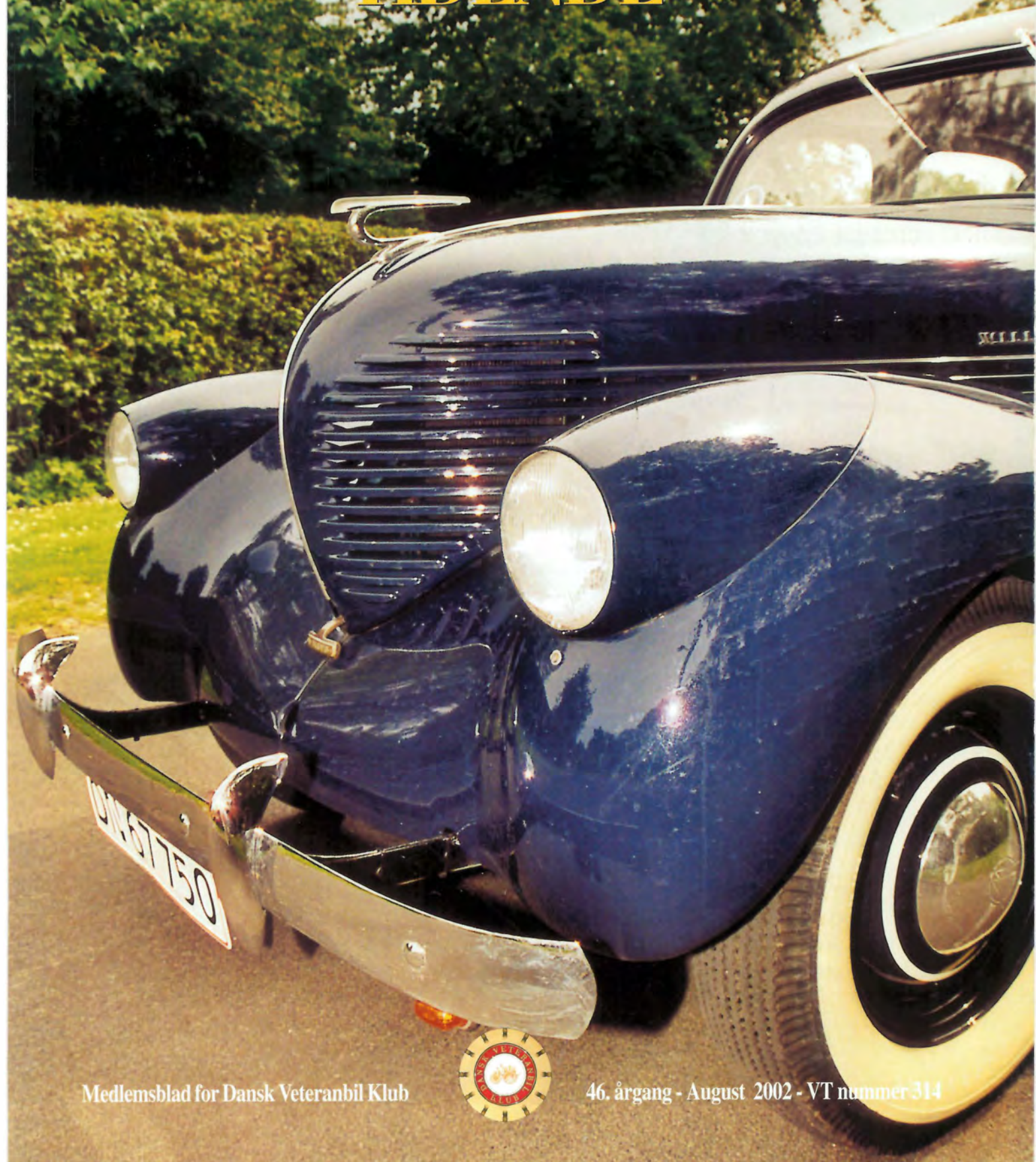


# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



46. årgang - August 2002 - VT nummer 314



**Dansk Veteranbil Klub**  
**Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå**

Telefon 4914 5906  
Telefax hele døgnet: 4914 1114  
Giro: 600-4253  
Administrator: Dorthe Thies  
Telefontidkl. 10-13  
e-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)  
[www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)

**Bestyrelsen**

**Føremænd:**  
(Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, TM & VT)  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Engshavevej 131, Gårsløv  
7080 Børkop. 75 86 95 10  
[67mustang@vip.cybercity.dk](mailto:67mustang@vip.cybercity.dk)

**Næstformænd:**  
(Bibliotek, PR, Register & Sektioner)  
Claus Frausing  
Højbuens 26  
2730 Herlev. 44 53 87 00  
[claus.frausing@mail.dk](mailto:claus.frausing@mail.dk)

**Kasserer:**  
(Bøgføring, budget)  
Henrik Thostrup  
Birkevænget 16  
2880 Bagsværd. 44 44 56 19  
[henrik.thostrup@teliamail.dk](mailto:henrik.thostrup@teliamail.dk)

**Sekretær:**  
(Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til M&S)  
Bo Ødegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup. 44 64 42 94  
[bo@mobil.dk](mailto:bo@mobil.dk)

**(Udstillinger, klubartikler)**  
Bent Friis  
Søbakken 29  
7000 Fredericia. 75 94 09 97  
[bentfriis@orangenet.dk](mailto:bentfriis@orangenet.dk)

**(Mødesteder)**  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg. 74 45 94 50  
[familien.johansen@e-bex.dk](mailto:familien.johansen@e-bex.dk)

**(Løb & arrangementer, klubkontor, Swift)**  
Kaj Dyring Larsen  
Hyldegårds Tværvej 1  
2920 Charlottenlund. 39 90 42 40  
[kaj@larsen.dk](mailto:kaj@larsen.dk)

Henning Kjeldgaard Knudsen  
Holstebrovej 17  
6971 Spjald. 97 38 12 64  
[hkknudsen@orangenet.dk](mailto:hkknudsen@orangenet.dk)

**Registre**

**Rover:**  
Henning Helmer - 4919 2700

**Morris:**  
Willibald Farbmacher - 4914 5167

**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 4777 7774

**Renault:**  
Anker Krarup - 6611 4314

**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237

**Sektioner**

**Ford V8:**  
Birger Blakø - 3294 9397

**M.G.:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77  
[linnedal@hotmail.com](mailto:linnedal@hotmail.com)

**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02

**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49

**Jydsk Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79

**Ford T:**  
Jon Friis Wandall - 63 90 70 40

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 2253 5550

**American Automobiles:**  
Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10

**Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.**

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Neble  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 22 53 55 50

**Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm**  
Ole Poulsen - 54 70 03 58

**Fyn**  
John Jørgensen - 66 18 12 12

**Jylland**  
Frits B. Johansen - 74 45 94 50

**Mødesteder og mødestedsansvarlige**

**Nordsjælland**  
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

**Midtjylland:**  
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted  
"Steffensgård"  
Kontakt: Preben Boisen, 57525040  
samme adresse som mødestedet

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge  
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205  
Nygade 3, 4672 Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Kontakt: John Jørgensen, 66181212  
Firkløvervej 6, 5270 Odense N

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Arne Jespersen, tlf. 86985504  
Kaj Munkholm, 86221975  
Kådhøjvej 12,  
8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vestehede**  
Refsøvej 49, Vesterhede, Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Refsøvej 49, 7250 Hejnsvig

**Vestjylland-Sjald**  
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald  
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264  
Holstebrovej 17, 6971 Spjald

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro  
Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450  
Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg

**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle, Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

**Bibliotek**

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

**Forsikringsforhold**

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

**Revision**

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777

**FIVA**

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

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 4800

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager DJF  
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 4589 1148  
e-mail: [ole\\_emil\\_riisager@mail.dk](mailto:ole_emil_riisager@mail.dk)

**Bladteknisk redaktør:**  
Ole Callesen • 7456 1611  
Fax: 7456 3611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)

**Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:**  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109  
Kun skriftlig henvendelse.

**I redaktionen desuden:**

Svend Carstensen  
E.W. Neesgaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen

**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.**

**Annoncepriser:**

1/1 side: Kr. 3.000,-  
1/2 side: Kr. 1.600,-  
1/4 side: Kr. 900,-  
1/8 side: Kr. 500,-  
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

**Lay-out, sats og tryk**

Ole Callesen  
Skovhusevej 7, Aller  
6070 Christiansfeld • 7456 1611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)

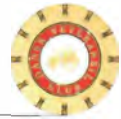
**Forsiden:** Willys 38 Sedan

**Foto:** O. E. Riisager

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Kør Ikea løb .....	16
Skriv et brev .....	5	Nye medlemmer .....	38
Klubaktiviteter .....	6	Nyt på Egeskov .....	18
Aftentur i Kværkeby .....	7	Nyt i Gjern .....	19
Stevns rundt .....	7	Sydhavsrally .....	20
Bornholm rundt .....	8	Månedens køretøj .....	22
Video om Zonen .....	11	Den danske bil .....	28
Isotta føljetonen .....	11	Sukkerhusvognen .....	31
Det stod i BhT eller VT .....	11	Danske motormuseer .....	34
Classic Car Show i Margrethetorp ...	12	Invitationer .....	35
Gavnø .....	14	Køb/salg .....	36

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 37 2002**



## MØDER

### August

15.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
20.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
26.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
27.	19.30	Egeskov.	Klubaften.
27.	19.00	Klippinge.	Klubmøde. Manøvrebane. Se Klubaktiviteter.
31.	10.00-18.00	Kværkeby.	Høsttur. Se Klubaktiviteter.

### September

3.	19.30	Ristrup.	Klubmøde, besøg af politiassistent Steen Kvistholm, som viser den ny kameravogn.
5.	19.00	Nivå.	Klubmøde.
11.	19.30	Rødekro.	”Ud af huset”.
12.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
14.		Børkop.	Fælleskørsel til Randers. Se Klubaktiviteter.
17.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
19.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
24.	19.00	Klippinge.	Klubmøde.
24.	19.30	Egeskov.	Klubaften, Nostalg.
26.	19.00	Vesterhede.	Udemøde i Gl. Smedje i Janderup. Se Klubaktiviteter
30.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.

### Oktober

1.	19.30	Ristrup.	Klubmøde.
3.	19.00	Nivå.	Klubmøde.
9.	19.30	Rødekro.	Gamle Danmark.
10.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
14.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
17.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
22.	19.00	Klippinge.	Klubmøde.
28.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
29.	19.30	Egeskov.	Demoaften.

### November

5.	19.30	Ristrup.	Klubmøde.
7.	19.00	Nivå.	Klubmøde.
11.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
13.	19.30	Rødekro.	Garagebesøg.
14.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
21.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
25.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
26.	19.00	Klippinge.	Klubmøde.
26.	19.30	Egeskov.	Klubaften.



## August

- 9.-11. Morris 25 års jubilæums-weekend i Roskilde. Info Bent Riff 46351992, Steen Haselmann 49149956.  
Se indbydelse i VT 313.
- 9.-11. Dansk Borgward Klubs 20 års jubilæumstræf i Lundeberg på Fyn.  
Tilmelding tlf. 66137607 eller [haf-red@mail.dk](mailto:haf-red@mail.dk)
10. Munkebjergløbet 2002. Se indbydelse i VT 310.  
Info Hans Geschwendtner, tel. 32538470, fax 32540922, e-mail [Hans@geschwendtner.dk](mailto:Hans@geschwendtner.dk)
10. Stevns-løbet 2002. Se indbydelse i VT 311.
11. Madpakketur på Vestfyn. Start ved Husby Kirkes parkeringsplads kl. 9.30.  
Info Bjørn Drejer, tlf. 64781899.
14. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i VT 311.
15. Havnetræf Ishøj. Se omtale i VT 311.
24. Føtex-løbet 2002. Se indbydelse i VT 313.
25. 11-16. Veteran – Vintage træf på Rindsholm Kro, Gl. Århusvej 323, 8800 Viborg.  
Ingen tilmelding. Info Frode Hansen tlf. 86639044.
29. Ikea-løb. Start Vangede. Se omtale i VT 311.
31. Høsttur fra Kværkeby, Midtjylland. Se Klubaktiviteter.

## September

1. Tourist Trophy. Mødested Herlev. Se indbydelse i dette nr. af VT.
7. 10-16 DVMC's lastbiltræf ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Se notits i dette nr.
8. 9.30-17 Veteranbiltræf og stumpemarked på Musumsgården Karensminde i Grindsted. Se notits i dette nr.
7. – 15. Randers 700 års købstadsjubilæum. Veteranuge, blandt andet med udstilling og gaderace.  
Se nærmere i VT 311. Info [www.randersbib.dk/det\\_sker/veteran2002.htm](http://www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm)
8. Fjordløbet rundt om Roskilde Fjord.  
Se indbydelse i VT 313, men bemærk at Gert Hansentlfnr. skal være 47176205.
11. Ud i det blå fra Havnens Fiskehus i Vejle. Se indbydelse i VT 311.
- 20-21. 5. Int. Historic Rally Denmark. Info Henning Friberg, tlf./fax 86847979, mobil 40192878, [friberg@sport.dk](mailto:friberg@sport.dk)

## November

9. Herning stumpemarked.

## Løb og begivenheder i udlandet

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

## August

10. Terje Vigen Løpet. Se indbydelse i VT 312.

## September

- 20-22. Le Mans Classic. Race, udstilling, stumpemarked, auktion mm.  
Info Sylviane Peter [speter@peter.fr](mailto:speter@peter.fr), Grégory Miellou [gmiellou@peter.fr](mailto:gmiellou@peter.fr)

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for – se [www.mhrf.se/id12\\_evenemangskalender.htm](http://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](http://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](mailto:sat@egd.dk)



## SKRIV ET BREV

Nu skal vi alle sammen skrive rigtigt mange breve. I august frigiver postvæsenet den serie frimærker med postkøretøjer, som vor bilportrættør Fritz Knudsen er mester for. Nærmere omtalt for et par numre siden i Veteran Tidende og desuden i postvæsenets annonce på næstsidste side af sidste VT.

Og i VT tager vi selv hul på en tilsvarende serie i Fritz' kendte stil og begynder med Nimbus.

