig har set bedre dage. Bagest Palle Jensens første bil La Salle 1938. Til venstre bagenden af en La Salle 1934 og til højre en Cadillac 1940.

i sin tid havde afleveret de menige i kasernen på Sandholt. Han blev inviteret ned for at se bilen, manden accepterede hans bud og bilen blev købt. Palle Jensen fortæller at bilen slet ikke var i så dårlig stand som det senere er blevet fremstillet, tidens tand havde selvfølgelig sat sine spor, men den kørte udmærket.

Og hvordan havnede den så i USA, jo, Palle Jensen var og er naturligvis medlem af den amerikanske LaSalle/Cadillac Klub og skrev en historie om sin nyanskaffelse i klubbens medlemsblad. Det læste en amerikaner ved navn Roy Warshawsky, der boede i Chicago og havde tjent en formue ved handel med autoudstyr, han samlede på biler som havde tilhørt kongehuse og berømtheder.

Kort tid efter blev Palle Jensen en mandag eftermiddag i foråret 1974 ringet op af Mr. Warshawski, der meddelte at han var meget interesseret i at købe bilen og ville gerne komme for at se den førstkomende fredag. Det kom noget overraskende for Palle Jensen, så han skyndte sig at sige

at der var han ikke hjemme. Dagen efter ringede amerikaneren igen og sagde at han i stedet så ville komme om lørdagen, det gjorde han og kom og så på bilen. Han var meget begejstret for den og gav et tilbud der var svimlende højt og svært at modstå for en ung håndværker, sådan gik det til at den havnede i USA.

Fra flere sider blev Palle Jensen bebrejdet at han kunne finde på at sælge et sådan klenodie ud af landet, han fortæller at det også var en meget svær beslutning, men der var næppe nogen herhjemme der dengang var villig til at betale en tilsvarende pris, og i øvrigt havde alle tidligere haft lejlighed til at købe bilen, idet den havde stået til salg hos en autoforhandler i Assens.

Efter den amerikanske samlers død blev hele hans samling sat på auktion i august 2001. Takket være en dansk veteranbilentusiast er bilen lykkeligtvis nu igen tilbage i Danmark og kan, sammen med andre herlige klenodier ses på Jystrup Bilmuseum.



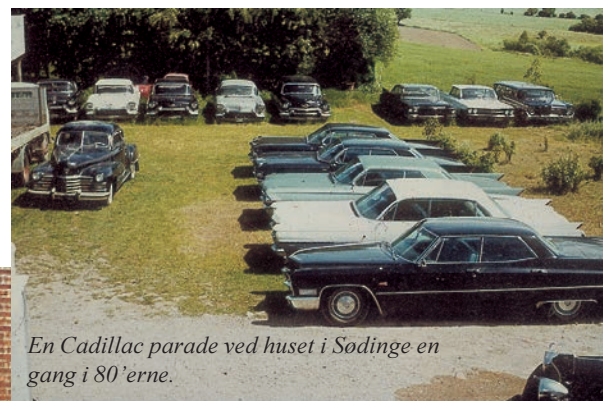
Palle Jensen i sit arbejdsværelse omgivet af Cadillac-effekter (støvet på reolerne skyldes at der var håndværkere i gang med at flytte døre og vægge da jeg var der). Topstykkerne på væggen er til venstre fra en Cadillac V8 1917 og til højre fra en 8-cylindret La Salle 1934.

Også værkstedet er fyldt med Cadillac-genstande, både på gavl og under loft.

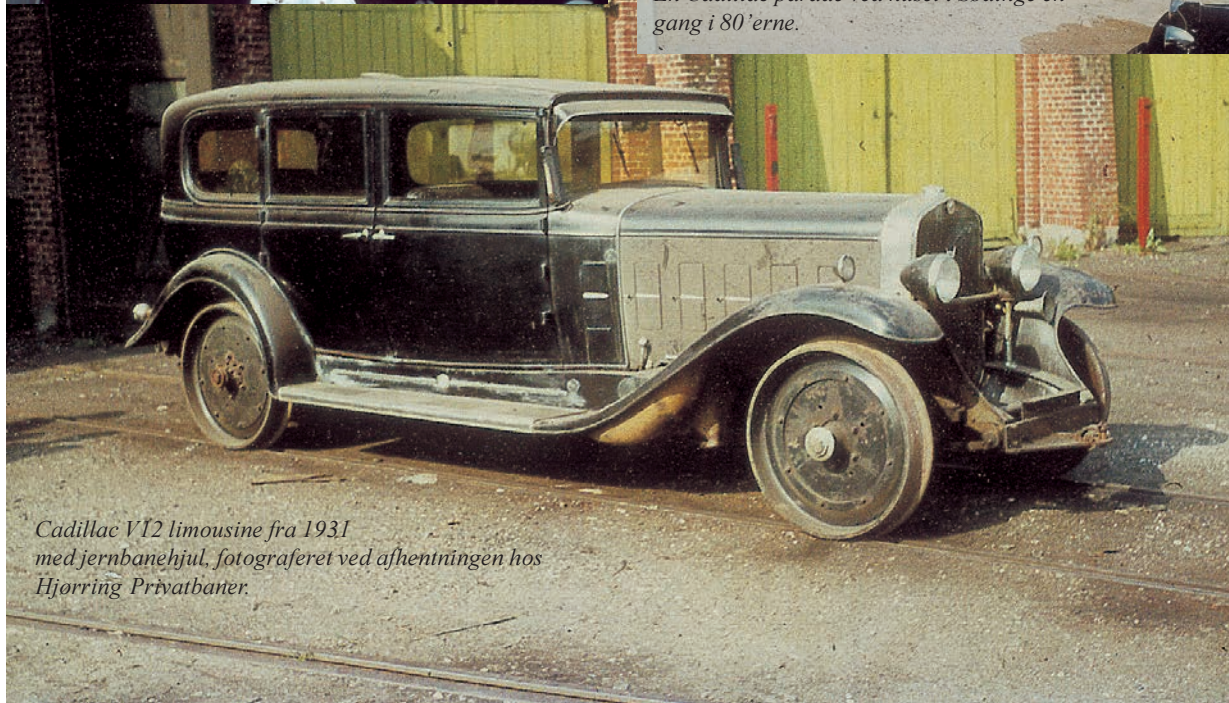
Samling af Cadillac kølerfigurer. Hornblæseren i midten er ret sjælden, den var kun på Cadillac 1927/1928, og var til ære for M. Cadillac, der var officer i Ludvig 16.'s armé.



Modelbilsamlingen.



En Cadillac parade ved huset i Sodinge en gang i 80'erne.



Cadillac VI2 limousine fra 1931 med jernbanehjul, fotograferet ved afhentningen hos Hjørring Privatbaner.



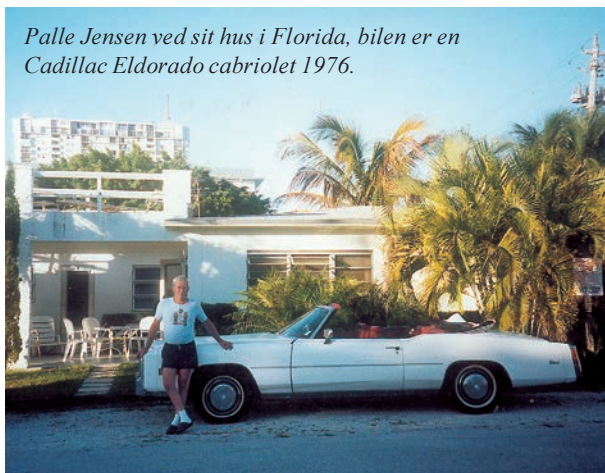
Palle Jensen og hans kone bor i et stort ældre hus i landsbyen Sødinge lidt vest for Ringe, som de for tiden er ved at restaurere fra kvist til kælder. Palle Jensens arbejdsværelse er dog intakt og når man træder ind er det som at komme ind i et Cadillac-museum, væggene er fyldt op med sjældne Cadillac genstande, i et skab er der samlet mere end 400 forskellige Cadillac modelbiler, i et andet skab er der en samling af forskellige Cadillac kølerfigurer. Ved siden af skrivebordet står en stor skindbetrukket kiste, der viser sig at være en kuffert til en Cadillac V 12 limousine fra engang i trediverne, der er fyldt op med en masse Cadillac genstande. I kælderen under huset er der reoler på alle vægge fyldt op med Cadillac instruktionsbøger, brochurer og anden Cadillac-litteratur.

Huset ligger på en stor grund hvor der er bygget garager og værksted, og på området står der flere store containere fyldt med Cadillac biler og dele. Værkstedet er ret stort og veludrustet, et velegnet sted at restaurere veteranbiler i. Bag en skærm i et hjørne af værkstedet stor en kæmpe stor Cadillac limousine V12 fra 1931, ved nærmere besigtigelse opdager man at bilen er forsynet med jernbanehjul. Bilen har tilhørt Hjørring Privatbaner og blev brugt af ledelsen når de skulle inspicere banen, og den har kun kørt 34.000 km.. Palle Jensen kan fortælle en spændende historie om denne bil og det må vi se at få ham til at gøre engang

Palle Jensen blev medlem af Dansk Veteranbil Klub i begyndelsen af tresserne og har medlems nr. 396. Det er sjældent at opleve en veteranbilentusiast der er så engageret i et enkelt bilmærke som tilfældet er med Palle Jensen, og han er stadig lige begejstret og er nu begyndt at besøge biblioteker i håb om at finde mere materiale om den amerikanske luksusbil Cadillac, og hvis nogen skulle ligge inde med noget om Cadillac er jeg sikker på at han vil blive glad for at høre om det.

Nederst til højre: Cadillac 1932. Bilen er indkøbt i Schweiz, hvor den har gjort tjeneste som mandskabsvogn i et retningselskab. Navnet SUHR på døren er ikke artikelforfatterens men navnet på den schweiziske by hvor retningselskabet var hjemmehørende.

Palle Jensen ved sit hus i Florida, bilen er en Cadillac Eldorado cabriolet 1976.

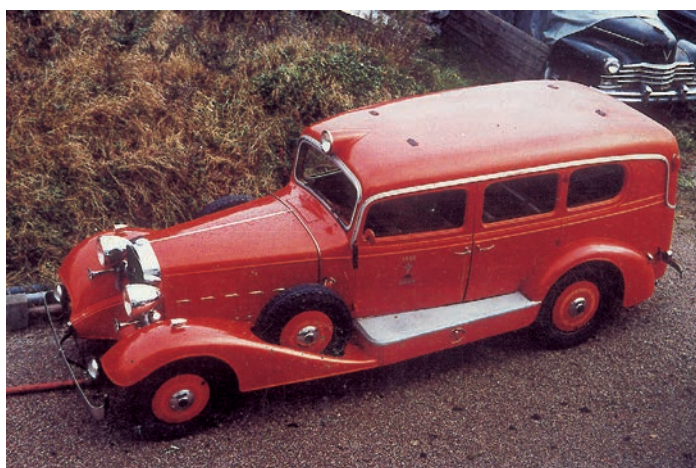


Cadillac Superior Crown Royale Landaulet 1959, indrettet som ligvogn med alverdens udstyr, som kun amerikanere kan finde på.



Cadillac 1930 limousine, ombygget til kranbil.

Cadillac limousine 1959, fotograferet ved Ravnholt gods på Østfyn. Billedet er specielt idet det imponerende indgangsparti nu er fjernet, efter sigende af forsikringshensyn da der ikke kunne køre store, moderne brandslukningskøretøjer gennem porten.





Tekst og foto: Hans Pedersen

SAAB 96 Sport årgang 1964

Bilhistorisk er SAAB forholdsvis ny. De fleste andre bilmærker har en fortid længere tilbage, ofte tilbage til omkring år 1900. Mange bilmærker har også rødder i noget helt andet, oftest begyndte det med cykler, hestevogne, symaskiner og lign.





Her har Keld Hansen bygget en special benzintank til 70 liter. Det er kassen foran ildslukkeren. Så har man selvfølgelig olie med, står fint på række ved venstre bagskærm. Bemærk hvordan bagskærmen er skruet på. Rigtig håndværk, med rigtige cadmiere-de skruer og spændeskiver. Ikke plastic som i dag...

Men her adskiller SAAB sig noget fra de andre, idet vi kun skal tilbage til april måned 1937, hvor Svenska Aero-plan AB blev stiftet for at kunne levere fly til det svenske flyevåben. SAAB byggede udenlandske fly på licens, men allerede i foråret 1940 kunne man prøveflyve sin første egen konstruktion, dykbombemaskinen B17. I krigens år blev der bygget flere forskellige flytyper, og efter krigen byggede SAAB civile fly, hvilket de gør den dag i dag.

Heldigvis fik 2. verdenskrig en ende, og SAAB måtte begynde at spekulere på andre produkter, der kunne benyttes i fredstid.

En overgang tænkte man på at fremstille præfabrikerede huse, køkkener og sågar motorcykler.