Der gøres stadig forsøg på at overtale væsenet til at udsende nogle frimærker i anledning af Dansk Veteranbil Klubs 50 års jubilæum om to år – det ville være oplagt at Fritz tegnede Hammel-bilen og nogle fle-

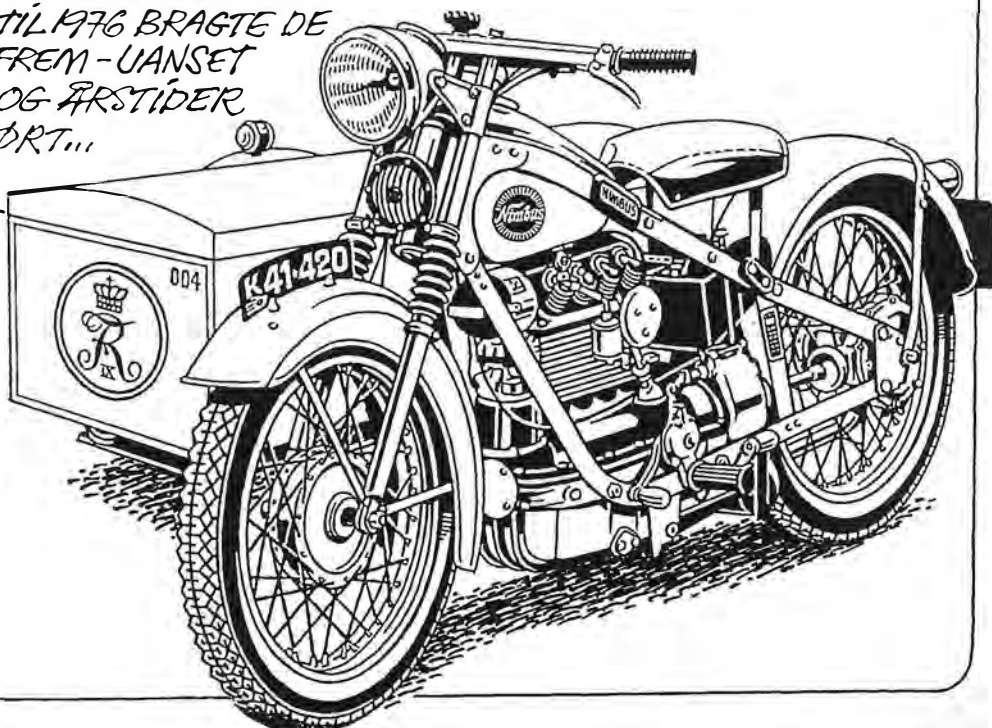
re danske fabrikater. Vi ved jo hvor gerne Fritz selv vil fortsætte i genren. I flere af Post Danmarks tryksager for tiden er der omtale af Fritz' frimærker. Således på bagsiden af Museumsposten nr. 2/2002, og det meste af fri-



mærkesamlernes blad Journal nr 4/2002 er helliget emnet postkøretøjer og herunder de nye frimærker og Fritz' løbebane som tegner.

NIMBUS 1953 - NU SOM FRIMÆRKE FRA POST DANMARK.  
 MOTORCYKLEN - DER MED DE FRISKE RØDE POSTBUDE BLEV  
 ET KENDT OG ELSKET INDSLAG I DATIDENS BYBILLEDER.  
 FRA 1923 TIL 1976 BRAGTE DE  
 POSTEN FREM - UANSET  
 VEJRLIG OG ÅRSTIDER  
 - GODT KØRT...

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.

Om nyt på Egeskov se andetsteds i bladet.

Tirsdag den 27. august kl. 19.30. Klub-aften.

Tirsdag den 24. september 19.30. Film-aften "Nostalgi".

Tirsdag den 29. oktober kl. 19.30 er der planer om en spændende demo-aften. Mere i næste nr.

Venlig hilsen  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Torsdag den 11. september kl. 19.30 er vi "ude af huset".

Torsdag den 9. oktober kl. 19.30. Vi ser et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 13. november kl. 19.30. Garagebesøg.

Med venlig hilsen  
Frits Johansen

### 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 3. september kl. 19.30 får vi besøg af politiassistent Steen Kvistholm, som viser den ny kamervogn frem og demonstrerer dens funktioner.

Tirsdag den 1. oktober kl. 19.30. Klubmøde.

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.

Vores klubmøde to dage efter Sankt Hans aften tirsdag den 25. juni afvikledes som en rundtur til Stevns' kendte og mindre kendte seværdigheder. I år bare i den anden del af Stevns, med bl.a. besøg på den originale Elverhøj. Men det var vist nok en skuffelse for de fleste, dels var selve højen meget lille, dels var elverpigerne åbenbart trøtte. Sådan er det to dage efter Sankt Hans. For højen var helt lukket.

Til vores klubmøde tirsdag den 27. august kl. 19.00 har vi fået lov til at låne en stor lukket prøvebane, som normalt bruges til elever der aldrig har prøvet at køre bil før. Så bygger vi en manøvrebane, som alle kan få lov at prøve, uanset om de har kørekort. Tag din partner, ven eller elskerinde med til Klippinge når der er mulighed for at prøve egne evner på manøvrebanen. Alle er velkomne, blot ring senest mandag den 26. august på 56578205.

På gensyn, hilsen  
Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

På grund af ændret arbejdssituation vil kontakten fra mødested Midtsjælland, Kværkeby, for fremtiden blive varetaget af Preben Boisen på Steffensgård alene. Kaj Sørensen takker for godt samarbejde.

Tirsdag den 20. august. Klubmøde.

Lørdag den 31. august. Høsttur fra Steffensgård med prøver før middag. Køretur om eftermiddagen. Medbragt mad. Tilmelding til undertegnede.

Venlig hilsen  
Preben Boisen 5752 5040

### BØRKOP VANDMØLLE

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

12. september. Klubmøde – endnu ikke noget specielt planlagt.

14. september. Som det har kunnet læses i Tidende er der i forbindelse med 700 års købstadsjubelæum i Randers den 14. og 15. september træf og race. Bent Friis og jeg er blevet enige om, at vi vil stille op den 14. til træffet. Vi kan ikke nå at overholde den officielle tilmelding, men jeg har talt med arrangørerne og vi er meget velkomne som gruppe. Da vi skal være i Randers kl. 8 – 8.30 skal vi meget tidligt af sted, eller vi skal overnatte på vandrehjemmet 13. til 14. Jeg foreslår vi aftaler, når vi mødes i august (er sket når dette læses). De der ikke var til mødet 8. august må kontakte mig. Endelig tilmelding senest 31. august, så jeg kan lave en deltagerliste til arrangørerne. Dagen i Randers skulle slutte først på eftermiddagen. Vi kunne lave en samlet hjemkørsel ad landevejene for dem der ikke vil blive til om søndagen og se race.

(Skodamuseet gemmer vi til foråret).

10. oktober kl. 19.30. Klubmøde.

Husk: Hustruer, kæresten og andre gode venner er altid velkomne på vores køreture. Er der nogen som har gode ideer til gæster eller besøg i vintersæsonen, så sig frem nu.

Tilmeldinger på tel. 75890487, fax 75899487 eller

e-mail [poulerik@rotek.dk](mailto:poulerik@rotek.dk) Håber alle har haft en god sommer!

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

### MIDTJYLLAND – VESTERHEDE.

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00.

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

Om turen ud i det blå den 24. juni skriver Jørn Elbæk Jensen:

Turen startede i flot aftenvej hos Ove. Efterhånden fyldtes gårdspladsen med gamle biler, og der blev diskuteret detaljer og set på nye gamle biler. Dejligt at så mange altid møder op i et gammelt køretøj.

Køreturen gik til Billund, hvor Bent FASTERHOLT med familie havde åbnet dørene til familiefirmaet for os. Firmaet forhandler Mitsubishi og service-rer alle mærker. Det store, utroligt rene værksted med ti autolifte tog vist lidt pipet fra de fleste. Pladeværksted og klargøring råder over fem lifte mere. Der var øl og vand, kaffe og





chokolade til fri afbenyttelse. En Ford T i det ene hjørne, som Bent er ved at restaurere, blev studeret grundigt, vi så også den gamle Opel fra 1908, eller er det 10, som i sin tid var kombineret kran- og værkstedsvogn i firmaet, og som vi tit har set Bent køre i til træf. Det er en gammel restaurering, som Bents far har lavet utrolig flot. I dagens anledning var der udstillet en Volvo P1800 og fire motorcykler, BMW R65, BMW R25, BSA og vist nok en urestaureret DISA 100, der trængte til en meget kærlig hånd.. Jimmy Gadgård fik bremserne på sin Plymouth 1933 kontrolleret på rullefeltet med perfekt resultat.

Derefter kørte vi tilbage til klublokalet hos Ove, hvor aftenen sluttede med kaffebord og jordbærlagkage. Ca. 20 medlemmer var mødt i en halv snes gamle biler. Tak til Bent og familien for en interessant aften og tak til Ove og familie for husly og ulejlighed.

\*\*\*\*  
Mandag den 26. september bliver der udemøde hos Gl. Smedje i Janderup. Tilmelding til Hans Sørensen på 75132852.

Med venlig hilsen  
Ove H. Iversen, tlf. 75339321

## Aftentur fra Kværkeby

Tekst og fotos Bo Larsen

Traditionen tro benyttede vi en af vores mødeaftener i Kværkeby til at køre en tur i omegnen. I år var turen 18. juni tilrettelagt af Inge og Torben Hansen. Det var atter lykkedes at finde nogle veje som vi ikke havde været på før.

En ca. 10 deltagere var mødt frem og de fik en dejlig tur i sommeraftenen.

Bagefter var der så kaffe da vi kom retur til Kværkeby.

Det kniber med at identificere alle bilejerne, men i hvert fald tilhører den lyse MG TD 1951 Henning Larsen, det er Jesper Trusts Ford Zephyr Mk. II 1962 og Willy Rasmussens Adler Triumph Junior 1937.



### VESTJYLLAND – SPJALD

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

Med venlig hilsen  
Henning Knudsen

### KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

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

Husk Ikea-løb og havnetræf – se kalenderen.

Venlig hilsen  
Claus E. Neble.

## Klippinge, Stevns Rundt



Fagligt møde under Klippinge-folkenes tur Stevns Rundt. Bilen er Henrik Hansens Morris 1000 1970 med lad.



DVK-medlemmer bestiger den ægte Elverhøj, som nægtede at rejse sig på gloende pæle. Og elverpijerne forduftede i solskinnenet.



En smuk afslutning på en lokal bil, Talbot Lago Baby Sport 1937 (Hans E. Jensen, Nexø).



## Bornholm Rundt: Sølvløb med glans

Årets Bornholm Rundt havde titlen „Sølvløbet“ til markering af, at det var det 25 i rækken. Og arrangørerne løste opgaven med glans!

Tekst: Svend Carstensen  
Fotos: Svend Carstensen, Ib Jensen, Kirsten Jørgensen og Henning Jensen

En smuk rute (i bogstaveligste forstand Bornholm Rundt ligesom ved det første løb) lørdag den 6. juli, glimrende vejledning, godt styr på de ca. 160 ekvipager og sidst men ikke mindst 10 poster med opfindsomme og morsomme prøver, som deltagerne skulle løse efter bedste evne og fingerfærdighed. Det hele afsluttet med den traditionelle røgede sild til frokost om søndagen.

Det er især de praktiske prøver, der gør Bornholm Rundt til noget særligt. Det er utroligt hvad de Bornholmske Motor-Veteraner kan finde på af finurlige prøver, og det er imponerende, at de udstationerede „postmestre“ kan bevare både tålmodigheden og humøret med over 150 mere eller mindre dygtige/heldige veteranfolks forsøg på at holde sig klar af strafpoints'ene.

Når alle deltagerne også ved slutningen af løbet lørdag eftermiddag modtog et diplom med et foto af deres køretøj, taget ved starten, og der er en detaljeret pointtavle til eftersyn ved festmiddagen lørdag aften, må man sige, at arrangementet klappede 100%.

Det er derfor fuldt fortjent, at deltagerne i løbet også klappede ad arrangørerne! Vi glæder os allerede til næste år.



Johannes Ankers FIAT 509 1926, knap en liter, overliggende knastaksel. Mere en rekonstruktion end en restaurering, så meget mere imponerende er resultatet.



Det kan ikke ses på dem, men Irene og Georg Christiansen må være dem der har været aktive længst i DVK's historie – her med deres Packard 733 1930, dansk fra ny.





Moto Guzzi-entusiastene var mødt med 4 maskiner, og en af dem sikrede sig totalsejren i løbet - Tom Albertsen med sin Moto Guzzi Sport 15, 1933 med venstregående sidevogn (førrest i billedet). Årgangene strakte sig fra 1932 til 54, men alle af samme, velkendte koncept - encylindret med stort, fritliggende svinghjul. Det er de tre ældste på billedet.



Axel W. Hansen er 82 og still going strong. Hans Douglas Z1 Powerflow er kun 68 år. Boxermotor med en cylinder frem og en tilbage, typisk for Douglas i mange år. Røver-Axel kørte sammen med Palle Buus.



Så har man set det med - en sort Harley-Davidson 1000 cc 1923. Tilhører Ulrik Nørgård Ibsen.



En sjælden mc, endda i to eksemplarer: Zündapp K 500 1937 hhv. 1939 (Svend Boss Henriksen hhv. Kaj Jensen, begge København).



Edgert M. Pedersens Nash Standard Six 1929 og Ruth og Vagn Nielsens Willys Six type 97 1931.



Et sjældent møde mellem to Opel Kapitän 1939 (begge stærkt fejldaterede i programmet) - og åbenbart et familieforetagende: K. Scheldes og A. Mikselsens cabriolet, ex Pehrson, og Else og Helge Scheldes sedan.



Steen Ulrik Pedersens Packard 626 1929.



Flemming L. Jensens Borgward Isabella 1954.

Fortsættes næste side.





Tre smukke klassikere i bornholmske omgivelser: Ford Eifel cabrio-coach 1939 (ombygget fra sedan i Danmark), tilhørende Jens Damsgaard; Alvis Sport 1939 tilhørende Lydia Tønnesen, og bagest Jørgen Sjøntofts Austin 7 Ruby 1935.



To „folkevogne“ - Ford T og VW.



Bornholmerne præsenterede selv flere fine nyrestaureringer. Som Allan Pihl Hansens Overland Whippet 1928, der var official.



Hvem har før hørt om en Morris Jensen 8 fra 1935. Det er Finn Hansens.



En tysk deltager, Peter Reissig, præsenterede et fint eksemplar af Pontiac Chieftain 8 1953.



Der var mange små Austin og Morris, ofte med for megen forkromning. Men Jytte og Ole Nordlunds Morris 8 1938 med fire baghængslede døre er præcis som den forlod fabrikken.



Sådan så en nobel vogn i den øverste mellemklasse ud i 1937. Jørgen Carlsens Chevrolet.



Det er meget længe siden man sidst så vort forlængst afdøde medlem Hans Mejer Larsens sjældne Talbot fra 1925. Nu er den overtaget af Hans Hermansen.



Blandt prøverne var „dækkast“. Det gjaldt om at få to dæk så langt som muligt ind imellem de to skråtstillede lægter - men uden at de røg helt igennem. Det var ikke helt så let som det ser ud!



## VIDEO OM ZONEN

Museet for Zone-Redningskorpset har fået fremstillet en morsom videokasette, der demonstrerer den betragtelige mængde køretøjer og andet materiel, museet råder over. Selv den smukke ambulanceflyver ser man i aktivitet. Alt sammen i ny optagelser og i farver, men ledsaget af en gammeldags speakertekst, der bygger på reklamemateriale "fra tiden".

Som tidligere fortalt er museet ellers ved at flytte fra Holbæk-egnen til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Læs om Zonen på museets hjemmeside [www.zone-redningskorpset.dk](http://www.zone-redningskorpset.dk)

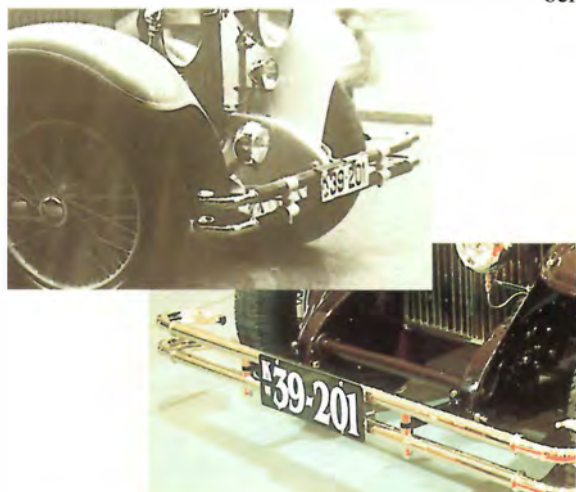


## FØLJETONEN

Nogle er mere skarpsindige end andre. Til de skarpsindige hører Carsten Schou Jørgensen. Han har lagt mærke til at nummeret på Isotta Fraschiniens falske plade, som vist på billedet i sidste blad, er det samme som på den prøvenummerplade, vognen har på billedet fra 1933. Som vist i VT 311.