Beslutningen blev at producere biler, idet man jo havde en stor mængde know-how fra flyproduktionen. Bilmarkedet i Sverige var i 1920'erne og 1930'erne domineret af de store amerikanske biler, men i slutningen af 1930'erne trængte de mindre europæiske biler sig på. Det var bl.a. Opel, engelske Ford, Renault og DKW.

Gunnar Ljungström, der var civilingeniør hos SAAB, og havde arbejdet her siden begyndelsen i 1937, fik til opgave at finde ud af, hvilken biltype SAAB skulle satse på.

Han havde på privat basis sammen med sin far Frederik Ljungström arbejdet på et bilprojekt siden begyndelsen af 1930'erne. Det blev ikke rigtig til noget, men det havde givet ham en del erfaring. Han fik fat i den dygtige designer Sixten Sason, og nu begyndte de første streger at vise sig på papiret. De tænkte i flykonstruktioner, og den første proto-

type fik da også form som et flybærep-lan, dvs. meget, meget aerodynamisk. Rent motormæssigt havde man kigget særdeles meget på DKW's 2-cyl. 2-takts motor, og SAAB's motor blev konstrueret af Rolf Mellde, ligeledes en central person bag den første SAAB.

Man var nået meget vidt, bilen var konstrueret, der var fremstillet en prototype, men man skulle jo videre. Man manglede den sidste vigtige ting, nemlig finansieringen og afsætningen af bilerne.

SAAB traf aftale med Gunnar V. Philipson, der i 1947 underskrev en kontrakt som svensk hovedforhandler. Det første år ville han aftale ca. 8.000 biler.

I 1946 testede man de første SAAB 92 prototyper, der blev drevet frem af en "lånt" DKW 2-takts motor, som hele tiden blev videreudviklet.

I 1949 byggede man 20 stk. nulserie biler, og mandag den 16. januar 1950

forlod de første biler fabrikken. Antallet var beskedne 3 stk.

Den vakte opsigt på grund af sin strømlinjede facon, sit selv bærende karrosseri og de mange finesser fra flyproduktionen.

Motoren blev en 2-cylindret vandkølet 2-taktsmotor med et slagvolumen på 764 ccm og 25 hk ved 3800 omdrejninger pr. minut.

Naturligvis forhjulstræk og 3 fremadgående gear (ratgear).

Hvad mange måske ikke ved, så var SAAB 92's motor monteret på tværs, og først i december 1955 kom SAAB 93 med motoren placeret på langs.

SAAB havde måske også lært lidt af Henry Ford, thi de første år kunne SAAB 92 kun leveres i en farve, nemlig grøn.



Keld Hansen anno 2002. Bemærk den fløne gamle Castrol hjelm på taget



SAAB 96 Sport 1964

Tekniske specifikationer på standard model. Til sammenligning Peugeot 406

Længde:	4050 mm	4555 mm	Slagvolumen:	841 ccm
Bredde:	1570 mm	1765 mm	Kompressionsforhold:	9:1
Højde:	1475 mm	1396 mm	Effekt:	52 hk (DIN) ved 4500-5000 omdr./min.
Akselafstand:	2488 mm	2700 mm	Drejningsmoment:	Max. 9,5 kgm ved 3500 omdr./min.
Sporvidde for og bag:	1220 mm		Kobling:	Tør enkeltplade
Egenvægt:	945 kg	1325 kg	Gearkasse:	4-trins (ratgear)
Tophastighed:	146 km/t	200 km/t	Transmission:	Forhjulstræk og firløb
Motor:	3 cyl. 2-takts, vandkølet		Bremser:	Fabrikat Lockheed, skiver på forhjul, tromler på baghjul
Boring:	70 mm, slaglængde 73 mm		Elektrisk anlæg:	12 volt, dynamo 240 watt, akkumulator 34 amp. timer



De første modeller havde heller ingen udvendig bagagerumsklap.

I øvrigt kan det oplyses, at den første SAAB 92 der kom til Danmark blev skænket til Dronning Ingrid.

I december 1952 kom 1953-modellen på gaden. Bagruden var lidt større, der var nu en udvendig bagagerumsklap og SAAB kunne nu tilbyde bilerne i flere farver.

I løbet af sensommeren 1953 voksede motoreffekten fra 25 hk til 28 hk.

SAAB nr. 10.000 nåede man i foråret 1954, og totalproduktionen af SAAB 92 og 92B blev i alt ca. 20.000 stk.

I slutningen af 1955 kom SAAB 93, nu med den 3-cyl. motor anbragt på langs, og herefter tog udviklingen af SAAB virkelig fart.

I tidens løb blev motorerne kraftigere, for til sidst i 1966/67 at ende med Fords lille V4-motor, kendt fra Ford Taunus.

Motoren var på 1500 ccm og ydede 73 hk (SAE).

Karosseriet blev også løbende udviklet, bl.a. var kølerhjul, kølergitter med lygter de første mange år ud i et, hvilket betød at når man åbnede den frontmonterede kølerhjul, ja så fulgte det hele med. Det blev først ændret i 1965, hvor man kunne åbne motorhjelmen uden at gitter og lygter fulgte med.

Vinduerne blev også efterhånden større, og i 1960 fik man såkaldte retvendte døre monteret på SAAB. Hidtil havde de åbnet "den forkerte vej". Teknikken og opbygningen blev i årenes løb også forbedret.

Den sidste SAAB med 2-takts motor blev solgt i efteråret 1968 - en epoke var forbi.

SAAB-entusiaster taler om den kortnæsede og den langnæsede SAAB. Den langnæsede kom i 1965/66.

I årene frem kom der flere nye modeller. Vi husker vel de fleste, men for en sikkerheds skyld kan vi da lige hurtigt nævne dem:

Her kan man forestille sig hvordan Keld Hansen har haft det når jagten gik på f.eks. Jyllands-Ringen. Ned af langsiden, omgivet af „fjender“ i DKW Junior, Fiat Abarth, Austin-Mini m.fl. og så pludselig dukker Handelsbank-svinget op. Nedbremsning og fuld fart på igen...

Den første hed som nævnt SAAB 92, herefter fulgte 93 og 96, model 95 var stationcar-modellen fra 1959. Der var også en SAAB 98 model, også en stationcar, men den er ukendt for de fleste. Den blev da også kun bygget i et enkelt eksemplar som prototype. Den lignede den anden stationcar, men var lidt mere elegant i bagenden, der skrånede som på en coupemodell. Den store SAAB 99 blev første gang vist frem i 1967, men forinden havde den kørt fra 1965 som en SAAB 96. Man skulle teste den nye undervogn til SAAB 99, men da modellen var en stor hemmelighed byggede man den op som en ekstra bred SAAB 96. Den var hele 20 cm bredere end normalt, men i farten var det svært at se. Man blev dog afsløret i november 1965 med en af de 4 brede SAAB 96 prototyper. Det var virkelig svært at se, den brede 96'er står i dag på SAAB's museum. Den nye store SAAB 99 blev senere til model 90, senere til model 900 og 9000, og her i 2002 - snart 2003 - hedder modellen SAAB 9.3 og SAAB 9.5 og er noget helt, helt anderledes end den oprindelige model 99. Man byggede også sportsudgaver af den oprindelige SAAB, den fik navnet SAAB Sonett. Den første åbne model kom på markedet i 1956 med en trimmet 93-motor. Der blev dog kun fremstillet 6 eksemplarer, og der blev

aldrig lavet flere. Man havde dog oprindelig større planer, idet man i USA var nået så langt, at modellen var annonceret til salg. Men der skete ikke mere, sagen gik i bero. De senere velkendte SAAB Sonett med plasticarrosserier blev fremstillet i årene 1966 til 1974, hvor modellen udgik. I alt blev der fremstillet ca. 10.000 stk. SAAB Sonett.

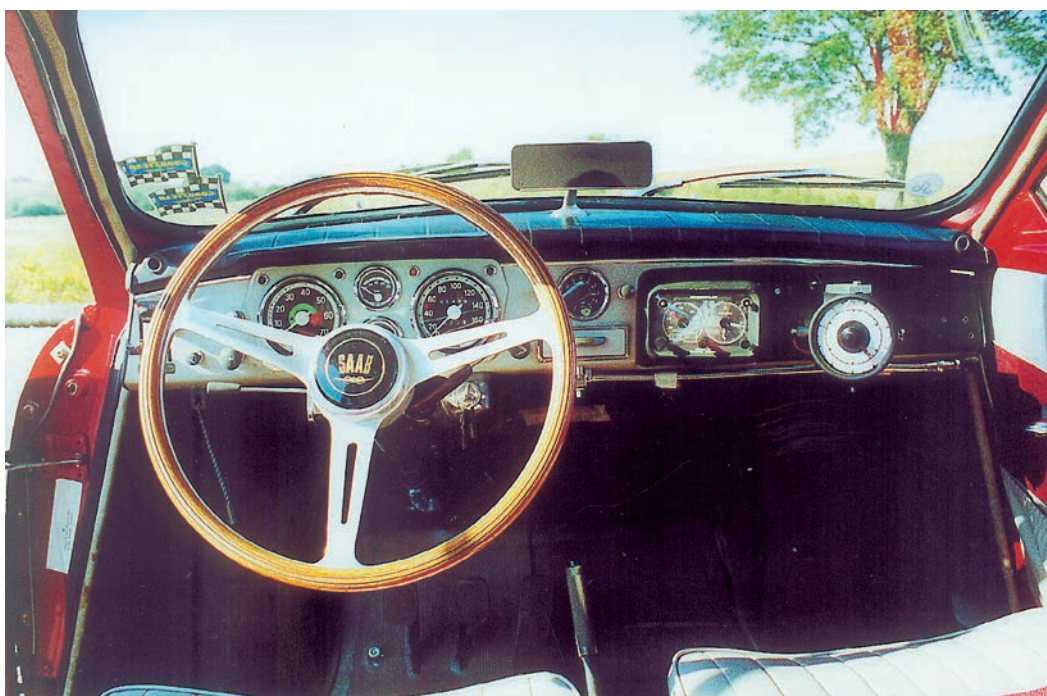
Man arbejdede også med en ny og smartere efterfølger til SAAB Sonett, den havde navnet SAAB Catherina, men der blev kun fremstillet en enkelt prototype, og der skete ikke yderligere. Det var ellers en noget flottere model.

De kendte SAAB 92, 93 og 96 blev alle særdeles berømte på diverse racerbaner, såvel grusbaner som asfaltbaner.

Den kendte svensker Erik Carlsson deltog i begyndelsen af 1960'erne i Monte Carlo rallyet, som han vandt i 1962 og 1963. Helt tilbage i 1952 vandt Greta Molander og Helga Lundberg i SAAB dameklassen i Monto Carlo løbet.

Mit eget første møde med en SAAB skete tilbage i 1966. Jeg havde netop fået førerbevis og kørte i en Renault 4 CV årgang 1959.

En af mine kammerater købte sig en SAAB 93 årgang 1960/61, og jeg var lidt misundelig. SAAB'en var jo en





”rigtig” bil med motoren foran, døre der gik den ”rigtige” vej o.s.v.

En skønne dag skulle jeg så have en tur i bilen, og det gik også fint lige indtil jeg slap speederen for at stoppe for rødt lys. Da jeg slap speederen fik jeg et mindre chok, bilen satte faktisk farten op. Jeg var jo vant til det stik modsatte, nemlig at bilen tog farten noget af.

Det var mit første møde med begrebet friløb. SAAB var meget anderledes at se på i forhold til andre af datidens biler. En stor bil var det også i forhold til min egen Renault 4 CV. Saab var som sagt lidt anderledes, og det er de stadig på visse områder, selv om SAAB i dag ejes af General Motors, og bl.a. deler platform med Opel Vectra. For ganske nylig fik jeg en påmindelse om at SAAB stadig er anderledes. Jeg havde netop parkeret på en stor parkeringsplads i Vejle. Ved siden af holdt en stor ny SAAB, og der var kaos omkring bilen. En kvinde henvendte sig til mig idet hun på ingen måde kunne få tændingsnøglen ud. Hun havde forsøgt med alt muligt, og nu spurgte hun mig til råds. Jeg måtte fortælle hende, at hun blot skulle sætte SAAB'en i bakgear. Hun så sandelig noget skeptisk ud, og jeg måtte gentage det endnu engang. Hun så mere end forbavset ud da hun fulgte mit råd og pludselig sad med nøglen i hånden. Jeg tror, jeg var dagens helt dernede i Vejle den dag.

Episoden fik mig vilkårligt til at tænke på mit første møde med min kammerats SAAB i 1966.

Sjovt nok havde jeg fået en aftale med Keld Hansen om at vi skulle skrive lidt om ham og hans gamle SAAB 96 Sport årgang 1964, i øvrigt eneste eksemplar i Danmark, og jeg kan godt allerede her røbe at Kelds SAAB virkelig har været i ”krig” tilbage i 1960'erne. Den har været igennem meget. Keld Hansen kørte baneløb med den, hvilket jeg også selv husker ganske tydeligt, når jeg var tilskuer på Ring Djursland og Jyllands-Ringen.

Desværre nåede jeg ikke at besøge Roskilde Ring, hvor Keld Hansen ofte deltog. SAAB'en kørte baneløb såvel på grus som på asfalt, og mange husker sikkert også den svenske

kører Erik Carlsson, kendt som Erik ”på taget” Carlsson.

Keld Hansen blev Danmarks mester i 1964 og 1965 - og næsten også i 1966. Han var blot 4/10 sek. fra at vinde. Ganske imponerende at se tilbage på. Jeg kan se det hele for mig, hele feltet parat til start. Der var SAAB, Austin og Morris Mini, DKW Junior, Hillman Imp Frazer, Fiat 600 Abarth, NSU'er, Simca 1000 m.fl. Der var røg og damp, halvdelen af feltet var jo biler med 2-takts motorer. Og de så frygtindgydende ud i deres fulde krigsmaling, nummerskilte på dørene og på taget, hækmotorvognene med motorhjelmene en smule åben, tape over lygterne og mange uden kofangere. Starten gik og alle jog ned mod det første sving. Her opstod som regel de første dueller, og efter svinget blev speederen trykket i bund, hvem kunne køre hurtigst? På Ring Djursland kan jeg huske at bilerne forsvandt ud af syne - ned gennem skoven - og vi var meget spændt på at se hvem der dukkede først op. Mange gange var det månedens køretøj, den røde SAAB 96 med Keld Hansen bag rattet.

Når man i dag ser på Kelds utroligt originale og særdeles velholdte SAAB 96, ja så må man jo indrømme at den med nutidens øjne ser noget fredelig ud. Karrosseriet er ikke sænket, den har helt almindelige smalle stålfælge, ja den ligner fuldstændig en ganske almindelig standardbil. Keld fortæller dog, at den i racerløbene blev udsat for rigtig mange ”tæv”, Keld væltede i bilen, bilen blev påkørt af de andre deltagere - jo der skete noget dengang. Jeg kigger en ekstra gang på bilen, og forstår stadig ikke helt at det er samme bil.

Jeg må jo prøve at spørge Keld om noget fornuftigt, så jeg spørger til, hvordan han var beskyttet i SAAB'en, f.eks. med et bur i stålrør, som man jo ser i nutidens racerbiler.

Nej, siger Keld, der har aldrig været behov for et bur i en god svensk SAAB. Fra fabrikkens side var denne specielle SAAB 96 forstærket, ikke sådan noget synligt, men forstærkningerne var indbyggede i de forreste stolper ved forruden, og ekstra forstærkninger ud i de forreste skærme. Jo, Keld kunne bare vælte, der

skete ham intet. Han sad virkelig godt beskyttet i SAAB'en.

Ikke alle datidens racerbiler var så robuste. Keld havde en kammerat der kørte i en DKW FII Junior. Det gik helt galt på Roskilde Ring, hvor DKW'en væltede, og kammeraten blev dræbt. DKW'en var knust til ukendelighed, og desværre var sikkerhedsselen monteret forkert. Det viser blot kvalitetsforskellene på bilerne fra dengang.

Keld kørte fra mange af sine konkurrenter, men efterhånden blev de små Fiat Abarth helt ustyrlige. Til sidst var det sådan, at når Keld og SAAB'en mødte op til løb, så skyndte Keld sig lige at tælle hvor mange Fiat Abarth der deltog.

Var antallet f.eks. 3, så vidste Keld på forhånd, at han blev nr. 4.

Keld fortæller videre, at han selv hentede sin SAAB på fabrikken i Trollhättan i 1964. Bilen var en sportsmodel med specielt monteret tyndt indtræk, så den overholdt den homologerede vægt på 750 kg. Motoren var tunet og gearkassen udvalgt, men bilen blev samlet på det ordinære samleband. Her stod Keld så og tog imod bilen, og han kørte over til sin ven værkfører Broman i ”tävlingsafdelingen” og fik de sidste gode råd om bilen.

Her spildte man ikke sin tid på hvem som helst, men det hjalp naturligvis at Keld var dansk SAAB forhandler i Birkerød samt havde kørt racerløb. En fabrikstunet racer var ikke hverdagskost. Herefter satte Keld sine prøveskilte på bilen og rullede hjemad mod Danmark. En racerbil var født. SAAB'en var stadig den kortnæsede 93 model, men mekanikken var fra den kommende SAAB 96.

Motoren havde 84 hk, den næsthurtigste motor SAAB fabrikken havde haft på dynamometeret. Uagtet at bilen var fabriksny skilte Keld omgående motoren ad for lige at se til alle fiduserne.

Sådan en 2-takts motor var ikke let at have med at gøre når man ville køre racerløb, så Keld ville være sikker på selv i fremtiden at kunne tune en motor. I sammenligning med standardmotoren var der taget 3 mm af top-

stykket og 4 mm af motorblokken. Herved tittede stemplerne 4 mm ovenud, og dem drejede man så bare plads til oppe i topstykket. Motorens skyllekanaler blev bearbejdet, hævet og sænket i cylindervæggen - det svarer til at ændre knasttiderne i en 4-takts motor. Tændingen skulle stå helt nøjagtigt 2,75 mm før top. Motoren var monteret med en tredobbel Solex 44 mm faldstrømskarburator fra en Porsche. Lydpotten var ligeledes særdeles sårbar.

Hvis tænding, karburator eller lydpotte havde fejl, så var fanden løs. Det midterste stempel kunne smelte og fordufte ud gennem lydpotten.

Der skulle uhyrlige mængder benzin til at holde motortemperaturen nede, så meget, at bilen kun gik 3 km pr. liter. Keld måtte også om sommeren køre med 2 % isopropylalkohol i benzinen for at undgå at der kom karburatoris. Motoren havde det med at blive for varm, så der var ekstra gæller i kølerhjelmen. Var der virkeligt varmt når racet startede, da satte Keld lige en tændstikæske i klemme inden havde lukkede motorhjelmen.

Motoren skulle helst rotere med mere end 6000 o/m og det lød faktisk mere som om det var 12000 o/m, og bilen trak kun på et særdeles smalt område på ca. 1200 omdrejninger. Dette, plus det høje 1. gear, gjorde starten meget besværlig. Keld måtte starte med fulde omdrejninger og samtidig fire på kobling. Koblingen kunne ikke holde til denne brutale start, så Keld måtte finde en helt speciel kobling til SAAB'en. Det blev til en kobling til Allgeir dieseltraktor, fremstillet af Porsche, og den kunne klare den brutale start.

Trods disse besværligheder var SAAB'en den mest pålidelige af 2-takts bilerne på racerbanen.

Når den vilde jagt gik på Roskilde Ring eller de andre danske baner, da susede SAAB'en faktisk rundt på Humber Hawk fælge. Bilen skulle helst have 4,5 tommer fælge, så dem lavede Keld selv fra omtalte Humber Hawk fælge. Han svejsede SAAB-navet ind i dem, og så fik han også muligheden for selv at bestemme sporvidden.

Ak ja, det var tider dengang Kelds SAAB racede rundt, og Keld kæmpe-

de en kamp bag rattet. Dengang - i 1960'erne - var SAAB en populær bil i bl.a. Danmark. SAAB 96 Sport kostede i 1964 ca. kr. 32.000,-, hvilket var ca. den dobbelte pris i forhold til en almindelig SAAB 96. Også noget dyrere end f.eks. Volvo Amazon Herregårdsvogn. Så der blev ikke solgt mange af dem.

Hvor hurtigt kunne Keld's SAAB så køre dengang? Jo, siger Keld, omkring de 175 km/t hvis tingene var optimale.

Men nu har Keld så restaureret den gamle SAAB, og den fremstår aldeles som fabriksny. Og naturligvis kunne Keld ikke dy sig, han måtte køre en tur op til sine gamle venner på SAAB fabrikken. Keld's gamle ven, værkfører Broman fik et chock da Keld mødte op i SAAB'en. Han mente helt afgjort, at det var for farligt at køre den fine gamle SAAB til Sverige. Tænk om der skete noget, sagde den gamle værkfører.

Det må være rart for Keld stadig at have den gamle SAAB i garagen. Gå ud og kigge på den, mindes gamle dage for snart 40 år siden. Hvis det ikke er ren nostalgi, ja så ved jeg ikke ...?

Tak til Keld og hustru for fremvisningen af den fine gamle SAAB 96 Sport, og den spændende historie.

Jeg kører hjemad mod Djursland i min egen Peugeot 406, og jeg kan ikke lade være med at tænke på den udvikling der har været i disse 40 år. Havde jeg selv stillet op på Roskilde Ring i min Peugeot 406 dengang i 1960'erne (hvilket jo ikke var muligt), da havde jeg i sådan en almindelig nutidig personbil kørt fra alt og alle. Det er meget tankevækkende.

Den sidste SAAB 96 blev produceret i januar 1980, og der var da blevet produceret i alt ca. 730.000 stk. siden begyndelsen i 1950. Efter produktionen af SAAB 99 var begyndt i 1969 fortsatte produktionen af SAAB 96 i Finland, og de sidste år blev modellen kun produceret netop i Finland.

30 år var gået siden den første SAAB 92 havde set dagens lys. Den sidste blev kørt direkte fra samlebandet til SAAB-museet. Et svensk eventyr var forbi, i hvert fald med denne model. Nye tider kom til, og nye amerikanske ejere tog senere over.



Sommertur til Østrig og Italien

19. juni - 8. juli 2002.



Deltagere:

Jonna & Willi Farbmacher i Morris Minor
Ruth Baden & Bent Riff i Morris 10/6 (4 personers åben)
Poul Jensen i Morris 10/6-Special
Vibeke & Verner Christiansen i Morris 10/6-Special.

*Udsigt over Dolomitterne
fra 5 Torri. 2190 m.*

Glade og forventningsfulde mødtes vi i blankpudsede biler og med højt humør ved afkørsel 31 onsdag den 19. juni for at køre mod Rødby med endemål Hamborg, hvor vi skulle med biltoget til München. Vejret var pragtfuldt, og bilerne spandt som små katte. - Hamborg blev nået uden problemer, og så gik turen mod syd til München.

Næste morgen fik vi bilerne tilbage i god stand. Vi kørte mod Innsbruck, og vi skulle bo i Sellrain, der ligger lidt højere oppe i bjergene. Vi skulle bo på Alphotel Bergheim i 4 dage og besøge Willis mor i Innsbruck ind imellem. Vi kørte ture i omegnen, der er meget bjergrig. Vi så hyggelige østrigske gårde og landsbyer. Vi slentrede rundt i Innsbruck, besøgte Willis mor, spiste herlige måltider på "vort hotel". Kæmpede os op ad den smalle stejle kørevej op til hotellet med den sprudlende fos ved den ene vejside. Prustende cyklistere på vej op ad bjerget på deres mountain-bikes var et tilbagevendende syn, og vi priste os lykkelige for, at vi havde 4 hjul under os. Rundt omkring hotellet var der græsmarker, hvor græssende køer med bjælder om halsen mindede os om vor barndoms dejlige timer med "Heidi" på sæteren (at bogen foregik i Schweiz var absolut ingen hindring). Da vi om søndagen kørte ned mod Innsbruck for at hente Willis mor ud til frokost, brød Pouls 10/6 desværre

sammen. Det viste sig senere, at det var knastakselen, der var krakkeleret. Der var i hvert fald ikke noget at gøre, så bilen måtte transporteres hjem. Poul fik en stor Volvo som erstatningsbil, og det var vi glade for, idet den med lethed kunne rumme al vores bagage.

Mandag morgen sagde vi farvel til hotel Bergheim og kørte mod Italien. Vi skulle nå til Gardone ved Gardasøen den dag. Vejen gik over Timmelsjoch (2.509 m). Vi kravlede op mod målet - masser af hårnålesving. Det knob af og til lidt at dreje om de skarpe hjørner, men så måtte vi bakke lidt - og det endte med at gå. På vejen måtte vi også vare os for både løsgående køer og heste, så der var nok at se til på vejen op. Toppen blev nået - vi var lidt stolte over at være kommet så højt op uden videre problemer. Vi nød udsigten deroppefra et stykke tid, men vi måtte videre. Vi kørte gennem smukke landskaber og nåede endelig til Riva og dermed Gardasøen. Vi kørte ned langs bredden gennem de mange, mange tunneller. Udsigt over søen var det lidt småt med, men omsider nåede vi da til Gardone. Det var hele turen værd. Vi skulle bo på et lille hotel "Agli Angeli", som Poul og Willi havde fundet frem til året før. Det lå inde i en smal gade, hvor en bil netop kunne køre igennem, så vi læsede i en fart bagagen af, og bilerne blev kørt til en lukket parkeringsplads lidt

derfra. Vi blev installeret på det lille familiehôtel, hvor familien bød os velkomne, som om vi var kært ventede gæster.