Det er altså ikke nogen dansk spøgefugl, der har lavet de falske nummerplader, men en uvidende udlænding. Tro ikke at føljetonen hermed slutter. Vi vender tilbage, det er ganske vist.,

oer



## DET STOD I BHT. eller VT

Det irriterer nogle at vi ofte henviser til artikler i ældre eller gamle numre af Bilhistorisk Tidsskrift eller Veteran Tidende. Men det har tre gode begrundelser:

1. Det er for at prale med alle de fortrinlige artikler vi har haft.
2. Det er for at spare spalteplads ved ikke at gentage hvad vi tidligere har skrevet.
3. Det er en praktisk service til de læsere som gerne vil vide mere.

Så kan man sige at flere tusinde nyere medlemmer ikke har de gamle blade, så de umiddelbart kan slå op i dem. Men det er der råd for. Man kan få sit nærmeste bibliotek til at skaffe dem til læsesalen, hvor der sikkert er mulighed for at tage fotokopier. Man kan se dem i klubbens bibliotek eller en af filialerne i provinsen, og ligeledes få fotokopier. Man kan måske få lov at låne dem hos en ældre klubkammerat – dog nok det mest risikable, for man skal jo UFRAVIGELIGT huske at levere dem tilbage. Eller man kan gå på jagt efter dem antikvarisk. Det var bare det.

oer

# Classic Car Show Margrethetorp

Tekst og fotos Tommy Gjø

**Lørdag den 6. juli var tidspunktet for Classic Car Shows 20 års jubilæum på Margrethetorp Gæstgivergård nord for Helsingborg. Et vin-slot og en smuk park var rammerne for det storslåede arrangement.**

Som en helt speciel attraktion havde man arrangeret et silende regnvejr, som betød at de besøgende måtte have hjælp af en gummiged, når de sad fast på den bløde mark, der blev brugt som p-plads. Desværre betød det også, at den planlagte veteranflyvning måtte aflyses.

Regnvejr slår ikke en svensker af pinden, så alligevel var showet forbausende godt besøgt, og en god paraply eller et regnsæt var da også standardudstyret hos dem, der trodsede vejret for at få oplevelserne med - og oplevelser var der i sandhed nok af på det velorganiserede arrangement.

## Forbudssverige?

Göran Nilsson var den stolte ejer af en Ford Capri smukt restaureret med en hænger fremstillet af to stk. Capri'er, hvor bagenderne var sat sammen til en lille campingvogn nydeligt redt op med to soveposer. Ejeren fortalte, at han havde fået den godkendt af de svenske myndigheder som påhængsvogn, da det ville være meget besværligt at få en godkendelse som campingvogn. Mon det var gået i Danmark?

En Saab af nyere årgang var ombygget ved at skære bagenden af og anbringe en autotransportindretning i stedet. Det lader til, at man har friere hænder til at foretage den slags ombygninger i Sverige end i Danmark - vi må vist hellere revidere vores fordomme om "Forbudssverige".

## Volvoland

Hele repertoire af Volvoer var til stede, og det manglede da også bare. En Volvo Duett '67 fra Televærket med uniformeret teletekniker, stige på taget og fuldt udrustet, var for de forsamlede svenskere noget, der kunne få minderne frem.

En sjældent Volvo Sport fra 1957, smukt restaureret, var et af showets højdepunkter. Bilen, der blev fremstillet i 67

eksemplarer, alle håndbyggede, var forløber for de velkendte P 1800. Den havde 67 hk. og var bygget op i glasfiber.

## Rolls Royce

En smuk Rolls Royce 1970 fra Polen blev præmieret. Ejeren havde efter at have lagt sine spareskillinger til side i 35 år købt den i Florida, USA og selv restaureret den. Han mente, at det vist nok var den eneste Rolls Royce i Polen.

## Rusten VW

Var det noget med en VW 1951 med delt bagrude, 25 hk. og usynkroniseret gearkasse?

Den så meget rusten ud, men det var kun overfladerust, og den havde kun kørt 40.000 km.

Thomas Aleksandersson fra Halmstad, der var sælger, nævnte på forespørgsel en pris på omkring 30.000 skr., hvad der vist nok ikke er urimeligt for en bil, der kun syntes at skulle have en gang lak.

## MG

MG Magnette 1933 - Mille Miglia prototype med kompressor renoveret i 1998 - fremstod i flottere end ny stand og vakte betydelig opmærksomhed. Anders Lundblad fra Hudvike havde anmeldt sin '54 MG til showet, men da der var problemer med bilen, ankom han i stedet i sin anden bil: En MG M type fra 1929, iført hvid køredragt og en flaske Vichyvand årgang 1931 fra Klippans Bryggeri. "Hvad gør man i en sådan åben bil, når det regner" blev han spurgt. "Man sætter farten op, så regnen flyver forbi!" var svaret "Du har vist brugt mere end 1000 timer på at restaurere den!". "Snarere år" lød svaret.

Per Ove Petersen fra Køge deltog i Mercedes 300 SL med mågevinger og smart matchende dame som passager - et nydeligt indslag i Concours de Charme, og de charmerede i sandhed de begejstrede tilskuere.

Ford A, som også er populær i Sverige, kunne fremvise mange flot restaurerede eksemplarer.

En enkelt var dog ikke restaureret men i original stand: En 1929 Tudor, der

bare var vedligeholdt, kunne fremvise den originale lak og var lige så flot som mange af de renoverede.

## Thor motorcykel

Blandt motorcyklerne var perlen en Thor "U 16" fra 1916. Thor var en amerikansk motorcykelfabrik som op-hørte i 1918, så der kan ikke være mange tilbage. Det hænder, at man ser køretøjer, som er "overrestaurerede", og de er genstand for stadige diskussioner.

Det er efterhånden opsigtsvækkende at se et køretøj, som f. eks. den før omtalte Ford A, der står uden restaurering i originallak, men det er selvfølgelig tvivlsomt om en motorcykel fra 1916 kan undgå en renovering af et vist omfang.

På den anden side var Thor motorcyklen så flot, at den nærmest måtte betegnes som et kunstværk til udstillingsbrug, og det var antageligt også formålet. - Det ville da være synd at køre på den!

Knallerter var der en del af. Sverige har en mangfoldighed af knallertentusiaster, og vi er først nu de seneste år ved at komme med her i Danmark. I konkurrencen deltog en trehjulet invalideknallert - "seniormoped" - fra 1960 med støtte til træbenet og blød hat. Starten foregik ved snoretæk som på en plæneklipper. Knallerten var flot restaureret og blev præmieret.

- Og så blev jeg helt rørt, da jeg mødte en Wolseley 4/44 fra 1954. Min far havde sådan en, da jeg var stor knægt, og da jeg genså den, fik jeg et lidt andet syn på den end dengang. Smukkere og mere tidløs bil findes ikke. Karrossen er næsten som den samtidige MG Magnette og var en af de første biler, hvor man havde taget hensyn til kollisionssikkerhed i konstruktionen. Læderindtræk som standard, træ på instrumentbordet og lys i det lille Wolseleymærke. 1250 ccm motor med få hk. men en motorgang som en 6-cyl. bil engelsk når det er bedst.

Classic Car Show sluttede med et gevaldigt regnskyl. Det må stærkt anbefales at besøge det til næste år hvor vejrguderne forhåbentligt er venligere stemt.









*Afdøde Jens  
Nielsens  
Bugatti type 49  
har skiftet ejer.  
Palle Murmann  
fremviste den.*

# GAVNØ

**Gavnø Autojumble og Concours de Charme faldt i år på den 16. juni; en nærmere præsentation af den årligt tilbagevendende begivenhed turde være overflødig. Hvor mange køretøjer var der? Hundreder!**

**E. Wang Neesgaard, Bo Larsen og Peter Bering fotografere.**



*Leif Novicky i samtale med begivenhedens omdrejningspunkt, Svend Carstensen. Overland Four 1921.*





*Ford Edsel - en gang miskendt, nu kult. Her af årgang 1958 og som todørs hardtop. Der var flere af mærket på Gavnø.*



*Henning Andersen præsenterede sin nyrestaurerede Alvis Speed Twenty 1934. Den vender vi tilbage til. Bagved Thom Bang Pedersens Corvette.*



*Concours de Charme klasse A 1900-1940 – Evert og Bitten Lundgren, Ford A 1931 roadster og Björn Prutz' Ford A 1930 cabriolet.*



*Carsten Jørgensens Jaguar Mk II 1961.*



*Henning Funch Larsens MG TD.*



*Hans Henrik Havsteds imponerende bogbus er et populært islæt, hvor den end kommer.*



*Babu – Det er Poul Wilsons Ford 20M V6 2300 1969 i fuld politiudrustning.*





*Dorte Stadils  
Lincoln  
Continental  
1961 og Bente  
og Henning  
Larsens MG TD  
1953.*



**Dette er en opfordring til de medlemmer, som endnu ikke har prøvet at deltage i Ikea-aftenløbene, der afvikles den sidste torsdag i de seks sommermåneder.**

Alle turene foregår ad små, hyggelige veje, hvor vi sjældent kommer, gennem små landsbyer, og løbene ender alle et sted med en kop kaffe eller en øl, og med hyggeligt og "fagligt" samvær.

Her er nogle billeder fra løbet torsdag den 27. juni, som startede hos Ikea i Høje Tåstrup og endte i Klippinge på Stevns.

Kai Wredstrøm

*Fritz Friederichsens Ford Zephyr  
Mk. II 1959, Henning Hansens  
Ford V8 1946 og Verner Nielsens  
Porsche 356 1961.*

*Kjeld Serups Opel Kapitän  
1959 eller 60.*



*Dorte Stadil får sin præmie.*







ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Jon Friis	Wandall	Lodskovvej 15	5863 Ferritslev	6390 7040	Ford T
Christian K.	Jensen	Søndermarksgade 38	8343 Ans	8687 0026	Volvo PV 445
Ludo	Duys	Hulebækvej 42	4350 Uggeløse		
Jens Christian	Mess	Rytterbakken 25	2670 Greve	4369 6900	Pontiac Firebird
Carsten	Jensen	Faurholtvej 6	7430 Ikast	9715 6964	Willys
John Lund	Jensen	Klokkertoften 19	2765 Smørum	4465 7986	Austin-Healey
Ejend.selsk. Brogade Odense A/S		Anskargade 5, 3. tv.	5000 Odense	6617 7422	Volvo 1800 S
Thomas Flindt	Jeppesen	Kronprinsessegade 22, 3	1306 København K.	3313 6268	Trident Ventorer
Niels	Sellerup	Annexgården, Dalbyvej 56	8722 Hedensted	7589 1765	Honda Goldwing GL
Karl Oluf R.	Jensen	Nørregade 42, Løgumgårde	6240 Løgumkloster	7474 3041	Morris Minor 1000 Super
Kim Nygaard	Jensen	Endrupvej 19	3480 Fredensborg	4848 8460	MG Midget
Henning	Christensen	Solvænget 28	2630 Tåstrup	4399 2735	Morris Mascot 850
Christian K.	Lystoft	Lykkesholms Alle 35, 3. tv.	1902 Frederiksberg C		
Uffe	Eriksen	Elmevej 10, Assentoft	8900 Randers		
Ib	Hermann	A.N. Hansens Alle 12	2900 Hellerup	3962 0417	Volvo Amazon
Per	Stagaard	Gammel Skovvej 6 A	3060 Espergærde	4913 4575	Mercedes-Benz 200/8
Claus	Hermansen	Ringholmvej 6	2700 Brønshøj	3881 8388	Opel Commodore GS
Jørgen	Forsberg	Blokhusvej 1	2920 Charlottenlund	3964 5201	
Klaus	Andersen	Herredsvejen 20	8883 Gjern	8687 5161	Porsche 911
Henrik	Lunddahl	Ahornvej 23	4180 Sorø	5783 3843	Volvo Amazon
Henning O.	Pedersen	Parkvej 1	6623 Vorbasse	7533 3696	Ford A
Aage	Holst	Bøgevangen 2	6690 Gørding	7517 8609	Triumph TR 4
Kim	Knudsen	Mariehøj 476	2990 Nivå		Ford Grand Torino Sport
Poul	Larsen	Dådyrvej 15, Ejby	4623 Lille Skensved		
Preben	Mogensen	Damagervej 14, Stilling	8660 Skanderborg	8657 1219	Ford Lincoln Continental
Peter Herholdt	Jensen	Ledgårdsvej 14	3100 Hornbæk	4976 1560	Morris Mascot
Tine	Gausdal	Stjernevangen 1A	2600 Glostrup		
Karsten Ø.	Sørensen	Søndermarken 9, Sahl	8850 Bjerringbro		Volvo 544
Sonja Grethe	Nauerby	Stegstedvej 10	5200 Odense V	6616 9803	
Jørgen	Dam	Møllevvej 7	3630 Jægerspris	4753 1938	MG B
Morten	Hansen	Lyngby Hovedgade 95 E, 3. th.	2800 Lyngby		
Bjarne	Petersen	Rytzebækvej 16	4780 Stege	5581 6588	Ford Popular 104E
Steen A.	Møller	Snoghøjparken 31, Snoghøj	7000 Fredericia	7594 2071	Mercedes-Benz 280 SE
Erik	Sørensen	Havhornet 19, Endelave	8700 Horsens	7568 9057	Mercedes-Benz
Niels Jørgen	Madsen	Hovgaardsvvej 46, V. Hassing	9310 Vodskov		
Henrik Paabøl	Jensen	Stjernevej 1, st. tv.	7100 Vejle		
Ollerup	Maskinstation	Assensvej 100	5771 Stenstrup	6226 2000	Peugeot 404



-Hørte du ikke jeg bad dig køre langsomt forbi Damernes Magasin?  
- Jo - jeg var ikke en streg over firs!





## NYT PÅ EGESKOV

Som sædvanlig var de fynske DVK-medlemmer den sidste tirsdag i april inviteret på museumsbesøg på Egeskov for at se de nyeste ændringer på museet og på "vort" museumsværksted. Besøget er en slags forpremiere på den officielle sæsonåbning.

I år er der en virkelig stor og interessant nyhed for publikum. De gamle magasiner på loftet er blevet åbnet for offentligheden. Loftet har stort set ligget urørt i mange år, men nu er der ryddet op og der er lavet en gangbro gennem hele loftet og alle de urestaurerede biler er linet op på begge sider. Her er hovedsagelig tale om 50' - og 60'erbiler, men flere af dem er i dag

sjældenheder, som absolut skal bevares. Man må så bare håbe at Egeskov kan afse tid til at restaurere en af dem i ny og næ, så de kan få en hædersplads på museet. Umiddelbart virker de måske ikke så spændende for os som har kørt i flere af dem, men vent og se: Om 10-20 år vil den til den tid unge generation sige: - Se, det var sådan en min bedste/oldefar havde at køre i. Desværre er det sådan med den nuværende ophuggerstøtte at den fjerner mange af de biler, som en skønne dag kunne blive interessante. Jeg husker jo også hvordan mange bønder på landet i 50'erne opkøbte Ford

T for 2-300 kroner, hvorefter landsbysmeden byggede dem om til landbrugsvogne.

Her er et lille udpluk af de mest sjældne biler, som kan ses: Tatra 603, Hillman roadster 1938, Zwickau P70 1958 (så vidt vides findes kun 2 i Danmark, den anden er i øvrigt til salg). Humber Hawk 1962, brugt af forsvaret som stabsvogn, Lancia Flaminia 1959, Panhard Dyna 1964, og en Syrena 1964 totakter, bygget på FSO fabrikken i Warszawa. Derudover en mas-



se af de mere almindelige biler, som vi genkender fra "dengang det var før nu". Spredt rundt imellem alle disse biler ses desuden gammelt værktøjsudstyr, reservedele, hjul og dæk, bagagekuffetter, motorer, cykler (væltepetere), knallerter (røvsquabber), motorcykler, cykel-påhængsvogne og meget andet godt.

Det er en helt speciel oplevelse at gå rundt og nikke genkendende til nogle af delene og diskutere, hvad andre dele er til.

På vegne af DVK's Fyns-afdeling vil jeg gerne herigennem sige tak til Egeskov for en helt utroligt spændende aften.

John Jørgensen

...  
Ovenstående indlæg burde have været i juni-nummeret af VT, men var blevet borte. Vi beklager.

Red.







# NYT I GJERN

Sæsonnyheden på Jysk Automobilmuseum i Gjern er en Messerschmitt kabinescooter. Det lyder måske ikke af så meget, men se bare på fotografierne. Igen en af Åge Lourings utrolige restaureringer.

Eksemplaret er en 1962 model FMR 200, opbygget på en fuldsvejst rør-ramme med bundplade og karrosseri af stålplade. Hjulophæng med svingarme og torsionsaffjedring af gummi. Teleskop-støddæmpere. Direkte styring med styrestænger til rataksel. Mekaniske tromlebremser med kabeltræk. Dækstørrelse 400x8, akselafstand 2030 mm, sporvidde 1080, hele køretøjets længde 2830 og bredde 1220. Vægt 230 kg, tilladt last 200 kg. Motoren er en luftkølet Sachs & Fichtel, encylindret totakts på 191 cc. 9.7 hk ved 5.000 omdrejninger. Dynastart med omstyring, dvs. at man i stedet for bakgear kan få motoren til at løbe den anden vej. Der er altså faktisk også 4 gear baglæns. Tophastighed 100 km/t, 25-30 km per liter. Pris i Danmark den gang omtrent som en stor motorcykel med sidevogn – men så sad man inden døre. Måtte køres på mc-kort.

En Super 200 med lidt forøget motorkraft satte en lang række hastighedsrekorder, og endnu hurtigere kørte den firehulede udgave Tiger, men den var for dyr. Af modellerne KR 175 og KR 200 fremstilledes 1953-64 over 40.000, af Tg 500 Tiger i 1958-61 kun 320.

Men der er meget andet at se på Jysk Automobilmuseum. Over 140 biler og motorcykler, spændende opskåret teknik, specialværktøj, benzinpumper og emaljeskilte fra tiden. Åbningstid hele ugen om sommeren 10-17.

oer



# Sydhavsrally



*Ola Chantelous  
Alfa Romeo  
spider 1962.*

Tekst og fotos Bo Larsen

**For tredje gang havde Ole og Karen Poulsen inviteret til løb på Lolland. 33 deltagere fandt vej til Sakskøbing Havn, der skabte en fin ramme om løbets start. Efter lidt kaffe og basser blev deltagerne sendt afsted kl. 10.**

Turen gik ad små veje rundt på Lolland for at slutte på Falster ved Marielyst. Den gav en rig mulighed for at se på den landskabspragt som Lolland og Falster kan byde på. Turen gik over det flade agerland igennem skove og forbi idylliske søer. Undervejs skulle deltagerne løse lidt opgaver der sammen med en opgave i paratviden skulle afgøre hvem der var dagens vinder. Det blev afsløret under frokosten med præmier til de tre bedste besvarelser. Der var også en pokal til den smukkeste bil eller hvilken bil vil du helst køre hjem I hvis det ikke skal værre din egen. Herefter takkede Claus Neble Karen og Ole for det fine arrangement, som vi håber de vil gentage til næste år.



*Per Staunskjærs Jaguar E og Tommy Jørgensens Chevrolet 1953.*



*Peter Rasmussens Mercedes-Benz 190 SL 1956 og Henrik Westergårds Ford T 1926.*



*Karl E. Petersens Ford Thunderbird 1964 vandt præmie som flot-  
teste vogn. Sig ikke at amerikanerbiler diskrimineres!*



*Jonny Smidts Mercedes-Benz 450SL 1971  
og Torben Hansens Volvo Joker 1973.*



*Ole Kuhls Cadillac 1941.*



*Poul Jensens SIMCA Aronde.*



*Bruno Bech Jensens  
Ford A 1929.*



*Fra højre Mogens Ottosens FIAT 1200 1962, Henrik Thostrups  
Morris Monaco 1800 1968 og Henning Larsens MG TD 1951.*



# WILLYS 38 SEDAN

Tekst: Niels Henning Pedersen

Fotos: Niels Henning Pedersen, Ole Sommer og Ole Emil Riisager

**Min far har haft to af dem. Hans vifte af biler strakte sig fra en ”Apperson Bros. Jack Rabbit” (se billedet) over Chevrolet, Opel, Willys, Simca og andre, men af en eller anden uforklarlig grund var den, som min nostalgi var koncentreret om, Willys – måske fordi det var den første bil, som jeg fik mulighed for at køre alene, efter at jeg havde erhvervet mit kørekort. Det var i 1950.**

Den første ejede min far fra 1938 til ca. 1945, og den anden ca. 1949 – 1950. I den første var vi ude for et uheld. På vej hjem til Aalborg en mørk nat i efteråret 1939 sprang motorhjelmene op, og far kørte i en dyb grøft ved vejsiden. Willys endte med bunden i vejret og var slemt medtaget, men takket være dens konstruktion – All Steel – var der ringe personskaade. I bilanmeldelser dengang omtales Willys som ”The Early Iron Profile”. Men denne begivenhed er nok også en af årsagerne til, at jeg her i slutningen af det 20. århundrede og i mit livs sensommer besluttede mig til at søge efter en Willys.

Mange gode mennesker er af den opfattelse, at det drejer sig om Willy’s bil. Men nej, det er ikke et ejefalds-s, for den store mand, der ledede fabrikken indtil sin død i 1935, var John North Willys. Så er det på plads.

For at nå mit mål meldte jeg mig ind i DVK i 1986 som passivt medlem og efterlyste et eksemplar i

*Fars første Willys med far ved rattet og mit hoved der kigger frem mellem ham og rattet. I dag må jeg med 1.97 m dukke mig for at se ud.*

Veteran Tidende nr. 128, august 1986. Jeg havde troet, at det vel ikke skulle volde større vanskeligheder, for Willys Sedan 37 og 38 havde i min tid været ret talrige, men der var kun to tilbud. Det ene kom fra en hugger på Fyn, og som huggeren sagde til mig: Den er jo i en rædselsfuld forfatning. Det tør siges! De brugbare dele skulle bogstaveligt talt graves op af jorden. Men der var dele, som kunne bruges, særligt af motoren.

Det andet tilbud kom fra Nordsjælland. Der stod et umiddelbart smukt eksemplar i en lade, men ved nærmere eftersyn konstaterede jeg, at det var slemt hærgnet af tæring, og at der sad en eller anden form for Opel-motor i det. For at kunne installere denne motor havde man i sin tid på visse punkter ombygget bilen, så der krævedes et større rekonstruktionsarbejde og dertil en ny søgen: Hvor finder du nu en original motor?

Da dukkede der en mulighed op på Bornholm. En gartner brugte en motor fra en Willys 77 stationært i sin virksom-







Morfars første Apperson har jeg aldrig set.



Men derimod morfars anden Apperson, som mor og far overtog, da morfars døde. En sjov landau-coupé.



Som fundet – rust alle vegne.



Min Willys 38 som fundet.

hed. Og miraklet udeblev ikke: Hvad der ikke duede fra den ene motor fra Fyn, kunne vi tage fra den bornholmske. Sat sammen kunne motoren faktisk startes, men med et så stort forbrug af olie, at den måtte underkastes en større udbedringsprocedure hos Pacht & Tetens. Resultater er, at denne "Go-Devil"-motor – som senere blev brugt uændret i de første Jeeps – i dag starter dag og nat, sommer og vinter, uden vrøvl.

Den ærede læser vil altså af det foregående have forstået, at jeg gik videre med mit projekt: At få det eksemplar af en Willys helt restaureret og så tæt

ved min fars to eksemplarer som muligt. Men at det skulle vare ti år, havde jeg dog ikke troet. Først i 1997 kunne jeg hjemføre bilen i triumf. Og meget grueligt skulle vi indtil da igennem Willys og jeg og mester Ole Sommer, thi udbedring af karrosseriet bød på utrolige vanskeligheder, så pladearbejdet vistnok var det mest krævende i hele projektet. Se Ole Sommers fotos med eksempler på de tæringsskader, der måtte udbedres.



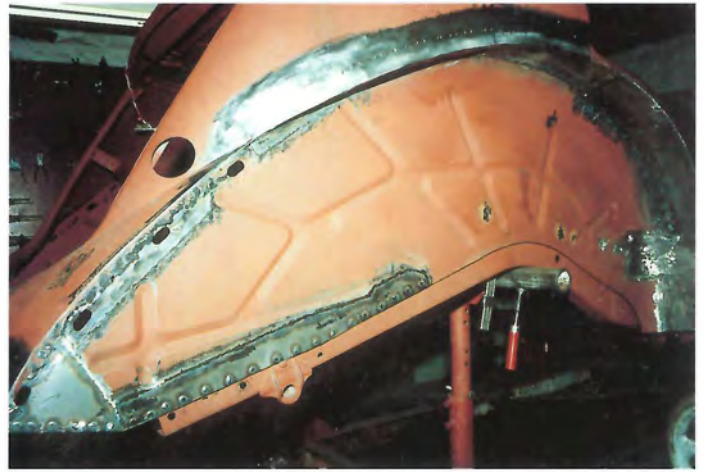
Men ikke nok med det. Trinbrætterne var væk, og kølerfiguren var væk. De blev fremskaffet dels på et stumpemarked i Pennsylvania, USA, dels fra en Willys-ejer i England, der hav-

Den ene motor blev pillet ud af dette vrags hos hugger Krum på Fyn.

Til venstre: Den anden motor blev fundet på Bornholm.







Stadier af det store pladearbejde og klargøring af chassis. Bemærk blandt andet de to store handskerum og chassisets X.

de fået fremstillet to replika. Billigt blev det ikke. Men smukt blev det. "Himlen" blev indkøbt hos Kanter Auto Products, USA, og Illums Bøllighus leverede indtrækket fra firmaet Gabriel i Aalborg. Dette smukke møbelstof var meget tæt ved det oprindelige indtræk og blev monteret af

Classic Trim & Spareparts i Munkebo.

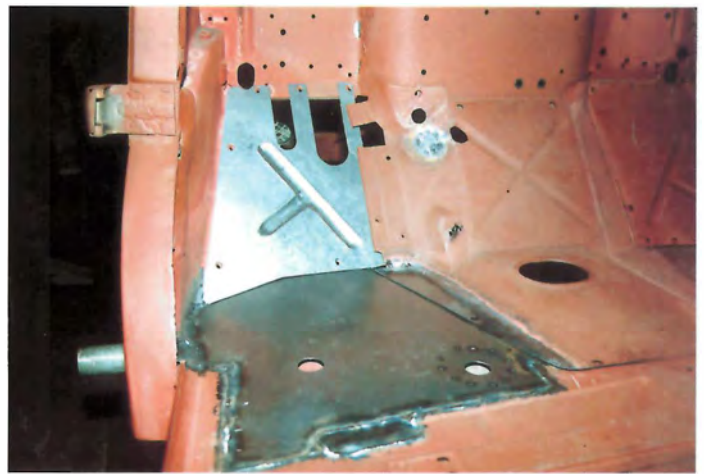
Men den store og helt afgørende restaureringsindsats blev gjort af Ole Sommer Vintage Motor, der i foråret 1997 kunne levere mig den færdige Willys i al dens glans i den engelske

farve Anchor Blue. Den har været rundt i landet, især i Nordjylland, og har altid arbejdet stabilt – men jeg må jo sige, at når der skal køres langtur, kræves der hos fører og passagerer en god fysik, varm påklædning og mange hvilepauser, hvis man da ikke deler rejsen til målet – f. eks. knap 500 km til Nordjylland over broen – i flere etaper. Andet er ungdom og galskab.

Min Willys kom til verden i Toledo, Ohio, USA i september 1938 med produktionsnummer 38-90344. Motoren er firecylindret sideventilet 2,2 l og 48 hk. Økonomien er op til 7 km pr. liter, hvis jeg kører forsigtigt på landevej. I brochurer fra dengang reklameres der med "half the gas – twice the smartness", og i firmaet Harald Andersens







annonce i FDM Motor d. 20. marts 1937 (det drejede sig altså om den næsten identiske 37-udgave af Willys) hedder det: ”det halve i Benzin-Forbrug – det dobbelte i Komfort”. Den skulle kunne gå 12–14 km pr. liter. Og amerikanerne sagde ”up to 35 miles per gallon”, hvilket svarer til ca. 12 km pr. liter.

Der reklameredes også med dens rummelige indre, skal det siges som kuriosum, for ”even though you are wearing a top hat, you’ll have no trouble with head room”.

Det var jo nok ikke den hovedbeklædning, de første ejere brugte. Vognen blev importeret i marts 1940, og kørtes i sin første levetid af en tømrermester og derefter af en smedsvend på Vordingborg-egnen, indtil den blev afmeldt i 1972. Og det er ganske vist, thi papirerne eksisterer endnu.

### Lidt historisk

Som så mange andre beretninger om den amerikanske bilindustri er historien om Willys så kringlet at den næsten ikke er til at holde sammen på. John North Willys (født 1873) begyndte som 18-årig med en cykelforretning i Elmira, New York, men allerede ved århundredeskiftet gik han over til de hesteløse køretøjer. Han var ikke tek-

niker men havde usædvanlige evner som sælger og igangsætter. I 1906 er han medejer af et selskab som sælger mærkerne Marion og Overland, og det går så godt at selskabet kan aftage alt hvad de kan producere. Men året efter går Overland fallit og Willys overtager fabrikken og overtaler de øvrige kreditorer til at lade sig nøje med aktier i det selskab han så fører videre.