Vi boede tre nætter i Gardone. Vi brugte dagene til at se lidt på byen og den smukke kirke samt betragte det brogede folkeliv i gaderne - især på det lille torv tæt ved hotellet. Vi besøgte det stedlige museum, som var et lille slot, hvor der havde boet en meget excentrisk italiensk forfatter ved navn Abruzzi. Slottet var en fantastisk oplevelse med masser af rariteter. Der var meget smukke ting ind imellem, men langt det meste var - ja netop rariteter. I parken bag slottet lå et halvt krigsskib med kommandobro og det hele. Det havde Abruzzi vist nok fået foræret af Mussolini for at blive fri for ham og hans indblanding i statens affærer. Ejendommeligt så det ud - vi havde i hvert fald aldrig været ude for noget lignende. En af dagene kørte vi en tur ad smalle bjergveje, gennem små byer. Vi kom op til en kirke, der lå helt ud til kanten af bjerget, så det så ud, som om den kunne falde ned hvert øjeblik. Her standsede vi og spiste den medbragte frokost på kølerhjelm af Willis lille bil. Herligt. - Tilbage igen på hotellet hilste vi hjerteligt på vore tyske venner Mario og Barbara, som skulle følges med os på den videre færd.

Så gik turen videre begyndende med en sejltur over Gardasøen til den mod-

satte bred, hvor kursen blev sat mod Dolomitterne, hvor vi skulle tilbringe den sidste uge som deltagere i det første Dolomiti Classicar Days rally. Turen gik ad snoede bjergveje med bl.a. besøg i en kirke, Madonna della Corona, der er bygget direkte ind i klipperne. Det var et strabadserende kirkebesøg - ca. 700 trin ned og op, men det var anstrengelserne værd. Vi overnattede i Bassano del Grappa, besøgte Museo dell'Automobile "Luigi Bonfanti" med særudstilling om racerføreren Abarth, der havde kørt FIAT biler. Næste overnatning var på et lille hotel i en ganske lille by. Hotellet viste sig at have en enorm vinkælder, som ejeren med rette var meget stolt af. Vi nåede også et besøg i Vajont dalen, hvor der i 1963 skete en katastrofe med over 2000 omkomne. På grund af et dæmningsbyggeri slog Toc bjerget, der ikke var stabilt, revner, og 260 millioner kubikmeter jord, klippe og skov styrtede ned over dæmningen og ned i den 300 m dybe sø, som dæmningen havde skabt. Flere landsbyer blev udsløttet af de to enorme flodbølger, som blev resultatet. Ufatteligt! Om aftenen nåede vi til endemålet: St. Vigil i Dolomitterne, hvor vi fik en hjertelig modtagelse af Willis gamle skolekammerat Franz, der ejede hotellet, Almhof Call, hvor vi skulle bo. Franz var arrangør af løbet, som vi skulle deltage i. Desværre havde han været lidt sent ude med programmet for turen så kun 3 italienske vogne havde meldt deres deltagelse. Der var således kun de tre vogne fra Danmark, Mario og Barbara fra Tyskland og de omtalte 3 italienske biler.

Løbet fortjener at blive gentaget - hvad der også er planer om fra Franz' side. Det begyndte med højtidelig start fra torvet i St. Vigil, hvor vi blev sendt afsted med 1 minuts mellemrum. Køreturen den første dag var kort. Vi kørte gennem en meget smuk dal, der endte efter 12 km. Her var der arrangeret forskellige køreprøver, som vi deltog i med megen iver. Så var der frokost på et hotel.

De næste to dages etaper var noget mere anstrengende. De gik over bjergpas og bød på fantastiske scenerier. Vi nåede op i 2137 m højde ved bjergpasset 5 Torri. Vi nød turene, udsigterne og det gode selskab. Absolut alle anstrengelserne værd. Vi kan



stærkt anbefale DVK's medlemmer at give sig selv den fantastiske oplevelse, men bilerne skal være i orden, før man kører hjemmefra. Det er ikke nogen søndagstur. Om aftenen på hotellet skulle vi besvare spørgsmål om dagens etaper - det var ikke så nemt, for alle de fremmedartede navne på bjergpas etc. var svære at huske, så det blev naturligvis en af de deltagende italienere, der endte med at hive 1. præmien hjem. Vi andre klarede os såmænd helt pænt, navnlig Bent og Poul, som blev det bedste danske islæt. Vi fik dog alle præmier i form af bjergkrystaller fra Dolomitterne med en flot sølvplade på som bevis for vores deltagelse i dette første Dolomitter løb. Willibald Farbmacher giver gerne yderligere oplysninger om løbet til eventuelle deltagere i næste års løb.

Vi tog afsked med italienerne og med Mario og Barbara, og så havde vi endnu et par dage i St. Vigil, hvor vi nød livet i byen, gik lange ture, besøgte smukke kirke med tilhørende kirkegård og meget andet. Franz gav os en sight-seeing tur i området den ene dag. Han kørte med som passager i Willis bil, og det så ud til at bekomme ham vel.

Fredag morgen kørte vi til Bolzano, hvorfra vi lørdag skulle med biletog til Hamborg. Fra Bolzano tog vi med en bus til Verona, hvor vi i arenaen overværede operaen "Carmen". Endnu en fantastisk oplevelse og en passende afslutning på en enestående ferie.

*Overst:
Picnic på
Willibalds
kaleche.*

*Piazza
Garibaldi,
Gardone.*



Ådring af metal

Af Kurt Skov. Fotos E.W. Neesgård og Poul Suhr

Som fagudlært maler og malermester i mere end 50 år har jeg ofte udført malerarbejde som imiteret træ og efterligning af marmor malet på træ, mur eller metal.

Jeg er af den årgang som lærte disse malemetoder, dels hos min læremester, dels på malerskole. Jeg har haft stor brug for disse færdigheder, fordi jeg har restaureret mange kirker, hovedbygninger på herregårde og en del gamle ejendomme tilhørende stat og kommuner i København og omegn i min tid som malermester.

I de mange år jeg har været medlem af Dansk Ford A Klub og Dansk Veteranbil Klub har mange medlemmer bedt mig om at hjælpe dem med at få ådret (woodgrain på engelsk) deres vindueslister og instrumentbrætter, så det blev nogenlunde som det var da bilen var ny. Det var ikke altid lige let, da mange af listerne var meget medtagne og rustne og for det meste af metal og derfor måtte sandblæses, så



detræ, andre biler som egetræ eller palisander, lys eller mørk, eller som cedertræ. Så der er mange muligheder, som jeg viser på de plancher, hvor jeg har udført ådring på plade.

Jeg har altid søgt at komme så tæt på det oprindelige som det var muligt.

Disse fotografier viser hele arbejdsgangen fra ubehandlede til færdigbehandlede vindueslister. De første lister er fra en Cord L29 1930, som oprindeligt har været lys palisander. Bilen er ejet af Niels Madsen, København. Alt arbejdet er udført med gammeldags oliemaling og klar syntetisk lak og tåler ikke lakering med tokomponent eller andre moderne lakker, der indeholder stærke opløsningsmidler.

det ikke var til at se hvordan de oprindeligt havde set ud. Men der findes en del litteratur om hvordan bilfabrikkerne har udført dette.

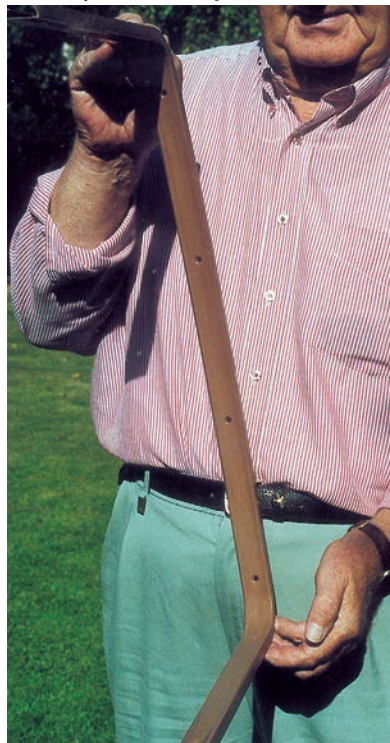
Ford A biler blev malet så det lignede mahogni, Chevrolet som mørkt nød-

(Og så kan man spørge sig selv hvordan det oprindeligt blev lavet i massefabrikation på de store bilfabrikker - og svaret er at det også dengang var håndarbejde, udført af utrolig rutinerede folk, så vel som staffing. Red.)

Som listerne så ud ved afmonteringen.

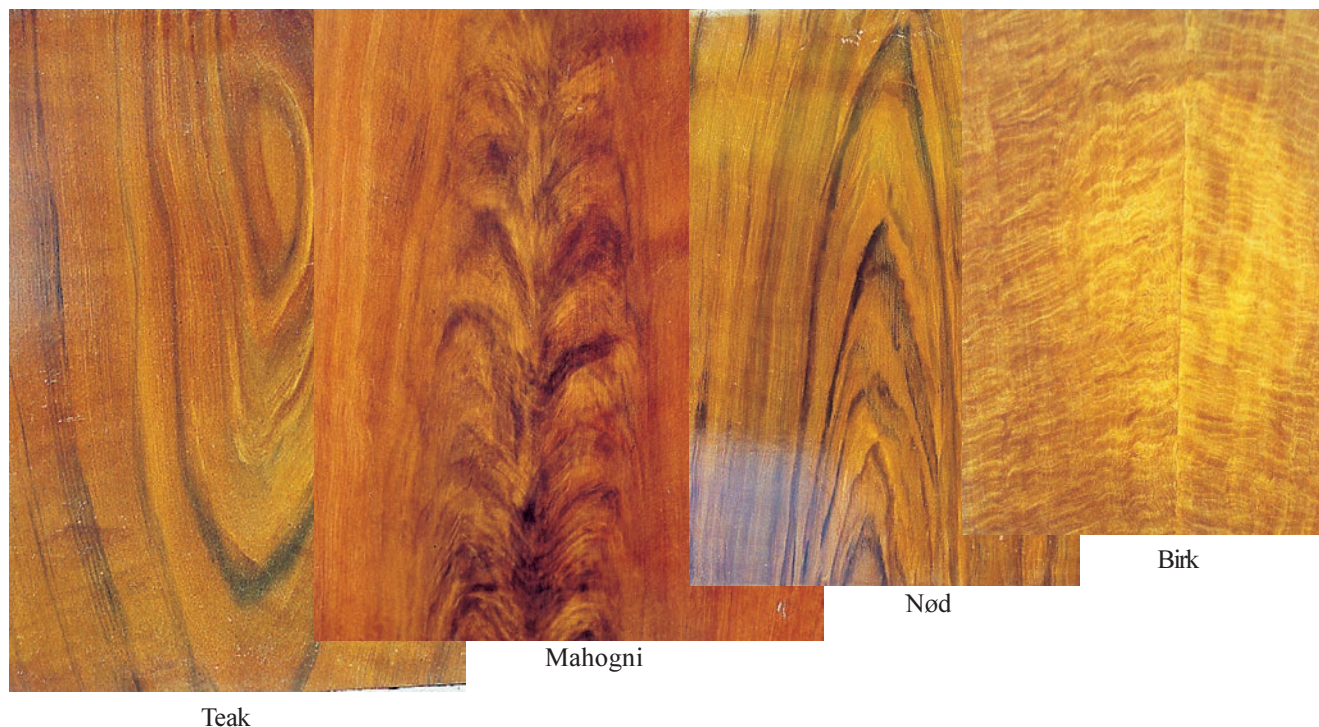


Listerne bundbehandlet i den kulør som skal benyttes i dette tilfælde.



Listerne er ådret med en mørkere brun kulør og ilagt lidt sort farve.

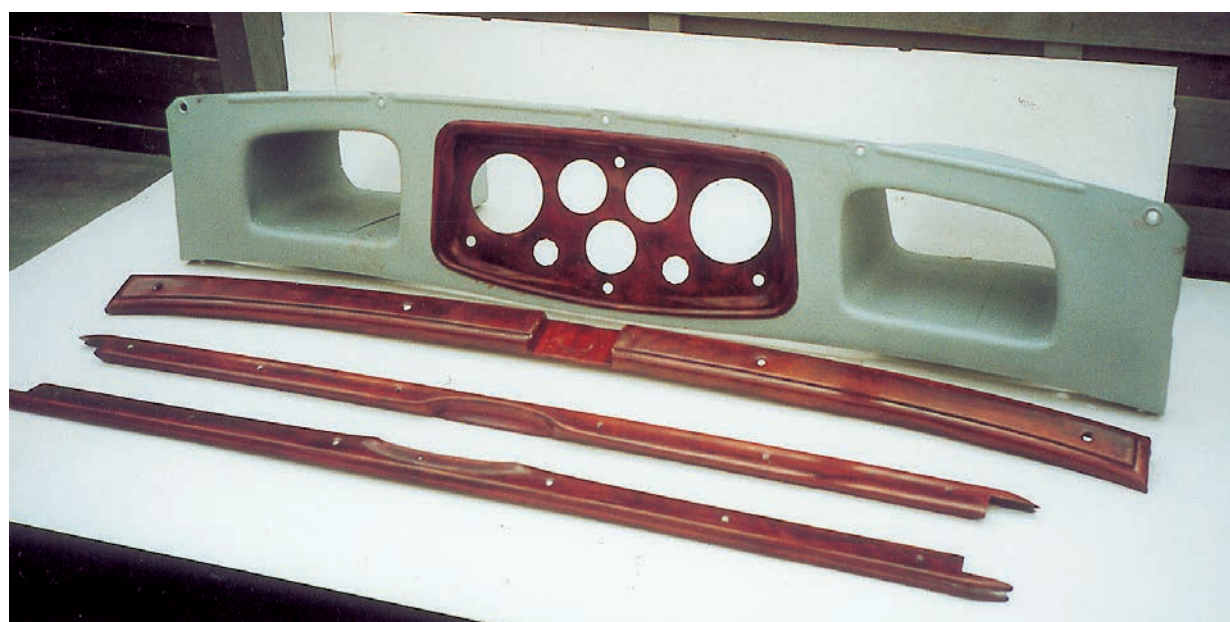




Det maleværktøj der sædvanligvis bliver brugt til ådring.