*Fortsættes næste side*





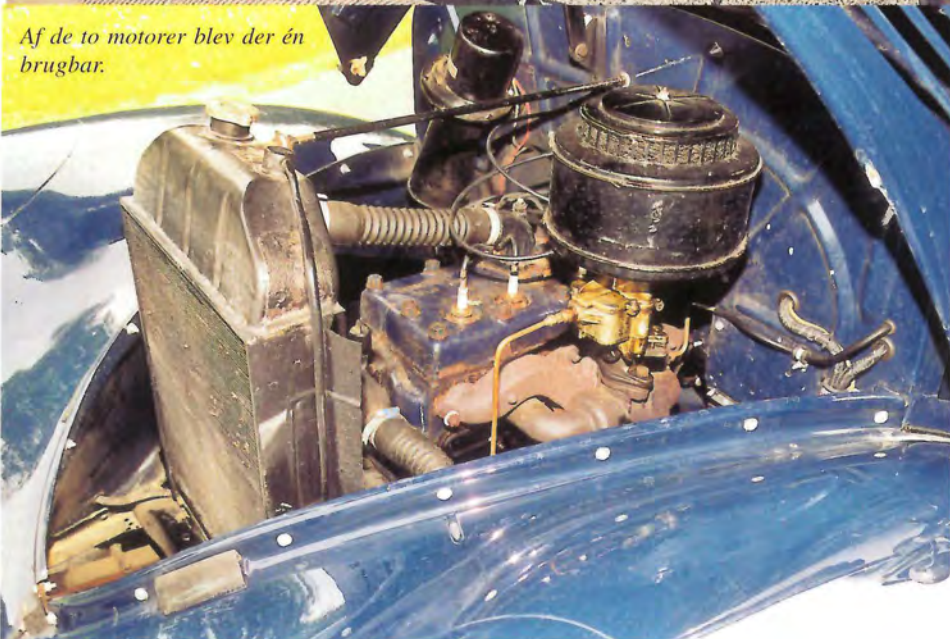


## WILLYS 38 SEDAN

DVK



Af de to motorer blev der én brugbar.



Vi springer hen til 1913-14. Nok var Willys ikke tekniker, men han ejede også evnen til at se mulighederne i nyskabelser, og på det tidspunkt mente han at Charles Yale Knights glidermotor måtte være sagen. Man slap for den sårbare ventilmekanisme og en hel masse støj. Willys havde for så vidt set rigtigt, som Willys Knight blev et anerkendt mærke i en årrække. Overland fortsatte med forholdsvis små modeller, også Whippet, som de kom til at hedde fra 1926, blev en succes og kom i salgstal som nummer 5 efter Chevrolet, Ford, Buick og Essex.

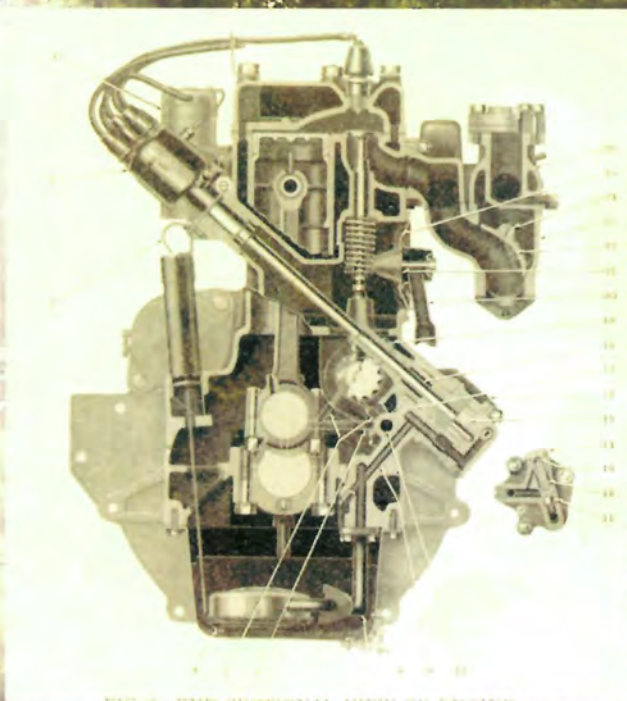
Det var gået op og ned med Willys' karriere, han opkøbte leverandørers og konkurrenters virksomheder – således i 1913 Edwards-Knight motorfabrikken i New York og i 1919 købte han brødrene Duesenberg ud. Willys engagerede Walther P. Chrysler til at hjælpe sig igennem efterkrigsårenes økonomiske nedtur, men i 21 gik det så galt, at han kun reddede sig igennem en fallit med gode venners hjælp. Og en efter amerikanske forhold mindre vogn måtte være sagen i den store depressions efterdønninger, mente Willys, da han på biludstillingen i New York i december 1932 præsenterede forløberen for vores Månedens Køretøj, nemlig Willys 77. 4-cylindret, sideventilet på kun 2.2 liter. Stålkarosseri og tidens andre nyskabelser var med. Pæn motorydelse men lavt benzinforbrug, som man slog stærkt på i reklamerne. Mest iøjefaldende var en outreret linjeføring, med lygterne indfældet i skærmene og stærkt bagudskrånende kølermaskering. Det var ved at være for meget af det gode, og bilens udseende afholdt sikkert mange fra at vælge Willys 77. Willys var igen gennem økonomiske kriser, hans fabrik lavede for øvrigt på den tid også halvtons varevogne for International Harvester. Men blandt andet et reklamefif i 34, hvor en Willys 77 vandt et stort landevejsløb foran andre amerikanske mærker hjalp på salgstallene. Med mindre ændringer fortsatte Willys 77 til 1937, men i mellemtiden var John North Willys i 1935 død i en alder af kun 61 år.

Willys 37 var ikke mindre usædvanlig af udseende, omend flere af de andre amerikanske mærker nu også var hoppet på den vogn. Havde forpartiet før



lænet sig bagud hældede det nu fremover, og endnu mere på 39-modellen, der så udpræget lignede en haj med sovekammerøjne. De følgende år blev karrosseristilen mere afdæmpet – og nu var så krigsproduktionen af Jeep det vigtigste. Som selvstændigt bilmærke overlevede Willys kun til 1955, det lå åbenbart stadig amerikanerne fjernt at indse at de ikke behøvede et mindre slagskib for at transportere sig hen til nærmeste supermarked. Willys endte med at blive opslugt af Chrysler koncernen.

oer



*Motoren er den som gik videre fra 77-serien til Hajnæserne og til krigsproduktionens Jeeps. Dermed fik den et utroligt produktions-tal og et langt og sejt liv. En usædvanlig enkelthed er dåsen i bundkarret, et flydende oliesugerør, der tager olien øverst.*





# DEN DANSKE BIL

Tekst og fotos O.E. Riisager

**Som nævnt i sidste nummer af Veteran Tidende har Danmarks Tekniske Museum i sommer en særudstilling af dansk fremstillede biler i anledning af hundredeåret for introduktionen af ordet 'bil' og for de første danske biludstillinger.**

Udstillingen blev forlænget til 18. august, så måske er der endnu når dette nummer af VT udkommer en chance for at se den.

Den er opstillet i det lange, smalle lokale på Fabriksvej, og de biler som hidtil har stået der er flyttet ind til flyvemaskinerne. På væggene er oplysende plancher med billeder og tekst – i den ene ende af rummet desuden en udstilling af fotografier af dansk bilisme i det hele taget. Billederne stammer fra Dansk Veteranbil Klubs arkiv.

Der er selvfølgelig Hammel-bilen, og ved siden af den står, hvad jeg vil foretrække at kalde Sukkerhusvognen, om hvis oprindelse man absolut ingenting ved. Om den er regnet med når man får at vide at DTM selv har 11 dansk fremstillede biler vides ikke. Flere af de udstillede biler er udlånt af Ole Sommers museum i Nærum, enkelte af Egeskov.

I tidens løb har der været en del artikler i Bilhistorisk Tidsskrift om danske biler. Især kan nævnes Anders Clausagers i BhT nr. 59 om forsøg i efterkrigsårene på at fremstille en dansk bil, Peter Alnøes artikel i BhT 28 om den enestående produktion af danske Scania-Vabis biler, herunder en for sin tid sensationel V8 motor, P.E. Hansens artikel om Gideon i BhT nr. 21, en meget fin fotoserie fra Thriges bilfabrikation i BhT 24 og min egen afhandling om Hammel-vognen i BhT nr. 89, med opfølgning i de næste to numre.

Med vilje har man på DTM begrænset sig til biler, der er ikke motorcykler – på nær en opstilling af Nimbus, der er blevet stående i den anden ende af lokalet. Der er heller ingen racer-vogne.

Nok har vi Hammel-vognen, men det er dybt ærgerligt at der ikke er bevaret nogen Brems, Anglo-Dane (jo, en motorcykel), Thrige (bortset fra chassisrammen fra en lastvogn), JAN eller Dansk Scania-Vabis. Derimod findes der faktisk to forskellige, velbevarede typer af Dansk Automobil- og Cyclefabrik, alias H.C. Christiansen. Men desværre i Sverige. Mere om det en anden gang.

Vores fotografier viser i øvrigt hvad udstillingen byder eller bød på.



*Hammel-vognen og Sukkerhusvognen, som vi omtaler særskilt i en artikel i dette nummer af VT. Det er uvist om den hører til mellem de dansk fremstillede biler.*



*Lemvig-vognen formodes at være fremstillet omkring 1906. Et kuriosum med løjerlige konstruktionsdetaljer. Læs om den i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 66. Bag den en af Odenses Gideon brandbiler, der efter udstationering og restaurering i Horsens er tilbage på DTM. Til højre en af Gentoftes Brandvæsens Triangel-stigesprøjter, udlånt af museet i Hellerup.*

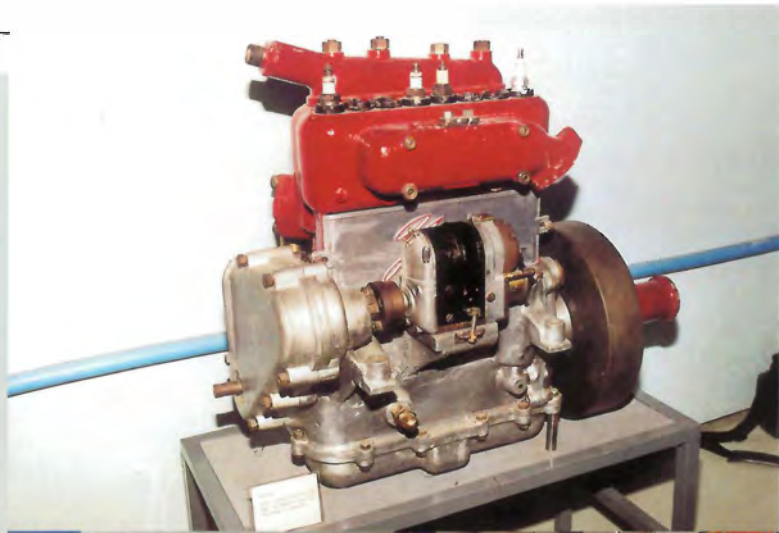


Af Jan Hagemesters JAN biler er ingen bevaret, men en motor eller måske et par stykker findes. Hagemester var mildt sagt en fantasifuld person, der formåede at besnakke investorer. Han begyndte sin bilproduktion på et så usikkert tidspunkt som under Første Verdenskrig; hvor mange biler han egentlig fremstillede er nok et spørgsmål. Og næppe alt som han lagde navn til var af egen tilvirkning. JAN indgik sammen med Thrige og Anglo-Dane i sammenslutningen Triangel. Senere forsøgte Hagemester sig igen med et bilprojekt, så havde han en periode i England, det var noget med flyvemaskiner. På et tidspunkt havde han stort landsted ved Lillebælt, Rolls-Royce og dampyacht, men han endte ensom på et lejet værelse hos en gammel dame i Hellerup.

Ingeniør Jørgen Bech lavede i 1937 både en motorcykel og en bil. Motorcyklen kom muligvis kun til tegnebrættet, men bilen manglede bare karrosseri. Den tilhører DTM selv og er i nyere tid gjort køreklar af indsatte i statsfængslet i Jyderup. Der var tænkt på luftmodstanden, men åbenbart ikke meget på sikkerheden. Vognen styrer kun på det enlige baghjul og er ved høje hastigheder direkte farlig. Mange år senere gik Bech videre med sit projekt, da med styring på alle tre hjul. Omkring 1980 arbejdede folk fra Tvind-skolerne under ledelse af Kim Andersen med en lignende bil, dog med selv bærende karrosseri af glasfiber og nok så meget inspireret af et projekt af Mogens Teisen fra 1965. Tvind indgik en aftale med Bech, men de blev uenige. Det var tanken at Tvind-bilen skulle have Teisens vibrationsfri vridstempelmotor, men den var ikke klar til brug og i stedet kom forsøgsvognen til at køre med en Golf dieselmotor. Andersen er i Kina nu – ved nogen hvor vognen er?

Overingeniør Børge Bünger – eller var det hans far? – lagde navn til nogle slæbemedler, som kunne spændes på forakslen af en Ford T og redde situationen hvis den skulle miste et forhjul. Mange år senere frembragte Børge Bünger en trehjulet prototype, som han håbede, hans arbejdsgiver Triangel kunne sætte i produktion. Det blev der ikke noget af, men Bünger havde bilen i daglig brug i flere år omkring 1950 og var rundt i Europa med den, med op til 90 km/t. Den drives af en frontmonteret ILO totaktsmotor på 600 ccm, der via en kardanaksler trækker på det ene af baghjulene. Vognen står nu på Egeskov.

Fra 1901 har der været fremstillet brugbare elektriske biler i Danmark – først efter Anden Verdenskrig blev de et problem. Under besættelsen var der flere udmærkede fabrikater af elektriske varevogne og små lastbiler. Maskinfabrikant Merrild i Tørring ved Herning fremstillede omkring 1980 cirka 100 elektriske varebiler. Noget over halvdelen blev eksporteret. Planer om en personbil blev ikke ført ud i livet. Når bilen på billedet ser så hjulbenet ud skyldes det at der ingen akkumulatorer er i kasserne. De ydede 72 volt. Bagved holder en af Ole Sommers bekendte Jokere på Volvo-basis.







Man kan endnu møde eksemplarer af den elektriske trehjuler Mini El – populært kaldet Ellerten - i trafikken. Den nåede et betragteligt produktionstal, trods vanskeligheder med både elektronikken og finansieringen. Men den egnede sig ikke rigtigt til trafikbilledet. Da fabrikken gik konkurs førtes produktionen dog videre i Tyskland. Derimod ser man absolut ingen Hope Whisper, som den der holder bagved.



Danbil blev i 1983-99 fremstillet i cirka 500 eksemplarer, men det stoppede da postvæsenet ikke ville aftage flere. Oprindelig designet i samarbejde mellem elever på Skolen for Industrielt Design i København og Teknologisk Institut. For at gøre den egnet til postbil skulle den have rattet i midten og let ind- og udstigning til begge sider. Den endelige version blev med en Opel dieselmotor og var en stålitterkonstruktion, beklædt med plasticplader. Fabrikken lå i Varde.



Der har naturligvis gennem alle årene været sat dansk karrosseri på utallige biler af udenlandsk herkomst, tidligere blev mange også re-karrosseret når de var blevet umoderne. Udstillingen omfatter et eksempel på et dansk karrosseri, der er lavet for sjov. Inspireret af en Lotus Seven er det bygget af glasfiber på undervognen fra en Citroën 2CV. Gerningsmanden hedder Chresten Håning. Men der blev faktisk lavet cirka 25 af dem, 2 som færdige vogne fra Thorsager Glasfiber på Mols, resten som selvbygger-projekter; hvilket i Danmark har den ulempe at man skal betale ny afgift.



Måske det mest imponerende danske selvbygger-køretøj gennem tiderne, SVJ. Den da 20-årige ingeniørstuderende Steen V. Jensen besluttede afbygge sin egen bil, men det kom til at tage 5 år og 5.000 arbejdstimer. Chassiset er fra en Auto-Union 1000S, motoren en tokammers Wankel fra en NSU RO80. Til det tidløse karrosseri af glasfiber fremstilledes først en gipsmodel i fuld størrelse på grundlag af 23 tværprofiler, men det største problem viste sig at være dørene, som Jensen brugte 200 timer på. Vognen stod færdig i 1967 og har derefter kørt 300.000 km, indtil den fandt sin plads på Sommers museum. Motoren yder 120 hk, der er halvautomatisk kraftoverføring med momentomformer og vognen kan køre 200 km/t og nå de 100 på 9.6 sekunder.



# Sukkerhusvognen

På Danmarks Tekniske Museum har man i mange år hævdet at en lille bil af et udseende der antyder en årgang omkring 1902, måske endda lidt nyere, var fremstillet af H.C. Christiansen i 1899 på hans Dansk Automobil- og Cyclefabrik i Store Kongensgade i København.

På det sidste har museet dog erkendt at det næppe er tilfældet. I det følgende vil jeg derfor benævne køretøjet Sukkerhusvognen, det navn den umiddelbart blev tildelt da professor Weber omtrent ved DVK's stiftelse gjorde opmærksom på vognens eksistens. Navnet skyldtes at vognen i mange år stod opmagasineret på loftet af Sukkerfabrikkernes pakhus på Christians Brygge i København (Sukkerhusvognen er nu også lidt misvisende, for Sukkerhuset var navnet på Neiiendams købmandsforretning i Adelgade).

Formodningen om H.C. Christiansen blev i sin tid bestyret af den misforståelse at vognen skulle være skænket af Ole Olsen, den gamle gøgler der opbyggede Nordisk Film. Og det var den slet ikke. Sandt er det nok at Olsen i 1899 bestilte en bil hos H.C. Christiansen, der på det tidspunkt ikke var kommet i gang med bilfremstilling, hans værksted hed da heller ikke Dansk Automobil- og Cyclefabrik endnu. Olsen fortæller at H.C. Christiansen "skruede en bil sammen" til ham og leverede den året efter, altså 1900. Den blev anvendt som en attraktion i Olsens daværende Tivoli i Malmö, de få måneder indtil det gik nedenom og hjem og alt inventar kom på auktion. Olsen fortæller det selv i sin i øvrigt alt andet end sandfærdige erindringsbog fra 1940. Oplysningen bekræftes i Poul Malmkjærs biografi af Olsen. Det er aldrig lykkedes at finde et billede af denne bil (vi forsøger stadig), derimod er der i de to bøger to forskellige billeder af den første bil Olsen fik efter hjemkomsten til Danmark, en Olds Curved Dash. Olsen oplyser udtrykkeligt at den var hans anden bil.



*Legetøjshandler Jacobsen blev fotograferet på bukken af sin gamle bil i baggården i Odense i 1928. Dette fotografi har vist nok aldrig været trykt før.*

Men som sagt, da det ikke er Olsen Sukkerhusvognen kommer fra, bortfalder det meste af grundlaget for formodningen om at den skulle være fremstillet af H.C. Christiansen. Da vognen blev genfundet påtog to energiske medlemmer af DVK, Bent Mackeprang og Tønnes Pedersen, sig at sætte den i stand. De beskrev indgående fundet i såvel DTM's som DVK's årsskrifter de følgende år. De vedgik ganske vist at man ikke kendte til vognens oprindelse, men fremsatte også den luftige påstand at der var flere typisk danske konstruktionsdetaljer (hvordan i alverden skulle der kunne være noget karakteristisk dansk ved en bilkonstruktion dengang?) og at den på flere punkter lignede H.C. Christiansens frembringelser. Men uden at nævne noget som helst om hvad overensstemmelserne skulle gå ud på. Der er en meget svag, overfladisk lighed med nogle de firehjulere, Christiansen lavede, vel at mærke senere. Men også med alle mulige andre biler, især franske. Intet på vognen antyder at den skulle være fra H.C. Christiansen, hans ret store modelprogram er udmærket dokumenteret. På det tidspunkt, der i givet fald skulle være tale om, var Christiansen slet ikke begyndt at lave firehjulere, og selv i de vogne han lavede flere år senere, var konstruktionen mere primitiv end i Sukkerhusvognen.

I sin bog "Danske Biler og Motorcyk-

ler" skrev Th. Ry Andersen så sent som i 1969 at vognen "uden tvivl er bygget på Dansk Automobil- og Cyclefabrik". Men lur ham, samme år forfattede Ry Andersen et langt brev til DTM's daværende direktør, K.O.B. Jørgensen og til Mackeprang og Tønnes Petersen. Ry Andersen påviste i mange detaljer at vognen umuligt kunne være fra 1899, og at det var højst usandsynligt at den som formodet skulle være en tidlig prototype fra H.C. Christiansen, al den stund den indeholder konstruktionsdetaljer, som er mere avancerede end i de typer vogne, han senere fremstillede. Ry Andersens brev er offentliggjort i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 19 i 1969, og mig bekendt fik han aldrig noget svar. Det var siden ikke rådeligt at bringe emnet på bane overfor Mackeprang, hvorimod jeg har talt fredsommeligt om det med Tønnes Pedersen, der beredvilligt erkendte at man ikke havde noget som helst belæg for formodningerne om vognens alder og herkomst. Nu er alle fire herrer for længst borte.

Ti år senere tog Ry Andersen sagen op og skrev om den "i anledning af en formodet 80 års fødselsdag", blandt andet med citater fra Viggo Jensens erindringer, som er omtalt nedenfor.

Myten blev altså cementeret da ud af den blå luft kom den anden skrøne om at DTM havde fået vognen af Ole



*Sådan så  
Sukkerhusvog-  
nen ud da den  
var udstillet på  
Flakhaven i  
Odense i 1928.  
Fyens Stiftstiden-  
de 25. juli.*



Olsen. Helt absurd blev det da ugebladet *Se og Hør* præsenterede vognen som restaureret og anvendt i filmen "Den kære Familie" (1962, efter Gustav Esmanns skuespil, instruktion Erik Balling), hvor den blev kørt af Ebbe Langberg, med Ghita Nørby som passager. Bladets medarbejder "Mugge" viste på venstresiden af et oplag begge de kendte fotografier af Ole Olsens anden vogn, den nævnte Curved Dash Olds, og på højresiden fotografier af Sukkerhusvognen – og påstod at det var samme vogn. Man skal nok være svært synsskadet og stå med ryggen til for at tro det. Olds' er beskrives som værende af årgang 1899 og der er for øvrigt det pudsige at på billedet hvor Olsen selv står med den har den ingen skærme, på billedet med alle hans børn har den skærme. Nok om den, den har jo mildt sagt ikke noget med sagen at gøre. Og den var næppe ældre end 1902. *Se og Hør* havde foranstaltet et bevæget gensyn mellem en af Ole Olsens sønner, generalkonsul Eugen Olsen, og hans barndoms vogn. Sludder og

*Billedet fra  
AUTO i  
september 1928.*



*Danmarks ældste Automobil.*

vrøvl. Eugen Olsen var mellem nul og ét år da Ole Olsen havde sin H.C. Christiansen-vogn.

Den restaurerede Sukkerhusvogn var så driftssikker at den også blev anmeldt til Brighton-løbet i 1966, hvor den gennemførte kørt af Bent Mackeprang og Svend Hauberg, om end med visse tekniske kvaler undervejs.

På DTM's kartotekskort læses udtrykkeligt at det drejer sig om en vogn fra Dansk Automobil- og Cyclefabrik og at den er skænket til museet af Ole Olsen, dog står der ikke noget om hvornår. Olsen døde i 1943. I de bevarede gamle protokoller forekommer bilen overhovedet ikke. I dag er *Veteran Tidende* i stand til at dokumentere at bilen blev skænket af legetøjshandler Jacobsen i Odense i 1928 og for første gang siden det år at offentliggøre hele tre fotografier af den fra dengang. Bilen vakte en vis opsigt i Odense, ikke mindst fordi politiet gav tilladelse til at den blev udstillet på Flakhaven inden den blev sendt til København. Til Teknologisk Institut troede man, den endte faktisk hos den

daværende Historisk Teknisk Samling, den som blev til Danmarks Tekniske Museum. Den lokale verdenspresse, *Fyens Stiftstidende*, oplyste den 25. juli 1928, at hvad den benævnte som "Danmarks ældste bil", var

købt i Jylland, hvor den havde kørt. Andet kunne Jacobsen åbenbart ikke bidrage med. Dagen efter var ifølge *Stiftstidende* sagen opklaret. Det var ikke den første bil i Danmark, det var nemlig den Kong Edward medbragte i halvfemserne da han besøgte svingerfar på Fredensborg. Til gengæld kunne en gammel mand i Odense huske at Jacobsens bil var den samme som tandlæge Binderkrantz havde haft, og som var bygget af Brems i Viborg. Binderkrantz købte den af en cyklehandler Ferdinandsen i Silkeborg. *Stiftstidende* fik det bekræftet af to tidligere medarbejdere hos Brems, begge nu boende på Fyn.

Men Jakob Brems så nøje på Sukkerhusvognen og afviste over for Ry Andersen kategorisk at Brems og Søner skulle have bygget den. Samme opfattelse har Niels Brems – læs hans store afhandling om Brems' produktion i *Veteran Tidende* nr. 279 og 280.

En historie fra en helt anden kilde gik ud på at bilen var bygget i Odense af en Hans Svarrer for Smith & Co. Svarrer lavede vitterligt en bil, som beskrevet af Ry Andersen i "Danske Biler og Motorcykler". Men det var i 1907 og den så helt anderledes ud.

Beretningen om at "Danmarks ældste bil" var udstillet på Flakhaven i Odense og at den skulle til Teknologisk Institut i København "hvis elever skal bruge den til at undersøge hvordan automobilen så ud da det lå i vuggen" blev videregivet af blandt andet *Motorbladet* og Dansk Motor Industri i august 1928. Fra andre kilder end *Fyens Stiftstidende* kunne de to blade oplyse at Jacobsen havde haft bilen i hen ved 30 år, hvad der selvfølgelig var noget sludder, det var i hvert fald mange år siden han købte den for at bruge motoren i en båd, men det blev aldrig til noget, og den blev stillet til side i en baggård i Nedergade.

I efteråret 1928 var der en turistudstilling i Tivoli i København. KDAK's medlemsblad *AUTO* bragte en omtale, og herunder et fotografi af Sukkerhusvognen. Der står ikke direkte at den var med på udstillingen, men hvorfor ellers bringe billedet i den sammenhæng? Vognen benævnes



igen som 'Danmarks ældste', selv hos KDAK havde man allerede efter 2 år glemt alt om Hammel-vognen, der blev fundet og udstillet i 1926, og kort efter overdraget til Teknisk Historisk Samling (det kan man godt finde i protokollerne).

Vi opsummerer: Bilen har ingen lighed med H.C. Christiansens veldokumenterede serieproducerede biler, den er heller ikke nogen sandsynlig prototype. Han var for øvrigt ret påpasselig med at sætte navneskilte på sine vogne. Der er ingen påfaldende lighed med noget andet kendt fabrikat, dansk eller udenlandsk. Så var det nok blevet afsløret af de kyndige britiske bilhistorikere, da den var i Brighton. Såvel konstruktionsdetaljer som fx motorhjelms udseende med fine gæller antyder en årgang ikke ældre end 1902, snarere nyere. På den anden side er visse ting så spinkelt dimensioneret at en bilfabrik næppe ville have lavet dem sådan, blandt andet differentialet, og det kunne bestyrke formodningen om en prototype, der aldrig kom i produktion. Den er ikke skænket af Ole Olsen på et ukendt tidspunkt, men af legetøjshandler Jacobsen i Odense, i 1928. Og han vidste ikke meget om den.

Hvad er det så? Mest sandsynligt et fint stykke husflid, måske lavet af en cykelsmed. Der indgår komponenter som har mere lighed med en cykel end

en bil. Og man kunne dengang nemt købe løsdele til biler, det vidner annoncer i motorbladene om. Der er ingen numre at finde på bilen, ingen navne. Længere kommer vi ikke. Det kan absolut ikke udelukkes at vognen er bygget i Danmark, men heller ikke sandsynliggøres. Nu må man i det mindste forvente at et skæmmende DYMO klisterbånd med misvisende oplysninger fjernes fra den fine ådring på vognen.

Som nævnt i omtalen af DTM's særudstilling i sommer er desværre ingen andre meget tidlige dansk fremstillede biler bevaret end Hammel-vognen og den kuriøse Lemvig-vogn. På dansk grund, for i Sverige findes to velbevarede biler fra netop H.C. Christiansen. Den ene en trehjulet vis-à-vis fra 1902-03. Den stammer fra Malmö og hører til på Tekniska Museet i Stockholm, men er lige nu udstillet på Skokloster. Den anden er en 8-personers firehjuler med charabanc-arrangement og forparti à la Olds Curved Dash. Den står på teknisk museum i Göteborg. Vi hører en lille fugl synge om at der er en chance for at i hvert fald den første kommer hjem til Danmark. H.C. Christiansen, eller måske snarere hans medarbejder Robert Svendsen, var meget god til at markedsføre vognene ude omkring. De var med på udstilling i København i 1902, men var også i Stockholm og



Warszawa i 1903 og blev samme år positivt omtalt i et fransk tidsskrift.

De to biler i Sverige vil vi snart fortælle meget mere om i VT. Der findes endvidere i Sverige en uidentificeret bil der minder om Ellehammers – den skal der forskes nærmere i.

I DTM's årsskrift for 1971 er trykt en lang og glimrende erindringsartikel af Viggo Jensen, den dygtige mekaniker hvis skilt sidder i en vis Isotta-Fraschini. Erindringerne er nedskrevet i 1930. Viggo Jensen arbejdede sammen med H.C. Christiansen fra 1895, tilsammen i 18 år indtil han blev selvstændig. Memoirer er ikke lige pålidelige, men Viggo Jensens er noget af det mest tilforladelige, jeg har læst, alt man kan efterkontrollere står til troende. Der er ingen beskrivelse af et køretøj af konstruktion som Sukkerhusvognen. Viggo Jensen daterer sine erindringer særdeles præcist og skriver blandt andet: 1901. I dette år byggede vi det første 4-hjulede motordrevne køretøj ...”