Listerne lakeres 3 gange med klar lak, vandslibes med nr. 1000 vandsandpapir og poleres med slibemasse og voks.



Lister og instrumentbræt ådret som mørk mahogni. I dette tilfælde til en Opel 1.8 ltr, tilhørende Poul Suhr, Horsens, som er ved at restaurere den.



Hvilken benzin skal en Høj Gammel Ford (HGF) køre på?

Veteranentusiast og brændstofekspert Kristian Vielwerth har igennem mere end 15 års ansættelse hos Statoil, som i 1986 overtog Esso i Danmark, beskæftiget sig med distribution, salg og produktteknisk rådgivning omkring benzin, flybenzin, petroleum, dieselolie, gas og andre brændstoffer.

I efteråret 2001 var der mulighed for at realisere en idé der opstod for mange år siden: at blive ejer af en rigtig veteranbil, en Ford A Tudor 1931! Bilen blev "fundet" på Bornholm i forbindelse med et en-dags forretningsbesøg på Statoils Salgscenter i Rønne. Den meget flotte bil var kommet i vejen for andre klenodier i samlingen hos en lokal entusiast, og en fordelagtig handel var mulig. Bilen blev købt på stedet, flybilletten afbestilt og samme aften var bilen på vej til København via Sverige med sin nye ejer bag rattet. Her fortæller Kristian Vielwerth lidt om valg af brændstof til de gamle biler.

En apotekervare?

Der er meget der har ændret sig siden 30'erne. På den biltekniske side er især motorer og brændstofkvaliteter forandret, og på den helse- og miljømæssige side er der gjort mange erfaringer, som ikke kan sidde overhørigt. Og så er der den generelle udvikling i vores samfund, som jo blandt andet har gjort biler til hver mands eje, hvor det i 30'erne var mere almindeligt at lægen, dyrlægen, købmanden, mejeristen og måske et par af de førende bønder i området havde bil. De allerførste bilejere måtte faktisk en tur på apoteket for at hente benzin! Hvilke af de benzinkvaliteter man kan købe i dag, skal man så vælge til de gamle motorer? Ja, i virkeligheden er dagens benzin alt for god til veteranbilerne. Men lad mig først fortælle lidt generelt om den vigtigste kvalitetsparameter for benzinen: oktantallet.



Benzinens kvalitet bestemmes ved oktantallet

Oktantallet er et mål for benzinens "bankefasthed". Eller sagt på en anden måde: benzinens evne til ikke at selvantænde ved kompression. I en benzinmotor er det tændrøret der skal sætte forbrændingen i gang, og forbrændingen skal - når den er sat i gang - udvikle sig kontrolleret så der dannes en trykbølge som presser stemplet ned i cylinderen. Modsat dieselmotoren, hvor dieselbrændstoffet antænder helt af sig selv, alene som følge af det høje tryk der opstår når dieselmotoren komprimerer. Dieselmotoren er af samme grund ikke forsynet med tændrør. Denne selvantændelse er uønsket i en benzinmotor, og vil ud over den ubehagelige bankelyd give anledning til skader på stempel og topstykke.

Jo højere kompression, jo højere oktantal skal der til. Alle moderne motorer er højkomprimerede, dvs. med typiske kompressionsforhold på 8,5:1 eller derover, og kræver oktantal på 92 oktantal eller derover. Også andre forhold som turbo-ladere, udførning af forbrændingskammer og moderne motorstyring med banke-censor spiller ind. Det fremgår af instruktionsbogen, hvilket oktantal der skal til.

Men de gamle motorer fra 30'erne har lavt kompressionsforhold. Typisk i

området under 6,5:1. Kravet til oktantal er dermed reduceret til ca. 70 oktantal.

Tabellen viser et udsnit fra Esso's DDPA-leksikon fra 1952. Dette Leksikon blev første gang udgivet af Det Danske Petroleums Aktieselskab (DDPA), som senere blev overtaget af Esso.

Hvorfor blyforbindelser i benzin?

Efter 2. verdenskrig fortsatte udviklingen af bedre benzin med højere oktantal, skarpt forfulgt af udviklingen af nye motorer der kunne udnytte de høje oktantalværdier. I Esso's DDPA-leksikon fra 1952 kan man læse, at motoreffekten kunne hæves 15% uden øget brændstofforbrug, ved at hæve kompressionen fra 4:1 til 5:1.

På et tidspunkt erfarede man, at bly var i stand til at hæve oktantallet i benzin betydeligt på en enkel og effektiv måde. Udviklingen fortsatte op til dagens kvaliteter på 92, 95 og 98 oktantal. Ved tilsætning af blyforbindelser fik man samtidig løst et andet problem, nemlig at de nye, højkomprimerede motorer, som også gik med højere omdrejningstal, gav større slid på ventilsæderne. Det er nemlig sådan, at ventilerne ikke bare åbner og lukker, de roterer også. Og jo hurtigere motoren kører, jo hurtigere roterer ventilerne. Ved høje omdrejningstal kan især udstødningsventilen blive



udsat for ”mikro-svejsninger” mellem sæde og ventil. Dermed dannes små partikler som virker som en slags sli-bepasta og resultatet er at ventilsæderne slibes ned. I dag benyttes høj-kvalitetsstål til ventilsæder, men på ældre biler er ventilsæderne fræset ud direkte i topstykket som typisk er af støbejern.

Men - og heldigvis for det - det er først når omdrejningstallet passerer 2000 omdr. /min. at ventilerne begynder at rotere og op mod 3000 omdr. / min. er der ikke umiddelbart fare for skader. Man må nok se det i øjnene: veteranbiler er ikke racerbiler, og bør ikke presses til fuld ydelse. Med valg af den rigtige smøreolie og hyppige olieskift og ved at holde marchhastigheden omkring eller under 70 km/t (ca. 3000-3500 omdrejninger) vil motorerne i HGF'er og andre køretøjer fra 30'erne leve længe. En tommelfingerregel fra datidens mekanikere er, at øger man marchhastigheden 10%, reduceres motorens levetid med 30%.

Helse og miljø

Med den viden man har i dag om tungmetallers effekt på levende organismer, er det ikke længere forsvarligt at benytte blyforbindelser i benzin. Fra 1994 holdt man op med at anvende bly i Danmark og i 2002 blev anvendelse af blyforbindelser forbudt ved lov. Også en række andre stoffer anvendt som tilsætning eller stoffer som er en naturlig bestandel i den råolie som benzinen udvindes af, er i dag reguleret af helse- og miljømæssige årsager. Således er f.eks. svovl og benzenforbindelser ved lovkrav reduceret til et minimum i forhold til dagens teknologiske muligheder.

Der er fundet nye metoder til at producere benzin med 92, 95 og 98 oktan, uden anvendelse af blyforbindelser. Og til de højkomprimerede motorer fra efterkrigsårene anvendes i dag et kaliumbaseret tilsætningsstof, som sikrer den nødvendige smøring af ventilsæderne. Den kaliumholdige benzin kendes som Rød Benzin og er markeret på servicestationerne med en rød udleveringslange, hvor de almindelige benzinkvaliteter har grønne udleveringslanger. Der sker ikke noget

ved at tanke Rød Benzin på en almindelig bil, men som man vil forstå af ovenstående forklaring, kan det være skæbnesvangert for en højkomprimeret motor med ventilsæder af støbejern at køre på Grøn Benzin. Servicestationer som ikke har en stander med Rød Benzin, vil ofte kunne levere et anerkendt håndkøbsadditiv af kaliumtypen.

Min egen Ford fra 1931?

Selv tanker jeg typisk Rød Benzin til HGF'en, og holder marchhastigheden på ca. 70 km/t. Men det er en slags hel-gardering. Kommer jeg et sted hvor Rød Benzin ikke findes, tanker jeg uden betænkelighed Grøn Benzin.

Smøreolie pejer jeg jævnlige og udskifter for hver ca. 4000 km, eller minimum en gang om året, med frisk SAE 30 olie. Gerne ved sæsonstart. Jeg kører ikke i vintermånederne.

Tjek instruktionsbogen til din veteranbil, særlig med henblik på kompressionsforhold, oktankrav og ventilkonstruktion. Eller spørg i veteranbilklubben, hvis du ikke har disse data. Med udgangspunkt i ovenstående vejledning vil det være muligt at vælge den rette benzin til de gamle biler, selv om verden har ændret sig siden ”dengang det var før”, som Bedste i vores familie plejer at udtrykke det!

År	Gennemsnits-kompressionsforhold for automobilmotorer på det danske marked	Gennemsnits-oktantal på det danske marked
1930	4,80:1	50
1931	4,96	53
1932	5,17	58
1933	5,30	59
1934	5,90	62
1935	6,01	63
1936	6,13	63
1937	6,29	66
1938	6,29	67
1939	6,40	69





Mere blyfri benzin til bålet

Af Bent Larsen

Det jeg nu skriver om er, i modsætning til det andre skriver - udkommenteret og kun baseret på egne erfaringer med blyfri benzin.

Det hele startede dengang der var benzinmangel, jeg havde på det tidspunkt en Mascot og kørte byen rundt for at få "almindelig" benzin ligesom alle andre og var til sidst nødt til at købe blyfri, og det mærkelige skete - den kørte bare videre, ok indrømmet jeg måtte stille tænding, man kunne kun få oktan 95 og Mascotten ville hellere have 98, da oktan 98 kom hældte jeg det på og stillede tændingen tilbage.

Den næste bil var en Morris Marina 1,3 Coupe der havde kørt ca. 40.000 km. da jeg overtog den, og ifølge den forrige ejer næsten udelukkende kørt blyfri, så det fortsatte jeg med, på det tidspunkt arbejdede jeg på et lille værksted hvor vi reparerede topstykker fra morgen til aften, og der blev blyfri benzin naturligvis diskuteret flittigt, med det resultat at en dag måtte Marinaen lægge motor til et eftersyn, den havde da gået omkring 110.000 km.

Da vi fik topstykket af og skilt det ad viste det sig at det var i bedre stand end mange af dem vi fik til reparation som havde kørt på blybenzin - ventiler og sæder kunne friskes op og styrene fejlede ikke noget!! - Meget mystisk - eller???

Hvis man kigger i lærebøger for mekanikerfaget fra begyndelsen af 50'erne står der, at nu er benzinselskaberne begyndt at komme så meget bly i benzinen at man skal være opmærksom over for de skadelige effekter som blybelægninger kan have på ventiler, stempelkroner og tændrør.

OG NU TØR VI IKKE UNDVÆRE DETIGEN

Lad os se nøjternt på tingene:

Der er stort set ikke andre end os der kører på blyholdig benzin.

Fabrikkerne laver IKKE biler kun til

det danske marked og hvis de kan køre blyfri i resten af verden hvorfor kan de så ikke i Danmark?

USA har i mange år lavet "gammeldags" motorer med sæder slebet direkte i topstykket - til blyfri.

Og lad mig slå fast én gang for alle, der findes IKKE panserventiler og -sæder, der findes flere kvaliteter men en god ventil tåler den benzin den får.

Jeg syntes at det er utroligt at seriøse mennesker, der til hverdag ikke kunne drømme om at bruge "uoriginale" reservedele, uden videre får monteret uoriginale dele i deres topstykke - helt frivilligt, det bedste man kan opnå, er vel at det ikke bliver dårligere end det var.

Jeg har i alle de år jeg reparerede topstykker ikke set et eneste hvor man kunne sige - se det er ødelagt på grund af blyfri benzin, stort set går de kun i stykker på grund af for lidt eller slet ingen vedligeholdelse, en ting som motorolie bliver tit overset - jamen serviceintervallet er jo 20.000 km. hører man ofte, det er rigtigt hvis du kører 200 km. om dagen, men for os andre er det smart at købe en billigere olie og skifte den oftere, fordi en halvgammel bil der kører korte ture får hurtigt blandet benzin og kondensvand i olien og det nedsætter for det første smøreevnen og for det andet danner det slam som lægger sig i smørekanalet, hydrauliske løftere, oliefilter og andre steder hvor man ikke har brug for det.