O.E. Riisager

*Øverst: Her står vognen på loftet hos sukkerfabrikkerne i København. Eksponeringstid 10 sekunder.*

*Sådan så den ud da den kom frem i dagens lys.*

*Mackeprang og Tønnes Pedersen udførte et fint stykke restaureringsarbejde, med assistance af diverse fagfolk, blandt andet til den fine ådring af karrosseriet. De var derfor med rette stolte da den færdige bil blev præsenteret under nyhedsmidlernes store bevågenhed. Til lejligheden havde d'herrens pyntet sig og bilen med den berømte fotomodel Marina Lund.*



24 Danske Bilmuseer  
Juni 2002

Navn, adresse	Tlf., fax, web-side	Åbningstider	Antal biler	Antal MC/andet
Bornholms Automobilmuseum Grammegårdsvej 1 3720 Aakirkeby	Tlf.: 56 97 45 95 Fax: 56 97 45 95 <a href="http://www.bornholmsmuseer.dk/bjilmuseum">www.bornholmsmuseer.dk/bjilmuseum</a>	Maj-oktober kl. 10-17 hverdage, søndage lukket	55	MC: 16 Traktorer: 6
Danmarks Nimbus Touring Industrimuseet i Horsens Gasvej 17-19 8700 Horsens	Tlf.: 75 62 07 88 Fax: 75 60 12 77 <a href="http://www.industrimuseet.dk">www.industrimuseet.dk</a> Postadresse: Danmarks Nimbus Touring, Postboks 284, 9900 Frederikshavn Tlf.: 98 42 66 65 Fax: 98 42 66 64 <a href="http://www.nimbus.dk">www.nimbus.dk</a>	April-oktober: Weekends og helligdage kl. 11-16 Juli-August klokken 10-16 (Grupper modtages udenfor åbningstid)	0	MC: 6
Danmarks Tekniske Museum Fabriksvej 25 (postadr.nr.27) 3000 Helsingør	Tlf.: 49 22 26 11 Fax: 49 22 62 11 <a href="http://www.tekniskmuseum.dk">www.tekniskmuseum.dk</a>	Hele året: Fra tirsdag til søndag kl. 10-17 I skoleferien også mandage	50	
Dansk Brandværnshistorisk Museum Havnestræde 4 4720 Præstø	Tlf.: 55 99 27 78(Nielsen) Fax: 0	7/6-28/9: Lørdag og søndag kl. 10-12 og 14-16. 16/6-3/8 alle dage kl. 10-12 og 14-16		Hestetrukne brandsprøjter og brandmateriel
Det Danske Brandværnsmuseum Tomsagervej 25 8230 Åbyhøj	Tlf.: 86 25 41 44 Fax: 86 25 15 11 <a href="http://www.aarhus-tourist.dk/brand">www.aarhus-tourist.dk/brand</a>	1/4 - 31/10 alle dage kl. 10-17. December og Januar lukket. Resten af året - alle dage (undtagen mandag) kl. 10-16	100 brand- og redningskøretøjer	MC: 1
Dragsholm Brandværnsforening "Betongården" Storegade 35 4550 Asnæs	Tlf.: 59 65 12 50 Fax: 0	Mandage 19-22	10 brandkøretøjer	13 pumper m.v.

Djursland Motorsamling Kristiansmindevej 14 8500 Grenå	Tlf.: 86 32 61 06 (Henrik Høyer) Fax: 86 32 61 06	Alle dage: kl. 10-17 Også efter aftale	5	30 traktorer 150 landbrugs/industri motorer
Egeskov Veteranmuseum Egeskovgade 18 5772 Kværndrup	Tlf.: 62 27 10 16 Fax: 62 27 14 04 <a href="http://www.egeskov.dk/sightseeing">www.egeskov.dk/sightseeing</a>	Maj: 10-17 / Juni: 10-18 Juli: 10-20 / August: 10-18 September: Kl. 10-17	115	98
Europæisk Automobilmuseum Fraugde Kærbyvej 203 5220 Odense SØ	Tlf.: 65 95 18 80 Fax: 65 95 18 80 <a href="http://www.automuseum.dk">www.automuseum.dk</a>	Fra Skærtorsdag til 4/7: Sen- & helligdage Fra 5/7 til 20/8: Daglig Fra 21/8 til 30/9: Sen- & helligdage Alle dage fra kl. 10-17	Mere end 100 køretøjer	Den største samling af 50'er biler
Frederiksværk Brandværnsmuseum Vognmandsgade 5 3300 Frederiksværk	Tlf.: 40 44 91 68 Fax: 0	Åben lørdag fra kl. 11.00 til 13.00 Fra den 1/4 til den 31/10 Eller efter aftale: 40449168 og 47721999	2	Hestetrukne sprøjter m.m.
Gentofte Brandvæsens Museum Hellerupvej 5 B 2900 Hellerup	Tlf.: 39 48 07 49 Fax: 39 64 35 12	Ondage kl. 10-14	5	
HT Museet Islevalvej 119 2610 Rødovre	Tlf.: 44 91 23 91 Fax: 0	Ondage kl. 10-16 Søndage kl. 10-16	4 busser	Sporvogne
Jysk Automobilmuseum Skovvejen 8883 Gjern	Tlf.: 86 87 50 50 Fax: 0 <a href="http://www.jyskautomobilmuseum.dk">www.jyskautomobilmuseum.dk</a>	1/4-15/5: Lør., sen., helligdage kl. 10-17 16/5 - 15/9: Alle dage kl. 10-17 16/9-31/10: Lør., sen. kl. 10-17 Efterårsferien: Alle dage kl. 10-16 Hele året: Selskaber efter aftale	140 biler og motorcykler	
Jystrup Bilmuseum Møllebækgård Heedvej 28 4174 Jystrup	Tlf.: 57 52 84 00 Fax: 0 <a href="http://www.jystrupbilmuseum.dk">www.jystrupbilmuseum.dk</a>	28/4-31/10: ti/ons/tors/lør/sø kl. 10-17 12/10-20/10: Alle dage kl. 10-17	30 biler + 7000 modelbiler	dukke, legetøj

Navn, adresse	Tlf., fax, web-side	Åbningstider	Antal biler	Antal MC/andet
Marielyst Sportscaars-Automobilmuseum Boesminde Stovby Tværvvej 11 4873 Væggerløse	Tlf.: 54 17 75 89(P.Mikkelsen) Fax: 54 17 75 89 <a href="http://www.boesminde.dk">www.boesminde.dk</a>	Hele året kl. 10-17	70	MC: 2
Nykøbing F. Brandmuseum Vendersgade 6 4800 Nykøbing F	Tlf.: 54 85 22 42 (udenfor åbningstiden: Tlf.: 40 79 59 93 (J.Ottesen) Fax: 0	1/5-30/10: Hverdage kl. 10-15, lørdage kl. 10-12 Eller efter aftale	11	Brand- og redningsmateriel
Odense Bytrafik Museum Billedskærvej 13 5230 Odense M	Tlf.: 66 17 13 67 (udenfor arb.tid: Buschauffør Svend Perrot)	Lørdag 13/7 og lørdag 10/8 år 2002 fra kl. 10 til 16 Større grupper kan aftale spec. besøg	Busser	Sporvogne
Skoda Museum Glamsbjerg Nårupvej 32 Krengerup 5620 Glamsbjerg	Tlf.: 64 72 34 60 Fax: 64 72 14 53 <a href="http://www.skodamuseum.dk">www.skodamuseum.dk</a>	Maj og September: Weekend kl. 13-17 1/6 - 31/8 samt uge 42: Alle dage excl. mandage, kl. 13-17 Grupper modtages efter aftale	30	
Stubbekøbing MC- & Radiomuseum Nykøbingvej 54 4850 Stubbekøbing	Tlf.: 54 44 22 22 Fax: 0 <a href="http://www.stubbekoebingkom.dk/bike/dk">www.stubbekoebingkom.dk/bike/dk</a>	Skærtorsdag - 31/5: Helligdage og weekends kl. 10-17 1/6 - 31/8: Daglig kl. 10-17 September: Weekends kl. 10-17 Efterårsferien: Daglig kl. 10-17		MC og radioer
Sommers Veteranbil Museum Nærum Hovedgade 1 2850 Nærum	Tlf.: 45 56 56 56 Fax: 45 80 26 21	Ma. - fre. kl. 8-18 Lørdag lukket Søndag: kl. 11-16	59 + 2000 modelbiler	Flymotorer, skibsmotorer
Senderjysk Brandværns Museum Fabriksvej 6510 Gram	Tlf.: 74822495 (i åbningstiden) Postadresse: H.H.Nielsen Industrivej 18, 6510 Gram Tlf.: 74822147+40173147 Fax: 74 82 26 47	1/5 - 31/8: Søndag - fredag: kl. 10-16 Lørdag efter aftale	Brandbiler	Brandsprøjter m.m.

Vagn's Saab Museum Nordborgvej 56, Svenstrup 6430 Nordborg	Tlf.: 24 42 07 63 Fax: 74 45 63 07 <a href="http://www.vagnssaabmuseum.dk">www.vagnssaabmuseum.dk</a>	Efter aftale	16 stk. totaktare	MC/andet
Vedstårup Veteranbilmuseum A/S Bøgyden 12 Turup 5610 Assens	Tlf.: 64 79 13 99 (Karen Strøjer) Fax: 64 79 10 99 <a href="http://www.visitvestfyn.dk">www.visitvestfyn.dk</a>	Tirsdag 16/7, 23/7, 30/7 og 6/8 kl.18-21 Grupper efter aftale	60	
Aalholm Automobilmuseum Aalholm Parkvej 17 4880 Nysted	Tlf.: 54 87 19 11 Fax: 54 87 11 58 <a href="http://www.aalholm.dk">www.aalholm.dk</a>	28.marts - 31.maj: Weekends og helligdage kl. 10-16 Juni, juli, august: Alle dage kl.10-17 1.sept.-13.okt.: Weekends + helligdage kl. 10-16 Efterårsferien: Daglig kl. 10-16	200	MC: 2

Sommers Bilmuseum i Nærum har udarbejdet en komplet liste over danske motormuseer.  
Det har vist nok ingen gjort før, så vi takker og bringer den her.





# LASTBILTRÆF



Det årlige lastbiltræf, som Dansk Vintage Motor Club arrangerer, foregår  
**lørdag den 7. september ved Jysk Automobilmuseum i Gjern.**

Enhver er velkommen mellem 10 og 16, især hvis man kommer i et gammel erhvervskøretøj.  
 Bil eller motorcykel. Behøver ikke at være restaureret, bare det ankommer for egen kraft.

Nærmere oplysning hos Åge Louring på tlf. 86875050, Otto Lehm på 86431801  
 eller :Jørgen Kjær på 86983177.

Billedet er fra et af de tidligere lastbiltræf. Scania Vabis som de to kan man vist endnu se i  
 brug, derimod ikke lastbiler som den grønne International.

## MUSEUMSTRÆF

Museumsgården Karenmindes  
 energiske leder Elna Sørensen  
 arrangerer søndag den 8.  
 september et veteranbiltræf  
 kombineret med stumpemarked.

Det foregår på adressen  
 Morsbølvej i Grindsted fra  
 klokken 9.30 til 17.



## TOURIST TROPHY

**Søndag d. 1. september**

### Program:

- 09.00 Mødetid hos Hydro Texaco, Hjortespringvej  
24, 2730 Herlev. Morgenmad.
- 10.30 Første start på ruten (ca. 50 km) med  
konkurrencer undervejs.
- 14.00 Præmieoverrækkelse samt let frokost.

Tilmelding på telefon 39 66 03 29 eller 22 53 55 50.

Deltagergebyr: Kr. 100,- pr. køretøj  
 samt kr. 50,- pr. passager.





## KØB - SALG - BYTTE



### BILERSÆLGES

**Mercedes Benz 300 Adenauer** 1962. Den sjældne model uden dørstolper. 100% original, istandsat på nær lak og indtræk. Kr. 145.000,- evt. bytte.  
Peder Fuglsbjerg, tlf. 97221380.

**Oldsmobile 98** 1941, 8-cyl. luksusbil. Toprestaureret. 100% original. Kr. 160.000,-.  
Peder Fuglsbjerg, 97221380.

**Ford A Victoria Coupé** 1931.

**Ford A cabriolet** 1930.

Begge stået stille i 35 år.

AS-Bike, London. Tlf. 40302660.

www.as-bike.dk

**Citroën B11** 1947. Renoveret, nysynet. Sort. Pris kr. 85.000,-.  
Tlf. 98281544.

**Morris Eight Serie E** 1939 tourer (cabriolet). Adskilt og meget rusten, men kan laves. Alle dele kan skaffes. Byg din egen klassiker. Pris kr. 12.000,-.  
Michael Parkø, tlf. 64871700.

**Rover 75P4** 1952. Regulær m. mange reservedele, indregistreret, dueblå, nye dæk. Km. 71600. Pris kr. 35.000,-.  
Nielsen, tlf. 74435761 - 22320785.

**Reo Flying Cloud** 1927, 4-dørs sedan, adskilt og skal restaureres. Kr. 35.000,-.  
Tlf. 39627369.

**MGB roadster** 1965. Restaureret. Topstand. Overdrive. Kromhjul. Nysynet kr. 140.000,-.

**Alfa Romeo GT 1600 Junior** 1975. Restaureret god stand. 2000 motor og bagtøj. Opraderet undervogn. GTA alufælge. Kr. 87.000,-.  
Torben Gravensen, tlf. 32967296 - 20457296.

**Fiat 500A Topolino coupé** 1947. Bilen er toprestaureret. Kun kørt ca. 600 km. efter restaurering. LMK-forsikret i Norge. Sælges pga. andet projekt.

Monrad Strømø, Norge, tlf. 52729804.

**Opel Rekord C Caravan** 1969. Ingen rust i karrosseriet. En ejer, skal ses og prøves.  
Tlf. 48187119 - 40266487.

**MGC** 1968, tartanrød, 3ltr. 6-cyl. Nyrenoveret topstykke til blyfri. Overgear, trådhjul m.m. Flot stand, Nysynet, pris kr. 165.000,-.  
Thomas Dreyer, tlf. 33223646.

**Opel P4** 1931. Står i original lak, god stand. Bud ønskes, evt. bytte.

**Opel P4** 2-dørs 1931. Lidt rust, en del reservedele medfølger. Bud ønskes, evt. bytte.

**Ford Taunus V4** 2-dørs 1964. Nysynet, sorte nr. plader. en ejer, god stand. Bud ønskes, evt. bytte.

**Trabant** 2-dørs 1970. Original østtysk. Priskr. 3.000,-.

John Andersen, tlf. 75931785 - 29782909.

**MGB roadster** 1967. Restaureret, sorte nr. plader., trådfølge, ny kaleche og kabinedækken. Rød. Synet aug. 2001. Prisforslag kr. 115.000,-.  
Søren Kornum, tlf. 28405287.

**Volvo Amazon** 1966. 4-dørs, B18 motor. Isblå. Nysynet juli 02. Er som en ny vogn.  
Jens Jensen, tlf. 75527891.

**Ford Mercury V8** 1939. Mrk. 99A. 100 hk. Sort sedan. 4 døre. Nysynet, totalt renoveret, hovedrep. motor. Bilen har tilhørt „Jensen“ Simo Fordforhandler. Kører fantastisk. Eneste i Danmark. Pris kr. 150.000,-.  
Jørgen Vangsgaard, tlf. 38861146.

**Chrysler 300** cabriolet 1962. GI. kongehusbil fra 1962-68. 413" motor, trykknappautomat. Rust i bund, komplet med alle dele, god kaleche. På DK papirer. Sidst synet/reg. i midten af 80'erne. Sjælden bil med historie. Priskr. 78.000,-.

**Ford F250** pickup 1974. Totalt renoveret. Langt lad, ny gearkasse, alt nyt i motoren, ny undervogn, nye fælge/dæk, rustfri bolte/skruer overalt. Skal ses, høres og prøves. På nr. plader.

Regninger haves på 140.000,-. Sælges pga. nye projekter. Pris kr. 76.500,-.

**Folkevogn** 1953. Oval bagrude. Afmeldt 1979. Rimelig stand, 1200 motor, komplet, nye skærme, trinbrædder, pæne sæder. Pris kr. 8.500,-.  
Tlf. 40162070.

**Opel Rekord A 1700** 1965, 2-dørs sedan, 3 ratgear, hvid med blå indtræk, hvide dæksider. Hængertræk, meget flot og helt original, lavt km. tal. Nysynet, bud ønskes.  
Tlf. 39660250.

**Ford Customline** 1955. 4-dørs sedan. Bilen har kørt 50.000 km. Hovedren. motor kun kørt 800 km. 100% original, lyseblå med hvidt tag. Historiske nr. plader. Tip top stand. Bud ønskes.  
Tlf. 39660250.

**Buick Eight Super** 1947. Sort sedan, nysynet, ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig, dansk historie (Hellerup). Kr. 140.000,-.  
Tlf. 45860286.

**Austin Healey Sprite Mk 1** 1959. (Frogeye). Tartan rød, syn 01, 1000 km siden total renovering, stålfront, ny renoveret let tunet motor med blyfrit topstykke, Weber 45, competition manifold, Aldon elektrisk strømfordeler, skivebremser samt renoveret bremsecyl., renoveret Mk 3 gearkasse, ny generator, nyt ledningsnet, pladehjul, ny sort kaleche, nyt sort tonneau cover, nyt sort indtræk, nye sæder, H-seler, Motolita læderrat. Priskr. 120.000,-.  
Morten Bisgaard, tlf. 45820644 - 23738613. mbisgaard@ofir.dk

**Mercedes 230 SL** 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret, nyserviceret, nysynet og indregistreret. Pris kr. 195.000,-.  
Morten Strømsted, tlf. 20123277.

**Morris 1000 Super** 1967. Synet 6-01. Postkasserød med flot rød kabi-





ne, fin, køreklar, indreg. Sælges kun gr. overgang til anden klassisk bil. Kr. 15.500,-.

Kim Christiansen, tlf. 44652188.

**Alfa Romeo 2000 GT Veloce** 1974, bronzemetallic med sort læderindtræk, originale sorte nr. plader. Perfekt restaurering for 2 år siden for over 130.000,- kr. Har tilhørt Aller familien. Pris kr. 120.000,-.

**Fiat 500 F** 1966, rød, rustfri (bund lakeret). komplet, mangler færdigsamling. Pris kr. 16.000,-.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380.

**Rover 3500** 1970. Brun, aut. soltag, alufælge, rustfri udst. Garagebil i meget fin stand. Samme ejer i 22 år. Nysynet kr. 50.000,-.

Tlf. 36787697.

**Camaro SS 350** 1967. DK bil, rimelig stand. Kr. 80.000,-. Evt. bytte max værdi 40.000,-.

Jan Gloggengichser, 86871857.

**Ford V8 62** 1939. 4-dørs. Blå, restaureret, velkørende. Pris kr. 95.000,-.

Finn Behrens, tlf. 45857426.

**Opel Kaptajn** 1939, er indreg. men skal have makeup. Kr. 39.000,-. Evt. bytte med mc.

**Opel Kaptajn** 1939, skal restaureres, men mange dele kan medfølge. Pris uden ekstra dele kr. 18.000,-.

Tlf. 55459486.

**Morris Minor** 1953 4-dørs. Bilen henstår i garage og er komplet. Sælges grundet pladsmangel. Henv. efter 18.

Jørgen Madsen, tlf. 46385511.

**Ford A** 1930. 2-dørs, gl. restaurering. Erik Andersen, tlf. 66189041.

**Chevrolet Nova** cabriolet 1963, syntet aug. 01. Ny kaleche, få mangler. pris kr. 66.000,-. Evt. bytte med andet amerikaner eller engelsk mc max. 40.000,-.

Allan Duelund, tlf. 86872249.

**Chrysler De Soto Six** 1931. Totalt

restaureret 4-dørs sedan. 2 reservehjul nedfældet i skærme. Orig. bagagekuffert. historiske nr. plader. maroonrød med sorte skærme. En virkelig ener.

www.lonbek.dk

Viggo Lønbæk, tlf. 75601395.

**Saab 96** sedan 1961. 3-cyl. 2-takt. Virkelig pænt og velholdt veterankøretøj.

Ib Steffensen, tlf. 75645275.

**VW 1200** 1965. Nysynet, orig. stand. Ikke svejset. M. nr. plader. 100.000 km. Pris kr. 39.500,-.

Tlf. 75333147.

**Mercedes 450 SL** 1976. US model, rød, fuldstændig restaureret, nyere hardtop og kaleche, aut. gear, el-vinduer, alu m.v. meget fin stand, sælges nysynet. Kr. 250.000,-.

Tlf. 40564950.

**Lancia Fulvia Serie I 1,1** berlina 1963. Komplet bil med ekstradele, står i København. Kr. 7.500,-.

Tlf. 40768111 - 38194087.

**MGB** 1965, fra Californien. Delvis adskilt, uden rust. Sælges for 25.000,- pga. pladsmangel. (Afgift er billig pga. årgang).

Ann Jeppesen, tlf. 21604609.

**Mercedes/8 230** 1969. Flot mørkerød med org. el-soltag og servo. Servicebog fra MB. Stærk og smuk dagligbil. Syn til 5-03. Kr. 28.000,-.

Steffen Parris, tlf. 40572012 - 55893112.

**Wolseley 300** 1964. Rimelig stand, leveres nysynet og indreg. Kr. 34.500,-.

**Fiat 1400 Venezia** 1957, Flot bil, leveres nysynet og indreg. kr. 44.500,-.

**Chevrolet** 4-cyl. 1928 roadster med svigermorklap. Reg. i købers navn. Kr. 89.500,-.

**Ferrari 308 GTB** 1977, måske Danmarks bedste eksemplar, kun kørt 27.000 miles. Told og moms betalt. Excl. reg. afgift. Kr. 249.500,-.

**Bentley 1950.** Meget sjældnen model, velkørende. Kr. 235.000,- reg. i købers navn på fuld afgift.

Teddy Jensen, tlf. 75667355.

**Volvo Amazon 123GT** 1966 til restaurering. 5.000,-.

Tlf. 74561611

**MGB GT** 1970 Ascot grey med sort indtræk, overdrive, Rostyle fælge. Meget fin tand. Kr. 77.000,-.

Tlf. 35420854

**BMW 2002** 1975 Ferrari-rød. Meget velholdt, med soltag og synsfri sammenkobling. Sælges pga. pladsmangel. Med nummerplader og nysynet efter 22. aug. 2002 for kr. 20.000,- eller højeste bud.

56578205

**FIAT 501** 1925 touring. Adskilt. Restaurering påbegyndt. Kr. 30.000,- eller bedste bud.

**FIAT DINO** coupé. Hovedrepareret, fint stand. Kr. 165.000,-.

**Jaguar E type 1. Serie** fixed-head coupé. Ingen rust. Istandgjort. Kr. 175.000,-.

Sv. Hauberg tlf. 45803022, fax 45803066

#### DELE TIL BILER

Tagbagebærer til folkevogn. Ny i original form og snit. Nypris kr. 2.000,- Sælges for kr. 1.600,-.

Tlf. 40162070.

Mange dele til gl. biler.

Erik Andersen, tlf. 66189041

**Austin Healey Sprite Mk 1** 948 cc motor til renovering, kr. 2.500,-. 948 cc blok til renovering, kr. 1.500,-. Gearkasse (glat) kr. 3.500,-. hardtop til renovering kr. 1.000,-.

Morten Bisgaard, tlf. 45820644 - 23738613. mbisgaard@ofir.dk

10-12 tons assorteret reservedele mest til GMBiler 1925-70. Helst samlet salg pga. pladsmangel. Giv et bud.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

**Opel Kadett B:** 1 topstykke 1,1 N, kr. 200,-. 1 indsugningsmanifold, kr. 100,- 1 oliefilterkonsol, kr. 50,-. **VW 1200 type 1:** 1 speedometer med





benzinmåler, kr. 500,-. 1 højre bund til varmekanal, kr. 100,-. **Taunus 15M-17 + FK 1000** 1955-64: 1 ny vandpumpe, kr. 500,-. **Ford** og **Saab V4**: Ny vandpumpe, kr. 300,-. **Ford Escort Mk I-II**: 1 ny benzintank, kr. 650,-. **VW Karmann Ghia** 1969-: 2 baglygter med blink og baklys, kr. 200,- stk. eller 350,- for begge. **Ford Taunus P5 V6 20M**: 1 ny vandpumpe, kr. 400,-. **Opel Manta A**: Rep. stk. til motorrum h+v, kr. 75,- pr. stk. **Vauxhall Viva HA** 1962: 1 ny kofanger, kr. 600,-.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**Toyota Corolla** reservedele 1970. **Philips** radio med rør 1950-60 6 volt. Erik Hansen, tlf. 40598437.

2 stk. dæk+slanger 500/525x16 + dæk og fælge. Giv et bud. Købes: Radio **Gold Star** stereo receiver 185 ca. 25 år gammel. Tlf. 75673115.

**Lancia Fulvia** 1,3 motor med 5 trins gearkasse årg. 1972, evt bytte med anh. træk til **FIAT 1500** 1962. Kr. 2.500,-. Tlf. 40768111 - 38194087

Købes: kofangere til **Mercedes 220** 1952. Ann-Mari Stegler, tlf. 48301019.

Til **Renault** ca. 1924: karburator/indsugningsmanifold. Bosch magnetapparat, 4 cyl. Til **Peugeot 204** 1970-, 2 nye bremseskiver 256 mm. Til **Peugeot 504** 1969-70: 2 nye bremseskiver bag 273 mm. Bent Klug, tlf. 98488732.

**Bosch** lytglas, 21 cm, plane med „orgelmønster“ købes. Svend Hauberg, 45803022, fax 45803066.

Div. dele til **MGA** twin cam: Omdr. tæller, Jaeger 7500 rpm. samt expansionsbeholder. Til **MGA**: Motorblok 1622 cc. Varmeapparat, komplet motor 1600 cc til renovering. 3 stk. forskærme med rust. omdr. tæller, benzinur. Til **MGB**: Motor komplet 1800 cc til renovering. 5 hovedlejer. Gear-

kasse fuldsynkroniseret. Cockpitdækken. Til **Wolseley** 1953: Køler. **MG TD**: Cockpitdækken. **Oxford**: Motor komplet 1622 cc. Tlf. 65943077.

**Ford A** dele: Tændrørs og topst. nøgle, skiftenøgle incl., bagtøjsnøgle, kølerdæksler 28-29, ovalt speedometer, ny pitmanarm, 4 støddæmpere m. arme defekte, askebæger til dør, solskærm grøn, Tillitson karburator. Andre dele: Dåsebaglygte **Lucas**, **Remy** dynamo **Chev** 28 defekt, 2 hjulkapsler **V8** 30'erne, amp.meter **Ford T**, baglygte 60'erne ny, værkstedshåndbog **Wartburg**, instruktionsbog **Anglia** ca. 1960, 3 stk. trægerhjul med tromler, pitmanarm hul 18x18 l=17 cm kuglediameter ca. 18,5 mm, termometer med lys og føler **MotoMeter**, div. 6v blinkrelæer, ny 6v benzinpumpe, **Zonen** nødforbindingskasse. Tlf. 38343986.

**Opel Kadett A** div. nye og brugte dele sælges, tilbud ønskes. Tlf. 39660250.

Købes: **Ford Customline/Fairlane/Mainlane** motorhjulm 1955 i god stand. Tlf. 39660250.

4 stk dæk **Michelin XZX** 165 SR 15 radial. Næsten som nye, pris kr. 1200,- Jesper Villesen, tlf. 47742181.

Dæk 2 stk. **Dunlop Gold Seal** 5.25/5.50-18 6PR. 1 stk. **Firestone** 5.50-18 Made in New Zealand. Masser af slidbane, men de to første har været tætnet med beg på kanterne. O.E. Riisager, fax 45891148, ole\_emil\_riisager@mail.dk

**Morris 1000 Super**. Bagklap, døre, fronthjelm og bagdøre til 1000 van, samt mange gode mekaniske dele sælges til rimelige priser. **Austin A35**: Manifold, karburator, instrumentpanel. **Bedford TJ/TK** første/bakgearhjul til 4-trins Bedford gearkasse. Gert Hansen, tlf. 47176205 - 40920734.

Købes til **Mascot**: Bagsædehynder til Almond grøn 67-model, brede fælge

med dæk, gerne stål, lille læderrat, højtalere til bagsæde 2 stk., højre dør org. Almond grøn. Tlf. 43992735.

## MC

**NSU** motorcykelmotor, vistnok 1908. Kr. 6.000,-. Tlf. 39627369.

**Nimbus** sidevognsstel med bremse. Kr. 8.800,-. **Cykelbørsen** sidevognsstel til **Nimbus**. Kr. 6.800,-. Tlf. 55459486.

**Ariel Square Four** 1955. Totalt renoveret hos Mors Bikes. Meget sjælden model. pris kr. 94.500,-. Til **Sunbeam S7**: Singleudveksling gerne bytte med sidevognsudveksling til samme. Hans Chr. Nørgård, tlf. 75652525.

**Ariel Square Four** 4-cyl. 1000 cc. 1957, sort, meget fin stand. Motor rep. i England for 25.000,-. Pris kr. 75.000,-. Ib Hansen, tlf. 20751412.

**Yamaha YL 1B**, 2-cyl. 100cc 1968. Kunkørt 16.000 km. Lev. mednr. plader. pris kr. 5.500,-. B. Høffner, tlf. 43902640 - 20291640.

**Honda CB 450** 1968 (Black Bomber). DK papirer. **Honda CB 450** 1972 (adskilt). DK papirer. Diverse dele til CB 450. Hjul, dæk, motorer 4/5 gears, forgaffel til tromler, ny benzintank, udst. 2-1. Tlf. 74561611

**Gilera** 500 cc racermodel. Vandt VM i 50/52. **Moto Guzzi** 750 S 1974. En ægte klassisk mc. AS-Bike, London, tlf. 40302660

## DIVERSE

Drejebænk ca. 1920-30. L 500 Ø 280/400. Kr. 1.800,-. Håndspil 1 tons med wiretromle. Kr. 400,-. Tlf. 39627369.





Købes: 2 ltr. Redex.  
Ib Jensen, tlf. 43994762.

Super spec. tilbud. Veteranfly **Motorfalke** A25 1965. meget velholdt eksemplar, der bare skal have det årlige luftduelighedsbevis i en svæveflyveklub. Sælges for højeste acceptable bud - evt bytte med motorbåd el. veteran mc.  
Teddy Jensen, tlf. 75667355

**MKP Grand V** 1977 campingvogn med meget udstyr, bl.a. 2 fortelte. Kr. 22.800,-.  
Tlf. 55459486.

**Sprite Musketeer** 1972, indreg. men skal synes, pæn stand. Kr. 3.000,-.  
Poul-Erik Jacobsen, 75890487.

Sorte reservedelsæsker. Pr. sækfuld 100,- kr.  
Mogens Jensen, tlf. 65315057 efter 19.

Kantbukker på stativ, manuel, 1 m. Diesella rotorplæneklipper „Snap“ 1950, renoveret.  
Bent Klug, tlf. 98488732.

Lokale ca. 100 m<sup>2</sup> med port, el 380v og 220v og plads til 3-4 biler til leje i 3540 Lyng. Månedlig leje 2.500,- kr. + moms. ialt 3.125,- kr. pr. måned.  
Ole Sten Christensen, tlf. 40264127  
osc@post4.tele.dk

**AUTOMOBILIA**

Instruktionsbøger.  
Erik Andersen, tlf. 66189041.

FDMMotor: 1929:21,22,24,25. 1930: 45. 1931: 8,9. 1932: 27. „Kør Godt“ Tidsskrift for Folkevognskørere. Alle nr. fra 1955-64. Reservedelskatalog 1960-61.  
Anders Thue Andersen, tlf. 45818501. [zwitter.anders@mail.dk](mailto:zwitter.anders@mail.dk)

**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!**

**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!**



# 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](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



Veteran  
Forsikringsklubben