Jeg har til gengæld hørt mange dårlige undskyldninger, en at de bedre var da en mekaniker kom med et topstykke til en BMW hvor en topbolt var knækket og knastakslen havde trykket den ned i vandkammeret - det mente han var fordi manden ikke havde sagt at han ville køre blyfri, så skulle der nemlig monteres en ny type topbolte.

Eller en knækket tandrem - jamen den holder kun til 80.000 km's. kørsel med blybenzin, hvis du vil køre blyfri skal

remmen skiftes for hver 50.000 km. Og sådan kunne jeg blive ved længe.

Jeg har som nævnt repareret topstykker i mange år og set meget, derfor er det også min mening at flydende motorreparationer virker ikke, de fleste hokus pokus midler har i bedste fald ingen virkning og i værste fald gør de ondt værre, og det samme gælder for ting der kan monteres på benzintilførslen, der er forskellige dåser med metallegeringer i - er de legeringer opløselige i benzin?? - og hvis de er, hvor hurtigt opløses de så?

Mit bedste råd er: brug din sunde fornuft, tænk over hvad folk vil sælge dig - har du brug for dét, og kan det gøre dét for din motor som påstås.

Nu vokser træer jo som bekendt ikke ind i himlen og det er ikke kun godt med blyfri benzin, hvis ikke motoren er i god stand kan den blive dårligere fordi forbrændingen tilsyneladende er lidt varmere, men de fleste fejl er lavet når man vil være "god" ved en motor der f. eks. er bygget til oktan 92 om man så hælleder oktan 98 på den, man får godt nok ingen tændingsbanken men forbrændingen er så langsom at den udvikler endnu mere varme, motoren skal have det oktantal den er bygget til, endelig skal man være opmærksom på at blyfri benzin opløser næsten alt hvad det kommer i nærheden af, så en gammel benzinslange eller pumpemembran bør udskiftes.

Så vil jeg tilføje at der skal måske køres lidt friskere, ellers kan der komme sodbelægning på indsugningsventilerne.

Til sidst vil jeg nævne at både min Skoda, min gamle Jeep og min plæneklipper kører fint på blyfri og jeg kunne ikke drømme om at købe andet.

Med venlig hilsen
Bent Larsen

Henning Andersens Alvis smukt anbragt foran kroen. Hans Alvis er en af de biler, der også er flot med kalechen lukket.



Bus-Poul Franklin Rasmussen er vant til at parkere store biler på store pladser - har derfor stillet sin Buick 1929 på pladsen til turist-busser. Bagved en Ford V8 1935.



Der var flere Morris 8 - her til en afveksling fra de mange roadstere en tourer.



Her kommer Niels Jonassen i Lancia Aurelia.



Flittige deltagere i møder og løb Dorte Stadil og Allan Krogh dybt koncentreret.



Ole Poulsen fra Lolland prøver tilsyneladende at berolige sin ellers så stilfærdige frue.

Sæsonslut

Tekst og fotos E.W. Neesgård

De to arrangører Kurt Skov og Peter Schmidt Jensens veltilrettelagte efterårstur den 27. oktober rundt i omegnen af Roskilde blev en stor succes for de cirka 140 deltagere i cirka 70 biler.

Selv om det regnede og vejret var gråt, var humøret højt, og man fik en dejlig frokost på Lindenberg Kro. Der var plads til alle i den store restaurant, der er velegnet til sammenkomster af den art, også fordi der er plads til bilerne uden for døren.

Billederne er ikke så skarpe som det kunne ønskes. Det skyldes regnvejret og er ikke en følge af frokosten.



De gode arrangører Citroën-Peter, også kaldet Heste-Peter, og Kurt Skov.



Gunnar Sørensens Morris 10 1935.



MG A-holdet Adda Andersen og Lise-Lotte Mia Andersen.



Lars Hugo Kristiansen kom helt fra Sønderjylland.



En af DVK's virkelige veteraner, Erik Dinesen, kom fra Kragerup med fru som chauffør - flot klaret når man ved hvad han har måttet døje med brækkede lemmer.



Niels Kryger

BILEN I 30'ERNE

Design i bevægelse

130 sider, 299 kr.

Nyt Nordisk Forlag

Arnold Busck

Med sin bog om bilens form bryder Niels Kryger strømmen af bøger, der gennem årene er udkommet på dansk og som væsentlig har fokuseret på mekanikken og mændene bag mekanikken.

At designe er at forme - at skabe et emne med skyldig hensyn til funktionen. En af arkitektfagets grundregler, og dermed også designerens, er at form følger funktion. Dette begreb nød fremme ved funktionalismens gennembrud, som udsprang af Bauhaus skolen, bort med overflødig pynt. Dog ville vort liv blive fattigt, hvis vi ikke havde øje for dekorative elementer. I vor bevidsthed besidder nogle materialer også større valør end andre, instrumentpanelet af ædeltræ signalerer eksklusivitet fremfor malet stålplade eller kunststof.

En bil er dybest set en kasse på fire hjul, de fire hjul kan der ikke ændres ved, selv om nogle uden succes har prøvet med tre. Karrosseriet, der skal skabe fundament og rum for mekanik og personer, har undergået, og undergår stadig store designmæssige ændringer. Der er lysår mellem Hammelbilen, der i 1880'erne tøffede ud ad Nørrebrogade, og den Maybach, Mercedes fabrikkerne præsenterende for nylig. Design er ikke alene den ydre form, men også det interiør fører og passagerer oplever inden døre, og ikke mindst: har chaufføren magt over styreorganer og hele fremdrivningsmekanismen.

Forfatteren har valgt at behandle bil-design i tiåret 1930-40, velsagtens fordi han har indsigt i denne periode, og vel også - og heri er jeg ganske enig - fordi i dette tiår undergår bilens karrosseri den største forandring i det spand af årtier bilen som køretøj, drevet af en forbrændingsmotor, har eksisteret.

Hvordan begrænset man nu et emne,



der selv inden for ti år synes uden grænser, hvad skal behandles og hvad skal udelades. Kryger har valgt at skrive om biler, som kørte på de danske landeveje i 1930'erne, og har yderligere strammet emnet til mest at omtale de billigste biler, masseprodukterne, hvis man kan rubricere det sådan, fra europæiske og amerikanske fabrikker. Og selv i denne gruppe er der mange mærker som må udelades, 30 modeller omtales i bogen.

Designudviklingen i 1930'erne markeres måske tydeligst ved at betragte to biler fra samme concern, ganske vist en amerikaner og en tysker. Se på billederne af Chevrolet 1931 og Opel Kapitän 1939, der er bare 8-9 års forskel i tid. Trinbrædderne forsvandt, forlygterne blev indbygget i skærmen, som nu lukkede sig om hjulene. Retningsviserne blev integreret i dørstolperne. Køleren blev lukket inde bag en spids front formet af vandrette lister, der løb videre på motorhjælms sider. Med vindspejlets bagudhældning tilgodeså man den aerodynamiske form. Bagage kunne nu staves i et rum med adgang udefra gennem en klap. Jo, der skete virkelig noget hos Genral Motors og de øvri-

ge fabrikker, nok mest i USA. En anden sammenligning kan være Ford A og Ford V8. Chryslers forsøg på gennembrud med Airflow modellen, der fødte designbegrebet streamline, behandles også.

Bogen er skrevet af en forfatter med indsigt i arkitektur- og kulturhistorien, der foregik mangt og meget i 1930'erne, depressionen, massearbejdsløshed og ikke mindst hvad der skete hos vor store nabo mod syd. Jazzen kom til Danmark og Melodien blev væk osv., noget der skal med for at tegne et billede af den tid bilerne kørte i.

Hvem stod så bag disse biler, fabrikanter, konstruktører, designere? Historierne om Henry Ford og hans søn Edsels kamp om bildesign er velkendte, men andre personer var engageret i udviklingen hos andre fabrikker, det fortælles der indgående om i bogen.

Bogen udfylder et tomrum i min danske billitteratursamling, jeg vover den påstand, at det er første gang der indgående er skrevet om bildesign på dansk Læs den, og den bilhistoriske horisont udvides væsentlig.

P. E. Hansen



Flere bøger

Den energiske Jørgen Kjær har frembragt endnu et tungt bind i sin bogserie om landbrugets mekanisering.. Under titlen "En vigtig faktor - en rigtig traktor" behandles især Fordson Major, fra "Klodsvejeren" til Den nye Major til Fordson Dexta. Bogen behandler også husmandsbrugenes mekanisering 1955, Dansk Landbrugs Andels-Maskinindkøb og den specielle landbrugsflyvning. Det med Fordson skal for øvrigt ikke tages alt for bogstaveligt - der er masser af andre fabrikater omtalt og ikke mindst afbildet. Meget af billedstoffet er nostalgi grænsende til det nervepirrende, ikke mindst nogle hjerteskrærende fotoserier med mere eller mindre rustne traktorvrag. Men der er altså også historisk gods på de cirka 240 sider, der kan fås for 298 kroner enten hos Forlaget Motorploven, Elgårdsvvej 11, 8370 Hadsten, tlf. 86983177, [salg@motorploven.dk](mailto: salg@motorploven.dk) eller hos forhandlere af motorlitteratur eller på bestilling hos enhver boghandler. Se også hjemmesiden www.motorploven.dk oer



Emaljeskilte

På Industrimuseet i Horsens er åbnet en udstilling med titlen "Gadens blikfang" - et snedigt ordspil på at det drejer sig om emaljerede reklameskilte af jernblik. Samtidig er udkommet en bog om emnet, forfattet af John Juhler Hansen.

Udstillingen omfatter 300 skilte, der er selvfølgelig også nogle der har at gøre med vores interesse for motorkøretøjer, derfor bringer vi en nærmere præsentation i næste nummer af Veteran Tidende.





Afgiftslettelser - hvor bliver de af? - 2

Jeg sætter stor pris på MhS' nye formand Svend Carstensen, derfor ærgerrer hans svar i sidste VT mig meget, idet han uden belæg korrigerer mig.

MhS' monumentale hæfte - Kørsel, kultur og miljø - redegør for fakta, nemlig at følgende lande er totalt fritaget for afgifter på mere end 30 år gamle køretøjer (nogle endog 25 år):

Sverige

Norge

Finland

Holland

Belgien

England

Spanien

Italien

Tyskland (røde nummerplader)

En anden meget vigtig begrundelse for en 30 års grænse - specielt overfor politikerne - er det faktum, at der i EU for mange år siden er faldet dom for, at mere end 30 år gamle biler skal betragtes som „antikviteter“.

Alt i alt talte alle forhold for at der var vægtige argumenter for en 30-års

grænse. Men når de korrekte tal ikke er medtaget i MhS' hæfte, vil det være vanskeligt efterfølgende at opnå troværdighed for tallene og få gennemført sagen. Så MhS kan ligeså godt starte forfra.

Svend skriver, at „i England er den tidligere totale fritagelse afskaffet igen for et par år siden“. Det er ikke korrekt. Det fremgår rigtigt af MhS hæftet, således er biler frem til 1973 totalt fritaget for afgifter. Køretøjer mere end 30 år er altså fritaget.

England havde tidligere 25 år rullende, men Labour-regeringen låste den fast i 1998. Engelske bilfolk har klart den opfattelse, at man gik for vidt da man ønskede 25 år, idet alt for mange køretøjer på mellem 25 og 30 år stadig benyttes til daglig kørsel. Ved at skyde over målet skabte det misundelse og gav bagslag, således at en ny regering greb ind.

Desværre har Svend tilsyneladende ikke læst mit indlæg i VT sept. 2000, hvor jeg detaljeret har redegjort for MhS miseren. Her skal blot kort repe-

teres, at der i undersøgelsen var arbejdet med en fem års inddeling for grupperne 25-30 år (4.800 km/år) og 30-35 år (2.900 km/år), idet det blev fundet realistisk at opnå fritagelse for køretøjer mere end 30 år gamle.

Senere blev disse to grupper i MhS hæftet slået sammen til en enkelt gruppe: 25-35 år med en gennemsnitlig kørsel på „knap 4.000 km“, idet MhS nu besluttede at ville satse på en 25 års grænse for afgiftslettelser. Selvfølgelig en meget smuk tanke, men politisk realisme havde klædt MhS bedre.

I øvrigt har jeg fra pålidelig kilde erfaret, at MhS kun har haft en spagfærdig kontakt til embedsværket i begyndelsen af 2002, derudover er der ikke sket noget som helst med sagen. MhS fører altså ikke nogen direkte dialog med eller lobbyisme overfor den nye regering og politikerne på Christiansborg.

Claude Teisen-Simony

Udskiftninger i MhS' bestyrelse

På MhS' årsmøde den 16.11.02 skete der nogle udskiftninger i bestyrelsen. Fire af de siddende bestyrelsesmedlemmer var på valg, og kun én var villig til genvalg, nemlig Sten-Erik Brand fra Dansk Consul Zephyr Zodiac Klub. De tre, der udtrådte, var Lars Genild, Ole Lindberg og Svend Aage Tholstrup. Svend Aage Tholstrup har i flere år været MhS' repræsentant i FIVA, og han har givet tilsagn om at fortsætte hermed.

Nyvalgt til bestyrelsen blev Knud Degnbol, Kolding (Ariel Klub Danmark), Bendt Nielsen, Ry (Dansk BSA Klub) og Ole Willumsen, Frederiksberg (Dansk Militærhistorisk Køretøjs-Forening). Ole Willumsen har i et par år været tilknyttet bestyrelsen som ekspert i tunge køretøjer. Valgene skete som fredsvalg, idet kun de nævnte var opstillet.

Ud over de nævnte består bestyrelsen af Svend Carstensen, Kaj Dyring Larsen og Henrik Thostrup.

Bestyrelsen har endnu ikke konstitueret sig. Det sker på et bestyrelsesmøde i begyndelsen af december.

Bestyrelsen kan i øvrigt glæde sig over, at der meldte sig et par frivillige til at varetage arbejdet med Nyhedsbrevet, hvilket Ole Lindberg hidtil har taget sig af.

I næste nummer af VT følger et sammendrag fra årsmødet.

Beklagelse

I Veteran Tidende nr. 317 kunne man læse ”Ak ja - ak ja” og ”En ansøgning løb af sporet ...”

Efter at have vendt sagen endnu en gang med Kurt Skov er det blevet afklaret, at der *blev* fremsendt en korrekt ansøgning med et behørigt budget den 24.09.2002.

Desværre er denne ansøgning gået tabt i postgangen, således at bestyrelsen kun har behandlet den indledende præsentation af arrangementet.

Bestyrelsen beklager forløbet.

Peter Løvstrøm Sørensen
formand



Retromobile - udstilling i Paris 11.2 - 16.2.03

Traditionen tro arrangerer jeg bustur
til denne flotte biludstilling i Paris



Program:

Tirsdag 11/2. kl 18 afgang Århus / H.Jensens Plads
Onsdag ca kl 11.00 ankomst 3-stjernet hotel, Paris
Lørdag 15/2. kl 19.00 afg P-pladsen ved Retromobile udstillingen.Paris
Søndag ca.kl 11.30 ankomst Århus

Pris kr. 1.599,- der indbefatter Paris tur/retur i **luksusbus**, 3 hotelovernatninger med morgenbuffet på 3-stjernet hotel i gå-afstand til udstillingen, entrebillet og en udflugt. Hvis under 30 deltagere + kr. 100,-.

Tilmelding: Skriftligt bindende tilmelding med navn, adresse og tlf. nr + vedlagt check. Husk at angive, hvor du ønsker at sidde. Rygere sidder bagerst i bussen.

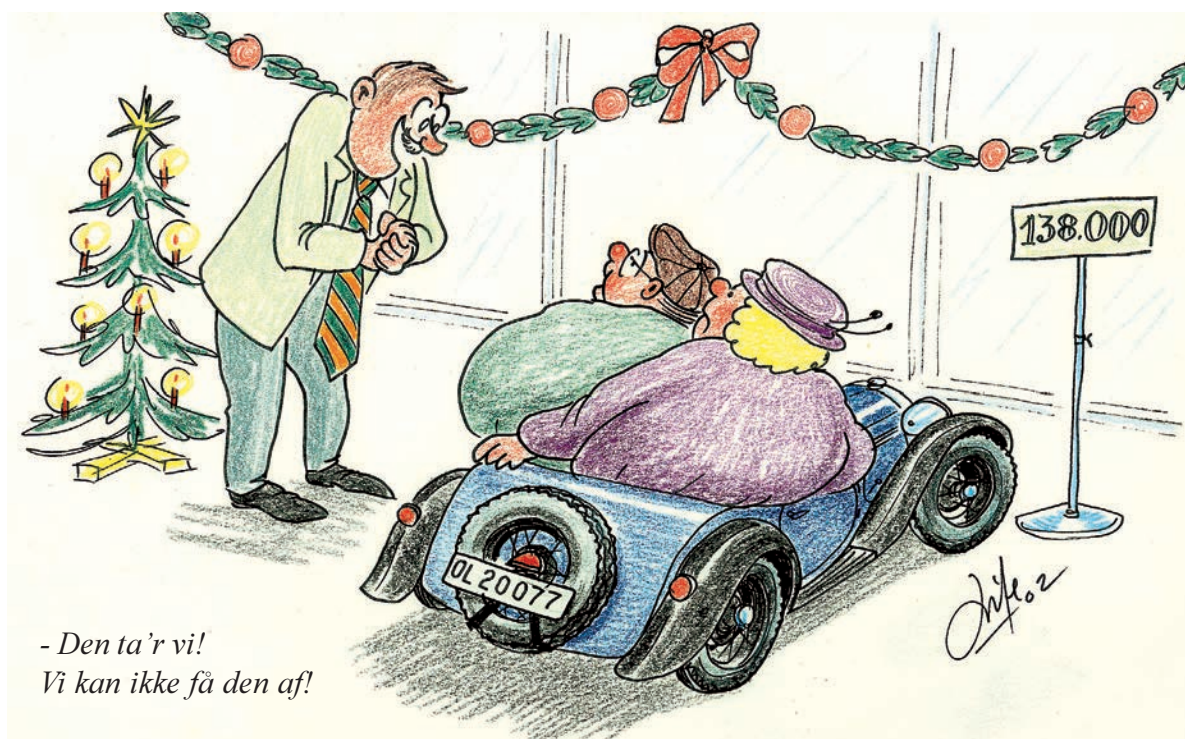
Påstigning

18.50 D.T.C. Vejle
19.20 Kolding Banegård
20.20 E4 grænseovergang

Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger.

Med venlig hilsen

Kr. Korsgaard, Auningvej 89, 8961 Allingåbro, Tlf/ fax 86 48 69 68
e-mail: kristen@automobil.dk



- Den ta'r vi!
Vi kan ikke få den af!



VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DKV

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Christoph Schliemann	Rysensteen	Bøvlingvej 40	7650 Bøvlingbjerg	9788 5618	Ford Mustang
Finn	Dose	Toftbjerg 33	7400 Herning	4030 3955	
Torben	Puck	Brødeskovvej 10	3400 Hillerød		
Niels	Mortensen	Frugthegnet 9	2830 Virum		
Bent	Knudsen	Åkirkebyvej 7	8210 Århus V		Morris Minor 1000 Super
Jan	Kock-Hansen	Kærlunden 21	2660 Brøndby Str.		Opel Kadett 1,1
Benny	Kjeldsen	Hegnstoften 67	2630 Taastrup	4399 2288	Triumph 5T
Palle	Andersen	Dyrelunden 8	3320 Skævinge	4828 8747	Chevrolet Corvette
Jens Ole	Miang	Ræveskovsvej 16	2820 Gentofte		
Arne	Andersen	Limfjordsgade 130, Gjør	9440 Aabybro	9827 7173	Porsche 924
Ole Bisgaard	Jensen	Stokbrovej 28, Elev	8520 Lystrup	8623 1901	Chevrolet Camaro
Leif	Lundbæk	Nyborgvej 10, Kværndrup	5772 Kværndrup	6227 2787	
Helga	Raundahl	Nørregade 69, 1. th.	6700 Esbjerg	7545 1604	
Leif	Midtgaard	Lektorvej 85	9000 Aalborg	9814 9030	MG B
Allan	Abildgaard	Østerbygade 7, Blenstrup	9520 Skørping	9833 9855	Triumph Spitfire
Conny Bæk	Hansen	Nørrelide 2	7300 Jelling	7587 2011	Jaguar Mk II 3,8 ltr.
Kurt	Mikkelsen	Lunden 22	5320 Agedrup	6610 7867	MG B
Lars Damborg	Christensen	Søndreskovgyde 265	5370 Mesinge	6534 2498	MG B
Knud	Degnbøl	Nørregade 14	6000 Kolding	7552 8378	Ariel 4G
Kiem	Holst	Busserisvej 9, Sdr. Kirkeby	4800 Nykøbing F.	5414 7707	Ford B
Niels Rudi	Pedersen	Hultevik 101	S-451 97 Uddevalla		Ford A
Erik	Bindesbøll	Lillevang 5	7190 Billund	7533 8150	MG A
Ivan	Pedersen	Sønderkær 177	7190 Billund	7533 2487	Lotus Seven
Kaj	Schmidt	Røverbanken 3	5492 Vissenbjerg	6447 3903	Morris Minor
Peter	Hansen	Sensommervej 65	8600 Silkeborg	8681 1510	
Kaj	Lavlund	Søborgvej 8, Strib	5500 Middelfart	6440 6463	Willys
Niels-Jørn F.	Sorensen	Spøttrupvej 26, 1. tv.	7400 Herning	9711 6073	Austin Seven „Ruby“
DVMC, c/o Vagner Risom		Nedertoften 85, Tjørring	7400 Herning		
DVMC, c/o Torben Andreassen		Vittenvej 59, Vitten	8382 Hinnerup		
Christian	Vinaa	Høeghsmindevej 21	2820 Gentofte	3962 0092	Chevrolet Corvette
Flemming	Mortensen	Plovmarksvej 16	2605 Brøndby Str.	4345 7167	BMW R60
Annemette	Rasmussen	Ryvangs Alle 19	8700 Horsens		
Jan	Hasko	Stengade 33	3000 Helsingør		
Thomas Rolf	Larsen	Viggo Barfods Alle 48	2750 Ballerup		
Henning	Hansen	Jægersmindevej 42, Fjølsted	5463 Harndrup	6488 1760	Opel Rekord 1,7
Hans Jørgen H.	Bøgh	Marvedevej 29, Menstrup	4700 Næstved	5544 3384	BMW 2800 CSI
Ulrik	Salmonsens	Glimvej 19 B, Glim	4000 Roskilde	4648 0183	Mercedes-Benz 312
Brian Lindhart	Nielsen	Torpegavnsvej 1	4270 Høng	5885 4771	Chevrolet Malibu
Charlotte	Olsen	Borupvej 53	3320 Skævinge	4828 8886	
Tobias	Petri	Skærsommervej 1	2930 Klampenborg		
Roland	Eisenhardt	Sneseagervej 57, Borse	4720 Præstø		
Bruno	Dancker	Kløvertofte 8	2740 Skovlunde	2099 3048	
Jens Bernhard	Graakjær	Ringgade 52	7600 Struer	9785 0435	
Jørgen	Kristiansen	Strandvejen 240, Melholdt	9340 Aså	9885 1357	Mercedes-Benz
Kenneth Grejsen	Andersen	Nørregade 90 b	6690 Gørding	7517 7232	Renault 4 CV
Jes	Ladefoged	Gyden 6, Jernvedlund	6771 Gredstedbro	7543 5222	Austin-Healey 3000 Mk. III
Peter	Hansen	Ahornvej 2	2790 Karlslunde	2142 0351	VW 311 1500 S
Poul	Steen	Gammelgårdsvej 18	5792 Årslev	6590 2841	
Jean	Pedersen	Sædding Strandvej 69	6710 Esbjerg V	7515 8120	
Kaj Thorso	Madsen	Skovsrodvej 5	8680 Ry	8689 1951	
Erik	Sorensen	Juelsgårdvej 19	7620 Lemvig	9789 5900	

KØB - SALG - BYTTE

Biler sælges

Mercedes Benz 280 SL 1968, sølv, blåt læder, indreg., synet, kr. 265.000.

Mercedes Benz 220 S, 1956, sort med rødt velour. Begge US biler, begge i top stand.
Stig Pedersen, tlf. 33161694.

Fiat 508, Balilla 1934, 95% restaureret og samlet.
Dorte Mark,
tlf. 40559961 / 57820381.

Austin 1300 Mk II, saloon fra 1968. Totalt renoveret i 1994, 90.000 km og meget lidt rust, priside kr. 17.000.
Tino Sælberg,
tlf. 33240043 / 26723041.

Opel Kadett 1938, km 135.000, nysynet, aldrig restaureret, orig. stand, fuld historie. Evt. kan anden veteranbil indgå i bytte - gerne VW.
M. Therkelsen, tlf. 75640951.

Ford Taunus P3, årg. 1964 til reservedele eller retaurering, nye bagfjedre medfølger, pris kr. 1.000.
Lars Wiegman, tlf. 57675410.

Opel Olympia årg. 1938, rigtig pæn bil, lakeret i original farve, ingen rust, nyt indtræk, indregistreret, evt. bytte med urestaureret.
Thormod Hansen, tlf. 62551369.

Alfa Romeo 2000, Spider, 1976, udstillingsbil 1989-2002. Totalt rustfri, aldrig

kørt i Danmark, sælges u/afgift, kr. 58.000. Afgift ca. kr. 40-45.000.
Carsten Høgh, tlf. 44486834.

SAAB 96, 1961, sedan, 3-cyl., to-takt, totalrestaureret, nysynet, kr. 30.000.
Henv. tlf. 75645275.

Jaguar Mk IX, 1959, 3,8 ltr. motor og aut. gear, venstrestyret, meget velholdt og i flot orig. stand, 2-farvet cotswold blue med orig. soltag og nyrenoveret træinteriør. Production Record Trace Certificate no. 9019 og værkstedshåndbog medfølger, pris kr. 95.000.
F. Rasmussen, tlf. 86922195.

Buick sedan 1928, 2-dørs DK bil, rime-lig stand, nysynet, kr. 60.000.
Henv. tlf. 97376111.



KØB - SALG - BYTTE



Fiat 1500, 4-d. 6 cyl., 1938, sjældent model u. midterstolper, urestaureret, helt original.

Durant 1928, stor 4.d. amerikaner, urestaureret, helt komplet.

Fiat 1100 4-d. 1953, original, urestaureret (billig).

Fiat 124 Sport Spider 1600, 1970, urestaureret.

E. Hindsgaul Madsen,
tlf. 64401127 / 40584612.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Utrolig velholdt. Aldrig renoveret. Ingen rust. Original lakering fra 58. 4 år til syn. Rød med hvidt tag. Nye diagonaldæk med hvide sider. Sorte nr. plader. Pris side kr. 48.000,-.

Giv et bud. Evt. bytte med Triumph Thunderbird eller BSA A10 årg. 1953. Ole Callesen, tlf. 74561611.

Porsche 356 BTS 1961, g rå, blåt originalt indtræk, nysynet, kører perfekt. Dkr 235.000 på danske plader.

Tlf. 40101356, e-mail abl904@wwi.dk

Opel Kapitän 1961 sælges. Bremseforstærker og 4-trins gearkasse monteret, ellers original. Meget flot bil. Billeder kan sendes på e-mail. Pris side kr. 15.000, giv et bud!

Bo Wienberg, tlf. 40549370, e-mail Bowienberg@hotmail.com

Biler købes

Ford A pickup, stand underordnet, helst komplet.
Jørgen, tlf. 54854735 / 29448954.

Klassisk sportsvogn søges. **MG TD el. TF** i god stand. Gerne renoveret, men skal fremtræde med det originale præg.
J.F. Bakka, tlf. 45761224.

Dele til biler sælges

Til **Volvo 444**, 1957: 1 kompl. instrumentgruppe (varmemåler virker), kr. 700.
Til **Fiat 128**: 1 højre mellempanel, kr. 100.
Til **Simca 13/1501**: 1 forr. udst.rør kr. 100, 2 luftfiltre kr. 50/stk., 2 rep.plader til fordør kr. 75,-/stk. 1 højre forr. dørstolpe kr. 100. 3 rep.plader F/bagdør kr. 75/stk., 1 rep.stk øverste forr. inderskærm kr. 100, 1 sprinklerbeholder-beslag kr. 50. Til **Simca 1000**: 1 ny højre forskærm, kr. 350. Til **Vauxhall Viva HA**: 1 ny kofanger kr. 600. Til **Opel Kadett A**: 1 ny for og 1 ny bagkofanger kr. 700,- pr. stk. eller kr. 1.200 sml. Til **Citroën 2CV og AMI 6/8**: papirluftfilter indsætter kr. 30 /stk., 2 stk kr. 50. Til **Citroën GS/GSA**: 1 venstre dørpanel kr. 125. 1 nyt **Ducellier** fordelerdæksel kr. 75.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Cadillac sedan deville 1962: døre, vinduer, kofangere, benzintank, renoveret karburator fra USA (4-portet Rochester, div. lister og dele.
Michael Sundahl, tlf. 26367781.

Trabant 1978, u. papirer, mange gode dele, evt. bytte med mc urest., stand underordnet.

Thormod Hansen, tlf. 62551369.

2 stk. **dæk og slange 500/525 x 16** + 1 stk. fælg med dæk. 1 stk. 12 volt **Ford** horn nyt. 2 stk. 6 volt horn gamle.
Aa. T., tlf. 75673115.

Nippy dele: forfjeder ny. Kølerkappe, forkromet. Andre **Austin Seven** dele, bl.a.: tændings/lyskontakt. cut-out relæ type GFR-2. Benziner og tankføler. Positionslygter Lucas nye. Rat med afvisermekanisme. Benzinpumpe og rep.sæt. Speedometer, typen med bevægelig skive. Køler. Hjulpyntekapsler type stor dia. Bremsetromler. Forlygte dele, bl.a. Ruby orig. glas. Vindspejl med ramme. Original solskærm, skrue dæksler alu. til forhjulnav m.m.
Gert C. Rasmussen
tlf. 54871838, efter kl. 18.
mail: gcr@worldonline.dk

Ford V8 1936: 1 stk. venstre for- og bagdør, komplet i rigtig god stand. **Ford V8** 1937-39: nyt kron og spidshjul med leje 9:37. Munters affugtningsanlæg til garage. Den bedste ildslukker til din veterarbil, 2 kg. CO², sælges på tilbud.
Jan Olander, tlf. 44986969.

Alfa Romeo Bertone. Dele fra 1966-1970. Alt mekanisk, instrumenter og interiør. 1750 motor, sæder til 66'eren er virkelig flotte, stål og alufælge. Se www.lionweb.dk/alfa.
Sven Løow, tlf. 44996695.
Mail: sven@lionweb.dk

Til **Chevrolet** 1929-40: h+v fabriksnye styrespindler. Til **Opel GT** komplet sæt nye bundmætter (sort).
Til **Morris C** komplet køler med kappe og motormeter. Kølerfigurer til **Chevrolet** 1931-35. **Opel** neon blitz til vægmont.
Hans Peter Nielsen,
tlf. aften 56578093 - dag 40148037.

Sunbeam Alpine I og II 59/63: 2 forskærme med tilhørende monteringsdele, 2 dørplader, nederste front, nederste bagpanel, vandpumpe, slibesæt, alt nyt, brigt topstykke, egerfælg med nav og værktøj.
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

NSU reservedele nyt og brugt. Nye kofangere til **Fiat 600**, **Topolino**, **Autobianchi**, pr. stk. kr. 600.
Jens, tlf. 75665898.

Til **Peugeot 404** original tagbagagebærer og første afgangsrør. Kan afhentes.
33140423.

Dele til biler købes

Amerikanerkofangere til **NSU Prinz**, evt. dele, uanset stand.
Jens, tlf. 75665898.

Forkofanger til **Mercedes Benz 170S**, 4-dørs årg. 1950, uden horn.
Richard Sørensen, tlf. 97724646.

Opel Rekord 1957: forskærme + dør, paneler + kofanger + div. dele
Sv. Pedersen, tlf. 57822515.

Til **BMW 326 cabriolet** købes indvendige dørhåndtag, donkraft, startsving, orig. håndbog.
Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

Motor til **Mercedes „Adenauer“ 300**, 1953 købes.
Stig Pedersen, tlf. 33161694.

Mc sælges

Norton ES2 årg. 1958, 1-cyl, 500 ccm, totalt restaureret og original, kr. 55.000.
Henv. tlf. 75645275.

Zündapp Norma Lux 200 ccm, årg. 55. Har aldrig været indregistreret, kun brugt til demo, 95% færdigrestaureret og komplet, sort, går som ny. pris kr. 8.200.
Henning Olsen, tlf. 97214188.

BMW 60/2 1968, fremstår med ny motor og 100% original, restaureret concours, kr. 85.000. Kan evt. leveres med sidevogn.

NSU Quickly model L 1957 (jordemodermode) m/scooterskjold, 100% original, fin stand, køreklar i original lakering, kr. 6.000.

Ny **Velo Solex 2001** byttes med **NSU køretøj**, kan også købes, kr. 5.200 (nypris kr. 7.200).
Jens, tlf. 75665898.

Harley-Davidson 1000 ccm 1920, 2-cyl. halvtopper i meget flot restaureret stand. 100% original med magnet, gaslygte, bagagebærer og papirer.

Corgi faldskærmsmotorcykel med Excelsior motor og kickstart. Pæn stand, original Lucas forlygte, ny sadel osv. Meget original, også karburatoren. Kr. 14.000.
Niels Palle Nielsen, tlf. 23655745.

Mc købes

NSU Quickly TT eller **Cavalino**.
Jens, tlf. 75665898.

Gl. restaureret, original mc.
E. Hindsgaul Madsen,
tlf. 64401127 / 40584612.

Dele til mc sælges

Scooter: **Vespa** overskåret til reservedele, mange Vespa-dele, 2 stk. **Iso Milano** med Iso motor til reservedele. Knallerter: **Express**, **Peugeot 104**, mange andre reservedele fra kr. 200.
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

NSU reservedele nyt og brugt.
Jens, tlf. 75665898.



Sadeltasker til mc, i kærnelæder. Originale fra 1920-30. Passer til mange, især amerikanske og englændere. Tlf. 65314152,

Automobilia sælges

Bilårbogen 1952-1965. Årets Motorrevy 60-100 kr./stk. Mikael Fogt, tlf. 26711383 / 65926467.

KDAK hotelskilt med vognmærke i sølv og bogstaver i guld på blå baggrund. 29x39 cm., kr. 750. Et flot fejlfri sæt KDAK vognemblemer med identiske registreringsnumre. Kr. 1.200. Henv. tlf. 23245115.

Automobilia købes

Bilhistorisk Tidsskrift nr. 36, 39 og 55 købes Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838 efter kl. 18. Mail: gcr@worldonline.dk

Diverse sælges

Dansk **campingvogn** fra 1962 i glasfiber, skal restaureres? Evt. reservedele, der er mange gode detaljer i den. Køkken med orig. gasblus, skabe, borde. Henv. tlf. 75132852.

Campingvogn Sprite 400 1963, sorte nr.plader CT 1392. Velholdt med køleskab, stålkøkken, bord, springmadrasser, har kørt hvert år. Erik Johan Welin, tlf. 48263619.

Campingvogn MKP Grand 1967 m. sort nr.plade, fortelt, køleskab, gas og el, pris kr. 7.000. Børge Andersen, tlf. 86481029.

Til salg



Mercedes 350 SLL 1974

Meget velholdt
Pris kr. 130.000
Peter Holm
tlf. arb. 46755222
priv. 46401292

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Een af landets absolut fineste samlerbiler udbydes nu til salg efter 35 års ejerskab.

Bugatti Type 49, 1932

Karosseri: Gangloff Cabriolet
Fuld historie, er velkendt i B.O.C.

Se mere på

www.daytona-cars.dk

Idet vi håber at denne sjældenhed forbliver i dansk ejerskab, averteres den hermed i danske medier.

Virkelig seriøse henvendelser bedes ske skriftligt



Strandvejen 34, 2900 Hellerup, www.daytona-cars.dk



WWW.KVIK-IN.DK

www.kvik-in.dk

- stedet vor gamle køerne veteraner mødes !

Nu kan du både købe og sælge på nettet,
samt få din egen homepage med på
www.kvik-in.dk

Vil du have din egen homepage på nettet ?
Har du noget, du vil købe eller sælge?
Har du spørgsmål og svar om gamle køretøjer ?
Må andre se dit køretøj ?



Så er "Kvik-in" det rette sted:

Vi henvender os både til erhvervsfolk og private.
Derved opnår du langt større opmærksomhed end
ellers.



Hos "Kvik-in" kan du lægge din homepage på nettet
- ganske gratis.



Dermed har vi sat alle sejl til for at kunne tilbyde dig, som kommende bruger, nogle utrolige fordele

Vær med til at oprette **DANMARKS STØRSTE MUSEUM**, opret dit eget køretøj, med et billede, så alle kan se den, vi trækker lod om 3. flasker rødvin hver måned mellem de oprettede køretøjer

Vi håber, at du har fået interesse for kvik-in, og at du har fået lyst til at gå ind og se den. Indtil den 31.12.2002 er det ganske gratis at købe og sælge på Kvik-in.

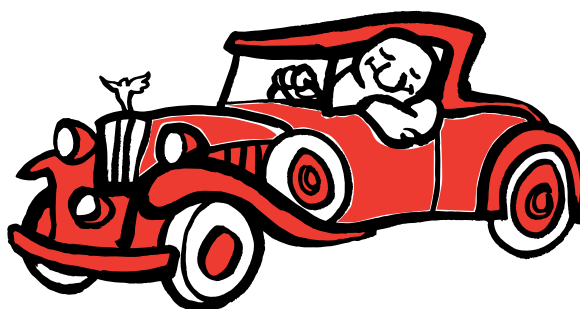
Herefter koster det kr. 75.00 pr. kvartal eller kr. 250.00 pr. år
uanset hvor mange annoncer der oprettes med billede

Med venlig hilsen og på gensyn.

www.kvik-in.dk

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	586 kr.	327 kr.
100.000 kr.	828 kr.	441 kr.
150.000 kr.	984 kr.	597 kr.
200.000 kr.	1.090 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.312 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.464 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.533 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.939 kr.	934 kr.
100.000 kr.	2.250 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.677 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	3.096 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.576 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	4.072 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	516 kr.	179 kr.	363 kr.
100.000 kr.	724 kr.	179 kr.	363 kr.
150.000 kr.	1.035 kr.	179 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.197 kr.	574 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.508 kr.	574 kr.	726 kr.
75.000 kr.	2.130 kr.	574 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.618 kr.	1.933 kr.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne.
Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer.
Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben