

# VETERAN TIDENDE



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

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

### Bestyrelsen

**Formand:**  
(Medlemspleje, vedtægter,  
kontakt til VFK, DTM & VT)  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Enghavevej 131, Gårslev  
7080 Børkop, 75 86 95 10  
[peter.sorensen@veteranbilklub.dk](mailto:peter.sorensen@veteranbilklub.dk)

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

**Kasserer:**  
(Bogføring, budget)  
Henrik Thstrup  
Birkevangen 16  
2880 Bagsværd, 44 44 56 19  
[henrik.thstrup@veteranbilklub.dk](mailto:henrik.thstrup@veteranbilklub.dk)

**Sekretær:**  
(Hjemmeside, IT, protokol,  
kontakt til MhS)  
Bo Ødegaard  
Hostbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
[bo.oedegaard@veteranbilklub.dk](mailto:bo.oedegaard@veteranbilklub.dk)

**(Udstillinger, klubartikler)**  
Bent Friis  
Sobakken 29  
7000 Fredericia, 75 94 09 97  
[bent.friis@veteranbilklub.dk](mailto:bent.friis@veteranbilklub.dk)

**(Modesteder)**  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg, 74 45 94 50  
[frits.johansen@veteranbilklub.dk](mailto:frits.johansen@veteranbilklub.dk)

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

Henning Kjeldgaard Knudsen  
Holstebrovej 17  
6971 Spjald, 97 38 12 64  
[henning.knudsen@veteranbilklub.dk](mailto:henning.knudsen@veteranbilklub.dk)

**Klubregister**  
Bo Ødegaard  
Se under bestyrelse

**Mærkeregistre**  
**FIAT - Førkrigs**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**FIAT - Efterkrigs**  
Asbjørn Funder  
4477 7774

**Jaguar (William Lyons Era)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Morris**  
Willibald Farbmacher  
4914 5167

**Opel**  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

**Porsche (Ferdinand Porsche)**  
Claus Nebbe  
2253 5550

**Renault**  
Anker Krarup  
6611 4314

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
Se under bestyrelse

**Sektioner**  
**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Fritz Knudsen  
6613 6610

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**MG**  
Henning Andersen  
3879 5179

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
[linnedal@hotmail.com](mailto:linnedal@hotmail.com)

**Sokkelund Herreds Køreselskab**  
Svend Draaby  
3871 3902

**Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub**  
**Ford V8 Klub Danmark**  
Svend Draaby  
3871 3902

**Vejledere**  
**Amerikanske biler - Efterkrigs**  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Se under bestyrelse

**Ford V8**  
Birger Blako  
3294 9397

**Ford T**  
Jon Friis Wandall  
6390 7040

**Jaguar (til 1972)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Singer**  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

### Modesteder og modestedsansvarlige Nordsjælland

Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå  
Claus Nebbe, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

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

**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  
Kådhojvej 12,  
8530 Hjortshøj

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

**Vestjylland-Spjald**  
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  
[poulerik@rotek.dk](mailto:poulerik@rotek.dk)

### Distriktsansvar for medlemspleje, moder, løb, udstillinger m.m.

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Nebbe  
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

**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@eud.dk](mailto:sat@eud.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  
Krogsholmgårdsvej 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)

**Erhvervsforetojer, 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  
konkurrencevar.  
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.	

Rubrikannoncer  
med foto: Kr. 200,-

#### 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: Triumph TR 3 1956**

**Foto: Ole Callesen**

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 11 2003**

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3	Rød benzin .....	30
Klubaktiviteter .....	6	Bog anmeldelser .....	31
MG TA ? .....	7	Konkurrence .....	32
Fra bestyrelsen .....	8	Konkurrence .....	33
Månedens køretøj .....	10	Invitationer .....	34
Registre og sektioner .....	17	Nye medlemmer .....	36
Norsk Veteranvogn Klubb 50 år .....	20	Køb/salg .....	37
Sommer og efterår .....	22		



## MØDEKALENDER

**Februar**

18. 19.00 Kværkeby. Alm. klubmøde.  
 20. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 20. Nordsjælland/København. Besøg på Ellehammers museum. Se indbydelse i VT 319.  
 24. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.  
 25. 19.30 Egeskov. Castrol Classic aften.  
 25. 19.00 Klippinge. Besøg af bestyrelsen.  
 27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Torben Valerius.  
 Sted oplyses ved tilmelding senest 25. feb. på tlf. 22535550.

**Marts**

4. 19.30 Ristrup. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.  
 6. 19.30 Nivå. Jan Bechmann om den ny benzins virkning.  
 13. 19.30 Rødekro. Besøg af oplæser.  
 13. 19.30 Børkop. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.  
 18. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Besøg af formanden for MhS, Svend Carstensen.  
 20. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 25. 19.00 Klippinge. Oliemand.  
 25. 19.30 Egeskov. Klubmøde.  
 27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Tommy Mørck.  
 Tilmelding senest 24. marts på tlf. 48181813.  
 31. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

**April**

1. 19.30 Ristrup. Klubmøde.  
 3. 19.30 Nivå. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.  
 10. 19.30 Rødekro. Besøg hos Åbenrå Cylinderservice.  
 10. 19.00 Børkop. Sikkert besøg hos autolakerer i Fredericia.  
 15. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Besøg af Knud Hensen, udstødninger.  
 17. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 20. Nordsjælland/København. Virksomhedsbesøg på B&W Museet. Se Klubaktiviteter.  
 22. 19.00 Klippinge. Klubmøde.  
 26. Generalforsamling. Nyborg.  
 28. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.  
 29. 19.30 Egeskov. Klubmøde.

**Maj**

1. 19.30 Nivå.  
 3. Børkop. Køretur til Rømø.  
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.  
 8. Rødekro. Intet ordinært klubmøde i maj.  
 8. Børkop. Måske køretur.  
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.  
 26. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.  
 27. 19.00 Klippinge. Klubmøde.  
 27. 19.30 Egeskov. Klubmøde.



## AKTIVITETSKALENDER

### LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

#### Februar

22. feb.-9. juni Kolding Museum: Harley-Davidson udstilling.

#### Marts

15. 8.00-16.00 Herning stumpemarked. Se annonce i VT 319.

#### April

24. Ikea-løb, start Vangede.

#### Maj

3. Esbjerg Veteranløb - Spangsberg Cup. Indbydelse i dette nr.

4. 13.00-16.00 Kastellet, Langelinje. Ingen tilmelding.

Dato? Amagerløbet.

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

10. Vandmølleløbet. Start Fredericia kl. 9.00. Se indbydelse i april VT.

17. Odsherredløbet. Indbydelse i dette nr.

18. Brønshøjløbet, kl. 10-17 for køretøjer før 1935, lastbiler dog før 1940.  
Tilmelding tlf. 38282722. Nærmere senere.

29. Ikea-løb, start Tåstrup.

#### Juni

1. 10.00-16.00 Copenhagen Classic Autojumble, Klampenborg Galopbane.  
Årets tema: Fords 100 års jubilæum. Info tlf. 26134229.

6. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse i dette nr.

6.-8. Skandinavisk Ford V8. Se indbydelse i VT 319.

7. 8.00-16.00 Jysk Automobilmuseum, Gjern, stumpemarked. Se annonce i VT 319.

7.-9. 11. Europæiske Opel GT Træf. Ved Sæby Søbad. Tilmeldingsfrist udløbet.

12. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Hermesvej 19, Padborg.  
Tilmelding på tlf. 74415420 senest 5. juni.

14. Virus Bering Løbet. Horsens.

15. Gaunø Autojumble & Concours de Charme.

21. Sydhavsløb. Sakskøbing.

26. Ikea-løb. Start Tåstrup.

#### Juli

5.-6. Bornholm Rundt. Indbydelse i dette nr.

26. 10. Veterantræf & Kræmmermarked i Handest. Info Poul Høgh-Mogensen tlf. 86452224.

31. Ikea-løb. Start Tåstrup.

#### August

2. Stevnsløbet.

7.-9. Styrkeprøven. Midtsjælland.

9. Munkebjergløbet. Se indbydelse i april VT.

10. Munkebjerg Hill-Climb. Aflyst pga. sammenfald med DM-arrangement.

14. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Madevej 45, Åbenrå.  
Tilmelding på tlf. 74415420 senest 7. august.

16. Arresø Løbet 2003. Start Gjethuset i Frederiksværk, køres ved Arresøen og på Halsnæs.  
Kun biler og motorcykler før 1978. Info Arne E. Pedersen, tlf. 47724187.

28. Ikea-løb. Start Vangede.



**September**

- 11. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev.  
Tilmelding på 74415420 senest 4. september.
- 20. 13.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg.  
Tilmelding på tlf. 74415420 senest 13. september.
- 28. 11.00-16.00 Copenhagen Harbour. Start Langelinje, ca. 50 km.  
Tilmelding Kim Polte 26134229, Claus Neble 22535550.

**Oktober**

- 12 Efterårstur/Sæsonafslutning, Sjælland.

**November**

- 1. 8.00-16.00 Herning stumpemarked. Annonce senere.

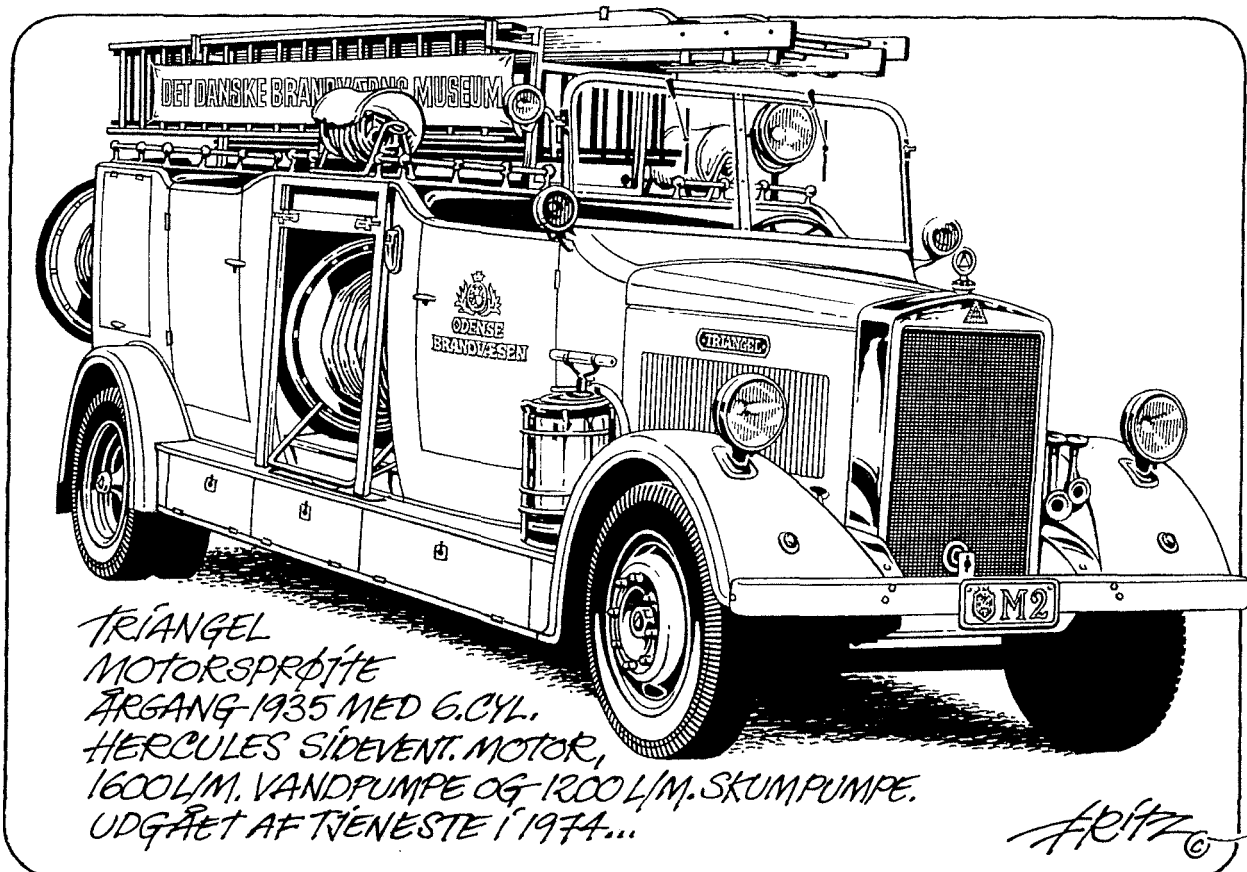
**Løb og begivenheder i udlandet**

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

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)





## KLUBAKTIVITETER

### FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

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

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

Venlig hilsen  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

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

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

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

Med venlig hilsen  
Lars Hugo Kristiansen

### ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup. Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Tirsdag den 4. marts kl. 19.30. Klubmøde. Morten Qvistgård kommer og fortæller om Horsens-bilen Gideon.

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.

Til vores klubmøde tirsdag den 25. februar kl. 19 vil bestyrelsen møde op for at fortælle om sine planer for DVK's fremtid. Men den er også interesseret i det enkelte medlems ideer og tanker, så I kan lige nå at tænke over hvad I vil bidrage med. Gode forslag eller kritik, positivt eller negativt. Men benyt chancen for at påvirke DVK med netop dine meninger.

Hvor mange fra bestyrelsen og hvem der kommer vil vise sig tirsdag den 25. februar. Så mød op, fordi din mening er vigtig.

På vores klubmøde tirsdag den 25. marts kommer en oliemand, men mere i næste blad.

Hilsen Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 18. februar kl. 19.00 almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 18. marts får vi besøg af formanden for MhS Svend Carstensen, som vil fortælle om MhS generelt, samt registreringsafgiften ved import af veteranbiler.

Tirsdag den 15 april får vi besøg af Knud Hensen. One-two-pipe, som fremstiller udstødninger efter bestilling samt har et stort program i stylingudstyr til automobiler.

Venlig hilsen  
Preben Boisen  
5752 5040 - 40351585

### BØRKOP VANDMØLLE

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

Den 9. januar havde vi besøg af bestyrelsen. Claus Frausing fortalte især om de store planer i forbindelse med Sommers Veteranbilmuseum. Ingen

tvivl om at det vil være et betydeligt aktiv for klubben at flytte dertil og få et samarbejde omkring museet, få ordentlige mødelokaler og bibliotek. Hvorved, som Frausing fremhævede, vi ved fælles hjælp kan henlede måske især de unges opmærksomhed på bilkulturhistorien. Henrik Thostrup fortalte om registre mv. og også om den kommende klubhåndbog til mødestederne, og dermed til gavn og inspiration for gamle og ny medlemmer. Bo Ødegård underholdt med genvordighederne ved overgang til nyt administrationssystem, herunder om vedligeholdelse af køretøjslisten. Mod sædvane i disse computertider blev det afsløret, at den trykte liste på tryktidspunktet var mere opdateret end den på computeren, da den trykte er skrevet ind hos trykkeren efter en håndrettet udskrift. Det er der også ændret på nu.

Og husk lige når der efterspørges rettelser til køretøjslisten så at rette dine egne oplysninger, så den næste køretøjsliste bliver så rigtig som muligt.

Bo Ødegård afslørede også at bestyrelsen er meget talende, derfor er man gået over til heldagsmøder. Efter denne aften kan vi godt sætte os ind i det. ...

Vi var tilfredse med aftenen, om bestyrelsen var det ved jeg ikke ganske, thi der kom ikke meget input den anden vej, idet der gik ordinært klubmøde i sagen henad kl. 22.

Det skal sluttelig nævnes at fremmødet var ganske godt, med ca. 20 af vores lokale medlemmer.

13. marts klubmøde, hvor vi får besøg af forfatteren til bogen om Gideon-bilen, Morten Qvistgård.

10. april kl. 19.00 sikkert besøg hos autolakerer i Fredericia. Per Bargmann arrangerer.

Lørdag den 3. maj 2003 holder Rømo MC Klub forårsmønstring. Gennem Erik Hougård er vi indbudt til at komme i vore biler og på motorcykler.

8. maj klubmøde. Er vi på Møllen må det være vejr til en køretur.

10. maj kl. 9.00: Vandmølle-løbet, start i Fredericia. John Andersen, Per Bargmann og Bent Friis arrangerer løb, som fører os rundt til mange af vandmøllerne mellem Børkop, Fredericia og Kolding.



Tilmeldinger på 75890487, fax 75899487, [poulerik@rotek.dk](mailto:poulerik@rotek.dk)

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

**MIDTJYLLAND -  
VESTERHEDE**

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

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

Venlig hilsen  
Ove H. Iversen

**VESTJYLLAND - SPJALD**

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

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!

Torsdag den 6. marts kl. 19.30: Vort medlem Jan Beckmann fortæller om hvor meget slider det på ventil sæderne i en gammel SAAB 96, V4, efter at man er gået fra blyet benzin til benzin med blyerstatning? Jan har testet det siden 1994 og i de forløbne år kørt ca. 100.000 km. Kom og hør hvad det har betydet for den halvgamle motor, der ellers har været i fin stand.

Torsdag den 3. april kl. 19.30: Forfatteren af bogen om Horsens-bilen Gideon, Morten Qvistgård, kommer og fortæller om den, og der bliver mulighed for at købe den flotte og meget interessante bog og sikkert også få en dedikation.

Virksomhedsbesøg i Københavnsområdet torsdag den 20. april på B&W Museet, Strandgade 4 på Christianshavn, hvor Tonny Andersen vil vise rundt. Mange har troet at dette specielle museum var lukket for mange år siden, men P.E. Hansen i Horsens har gjort opmærksom på at det stadig er der. Tak.

Venlig hilsen  
Claus Neble

**Ved nogen noget - om denne MG TA?**



Det er en hvid (Old English White) MG TA, fotograferet i lufthavnen i Kastrup 6. eller 7. maj 1945. Bilen tilhørte en Mogens Grundtvig, Charlottenlund (nordlig forstad til København).

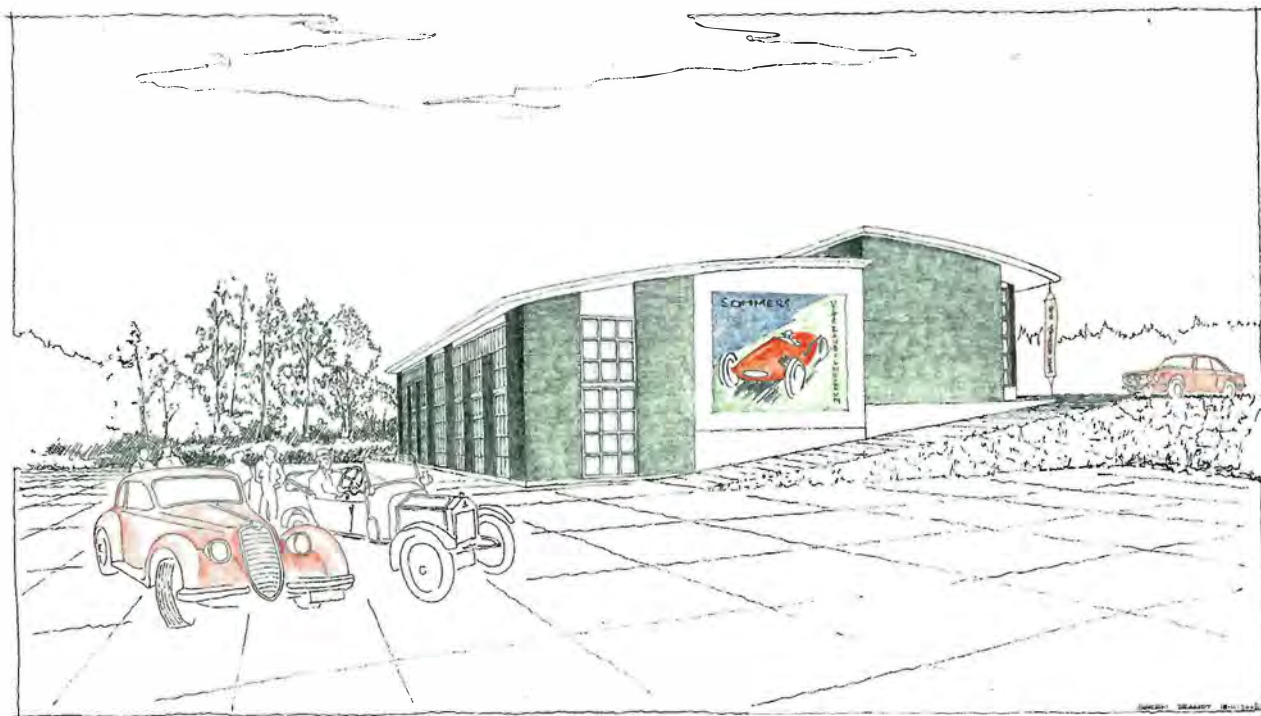
Under krigen var bilen klodset op, som alle private køretøjer. Den blev taget frem 4. maj 1945. Desværre er der ingen nummerplader at se. Bilen blev brugt til forskellige opgaver for militæret og modstandsbevægelsen i maj 45.

Mogens Grundtvig tog nogle år efter til Brasilien og døde derovre. Men ved nogen hvad der skete med bilen (erfaringsmæssigt hugger man ikke en MG op. Red.)? Læg mærke til den specielle bagagebærer, som kan ses på det ene billede. Kan den være til nogen hjælp for at genkende bilen. Hvis den sidder på bilen endnu.

Hvis nogen ved noget vil jeg meget gerne høre om det.

Hans Holtman, medlem 1185  
Søbakken 21  
2950 Charlottenlund  
[hholtman@get2net.dk](mailto:hholtman@get2net.dk)





### Orientering om byggeriet i Nærum

**Gravkøer og gummigeder er gået i gang og hvis det alene er op til Ole Sommer så står Sommers Fond til december med en ny bygning i Nærum, som skal indeholde Sommers Veteranbil Museum og Dansk Veteranbil Klubs nye administrationskontor, nye lokaler til københavnsafdelingen med undervisnings- og foredragsfaciliteter og et nyt stort motorhistorisk fagbibliotek.**

Den ene arkitekttegning viser huset set ud udefra. En godt 4000 etagemeter stor udstillingsbygning i stål, glas og sten. Vægmaleriet er et lysbillede fra en laserkanon, der giver mulighed for skiftende motiver, alt efter hvad, der aktuelt foregår i huset - og ellers opmærksomhed.

Interiørbilledet viser storrum og forskudte etager. I stueetagen og størstedelen af underetagen, som har direkte udgang til den store gårdsplads, skal der være veteranbiludstilling. Som det ses er to Jaguarer allerede rykket ind i varmen. Udenfor holder en smuk Alfa og - lidt symbolsk måske - klubbens Swift. Klar til at rykke ind.

I kælderen i direkte forbindelse med udstillingen i underetagen bliver der bibliotek, læsesal og måske et par stillerum, hvor man kan studere i fred. Bibliotekets bøger, magasiner og andre arkivalier bliver lagt i system i samarbejde med Danmarks Biblioteksskole og programmet vil kunne kommunikere med alle biblioteker i Danmark og - afhængigt af om vi kan skaffe midler dertil - også internationalt. Man vil i så fald kunne sidde på vores bibliotek og søge på hvad andre lignende fagbiblioteker har på hylderne i den store verden og ideelt set låne derfra, forudsat vi også selv er parat dertil.

Det nye bibliotek bliver et betydeligt løft i forhold til det eksisterende. Bestyrelsen har set det som sin og klubbens opgave at indfri et ret højt ambitionsniveau. Den del vil imidlertid koste en del penge og vi føler ikke at klubbens hverken kan eller skal løfte den opgave alene.

Vi skal altså bruge penge, penge til indretning, til udstyr og løn til professionel bibliotekarhjælp ved katalogisering. Og det skal snart være.

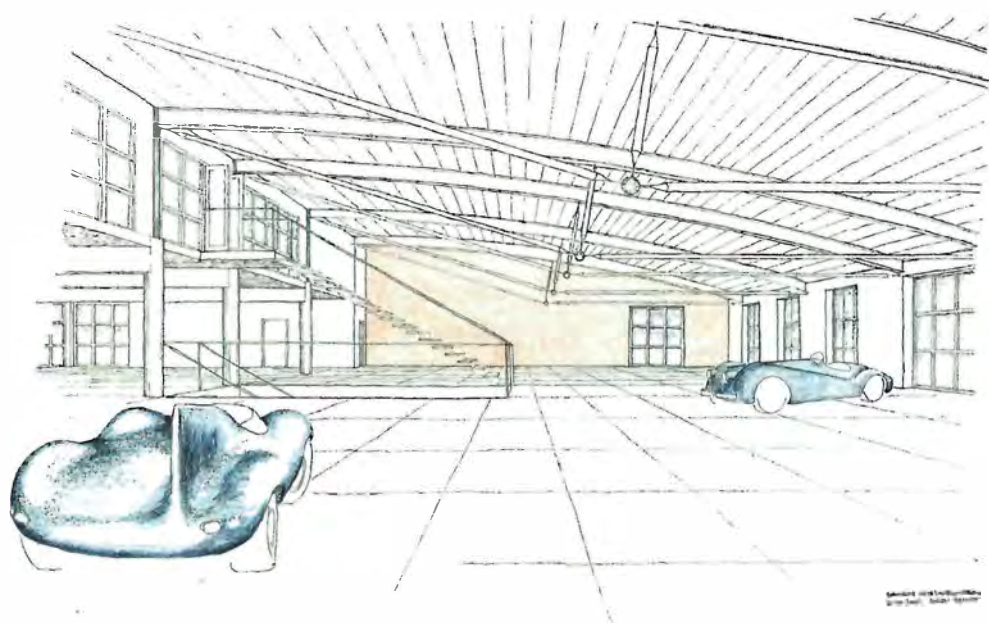
Skulle der blandt læserne af denne artikel være medlemmer, som måske ser en hel eller delvis løsning på dette problem, kan henvendelse rettes til undertegnede under *fuld diskretion*.

Førstesalen, som ligger bag de store vinduer oven for trappen, bliver Dansk Veteranbil Klubs lokaler, med udsyn til det fri den ene vej og over veteranbilerne den anden vej.

Efter bestyrelsens opfattelse danner denne løsning ideelle rammer om et rigere klubliv - og mere facetteret, måske. Dansk Veteranbil Klub skal nemlig "passe" museet. Det ligger foreløbig i den betegnelse, at klubbens administrator skal åbne om morgenen og lukke om aftenen. (Hvad hun allerede glæder sig til). Der ligger også, at vi skal skabe liv omkring en statisk veteranbilsamling. Men herom en anden gang.

Foruden at være lejer er Dansk Veteranbil Klub *samarbejdspartner*. Det sidste er væsentligt. Vi er en integreret del af hele projektet. Herom også mere en anden gang, men det skal baseres på frivillighed fra medlem-





merne. Vi håber at mange har lyst til at være med.

Mange har spurgt os hvad det koster, har Dansk Veteranbil Klub overheadet råd?

Til det spørgsmål kan vi svare, at vi økonomisk ligger inden for rammen af seks liter benzin ekstra pr. medlem. pr. år. eller rundt regnet to flasker chilensk rødvin fra Fakta.

I den pris er medregnet værdien af samarbejdet og kontinuiteten med Dansk Veteranbil Klub, som Ole Sommer lægger vægt på.

På bestyrelsens vegne  
*Claus Frausing*



- Han skal bare nå Styrkeprøven bagefter!

# TRIUMPH TR3 1956



Tekst Jørn Walsøe  
Fotos Jørn Walsøe og Ole Callesen

Jeg kom til verden i Coventry onsdag den 21. marts 1956 kl. 3-4 om eftermiddagen. Ja, min fødsel tog ifølge "dåbsattesten" fra The Standard Motor Company Limited omkring en time. Jeg blev døbt Triumph TR3 og fik personnummer (læs Commissions No.) TS 10608L, for sådan et skal man ha' så øvrigheden altid kan identificere en hvis man skulle blive borte, hvilket der i øvrigt er meget grund til, men herom senere.





Jeg var et meget smukt barn, Salvador Blue med zinnoberrødt læderindtræk og sort "overfrakke", i øvrigt var jeg udstyret med hvide dæksider samt justerbart rat - men intet varmeapparat, da min "mor" havde besluttet at jeg skulle bortadopteres til Californien i USA og derfor ville få det rigeligt varmt i forhold til min fødeegn, hvor det regner det meste af tiden. Underligt at der fødes så mange af min åbne type i et land med så megen nedbør.

Jeg så naturligvis frem til rejsen over det store vand, til Guds eget land, men nu er der så demensen for alvor slår til, for jeg husker kun svagt hvad der skete de næste år.

Jeg formoder at jeg har haft en lykkelig barndom, for jeg var jo et ønskebarn, min ungdom har formodentlig været ret vild, jeg var jo udstyret med disse her "her-kommer-jeg" gener, som jeg i øvrigt tror blev mit endeligt, for som jeg så ud da jeg havnede på de evige bilkirkegårdes mark må jeg have endt mine dage under et stockcar-løb eller det der var værre.

Efter min død kom der af og til nogle mennesker forbi og fjernede dele af mig, som jeg formoder de transplanterede ind i andre af min type. Men efterhånden var jeg så affældig at det heller ikke længere var interessant. Græsset begyndte at gro gennem min

bund og min ellers så flotte Salvador Blue farve var begyndt at blive mistænkelig rødbrun.

Nu skulle der gå mange år i glemslen, men pludselig en dag i 1994 kom der nogle mennesker forbi mit gravsted, de snakkede om et muligt "projekt", så kom der gang i sagerne, jeg blev gravet fri, læsset på en påhængsvogn og kørt til Los Angeles, udstyret med en ny dåbsattest. Hvor var det godt at jeg fra fødsel havde forømtalte personnummer, det tror jeg blev min redning.

Det var nu meningen at manovre i Europa ville finde en ny familie, der for penge ville adoptere mig, men

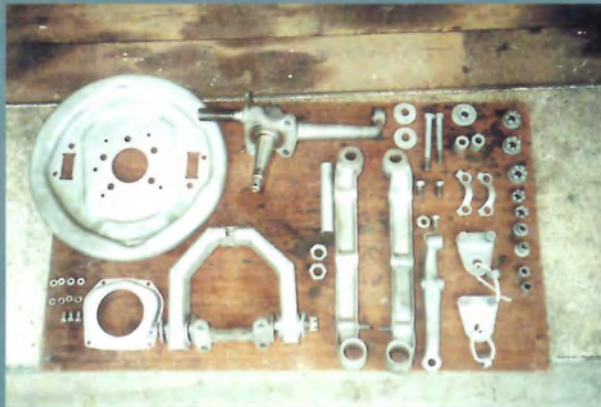




Ankomst til Risskov



Halv genfødt



På vej til cykelsmeden



Ved maleren



Næsten genfødt



Pladesmed nr. 2



som jeg så ud øjeblikket var det nok svært, så man gik i gang med at pyn-te på mig, dvs. finde dele fra andre med samme blodtype, da der jo ikke var tale om egentlig transplantation var der heller ingen grund til at frygte afstødning, så jeg blev belæstet med diverse stumper af tvivlsom oprindelse og fremstod nu for lægmand som et "projekt". En Triumph TR3 på vej tilbage til livet, tilbage i Euro-pa. Planen lykkedes, jeg blev 1/11 1995, sammen med 4 landsmænd: to Jaguarer, en Austin Healey og en Morris, udskibet fra L.A. Vores be- stemmelsessted var Kolding i noget de kaldte Jylland i Danmark.

Efter en tur i container over Atlanten stod jeg nu pludselig i en lade uden for Kolding sammen med mine rejse-kammerater og forsøgte at se så optimistisk ud som muligt. Min ny ejer, der jo havde bragt mig tilbage til Europa, var kun en slags mellem- handler, og søgte nu efter nogle der ville adoptere os. Jeg blev sat til salg for 25.000 kr. Det var næsten 10.000 kroner mere end jeg kostede fra 40 år før, og da så jeg altså en hel del bedre ud.

Efter knap 4 måneder i en vinterkold lade, hvor sneen fæg ind alle steder, kan man ikke lade være med at tænke "hvad laver du egentlig her?" og ønske sig tilbage til det varme Cali- fornien. Men så sker det noget, lade- porten går op og ind kommer min ejer med en interesseret køber. De går rundt og sparker dæk, det eer noget man gør for sådan at se om vi nu også kan vækkes til live igen. Vi forsø- ger alle sammen at gøre os til, jeg kunne føle at der sådan ubevidst var kontakt mellem mig og den mulige køber, han ligesom kredsede mere

omkring mig end om de andre, foto- graferede mig i det skjulte for ikke at virke for interesseret. Det er noget taktisk inden man skal til at forhand- le om prisen, sådan gør man i Jylland.

De forsvandt igen, ingen handel i dag, men 8 dage senere kom min mellemhandler og ham fra før tilba- ge, jeg havde gættet rigtigt, det var kærlighed ved første blik. Men pri- sen, der skulle pruttes, sådan er jy- der, med et håndslag på 20.000 kro- ner var jeg så endelig rigtigt adopte- ret, op på påhængsvognen og i sne- storm til en opvarmet garage i Ris- skov ved Århus. Her står jeg så med søde drømme om igen en dag blive vakt til live og stå på egne hjul.

Min ny familie lader til at være nog- le flinke mennesker, selv om hende damen sagde noget om at være godt tosset, men jeg tror ikke det var mig, hun talte om.

Næste dag blev jeg brat revet ud af mine søde drømme, min ny ejer hav- de ligget vågen hele natten for at til- rettelægge min genfødselse trin for





trin. Kl. 06.30 om morgenen stod han ude i garagen, bevæbnet med en stor spand petroleum samt diverse børster og gik så i gang med min personlige hygiejne. Jeg fik den helt store tur, for det er jo ikke så lidt af Californiens sand og indtørret olie, der med tiden har sat sig fast rundt omkring på min krop, for slet ikke at tale om mit understel med diverse løsdele, såsom hjulophæng, motor og gearkasse osv.. Han kom godt ind i alle kroge og til sidst blev jeg blæst tør med trykluft, så det der for første gang i lang tid så dagens lys nu viste sig fra sin allerbedste side. Kom nu ikke og sig at der ikke er rust i os der kommer ovre fra den anden side af Dammen, jeg tror mit korpus var noget mere luftigt end min ny ejer selv i sin vildeste fantasi havde forestillet sig. Men da han havde sundet sig lidt

skulle jeg fotografere, der var ikke den del af mig, der ikke blev foreviget, og det ikke bare forfra og bagfra, men også fra siderne og fra oven og nedenunder, hvilket i øvrigt skulle vise sig at være en vældig god ide, da jeg som næste trin skulle gå i gang med den helt store striptease.

Alle mine bevægelige dele og dem der i mine velmagtsdage havde været bevægelse blev nu indsmurt i WD40, det var ikke for at jeg skulle ta' mig bedre ud som stripteaser, men mere for at jeg overhovedet kunne afklædes.

Efter at jeg havde stået indsmurt i et døgn blev begyndt han så, det var noget af en oplevelse sådan efter 40

år at skulle strippe, mange af mine dele sad uhjælpeligt fast. Min ejer sled, rykkede, slog knoerne til blods, bandede, sprøjtede mere WD40 på, brugte gasbrænder, mejsel og møtrikknuser (væmmelige tingester) på de mest genstridige steder og til sidst måtte jeg give mig.

Jeg blev i løbet af de næste måneder totalt adskilt, hver stump af mig, også dem der havde været udsat for møtrikknuseren, blev hver for sig puttet i plasticposer med et lille notat om, hvor de kom fra, hvad de var til, og en lille tegning som viste, hvordan de skulle sidde eller vende. Da jeg var helt ribbet blev mit understel sendt sandblæsning, elektro galvanisering og to gange maling; allerede nu begyndte jeg at føle mig meget bedre tilpas.

I løbet af det næste par år blev alle mine øvrige dele fra plasticposerne gennemgået, sandblæst og elektro galvaniseret eller fornyet, de kom tilbage i posen og var nu klar til senere montering. De nye dele kom fra mit fødeland, der var der nemlig nogle mennesker som solgte "originale" løsdele til sådan nogle som os, at mange af disse dele faktisk kom via Indien eller Kina er jo en helt anden historie. Mine karburatorer og mine





instrumenter var også en tur hjemme for at blive hovedrepareret og kom tilbage som ny, dygtige folk, de engelskmænd.

Et par gange var min ejer selv i England til "TR-marked", da enkelte af mine dele ikke længere blev fremstillet, jeg manglede for eksempel min "bomb starter" og min originale hovedcylinder til bremses og kobling, og da jeg jo er noget af en original, nemlig en vaskeægte 3'er med tromlebremser på alle fire hjul, var det meget magtpåliggende for min ejer at holde mig så original som overhovedet muligt. Lykken står den kække bi, ny hovedcylinder og starter dukkede op, indpakket i oliepapir og i original emballage.

Min motor og gearkasse skulle også have den helt store tur, dvs. hovedrepareres. "Hvem ka' Finn ka'", så min ejer fik den aftale med Finn Thordén at være arbejdsdreng på projektet, han kunne så benytte værksted og værktøj og trække på Finns ekspertise, fin ordning for en første-gangs-mekaniker.

Nu kom så turen til mit karrosseri, eller rettere sagt det, der var tilbage af mig. Jeg blev slæbt ud i haven,

smurt ind i noget meget stærk malingsopløser, skiftede farve fra rød til Salvador Blue, ja min originale farve havde en overgang været overmalet brandbilrød. Og efter at resten af min blå farve også var væk stod jeg nu her totalt nøgen og viste resterne af mine engang så blanke stålplader frem. Ikke noget udpræget kønt syn. Min tid som hønsehus over there havde tydeligvis sat sine spor, jeg skulle have ny bund, ny for- og bagskærme, ny kardantunnel, ny reservehjulsbrønd, ny ydre og indervanger. Da min ejer ikke var overbevist om sine evner som svejser, selv om han havde været på et grundkursus i CO2 svejsning, besluttede han at sende mig ud i byen.

Jeg blev næste dag afhentet af en kranbil og kørt til en cykelmekaniker med god svejsforstand, han havde mod på at gå i gang med at samle mit korpus, han skar, sleb, bankede og svejsede på mig i et helt år og fik da også mine pane-

ler og bund samtl inderskærme og reservehjulsbrønd tilpasset og monteret, men da han kom til døre, fronten, motorhjelms og skærme gik han fuldstændig kold. Her måtte cykelmekanikeren overgi' sig, for ingen af delene passede sammen. Nogle skulle have fortalt ham at jeg i sin tid var delvis håndbygget, og ikke nogen af os TR3 er helt ens. Så her skulle der altså virkelig professionel hjælp til.

Så farvel til cykelmekanikeren og ud til Hjortshøj, til en rigtig pladesmed, som ved hvor man hamrer og banker





når jeg skal krympe lidt her eller strække mig lidt der. Efter en omgang kyndig massage og opfyldning med tin på relevante steder stod jeg nu klar til at få lagt makeup hos autolakereren.. Vel ankommen til maleren skulle jeg nu først siles i alle mine samlingen, inden jeg skulle grundes med en antirustgrunder, så skulle jeg sandes/slibes/sandes/slibes/sandes/slibes..... indtil jeg var fuldstændig glat og klar til at tage imod min ny farve.

Her var det første gang min ejer gav på originaliteten, for som I husker var jeg født Salvador Blue, havde en overgang også været rød og nu skulle jeg så til at være British Racing Green. Der blev lavet mange prøver, for British Racing Green er mange ting. Man fandt frem til en meget dybtgrøn farve, som jeg synes giver mine smukke former det rigtige "racing look". Jeg blev så lakeret, melleslebet og lakeret mindst fem gange før man var tilfreds med dybden i min lak. Nu blev jeg så for sidste gang transporteret tilbage til min garage, for nu stump for stump at få alle mine renoverede dele påmonteret.

Da jeg kom hjem så jeg til min store overraskelse, at hele mit understel stod færdigmonteret med styretøj, trådjul, motor, gearkasse og bagtøj, ja selv ny, rustfri udstødning havde jeg fået. Den er i øvrigt ikke helt original, for da jeg blev født fandtes en sådan ikke, men det tilgiver jeg nu gerne. Jeg blev nu langsomt sænket ned over hele herligheden og begyndte så småt at føle mig som en rigtig sportsvogn på vej tilbage til livet.

Der skulle alligevel gå cirka et halvt år før jeg var "on the road again".

Jeg skulle jo først have monteret nyt ledningsnet samt diverse for-, bag- og blinklygter, diverse instrumenter etc.; min ejer tydede diagrammer og læste farvekode til den store guldmedalje, det lykkedes da også til sidst at få alt til at virke, dog først efter at

have brændt et par kontakter og ledninger af, det var vist noget med plus til stel?

Så skulle jeg jo lige have ny beige-farvede sæder og indtræk samt nyt gulvtæppe, til sidst blev mine yderskærme og motorhjelme monteret med fine forkromede lister og jeg fik mit "æggebakke" kølergrin tilbage. Som ekstraudstyr læderremme til at holde motorhjelmen på plads og ekstra små halvbrille-vinduer og tåge- og fjernprojektor, som jeg skal bruge når jeg skal ud og køre Le Mans. Som rosinen i pølseenden blev der monteret en badge barre med diverse badges, så man kan se hvilke klubber, jeg er blevet medlem af, for min ejer har nemlig meldt mig ind i forskellige motorklubber, hvor man mødes og snakker om os.

Nu oprandt den sore dag, hvor jeg for første gang skulle have startet min renoverede motor. Der blev drejet på tændingsnøglen og trykket på startknappen. Min ejers hjerte stod bomstille, man kunne høre en knappenål falde til jorden, så sagde jeg "ra - raa - raaa" en 3-4 gange, og så "ran - ran" "host - host", og var så i gang for første gang i mange år. Hvilken herlig fornemmelse, nu skulle mine karburatorer og min tænding finjusteres, så jeg ikke fik for fed blanding. Da det var gjort kunne jeg fornemme et letelsens suk fra min stolte ejermand,

nu var jeg en rigtig sportsvogn og kunne forlade "opvågningen" og vende tilbage til livet.

Så fulgte nogle hektiske dage, først skulle jeg synes, hvilket i øvrigt gik uden problemer, de var tilsyneladende mere interesseret i mit udseende end om jeg overhovedet kunne køre, jeg fik kun en bemærkning om at mine vingemøtrikker på trådjulene ikke var lovlige. Men det er jo heller ikke hver dag de ser en genfødt og så fra 1956.

Nu kom så besøget hos toldvæsenet til vurdering af registreringsafgiften, jeg var i forvejen sat til en afgift på 8250 kr., hvilket også blev min endelige afgift, det er noget med en procentdel af min nypris i 1956, som man havde sat til ca. 18.000 kr.

En interessant tanke at jeg efter så mange år faktisk står min ejer i mere end 10 gange nyprisen, og så er han ikke engang ked af det. Jeg skylder måske at fortælle at TR Club Danmark 15. juni 2002 erklærede mig for Concours d'Élégance førstepræmievinder, med 186 af 200 mulige points. Det var aldrig givet før (200 er lig med fabriksny bil!). Så måske derfor. Billedet med bilen foran Schackenborg Slot er fra da Triumph Club Danmark var inviteret ind på slotspladsen for at vise vognene for prinsen.







## Register for Førkrigs FIAT

Først de vigtige ting i 2002: Johannes Anker afsluttede sin fine restaurering af en FIAT 509 og viste den i sommerens Bornholm Rundt. Vognen bliver snart Månedens Køretøj i Veteran Tidende, har Johannes Anker lovet. E.W. Neesgård solgte sin kæledægge gennem mange år, FIAT 501 Torpedo 1920 til bilmuseet i Jystrup; i en moden alder har han bestemt sig for i stedet at køre MG C. En 501 1925 Torpedo har været til salg i temmelig adskilt stand og blev vist ikke solgt. Også til salg var to af de nok så sjældne FIAT-modeller fra tredverne, en 508 og en 1500. Den gamle registrator fik luftet både sin åbne 501 1923 og den lukkede 502 1925 - de er endnu ikke rigtigt præsentable og fik ikke lov at køre længere bort end fra hjemmet i Trørød til nogle af moderne i Nivå. Men jeg oplevede da at gå i stå på hjemvejen med 502 og komme i gang inden Falck nåede frem, og at køre hjem i mørke og regnvej med den åbne 501, uden kaleche. Det blev jeg egentlig kun våd af i kasketten, men det var svært at se gennem vindspejlet. Kjeld Schouboes 501 1924 Torpedo har vi ikke set længe, nu er den ved at blive puslet.

Inger og Poul Hansen har haft meget bøv! med deres 503 Berlina de Luxe 1927, som hendes mor, Dagmar Andreasen, i 1966 købte af første ejer (se billedet). Det har kostet en ganske enorm værkstedsregning. Læren må være at man skal aftale meget konkret hvad der skal laves og hvad det nogenlunde må koste. Eventuelt skriftligt.

I det sidste halvandet til to år har vi haft livlig brevveksling med en svensker, der restaurerede en 501 1922. Han sendte jævnligt detailtegninger

og bad om gode råd - hvad jeg sjældent kunne give. Flere gange bad jeg om fotografier af vognen, det har jeg først fået nu, da den er færdig. Og det viser sig at være en meget fin og speciel vogn. En overgangstype med flade forskærme, svajede bagskærme og udelt, meget skrå vindspejl. Men den er rigtig, der findes katalogbilleder af typen. Desværre har den fået lys kaleche og gule hjul og chassis. Det skal alt sammen være sort. Men a propos har svenskerne er regulær FIAT Classic Club (hvorfor skal det være på engelsk?), som i 27 år har udgivet et rigtigt tidsskrift, Fiatlisten.

FIAT Registret - nu Register for Førkrigs FIAT - må være det ældste eksisterende register i DVK. Jeg opkastede mig til selvbestaltet FIAT registrator en gang i tresserne.

For en del år siden ytrede Asbjørn Funder ønske om at overtage arbejdet med et register for Efterkrigs FIAT, og for mig ville det være en kærkommen aflastning. Desværre har det ikke udviklet sig til det ventede samarbejde.

Jeg har fra begyndelsen opfattet det som min opgave at holde styr på alle danske biler af fabrikatet FIAT op til et vist tidspunkt - nu Anden Verdenskrig - uanset om de tilhører medlemmer af DVK. Det er en nogenlunde overskuelig opgave. Meget sjældent dukker noget op jeg ikke har haft kendskab til, lidt hyppigere forsvinder vogne ud af landet. Det er ikke et mærke der frister til nyimport af gamle eksemplarer.

Desuden er opgaven at registrere hver enkelt bils historie og så vidt muligt fotodokumentere den.

Disse opgaver har i de mange år ikke ændret sig, udover at der kom den nævnte tidsbegrænsning (jeg har selvfølgelig også lidt føling med interessante eksemplarer fra efterkrigsårene). I det hele taget har jeg selvfølgelig beskæftiget mig meget med FIAT i Danmark, som det blandt andet ses af Bilhistorisk Tidsskrift nr. 15 i 1967 og nr. 41 i 1974. Flere artikler om dette emne er under udarbejdelse til Veteran Tidende.

Det har også været et vigtigt led i registratorens arbejde at indsamle trykt



materiale og efter ønske kopiere det til trængende FIAT-ejere. Instruktionsbøger, reservedelsbøger osv. befinder sig i den udstrækning de ikke er min personlige ejendom i DVK's bibliotek. Vi fik fx engang en stor bunke, der blev udrangeret af det daværende Nordisk FIAT.

Fra 1962 har Kjeld Schouboe og jeg været medlemmer af DVK og fra kort efter også af det engelske FIAT Register, og vi er forbavsede nok i dag blandt registrats ganske få medlemmer med den anciennitet. Medlemsbladene fra alle disse år er også overgivet til DVK's bibliotek. Jeg brevvekslede til hans død ofte med den engelske bilhistoriker og FIAT-specialist Michael Sedgwick og har haft spredt forbindelse med FIAT-ejere og FIAT-klubber i andre lande, særlig i Norden.

Ofte er jeg blevet bedt om at anviser kilder til reservedele og har stort set måttet give den besked, at det findes ikke. For efterkrigsvognene er der enkelte, en virksomhed i Sverige og en i Tyskland.

Selv om det ikke er sket hvert år mener jeg at være den registrator der har været flittigst til at afgive rapporter om arbejdet. Senest i Veteran Tidende nr. 309, marts 2002.

Til slut en efterlysning: FIAT-forhandleren i Odder havde den meget originale (bortset fra hjulene) 501 Torpedo 1923, som tidligere var Dario Campeotto. Men det viser sig at den sammen med andre veteranbiler (FIAT?) blev solgt i 1992. Forretningens nuværende indehaver ved ikke til hvem. Hvor er den nu?

Ole Emil Riisager



## Årsberetning fra Peugeot Sektionen 2002

Så er der gået endnu et år og vi er igen klar til årsberetningen - denne gang fra 2002. Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK har ikke ligget på den lade side i det forgangne år. Hele 4 arrangementer har vi haft større eller mindre aktier i. Samtidig har vi fortsat vores aktiviteter på internet og vi har sparring og samarbejde med Peugeot Classic klubber i udlandet.

Nogen vil måske undre sig over, at jeg både henviser til Peugeot Sektionen og til Peugeot Classic DK men det hænger sammen med, at der udover Peugeot Sektionen samtidig fin-

des en selvstændig Peugeot Classic organisation - Peugeot Classic DK, som har eget nyhedsbrev og selvstændig økonomi. Det er også Peugeot Classic DK, som overhovedet gør det muligt at have et aktivitetsniveau. Årsagen er, at Peugeot Sektionen principielt er ubemidlet, da vi er underlagt DVKs økonomiske styring. Derfor er det midlerne fra Peugeot Classic DK, der anvendes til finansiering af vores arrangementer. Heldigvis er der en lang række af Peugeot ejerne i DVK, som samtidig er medlem af Peugeot Classic DK. Der er i øjeblikket ved at ske en udvikling i DVKs struktur med hensyn

til sektioner og registre. Det er derfor ikke usandsynligt, at der i løbet af 2003 vil ske en øget decentralisering af kompetencer og ressourcer. Vi får se!

### Arrangementer i 2002

Hele 4 arrangementer har vi haft på programmet i år. Lad os se, om vi kan fortsætte de gode takter i 2003.

### Peugeot Classic Picnic

Vores efterhånden traditionsrige picnic blev i år afholdt hos Søren Lund i St. Magleby på Amager. Det var et deja-vu fra 1999, hvor Søren også lagde hus - og have - til arrangementet.

Det var første weekend i juni og solen stod på rette sted. Det betød, at vi primært opholdt os i skyggen fra parasollerne udover når vi skulle rundt og se Søren's mange køretøjer. 22 køretøjer råder Søren over, cirka halvdelen fra Peugeot.

Der var rigtig flot deltagelse: 8 køretøjer havde fundet frem til Amager. Blandt andet havde et af vores medlemmer taget den lange vej fra Åbenrå for at deltage i løjerne i sin 404.





### Åbent Hus hos Rafn-Larsen

Lørdag den 8. juni 2002 - weekenden imellem vores 2 primære arrangementer - havde Peugeot i Ballerup anmodet om vores deltagelse ved deres åbent hus arrangement, som de afholdt i anledning af deres 30 års fødselsdag.

Selvom tidspunktet ikke var det bedste, valgte vi alligevel at acceptere tilbudet. Det blev et par hyggelige timer, selvom omgivelserne ikke var så grønne som vi er vant til fra vores arrangementer. 6 Peugeot klassikere var repræsenteret.



### Classic Autojumble på Gavnø

Søndag den 16. juni 2002 var der igen blæst til samling ved Gavnø slot udenfor Næstved. Antallet af tilmeldte køretøjer nåede nye højder og solen skinnede fra en skyfri himmel. Samtidig havde arrangørerne fået den geniale ide, at tilmeldingen kun ville give gratis adgang for 2 personer i hvert køretøj. Denne ekstra forretningsgang betød enorme kødannelser og ventetider for at komme ind på området.

Men til sidst lykkedes det for alle at komme indenfor.

Deltagelsen var til at forudse. Som sædvanlig var vi 2 stk 203 cabriolet og 2 stk 403. En skam at der ikke er flere, der har mod på at deltage i det ellers hyggelige arrangement på Gavnø.

Men hvis bare deltagelsen fortsat stiger ved vores egen picnic, kan vi leve med et tyndere fremmøde på Gavnø, da der er så meget andet at se på.

### Træf på Rindsholm Kro

Søndag den 25. august 2002 var der oldtimer træf på Rindsholm Kro ved Viborg. Arrangementet finder altid sted sidste søndag i august og der er gratis adgang for alle og ingen tilmeldingsgebyr.

Der deltog fire Peugeot køretøjer: 2 eksemplarer af 404 berline, 1 eksemplar af 403 samt 404 cabriolet. Selvom det regnede en del af tiden, var det en hyggelig dag med bilsnak. Kroen havde middag til 50.-. Der var cirka 100 biler i alle afskyninger -

fra Heinkel kabinescooter til Cadillac på 5,7 meter samt en del motorcykler. Der var tilmeldt plads til 4 biler samlet, men der var knebent med plads. Der kan højst være 150 biler i parken, derfor er det praktisk at tilmelde sig, hvis man vil være med.

### Aktiviteter i 2003

I 2003 vil vi forsøge at gentage aktivitetsniveauet fra 2002.

Information om årets arrangementer vil blive bragt i Veteran Tidende når den foreligger. Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside, som hedder // [drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk)

Claus Sonne Linnedal





**1952 - 2002**  
**BILEN SOM KULTUR I 50 ÅR**

På vej ud af Oslo begyndte det nemlig at regne. Ind til siden. Kalechen op, selvom det nu ikke er meget den hjælper mod regnvejr. Vi endte med at ride stormen af godt i læ på en tankstation. Heldigvis klarede det hurtigt op igen.

## Norsk Veteranvogn Klubb 50 år

2002 blev året hvor Norsk Veteranvogn Klubb, NVK, kunne fejre sit 50 års jubilæum under parolen "Bilen som kultur i 50 år". En sådan begivenhed skal naturligvis markeres, så bestyrelsen besluttede at sende klubbens Swift med Poul Suhr som chauffør og klubbens formand som co-driver til Norge for at deltage i Jubilæumsfesten.

Swiften blev skubbet ud af Teknisk Museum. Håndsvinget blev drejet et par gange. Tændingen blev slået til. Endnu en omgang med håndsvinget og motoren snurrede så det var en lyst. Jeg kunne ikke lade være at sende et par tanker til Iver Jensen, der

bare sørger for at mekanikken fungerer.

Turen gik i strålende solskin ad Strandvejen til København hvor Oslo-båden ventede med omkring 2000 danske roliganer på vej til kamp mod Norge...

At vores besøg var velkomment kunne vi se ved at NVK havde sørget for passende følgeskab på turen. På kajen i Oslo, lørdag morgen, ventede Torleif Lindtveit og hustru med en 1913 NSU 6/18, der gjorde os selskab på turen. Havde jeg fået min velfortjente dåb i Swiften i strålende solskin, så var chancen der nu til at prøve kræfter med et sandt skybrud.

Fra Oslo gik det ad små veje, som Torleif anviste, gennem det kønne norske landskab til Kistefoss Træsliperi små 50 km nord for Oslo. Hjemmefra havde jeg gjort mig mange tanker om hvad et træsliperi kunne være. Mit bedste bud gik på en eller anden form for kunsttilvirkning, men nej, det viste sig at man som start på fremstilling af papir, sleb brænde på vanddrevne møllesten. Kistefoss Træsliperi viste sig at være en gammel papirfabrik, der nu er omdannet til et spændende museum.

På turen til Kistefoss optrådte turens eneste optræk til mekaniske problemer. I tredje gear begyndte Swiften at tabe pusten. Poul begyndte at få sved på panden. Noget måtte være helt galt med motoren. Et skift til





andet gear løste problemet. Hvad der så ud til at være ned ad bakke, var ved et synsbedrag faktisk jævnt godt op ad bakke...

Dagen endte i Hønefoss, hvor bilerne blev udstillet på byens stadion. Herfra blev vi kørt i engelsk dobbeltdækker til NVK's 50-års fest på Klækken Hotell. Det blev en særdeles hyggelig aften med megen god mad og en herlig talerrække, der afspejlede en aktiv klub med en lang historie, hvor der kunne findes mange paralleller til hvor egen.

Søndag var afsat til det traditionsrige automobillobet Sandvigen-Sundvolden, der i 2002 blev kørt for 47-tyvende gang. Løbet blev afviklet ad to ruter. Den ene gik gennem Nordmarka fra Åsa til Sorkedalen, der til daglig er et lukket naturområde nord for Oslo. Vejene var grusbelagte og indeholdt en stigning på omkring 400 m over en strækning på 5 km, så den kunne betegnes som en mindre styrkeprøve for de ældste køretøjer fra før 1930. De nyere køretøjer blev sendt på en længere rute over Lier og Asker for at nå frem til det fælles mål i Bærums Værk.

Endnu en gang gik tankerne til Iver Jensen, Swiften klarede strabadserne uden at kny, ikke engang bakkerne kunne bringe dens vand i kog eller få bremserne til at opgive ævred.

Fra Bærums Værk gik turen tilbage gennem Oslo, med Oslo-båden til Helsingborg, et hurtigt skift af båd og vi var tilbage i Helsingør, hvor vejstøvet blev vasket af Swiften og jeg fik lejlighed til at føre Swiften. Det sidste er lidt af en udfordring, med et stort korpus, lange ben og et par store andefødder er det ikke let. Pedalerne er små og gearstangen sidder under knæet. Det nødvendige "dobbelttramp" ved gearskifte gør det heller ikke lettere for en der er opvokset med synkromesh og automatgear. At man samtidigt skal holde fast i rattet for ikke at køre i grøften gør det hele lidt mere spændende. Havde jeg vidst hvor elendigt mekanikken i en sådan gammel bil er konstrueret, burde mit hjerte have siddet langt op i halsen når Poul Suhr under stor fart kørte ned ad de stejle, grusbelagte bakker.

Se denne beskrivelse af kørsel med et gammelt køretøj kunne godt lyde som om det var første og sidste gang man ville udsætte sig for det. Men sådan er det ikke. - Når jeg bliver færdig med min Mustang, er jeg overbevist om at det næste projekt bliver et køretøj fra bilens absolutte barndom. At opleve det broderskab der hersker mellem ejere og førere når de er ude med deres klenodier, hvor der smøres, justeres og renses tændrør undervejs for at øge sandsynligheden for at gennemføre løbets mange stra-

badser - Det er noget ud over det sædvanlige. Om ikke DVK følger vores norske venners tiltag med kurser i kørsel med gamle biler, må jeg tage til Norge for at få den fornødne kunnen.

Weekenden blev en sjælden fin oplevelse sammen med mange herlige gamle biler og deres ejere. Rigtigt mange nordmænd gav udtryk for at de så frem til Styrkeprøven der bliver kørt i Danmark i august. Det glæder vi os til. Vi fik genskabt kontakten til Norsk Veteranvogn Klubb, jeg har således siden turen i september været flere gange i kontakt med formanden Trygve Krogsæter for at udveksle erfaringer omkring klubarbejdet og syn på det europæiske samarbejde.

Herfra skal lyde en særlig varm tak til Trygve og Torleif for en hyggelig weekend.

Peter Løvstrøm Sørensen





# Sommer og efterår

## Fjerde kapitel

*I dette kapitel af sit portræt af Ole Sommer i anledning af hans 50 års jubilæum taler Claus Frausing med veteranbilentusiasten.*

De fleste mennesker har vel mere end nok i deres daglige arbejde til ligefrem også at gøre det til deres hobby. Visse job er egentlig også ganske uegnede hertil, men som automobilforhandler med hang til det romantiske ligger bilernes historie måske ikke så langt væk.

*Så, hvorfor veteranbiler overhovedet?*

Ja, det er vel som så meget andet i tilværelsen, siger han. Hvorfor blev man gift med den pige, man tilfældigvis traf dengang.

*Jo tak, den historie har vi hørt...*

Ja, ja, ja (han morer sig højlydt), men det var nu egentlig også et spørgsmål til dig, for efterhånden som der er sket en masse i ens tilværelse, har man jo svært ved at skille tingene fra hinanden, hvorfor og hvornår osv. Men for mig har det været en kombination af netop det element, at men-

*Jaguar SS 100, 2½ liter, 1937. William Lyons ændrede i 1935 firmaets navn til SS Jaguar i forbindelse med præsentationen af nye modeller med moderne karrosseriformer og en nyudviklet 6-cylindret Jaguar motor. Hovedproduktionen var naturligt sedanmodellerne, især 2½ liter saloon. SS 100 blev kun bygget i 308 eksemplarer, men blev alligevel Jaguars mest berømte førkrigsmodel og repræsenterede et højdepunkt i 30'ernes formgivning af automobiler. Modellen vandt talrige væddeløb, hill climb og rallyer, bl.a. tre gange Tour des Alpes, som omfattede nogle af de højeste og vanskeligste pas i Alperne med kørsel på gammeldags og primitiv vejbelægning samt adskillige sejre i RAC rallyer, som gav mærket stor prestige i sit hjemland.*

*Billedet viser far Sommer og datter på prøvekursel langs spunsvæggene på Lyngbyvej i København.*

nesker er afgørende. Det gør jo så helt naturligt, at man bliver interesseret i bilhistorien. Efter min opfattelse hænger mennesker intimt sammen med bilerne. Hvem har skabt dem? Hvem har kørt dem? Hvem har vedligeholdt dem? Disse menneskelige sider af historien er utroligt vigtige. Jeg er tilmed så privilegeret, at jeg har fået lov at opleve nogle af de mennesker, jeg her taler om. I hvert fald fra Jaguars historie. Mennesker som Sir William Lyons, Wally Hassan, Bill Haynes, Baily for slet ikke at tale om Lofty. Jeg har mødt dem, er blevet påvirket af dem. De folk var jo utroligt vigtige. Hvordan de greb tingene an var afgørende for, hvordan de færdige produkter blev og hvordan holdningen blev til kunderne. Så mennesker er en nødvendig del

af bilhistorien for at forstå den fuldt.... Det er du enig med mig i, kan jeg se.

Ja, også "helt hundrede", som det vist hedder nu om dage. Men lad os indledningsvis for et øjeblik slukke for båndmaskinen og kort introducere de mennesker, Ole Sommer taler så begejstret om:

Sir **William Lyons**, grundlægger af og hele hjernen bag Jaguar og i sandhed en af de store succeshistorier i nyere tid. Født i 1901 i Blackpool. Efter obligatorisk skolegang kom han i lære hos Crossley Motors, hvilket han hurtigt blev træt af, og arbejdede derefter en tid i sin fars gramfon- og pianoværksted. Han var vild med motorcykler og skabte sammen



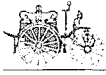
C: "Équipe Été". fransk for Sommers sjak. Her Bea og Ole Sommer på Écurie Écosse Tour (fransk for Den skotske stald, navnet på Jaguars fabriksstøttede team i 50'erne) i Skotland i 1996.

**Jaguar type C, 3½ liter, 1952.** William Heynes og Lofty England havde – og vist nok uden forlods accept fra chefen – sørget for omfattende teknisk støtte til tre private team i Jaguar XK 120 i standardudførelse til start på Le Mans i 1950. Den ene holdt omgangshøjde i enogtyve afjireogtyve timer med den senere vindende Talbot Lago. D’herrer Heynes og England var overbeviste om at Jaguar kunne vinde det løb, hvis man havde den rigtige vogn. Det blev til projekt Jaguar XK 120 C, C for "competition". Et strømlinet karrosseri over et gitterformet chassis og hovedparten af komponenterne fra Jaguars normale produktion. Prøvestarten på Le Mans samme år, de relativt lave produktionsomkostninger og et par motiverede medarbejdere overtalte William Lyons til i oktober 1950 at give tilfaldelse til at fabrikken byggede en vogn, der kunne vinde Le Mans i 1951. Det gjorde den og igen i 1953. Jaguar var pludselig på verdenskortet. Der blev bygget 53 eksemplarer af C-typen fra 1951 til 1953. Ole Sommers har chassis nr. 027.



A: Fra venstre Ole Sommer, Lofty England og stående Jack Fairman, berømt Jaguar racerfører i 50'erne.

B: Ole Sommer og Lofty England på banen i Le Mans i 1991 ved 50-års jubilæet for Jaguars første sejr på Le Mans.



med William Walmsley Swallow Side Car Company. Lyons var en meget ambitiøs ung mand med en stærk personlig drivkraft, et højt energiniveau, men også smålig og fedtet i pengesager. Egenskaber der aldrig forlod ham. En autokratisk og enerådende chef med et udpræget forretningstalent og veludviklet sans for de skønne former. En i vore dage gammeldags ledertype, der ikke spildte megen tid på bestyrelsesmøder eller anden formalia og som hele sit liv var på hr. og efternavn med selv sine mest betroede medarbejdere, som han havde et særligt talent for at rekruttere, udvælge og ikke mindst holde på gennem menneskealdrer.

**William "Bill" Heynes** var en af dem. Jaguars tekniske direktør og Sir Williams næstkommanderende. En teknisk naturbegavelse og ligeledes med en stærk personlighed, der tiltrak dygtige ingeniører. Formentlig den mest betydningsfulde ansættelse Lyons foretog i fabrikkens historie. Faktisk skabte Bill Heynes et af de stærkeste tekniske team i engelsk bilhistorie efter krigen overhovedet. Det ingeniørteam, der udviklede den overbevisende teknik til Williams Lyons usædvanligt iøjnefaldende karrosserier.

**Walther Hassan** var en af Heynes' ingeniører. Et af de helt store navne i engelsk motorsports historie med talrige geniale motorkonstruktioner bag sig. Udlært hos Bentley Motor Co. og blev efter et smut hos Bristol Motors teknisk udviklingschef hos Jaguar og var således med i konstruktionen af den legendariske XK motor, der trak alle Jaguars modeller gennem 40 år: Til daglig, på racerbanerne og især igennem til fem sejre på Le Mans. Wally Hassan blev siden headhuntet til Coventry Climax og konstruerede denne fabriks grand prix motorer i 50'erne til bl.a. Lotus og Cooper. Da fusions- og diversifikationsdillen nåede William Lyons og han lod Jaguar købe Coventry Climax i begyndelsen af 60'erne, kom Wally Hassan tilbage til Jaguar og konstruerede Jaguars første V12 motor.

**Claude Baily** var en anden af disse begavede ingeniører. Også konstruktor og designer på XK motoren.

Med til historien om disse mænd og deres imponerende meriter hører, at de hver tog deres tårn på brandvakterne på fabrikken under krigen, som så mange ansatte måtte gøre. Det samme gjorde William Lyons, men han sammensatte smart nok vagttur-nusen sådan, at Heynes, Hassan og Baily på skift kunne tage vagterne sammen med ham fra søndag kl. 18 og til mandag morgen. Lyons do-erede utrætteligt for sin vision om en 160 hestes maskine med et virkeligt godt bundtræk, med avancerede specifikationer og frem for alt skøn at skue. Projektet blev kaldt X for eXperimental. Første konstruktion fik bogstavet A - XA og brandvagternes arbejde stoppede først ved K - XK.

**F.R.W. "Lofty" England**, som blev Jaguars berømte "Competition Manager" og Mercedes-sølvpilens Alfred Neubauers modstykke og samtidig, var meget synlig i sin tid, ikke alene fordi han var knejsende høj og ragede et hoved højere end alle andre, men også fordi han var hjernen bag Jaguars sejre på racerbanerne. Udlært mekaniker hos Daimler, senere succesrig racermekaniker, pilot i Royal Air Force på et bombefly under krigen (I've seen more of Germany than any German will ever see, fortalte han engang i smult vande i den danske Jaguar klub). Senere under krigen blev han taget ud af krigshandlerne og blev instruktør ved Air Force i USA. Efter en kort tur rundt om Alvis-fabrikkerne hyrede Lyons ham som servicechef i 1946. Mange år senere var han naturlig arvtager, da William Lyons trak sig tilbage, men det blev en kort og utilfredsstillende periode for ham. British Leyland og deres horde af "bogholdere" havde overtaget Jaguar og "The Decline of British Motor Car Industri" var en trist historisk kendsgerning. Lofty trak sig tilbage og gemte sig i de østrigske alper, men fik en særdeles aktiv og personligt givende pensionisttilværelse gennem sine mange venskaber i de forskellige Jaguar klubber, der var opstået

rundt om i verden. Især til den franske og den danske Jaguar Klub, hvor Lofty ved Ole Sommers mellemkomst blev Honorary Chairman. En bestilling han satte en ære i at passe og værdsatte meget højt. Han elskede Danmark, danskerne og især atmosfæren i den danske Jaguar klub og han deltog hvert år i klubbens årsmøder, rallyer og concours, hvor han tilmed var en højt respekteret overdommer med en fabelagtig hukommelse for detaljer ved biler fra dengang. Lofty er også død nu. Efter bombepilotens og væddeløbschefens sidste ønske blev hans aske spredt i flyvende fart over Silverstone, Jaguar-fabrikernes hjemmebane. Ole Sommer holdt - by special invitation - en bevæget tale over sin gamle mentor ved F.R.W. "Lofty" England Memorial Service i Coventry et par måneder efter

Så for mig, fortsætter Ole Sommer, har det at møde disse mennesker, lære dem at kende, været en ekstra bonus. Men under alle omstændigheder er det vigtigt at man kender den menneskelige historie bag en bil.

*Men det er trods alt teknikken, du falder for.*

Ja både og, men teknikken er jo skabt af mennesker og fra de perioder kan man endnu finde ud af hvilke mennesker, det var. Det er jo en af de sørgeligere ting, der er sket de senere år, at man har store team på. Altså, det var Wernher von Braun<sup>1</sup>, der var rumraketens far, ikke? Men efter ham satte man tusind amerikanske ingeniører på, og i dag kan man ikke sætte en finger på, hvem der lavede den eller den type rumraket. Og man kan heller ikke sætte finger på, hvem der lavede den eller den bil i dag. Det er teamarbejde nu, men det er ansigtsløse team og det er synd. Det er også det, der i mine øjne gør gamle biler spændende, at man kan pege på, hvem der har lavet dem.

*Så er du jo dybest set mere historisk- end teknisk interesseret.*

Ja, men det er jo også tidens udvikling. Jeg var tæt knyttet til Jaguar fa-

<sup>1</sup> Wernher von Braun, 1912-77. tysk fysiker og raketforsker, konstruerede i 1942 V-2 raketten, fra 1945 bosat i U.S.A., hvor han deltog i arbejdet med satellitbærende raketter. Kilde: Gads Lille Leksikon.





*En koncentreret Ole Sommer i fin stil med tidsstypisk hjelm og briller ved et af de foreløbige tre Copenhagen Classic Car Cup, som han var medarrangør af.*

brikken gennem 25 år eller sådan noget lignende, hvor der skete en udvikling og hvor der var nogle bestemte mennesker, der skabte de biler. Mit firma gled ud af billedet i 1972, og hvad der skete derefter har egentlig kun haft sekundær interesse for mig, fordi så forsvandt de mennesker også, som jeg havde relateret mig til. I dag er det jo en fabrik som alle andre.

*En forhjulstrukken Ford-bil tilsat et stænk Jaguar-nostalgi!*

Just præcis. Men for at vende tilbage til min begyndende interesse for de gamle biler, så kom den nok gradvist og helt naturligt. Den første veteranbil jeg fik, var en Jaguar SS100. Da jeg var et ungt menneske, var en SS100 det mest spændende Jaguar havde lavet. Derfor var det naturligt lige efter Anden Verdenskrig, at det var bilen. Det var sportsvognen, man gerne ville have som et led i Jaguars historie

Jeg fik den **fordi** jeg kendte Lofty England godt. Han må have haft en særlig "soft spot" over for mig. Han

**Jaguar type D, 3,4 liter, 1955.** En af verdens mest berømte væddeløbsbiler. Vinder af 24 Heures de Mans 1955, 1956 og 1957 (i 1957 besatte D-typerne endog 1., 2., 3. og 6. plads). Desuden sejre i utallige andre væddeløb over hele verden i 1950' og 1960'erne. D-typen vækker også i dag beundring som næppe nogen anden bil. Ligesom C-typen kan også D-typen anvendes til normal landevejskørsel uden behov for ændring eller justering, og vognene kørtes normalt ad landevejen til og fra væddeløbsbanerne på almindelige nummerplader.

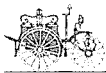
Der blev bygget 87 eksemplarer af D-type i årene 1954-57, heraf 17 håndbyggede til fabrikkens væddeløbsstald og 70 produktionsmodeller, hvilket viste sig at være for mange til omkring £1.300, så de sidste 17 måtte konverteres til gademodeller med vindspejl og kaleche og kaldtes XKSS. En håndbygget D-type koster i dag i omegnen af 10 millioner kroner.

havde jo indtil flere unge mennesker, som blev lært op i hans regi, men han fandt en SS100 til **mig**. Det var engang da han var på vej hjem fra et eller andet møde. Han havde sin sekretær Hazel Littlehales<sup>2</sup> med i bilen, dejlig pige, og så havde han Bob Berry<sup>3</sup>. Alle tre påstod sidenhen at de hver især var den første, der havde set den bil stå i udstillingslokalet. Lofty ringede i alt fald til mig. Der var den her bil og jeg kunne få den til sådan og sådan. Fint, sagde jeg. Jeg kan huske, den kostede £475, men da stod pundet også i små 20 kroner. Det var mange penge og jeg var heller ikke helt tryk, da jeg gik til vores kvindelige bogholder i firmaet og bad hende betale. Hun var en dra-

ge, barsk dame, frk. Rasmussen, hed hun: Hr. Sommer, hvad er det dog De bruger penge til.

<sup>2</sup> Hazel Littlehales blev ansat som sekretær for Jaguars nyligt tiltrådte servicechef Lofty England lige efter krigen. Hun var da 17-18 år og hun forblev hans personlige sekretær til de begge forlod Jaguar 26 år senere. Med tiden fik hun „pind i ryggen“, som Ole Sommer siger, og hun var den eneste, der turde sige Lofty imod, når han gik for vidt.

<sup>3</sup> Bob Barry. Lofty Englands personlige assistent og senere PR-chef for Jaguar. Skaffede sig oprindeligt et job hos Jaguar ved som fransktalende (han havde fransk mor) at tilbyde at gå til hænde gratis i forbindelse med Jaguars deltagelse i Le Mans løbene. Var selv senere en dygtigt hurtigkørende væddeløbskører i verdens eneste Jaguar Mk VII med aluminiumskarrosse indtil Lofty gav ham sort flag. Enten var det på væddeløbsbanen eller også i overhalingsbanen – og sammen med Lofty.



*Det havde hun jo ret i for på det tidspunkt havde E. Sommer A/S det økonomisk dårligt og så går du rundt og klatter pengene bort.*

Ja, ja, han ler og morer sig fyrsteligt, det har du da fuldstændig ret i, men...

*I personalets øjne må du have ødslet med pengene, selv Henry Carlsen omtaler det direkte i sin bog, om end lidt mere forsigtigt end jeg siger det her.*

Ja, ja, det er rigtigt, men jeg har altid været ulogisk. Men det var den første veteranbil vi fik i familien. Vi brugte den som hobbybil, hvor børnene lå i babylift bag i efterhånden som de kom til. Præcis som alle andre, der kan lide at køre i gamle biler, antager jeg. Til sidst var den ikke stor nok. Vi havde fået fire børn og den var også blevet mere kostbar. Dens markedsværdi steg voldsomt og jeg blev bange for at lade stå på gaden et tilfældigt sted. Det var heller ikke rigtig nogen bil, man kunne bruge i det daglige. Det endte så med, at jeg lånte den til Teknisk Museum i Helsingør. Der stod den i mange år. Over tid faldt jeg over andre biler, som jeg så fik placeret enten deroppe eller på Ålholm eller på Egeskov. Det var romantik, rendyrket romantik og efterhånden var det blevet til et betragteligt antal biler, der stod rundt omkring. Mine medarbejdere syntes så, at vi ligeså godt kunne have dem herhjemme. De kom med forslag om at vi lavede et lokale til bilerne. Det var begyndelsen på at have en samling hos os selv. Der blev så yderligere plads, da vi for seks år siden måtte sige farvel til personvognsforretningen. Det gjorde nemlig, at vi reducerede vores administrative side, hvilket medførte at vi efterhånden har 1000 m<sup>2</sup>, som vi har gjort til et offentligt tilgængeligt museum.

*Veteranbilmuseet vender vi tilbage til ved en senere lejlighed. Jeg vil godt dvæle lidt endnu ved din interesse for historiske biler og anvendelsen af dem.*

På det tidspunkt i firmaets historie

havde vi allerede smidt en masse biler væk. Jeg kan huske at jeg engang kiggede i vore lister, og det var jo forfærdeligt, hvad man havde sendt til skrotning af ting, som man i dag ville anse for at være værdifulde samler eksempeler. Det er næsten til at græde over, hvad ikke alene jeg, men hele branchen har smidt væk særlig efter Anden Verdenskrig, hvor der var fantastisk mange biler fra 20'erne og 30'erne, der egentlig var samler værdige. Der er praktisk talt kun én person herhjemme, der har taget det op. Aage Louring i museet ovre i Gjern. Han samlede på det rigtige tidspunkt biler, som han fandt rundt om ude på landejendomme. Han har stadigvæk en hel del stående, som han ikke har fået restaureret. Han restaurerer en to-tre stykker hvert år med egne hænder og gør det fabelagtigt godt. Han har altså taget den opgave på sig. Mange af hans projekter er fra et snævert samlersynspunkt ikke særligt spændende, men er det set fra et kulturhistorisk synspunkt. Det er jo de biler, man kørte i dengang. Det er på en måde lidt synd at vi, der har fået den hobby med at samle gamle biler, koncentrerer os om de spændende udgaver: de åbne, todørs og lignende. Det hænger selvfølgelig sammen med at man kan få større glæde køremæssigt af de lidt mere spændende biler, ikke?

Der er også grænser for, hvad folk kan opbevare, og det er blandt andet derfor, at der er så få lastvogne i samlingerne. De fylder for meget. Buser er endnu værre. Brandbiler har fået lov at overleve, fordi de har en usædvanlig lang levetid. Tredive år i drift, for de kører næsten ikke noget, og de står varmt og hyggeligt og holdes i fin orden hele tiden. Ellers ser man meget få brugsbiler, uanset om det er til privat eller erhverv. Det er primært sportsbiler og det lider du og jeg jo også selv af - som Jaguar-entusiaster, ikke?

Et meget godt eksempel på det, og fordi jeg var blevet mere og mere historisk interesseret i Jaguar, er min C-type og D-type. En af mine jævnaldrende venner fra tiden på Jaguar-fabrikken, Andrew White, der udgav

historiske bøger, men desværre døde i en alt for ung alder. Han satte mig i forbindelse med indehaverne af henholdsvis C-typen og D-typen. Jeg havde sagt til Andrew, at hvis han faldt over sådan nogle, så måtte han endelig lade mig den vide. På det tidspunkt havde han haft en del korrespondance med folk, der havde eller havde haft C- og D-typer. Han har skrevet flere bøger, men bøgerne om C- og D-typerne er hans to største bøger. Jeg fik bilerne til rigtige priser dengang. D-typen stod hos Duncan Hamiltons<sup>4</sup> søn Adrian, som jo siden hen er blevet en meget respekteret handler med veteranbiler. Han bragte den over til mig. De fleste biler, jeg har købt igennem årene, har været i England, fordi det er et sted, jeg er kommet meget, og dernæst et sted hvor der er en kraftig interesse i historiske biler. C-typen var dog hos vores gamle Jaguar-kollega i Genève Marcel Fleury, der havde købt den tilbage af den sidste ejer, som havde kørt væddeløb med den. Han havde solgt bilen fra ny til John H. Simone<sup>5</sup> og købte den så tilbage af den tredje ejer, og der fik jeg fat i hele historien for bilen. Alt hvad den har deltaget i. Det gør det jo meget mere spændende.

Men ellers er bilerne kommet lidt tilfældigt i mine hænder. De fleste af købene har været impulskøb. Jeg har for eksempel en hill climb-bil og det var en følge af at jeg var med til at lave løb herhjemme.

Jeg har jo været stærkt involveret i tre Copenhagen Classic Car Cup og Munkebjerg Hill Climb. En dag læste jeg i et auktionskatalog om en hill climb-bil. Jeg tænkte, at den ville jeg hente til landet så den kunne deltage. Jeg blev så yderligere animeret, da jeg i beskrivelsen af den opdagede, at det var en af mine gamle venner fra tiden på Jaguar, Mike McDowel, der havde været engelsk mester i den to år i træk. Jeg bød på auktionen, som jeg har gjort ved så mange af mine biler, og fik den. Det er en Brabham<sup>6</sup>. Den er for øjeblikket lånt ud til udstilling på Dansk Design Center, men jeg fik gravet historien frem om den. Brabham lavede jo en mas-

<sup>4</sup> Duncan Hamilton, vinder af LeMans 1953 i Jaguar C-type med Tony Rolt.

<sup>5</sup> John H. Simone, væddeløbskører. Deltog med C-type No. 027 i Agadir Grand Prix, 1953, fik 3. plads og i Marrakesh Grand Prix, 1953, fik 2. plads. Vognen fik derefter tre ejere og kørte i 50'erne fem grand prix og tretten hill climb og andre løb i 50'erne før Ole Sommer købte den i 1975.

<sup>6</sup> Repco-Brabham BT 36 X1.



*En "skrækslagen" Ole Sommer efter tre friske prøveomgange med Sir Stirling (Moss) ved rattet forud for et af de efterhånden mange velgørenhedsarrangementer, hvor Ole Sommer har lagt biler til.*

se Formel 2 og Formel 1 køretøjer, og det her er egentlig et Formel 2 chassis, men bygget specielt til hill climb. Derfor er der kun lavet et par stykker af lige præcis den type. Den er boret op til 5 liter og har 450 heste og da jeg havde købt den, talte jeg med en engelsk ven, John Pearson... for øvrigt også en person, man bør dvæle lidt ved, når man fortæller bilhistorie.

Sommer forlader pludselig en engageret beretning om Brabham'en til fordel for erindringen om endnu et dejligt menneske, han har mødt i moden alder inden for gammelbilhobbyen. Men han er blevet advaret mod nogensinde selv at køre den bil. Den er livsfarlig, for med 450 heste til 400 kg og en kort akselafstand, skal der kun et vip med øjenlåget før bagenden er forrest.

Ja, det er meget morsomt med John Pearson, fortsætter han. John Pearsons forældre havde en landejendom der var nabo til Silverstone banen. Fra han overhovedet kunne gå, hang han over banen og han fandt ud af, at der var en fabrik, der hed Jaguar, der lå lige i nærheden og som tit foretog prøvekørsler med sine sportsvogne på den bane. Han stak jævnligt af fra sin skole og stod ved indkørslen. Fa-

brikkens testkører, Norman Dewis, en sød lille mand, tog den skoleknægt med i bilen, når han stod der, og så fik han ture inde på banen. John Pearson endte med at blive, og er i dag en af de mest respekterede restauratører af historiske biler med speciale i Jaguar. Alle de bedste C- og D-typer er sat i stand på hans værksted. Han har nu flyttet sin virksomhed til en landejendom et mere hemmeligt sted, hvor han restaurerer C- og D-typer. Sidst jeg besøgte ham, da havde han lige installeret en prøvestand som kan tage 500 heste.

- Hvad var årsagen til at jeg kom til at tale om John Pearson?

Nå jo, John Pearsons største helt var Lofty og derfor blev John Pearson og jeg venner for snart mange år siden. Jeg havde inviteret Lofty med på et C-type rally til Le Mans til minde om 50-året for sejren i 1951<sup>7</sup>. Fabrikken havde hyret John Pearson til at være backup og han kom med sin servicevogn. Der lærte vi hinanden at kende, fordi vi opdagede, at vi begge to stod ret, når Lofty talte til os. Det morede vi os meget over.

*Hvilken bil er du mest glad for af dem du har?*

Jamen jeg har fire børn og ti børne-

børn. Hvad for et af mine børnebørn holder jeg mest af?

*Og hvis du gjorde det, ville du aldrig fortælle det.*

Nej, vel - igen denne veltilfredse latter. Det er lidt af det samme, ikke? Hvis det er en solskinsdag er D-typen morsom, men min hustru vil ikke med i D-typen mere. C-typen er den mest all-rounded af dem. Man kan skam have bagage i motorrummet. Men nu kører jeg rally med vores Mk V Drop Head Coupe. Den går knaldgodt. Så ja. Hvad skal du bruge den til, hvordan er vejret og hvem er du sammen med?

*Du har været meget aktiv i veteranbillob. Du har deltaget i mange løb også i udlandet og arrangeret løb herhjemme. Det er en hel ny verden, som vokser op nu og breder sig. Hvad har det givet dig?*

Det har givet mig en del oplevelser. Landskabelige, fine hoteller og pragtfulde måltider, men især en række nye venner af flere nationaliteter. Det har været et formidabelt dejligt input, netop fordi jeg først kom i gang med det for 15 år siden, og egentlig på et tidspunkt i tilværelsen, hvor de færreste får nye vennekredse. Mit

<sup>7</sup> Jaguars første sejr med Peter Walker og Peter Whitehead.



sidste rally for eksempel, mit absolut sidste, der var deltagerne i høj grad venner af forskellig nationalitet, som vi havde fundet qua den hobby.

Fra Australien har vi et par gode venner, Eola og Ian Cummings. De var med i en bil, jeg lånte dem. Og vi har været ud at køre løb i Australien, hvor vi har lånt bil hos dem. Det er mennesker jeg ikke ville have truffet, hvis vi ikke havde kastet os over den hobby. Ian er egentlig uddannet vinmand, så da jeg skulle vælge vine til vore forretningsforbindelser, kom han et par dage før og prøvedrak.

*Er det et jetsæt?*

Nej, det er det ikke, for hvis du kører veteranbil, i alt fald hvis man er af den europæiske kategori, er man sin egen mekaniker. Det vil sige at flere af de mennesker, som egentlig fra et økonomisk synspunkt er særdeles velplaceret, de passer selv deres køretøj. De har olie i håret og olie på tøjet. De ser forfærdelig ud i nogle af situationerne. Han morer sig kongeligt ved tanken herom. Det er hobby og jeg vil sammenligne den lidt med sejlsporten, som jeg også kender. Sejlsport forudsætter også, at man kan selv, at man har forstand på det. Det er det samme med veteranbiler.

*Så har du arrangeret løb herhjemme. Jeg kan huske et Spring Rally for nogle år siden, hvor du samlede et stort felt af biler, som der nok skulle en Ole Sommer til at hive til landet.*

Det vil jeg jo ikke prale af, men det er selvfølgelig præget af mennesker, vi selv har truffet, når vi har været til udlandet. Det var egentlig inspireret af nogle af de udenlandske deltagere, der spurgte, hvorfor er der ikke sådan noget i Danmark. I England, Frankrig og i Tyskland er der jo meget af den slags og det er først i de sidste år, at det er vokset frem herhjemme. Den danske Jaguarclub har jo også deltagelse af folk fra udlandet. Det er en hobby, der automatisk åbner for udenlandske kontakter. Jeg har holdt sådan et udenlandsk rally tre gange med fire års mellem.

På samme måde som Bea og jeg har vendt os til sådan noget i udlandet fordi vi har truffet de pågældende og hørt om dem. Forudsætningen er, at man er sikker på, at arrangøren er en, der laver det rigtigt. At man har fornuftige ruter, at man får nogle gode oplevelser, blandt andet historiske. Sidste gang her, havde jeg lagt et tema med gamle danske lande. Sydslesvig og over til Skåne og vi viste, hvor forfærdelige erobrere havde været, og de ting, de havde stjålet fra os. Det ler han også af. Der har næsten altid været temaer i de ting, vi har deltaget i.

*Du var også idemand eller fødsels-hjælper dengang Storebæltsbroen skulle åbnes.*

Nå, ja det var også sjovt. Det lykkedes os at overbevise åbningsarrangørerne om, at vi skulle lave et megaoptog af historiske biler, både fra øst og fra vest. Det største opbud til dato. Vi var de første, der fik lov at køre på åbningsdagen. Det gik godt. Det var en succes. Der var vi også heldige med vejret og alle bilerne kørte fint. Der var en der brækkede ned, dog heldigvis ikke særlig synligt, for det var en af mine egne. Sl'eren, som min far byggede, og med en af mine sønner ved rattet. Det morer ham ganske meget at mindes den episode.

*I forbindelse med Kulturbymuseet 1996 opstod tanken om at lave væddeløb for historiske biler i Københavns gader.*

Det var også typisk en ide der udvikler sig. Jeg vil godt påtage mig æren for, at jeg fik ideen til, at der skulle være en parade gennem centrum med de rigtige historiske biler. Så var der nogen af dem, som jeg drøftede det med, især Ole Markussen, den daværende formand for Historisk Motor Sport Danmark, der sagde, om vi ikke kunne lave et væddeløb inde i byen. Nå, jo det kunne vi måske, det var da muligt, og det viste sig, da vi først spurgte de relevante myndigheder, at de var mere end hjælpsomme, især politiets folk syntes det var pragtfuldt. Vi fik aktiv hjælp fra den kant og det ene første til det andet, og qua de kontakter, jeg har fået gen-

nem årene i udlandet, var jeg i stand til at invitere de rigtige, så vi havde nogle spændende biler. Myndighederne var særdeles konstruktive. Vorherre var det også, for han sørgede for fornuftigt vejr. Det var en afgørende faktor i, at økonomien hang sammen på rette vis. Vi gennemførte arrangementet to gange på Christiansborgs Slotsplads i 1996 og 1998, lige neden for Folketingssalen.

Vi arrangerede det igen i 2000. Denne gang ude på den gamle flådestation Holmen. Søværnet var en ualmindelig god samarbejdspartner og vi var på ny heldige med vejret. Til gengæld havde vi et megauheld, hvor vi ødelagde otte biler. Det kunne let have ført til nogle alvorligt kvæstede. Det slap vi også godt fra. Men det var for farligt og det afslørede for mig, at der er et indbygget skisma, fordi jeg hører til dem, der synes at det er lyden og den spektakulære optræden, der er det vigtige, ikke nødvendigvis at køre væddeløb. Det prøvede jeg at håndhæve ved præmieuddelingen. Alle præmier var ens. Det skulle så reducere trangen til absolut at skulle være nummer et. Problemet er bare, at selv de af os, der prøver at tænke sig om, og jeg vil påstå at høre til den gruppe, vi mister fornuften, når vi får kørehjelm på. Det er som om den trykker et forkert sted på forstanden, når man sidder der med omdrejninger og nyder lyden og de andre rundt om en: "De skal kraftedeme ikke forbi". Det er i høj grad det, der let kan udvikle sig til noget risikabelt.

Der er også nogen af de berømte løb i udlandet, hvor man prøver at holde styr på det. På Goodwood Festival of Speed prøver man nu at fastholde, at hvis man ikke opfører sig ordentligt, så bliver man bortvist, og så må man ikke komme næste år. Og hvis man kolliderer med en anden bil, så er det yt. Det har hjulpet lidt på det. Det var netop på Goodwood, hvor der blev dræbt to sidste år, temmelig voldsomt endda. Resterne af den ene dræbte hang oppe i et træ. Det var forfærdeligt. Men så trækker man altså vejret dybt i England og kører ellers videre. Herhjemme ville, ja alt ville blive lukket ned. Kunne du se fjernsynet



og kunne du tænke dig alle de mini-stre og lignende som ville blive kaldt ind og som ville udtale sig om hvor forfærdeligt....og at det kunne man ikke igen osv. Vi har som nation slet ikke tradition for den slags.

*Har du tænkt på, at du kan trykke på nogle knapper rundt omkring og derved få ting til at ske.*

Sådan har jeg aldrig defineret det, men det er da lykkedes mig gennem årene tit at slippe af sted med nogle af mine ideer.

*Sagt på en anden måde, du har fået et navn og en position, der gør, at når du tager telefonen eller gør andre ting, så kan der pludselig ske en hele masse. Det er egentligt et stort ansvar at have.*

Han ser længe frem for sig. Sukker derefter højlydt og jeg tænker, at måske har han alligevel forstået dybden i mit spørgsmål, men nej....

Det har nu aldrig bekymret mig det med ansvaret, svarer han i munter tonefald. Det, der har bekymret mig, er, hvis ikke folk straks har kunnet se at en af mine "tossede" ideer var god, ikke. Jeg har jo været privilegeret hele mit liv, kunnet gøre lige det jeg ville. Det må jeg indrømme. Ja, selvfølgelig lige bortset fra hvad myndigheder kan kræve. Ligesom jeg har haft oplevelser med vore bilfabrikker og leverandører, hvor jeg ikke har kunnet bestemme andet end inden for mit eget snævre område. Det er selvfølgelig lidt frustrerende, men ellers har jeg kunnet få tingene til at ske sådan som jeg syntes, de skulle ske.

Jeg gik egentlig efter hans måde, når det virkelig kommer til stykket, godt at kunne forsøge at sætte sig igennem med magt, som under afviklingen af Copenhagen Classic Car Cup på Holmen, hvorhan synligt for enhver i den vanskelige og - indrømmet - meget stressede situation under afviklingen

af det store arrangement, lagde et, omend uden held, urimeligt stort pres på sine tre medarrangører.

Dagen efter skrev motorskribenten Hans Uffe Christensen i B.T.<sup>8</sup>:

"En profet er sjældent anerkendt i sit eget land, siger man, men det gælder ikke for dansk bilkulturs fremmeste person, den snart 70-årige Ole Sommer. Selv når Ole Sommer viser sig fra sin mindre gemytlige side som i går, da Copenhagen Classic Car Cup begyndte at minde om et bulebøb, er han i stand til at aftvinge sig omgivelsernes ubetingede respekt."

Vi lader teksten stå et øjeblik -

*Claus Frausing*

Næste gang: Samler og kender. Gengivelse af teksten, helt eller delvis, kun med tilladelse af forfatteren.

<sup>8</sup> Dagens Portræt, Dagbladet B.T., 14. august 2000, 1. sektion side 2.



*En glad Ole Sommer hoster anerkendende ord fra professionel væddeløbskører Thorkild Tyrring.*

## RØD BENZIN OG SLID PÅ U DSTØDSVENTILSÆDER

I VT nummer 302, august 2001, skrev jeg i en artikel om benzin, at såfremt man tanker rød benzin, er beskyttelsen af motorens ventil sæder OK. Baseret på egne erfaringer, som jeg nedenfor vil gøre rede for, er jeg ikke længere så sikker på, at det er tilfældet.

Siden 1978 har den samme SAAB 96 V4 været min dagligbil, og den kører stadig 12-15.000 km om året. Motoren, der ligger i sådan en SAAB 96 V4, er en Ford-motor på 1500 cc, den blev for øvrigt også benyttet i Taunus 15M. Som betegnelsen antyder, drejer det sig om en 4-cylindret motor i V-form. Knastakslen ligger i V'et mellem cylindrene og aktiverer gennem stødstænger og vippearmerne ventilerne, der lukker mod sæder bearbejdet direkte i støbejern-stopstykkerne.

Som ægte ingeniørnord har jeg altid detaljeret bogført de forskellige justeringer og servicearbejder, jeg har udført, dvs. også oplysninger om kontrol og evt. justering af ventilspillerummene.

Da jeg har skullet øge udstødsventilernes spillerum, de sidste mange gange jeg har kontrolleret ventiler, gav jeg mig for et par måneder siden til at gennemgå mine gamle opteg-

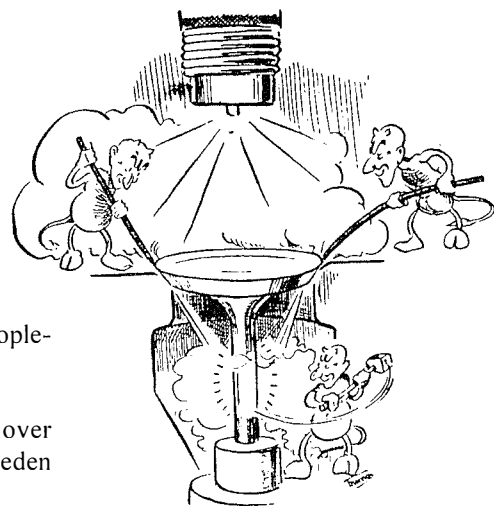
nelser. Det blev en hårrejsende oplevelse.

Før 1994 kunne jeg køre langt over 100.000 km mellem hver beskeden justering af spillerummene.

Omtrent samtidig med, at blyet blev erstattet af andre 'ventilmøremidler' i den røde benzin i 1994, forlod jeg kontrollen af ventilspillerummene med søgerblade til fordel for den langt mere præcise måle-ur.

Kender man de enkelte ventilers spillerum før og efter justering samt antal kilometer mellem hver justering, kan man bestemme den gennemsnitlige spillerumsreduktion per 10.000 km's kørsel, for nemheds skyld betegnet som 'slidraten' i det følgende. For hver kontrol af ventilerne, der er udført med måle-ur, har jeg beregnet slidraten og indtegnet værdien i vedstående koordinatsystem sammen med datoen for kontrollens udførelse. Den vandrette akse i diagrammet angiver visningen på km-tælleren, og den lodrette akse angiver slidraten i mm per 10.000 km's kørsel.

Som det fremgår af diagrammet, er slidraten ganske beskeden indtil januar 1996. Mellem januar 1996 og frem til næste kontrol i september 1997 sker der imidlertid en voldsom



forøgelse af slidraten, og den holder sig nogenlunde konstant frem til oktober 2000. Derefter sker der igen en markant forøgelse i perioden frem til maj 2002. I september 2002 og igen i november 2002 forekommer slidrater af samme størrelsesorden som i maj. Med lidt god vilje kan man påstå at slidraten igen er konstant, men efterhånden på et helt uacceptabelt niveau, der ligger 80-100 gange højere end niveauet for januar 1996.

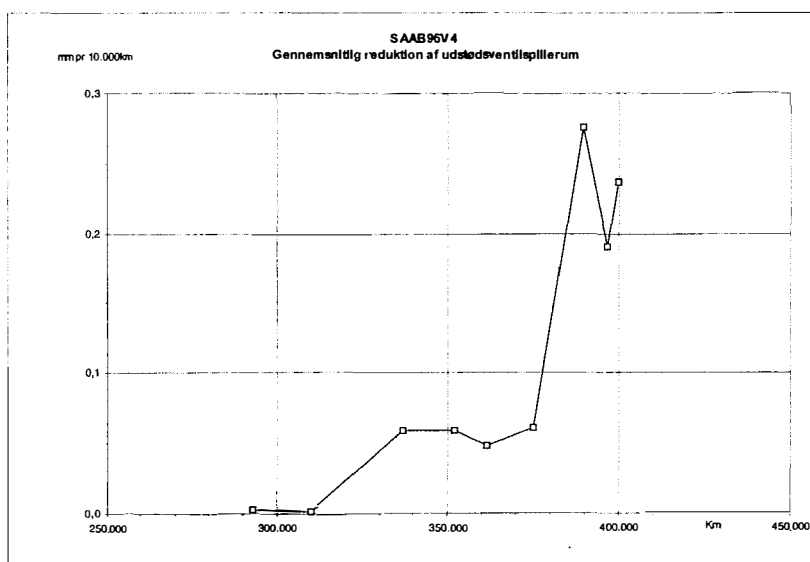
Baseret på god brændstofføkonomi (13.7 km/l som gennemsnit i hele 2002) og beskedent olieforbrug vil jeg betegne motorens øvrige tilstand som sund. Jeg er derfor næsten sikker på, at den voldsomme forøgelse af slidraten udelukkende skyldes, at den røde benzins evne til at beskytte ventilerne er blevet markant forringet i to perioder, efter blyet blev fjernet.

Nu behøver det ikke at stå helt så galt til med alle ældre motorer med bløde ventil sæder. F. eks. findes der mange typer støbejern, cylindertryk (kompressionsforhold og motorbelastning) spiller også en rolle sammen med ventiludformning og -materiale, men moralen af historien er ikke til at tage fejl af:

**Kontroller ventilspillerummene ofte, selvom du kører på rød benzin.**

Selv tanker jeg ikke længere rød benzin, men i stedet den grønne og til sætter så 'ventilmøremiddel' ved hver tankning. Jeg håber naturligvis på denne måde at forbedre forholdene for ventilerne, men har endnu ingen erfaringsværdier.

Jan Bechmann  
Medl. nr 4494





## Flere bøger

To ny bøger er der siden sidst - det har ingen ende. Søren Rislund har barslet med femte bind om sin kæphest, udrykningskøretøjer. Bogen behandler mere bredt det civile luftværns virke fra besættelsens begyndelse indtil 1949. CB-afdelingerne blev opbygget i en lang række byer til hjælp for de lokale brandvæsener. Foruden opgaver inden for landets grænser medvirkede CB ved afhentningen af koncentrationslejr fanger i Tyskland i vinteren 44-45. Det gik ikke altid godt, trods hvid bemaling og Røde Kors eller Dannebrog på taget angreb britiske jagerfly nogle gange fordi piloterne troede det var tyskerne der misbrugte tegnene. Det kostede også menneskeliv og sårede blandt såvel fanger som hjælpepersonale. Om det emne kan man for øvrigt læse rystende beretninger af et dansk lægeholds medlemmer i en nu sikkert glemt lille bog fra 1945 "Sådan kom de hjem". Hvad de færreste er klar over i dag er at aktionen begyndte på foranledning af danske ministerielle embedsmænd, selv om aktionen efterhånden især foregik under svensk ledelse, under Røde Kors' auspicer og med Folke Bernadotte som den der ved en forbløffende forhandling med Himmler fik udvirket at Neuengamme på én gang blev tomt. Fanger af alle nationaliteter blev under eskorte af Gestapo kørt gennem Danmark til Sverige, der på enestående måde tog imod dem. Det



rullende materiel var de berømte svenske hvide busser, men også hundreder af danske rutebiler, der med deres hostende gasgeneratormotorer var langt mindre pålidelige og ikke altid nåede hjem for egen kraft. Desuden ambulancer og lastbiler - også lastbiler fra det schweiziske Røde Kors deltog, de var i forvejen i Nordtyskland hvor de kørte hjælpepakker til britiske og amerikanske

krigsfanger. Endelig kom gennem Danmark som noget af det sidste tog med tusinder af kvinder fra lejren i Ravensbrück.

Søren Rislund:  
**Besættelse, beredskab og brandbiler.**

Eget forlag, ekspedition Nyboder Boghandel.  
225 sider, illustreret, 299 kr.

Jens Jessen har udsendt 3. og sidste bind i sin serie om klassiske japanske motorcykler: Motorcykler og superbikes. Det fører læserne fra tressernes små motorcykler op gennem halvfjerdsernes Superbike-periode - men også de mere ydmyge modeller beskrives, og som i de foregående bind er der en dansk vinkel.

Jens Jessen:

### **Motorcykler og Superbikes.**

Klassisk Bil & MC.

175 sider, illustreret, kr. 248.

Kan bestilles på tlf. 54763 140 eller på e-mail enten [kontakt@klassisk-bil.dk](mailto:kontakt@klassisk-bil.dk) eller [jens.jessen@get2net.dk](mailto:jens.jessen@get2net.dk)

### **Motorcykler og superbikes**

af Jens Jessen



**Klassiske japanske motorcykler**

Bind 3

Klassisk Bil og MC



## KONKURRENCEN

Det var en succes at vi i sidste nummer igen havde en konkurrence. Der har vist aldrig før været så mange besvarelse, og så mange rigtige. Faktisk svarede alle på nær to Aero Minor (udtales *ikke* på engelsk) mellem 1946 og 52. Tjekoslovakisk mærke, som også fandtes før krigen og fabrikken eksisterer endnu og har lavet mange flyvemaskiner og motorer. Tocylindret totakter, 615 cc, 20 hk ved 3.500 omdrejninger. 4 trins gearkasse med overgear i 4. gear (fribløb?). Forhjulstræk.

De to som svarede noget andet sag-

de henholdsvis Skoda og Jawa. Det er heller ikke helt forkert, for bilen har også været solgt under de navne. Da måske ikke alle får bladet samtidig vil det nok være uretfærdigt at lade den være vinder hvis svar kom først - derfor trækker vi lod. Og så bliver det H.K. Kristensen, Århus.

Flere har givet gode supplerende oplysninger. Således oplyser Per Vinsted at mærket blev importeret af Sørensen i Birkerød 1948 til 53. Han og flere andre identificerer eksemplaret til serie II, derfor nok fra 1951-52, Verner Grebart skriver at model-

len var baseret på at Jawa var i besiddelse af en DKW-licens, og at Minors blanke dele var af aluminium. Fritz Knudsen skriver at det må være en af de sidste årgange, fordi de første havde vinduesviskerne top-hængt.

Flere indsendere har haft et personligt forhold til modellen: Ib E. Jensen skriver: Min far havde sådan en, jeg har selv kørt i den som barn. Og John Jørgensen: Jeg havde en skolekammerat hvis far havde sådan en. Jeg husker den havde en meget larmende motor.

Også Verner Grebart har haft en Minor i familien. Hans far havde den som varevogn fra 1952 til ca. 1963, da den fik det endeligt som ses på billedet. Der knækkede et hjulophæng og bilen lagde sig til hvile op ad Nationalmuseets kolonnade i Stormgade i København.

Vores ny konkurrence går såmænd bare ud på at identificere så mange biler som muligt på billedet - det er nok ikke muligt med alle. Men vi skal i hvert fald have den rundryggede, der holder lige foran rutebilen.

Svar direkte til redaktøren, på e-mail, fax eller med fodpost. Senest den 20.



oer.





Indbydelse til:

## ENGLÆNDERTRÆF I LØGUMKLOSTER

LØRDAG D. 14-6-2003 FÅR VI BYEN TIL AT OSE AF ENGELSK CHARME FRA GAMLE ENGELSKE KØRETØJER.  
 ALLE ER VELKOMNE HVAD ENTEN DET ER MED BIL ELLER MOTORCYKEL.  
 ARRANGEMENTET FOREGÅR PÅ MARKEDSPLADSEN HVOR DER VIL BLIVE SERVERET GRATIS KAFFE OG RUNDSTYKKER FRA KL. 8.00. HEREFTER VIL DER BLIVE OFFICIELT ÅBNET KL.10.00.  
 VI HÅBER PÅ AT KUNNE TRYLLE LIDT KULTUR OG HYGGELIG SAMVÆR FREM, VED HJÆLP AF LINE-DANCE OG "ANTIKKE" BODER PÅ PLADSEN.  
 MAX DELTAGERE 120 DERFOR GÆLDER FØRST TIL MØLLE PRINCIP.

TILMELDING SENEST D. 9-6-2003 VED BENT JESSEN  
 TELEFON: 74744483 - LØGUMKLOSTER



### Esbjerg Veteranløb 2003 – Spangsberg Cup!



Hermed indbyder Vestjysk Motorveteran Klub til løb for veteranbiler og veteranmotorcykler lørdag den 3. maj 2003.

Registrering finder sted fra kl. 08.30 og til kl. 10.15 i Sparbank Vest, Stormgade 2, 6700 Esbjerg. Kl. 10.30 startes løbet, og kl. ca. 16.30 forventes det afsluttet.

Løbet byder på nogle dejlige naturoplevelser, en snak med andre rare mennesker, nogle små konkurrencer i paratviden og praktiske færdigheder, og så er der sørget for morgenmad, middagsmad og eftermiddagskaffe.

*For hele denne pakke betales ved tilmeldingen til: Arne Hoeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, tlf. 75130072:  
 200 kr. i startgebyr pr. køretøj, 140 kr. pr. voksen ledsager og 95 kr. pr. ledsager under 12 år.*

Yderligere information fås ved: Bakken Hansen, tlf. 75279405, Arne Høeg, tlf. 75130072, Jens-Aksel Vilhelmsen, tlf. 75131965, Kristian Mogensen, tlf. 75170180 eller Harry Ørsted, tlf. 75127776.

*Bemærk: -Tilmeldingsfristen den 7. april skal overholdes, og der er en begrænsning på max. 100 køretøjer.  
 - Eventuelle danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-/registreringsattest!*

-----><-----

**Tilmelding:** Føgers efternavn: \_\_\_\_\_ Fornavn: \_\_\_\_\_ Telf. nr.: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_ Post nr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_  
 Køretøj (afkryds): Personbil: \_\_\_ Varebil: \_\_\_ Lastbil: \_\_\_ Bus: \_\_\_ Kabinescooter: \_\_\_  
 Motorcykel solo: \_\_\_ Motorcykel m. sidevogn: \_\_\_ Andet (angiv): \_\_\_\_\_  
 Fabrikat: \_\_\_\_\_ Type: \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_  
 Cylinderantal: \_\_\_ Cylindervolumen: \_\_\_\_\_ liter el. cm3. Antal HK: \_\_\_\_\_

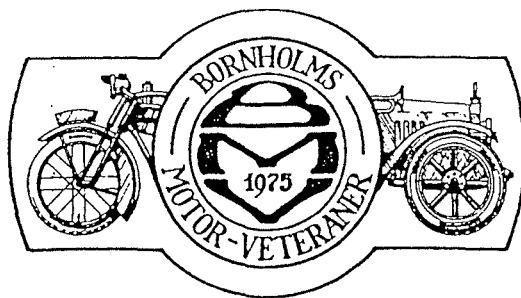
**Betaling:** Pr. køretøj inkl. fører \_\_\_\_\_ kr.: 200,00  
 Voksne ledsagere: Antal \_\_\_ a 140,00 kr.----- kr.: \_\_\_\_\_  
 Ledsagere under 12 år: Antal \_\_\_ a 95,00 kr.----- kr.: \_\_\_\_\_  
 Beløb i alt \_\_\_\_\_ kr.: \_\_\_\_\_

**Husk:** Tilmelding senest den 7. april 2003 til Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, så kan VMK sige:

***På gensyn i Esbjerg den 3. maj 2003!***



# INVITATIONER



BORNHOLMS MOTOR-VETERANER indbyder til det 26 rally, for veteran-køretøjer, biler og motorcykler til og med årgang 1959, i week-enden d 5 og 6 juli 2003. Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber, danske køretaøjer med prøveskilte skal medbringe registreringsattest og synsattest, dette ifølge lovgivningen ellers ingen deltagelse.

Lørdag d.5 juli bedes køretøjerne være på startstedet, Åkirkeby-hallen med indkørsel fra Grønningen senest kl. 08.00.

Lørdag aften kl.18.00 er der festmiddag i Åkirkeby-hallen til kl. 24.00.

Søndag d. 7 juli bedes køretøjerne være på start stedet kl. 10.00 til fremvisning af veterankøretøjer, biler og motorcykler, kl.12.00 er der røgede sild som serveres i Åkirkeby-hallen.

Bindende tilmelding sendes inden d.15 maj 2003 til rally udvalget ved Bjarne Korsgård, Årsballevej 57, 3700 Rønne. tlf. 56990757. Bedst Lørdag og Søndag mellem kl. 18.00 og 20.00.

Betaling med check eller på giro nr. 698-8865 i danske kroner.

.....  
TILMELDINGSBLANKET TIL BORNHOLM RUNDT 2003.

NAVN \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_

TLF. \_\_\_\_\_ KØRETØJ \_\_\_\_\_ ÅRGANG \_\_\_\_\_

LØRDAG d.5 Juli 2003

stk. startgebyr incl. 1 kuvert::::: á 360,- kr....

stk. ekstra kuvert::::: á 210,- kr....

stk. børnekuvert::::: á 55,- kr....

SØNDAG d.6 Juli 2003 \_\_\_\_\_ røgede slldeanr. á 45,- kr....

Indbetaling i DANSKE KRONER på check ialt.....

RET TIL ÆNDRINGER FORBEHOLDNES!

Vel mødt og på gensyn..... BORNHOLMS MOTOR-VETERANER....

Rally udvalget



## Odsherredløbet 17. maj 2003.

Vi har nu syv gange haft den glæde  
at vise Odsherreds smukke landskab.  
I meget forskelligt vejr! Det er vort  
håb at Odsherredløbet d. 17. maj 2003  
vil byde på endnu en god oplevelse.

### Program

Kl. 9<sup>00</sup> - 10<sup>00</sup> Mødested ved Dragsskole  
rådhus. Der er kaffe i rådhusets kantine  
fra kl. 9<sup>00</sup>

Kl. 10<sup>00</sup> Løbet startes af borgmester Finn Madsen  
Der køres tur gennem kommunens største  
byer, ialt ca. 60 km. med indlagt pause  
Kl. 12<sup>30</sup> Frokost i Odsherredhallen i Tlig.

### Deltagelse

Max. ca. 60 køretøjer alle over 25 år.

### Betaling

Startgebyr: 50 kr pr. køretøj.  
Deltagergebyr: 125 kr. pr. deltager for frokost  
+ 1 glas fadøl, vin eller vand. Børn  
under 12 år halv pris.

### Tilmeldingsfrist

Senest 15. april 2003

Tove og Ole Uium

Tilmelding til Odsherredløbet 17. maj 2003

Navn: Tlf. nr.

Adresse:

Post nr: By:

Køretøj: Årgang:

Startgebyr. 50 kr

Deltagere à 125 kr. stk. kr

Børn u. 12 år à 62,50 kr. stk. kr

ialt:

Kort beskrivelse af køretøjet:

Sendes sammen med betaling til:  
Ole Uium, Holst Have 21, 4500 Nykøbing.  
Tlf: 59914334.



## VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Martin	Stummann	Blegdamsvej 22	2200 København N		
John	Henriksen	Hvillumvej 4, Lind	7400 Herning	9712 5777	Hupmobile
Steen	Mortensen	Barritlanggade 175	7150 Barrit		
Mogens Erik	Brockhusen	Strandparken, Tvedvej 139 # 701	6000 Kolding	7630 1854	Lincoln Mk. IV
John Owen	Barton	Sæteren 2	7100 Vejle	7572 7478	MG B
Jeppé Dehli	Jensen	Valdemarsgade 67, 1. th.	1665 København V	3379 0494	AJS 18 S
Tue Peder	Hededal	Asfergvej 52	8990 Fårup	8644 3663	SAAB 96
Mikkel	Teilmann	Vasevej 111 b	3460 Birkerød	4582 1888	Chevrolet Corvette
Niels	Mygind	Skrænten 9	8550 Ryomgård	8639 4830	Jaguar XJ 6
Palle	Knarreborg	Mølleparken 16, 1. tv.	4760 Vordingborg	5534 1161	Triumph TR 3 A
Poul Birger	Andersen	Kronjydvej 24, Støvring	8900 Randers	8944 2198	VW Type 1200
Svend Aage	Hansen	Kystbakvej 8	6670 Holsted	7539 3551	Volvo PV 544
Pebcn H.	Jensen	Otto Bachesvej 13, 5. lejl. 35.	5230 Odense M	6591 7763	FIAT 1100 D
Klausole G. B.	Nielsen	Assentorpvej 32	4295 Stenlille	5780 4152	DKW
Kristian Nyrup	Pedersen	Bjørnstrupvej 41	9600 Års	9866 1125	
Brian	Mikkelsen	Tretommervej 12	8240 Risskov	8617 6357	Porsche 911 3.0
Kim	Norgaard	Gronholtvænget 28	3480 Fredensborg	4848 4518	Jaguar E-type
Hans Peter	Kruuse	Glerupvej 33	2610 Rødovre	4053 6722	Cadillac De Ville
Birger	Nielsen	Poppelvænget 13	6715 Esbjerg N.	7545 4868	Jecp
Kim	Roust	Nattergalevej 1, 3.	2400 København NV		
Tonni Due	Knudsen	Kragelundvej 6	8600 Silkeborg	8685 5233	VW Type 1 113 de Luxe
Verner	Sørensen	Vejlegårdsparken 30, st. tv.	2665 Vallensbæk Strand	2171 2583	Austin Seven
Hans	Beier	Frederiksværksgadevej 165	3400 Hillerød	2325 0715	Buick Invicta
Christian	Pedersen	Bredalvej 63, GI-Sole	8722 Hedensted	7589 3741	Volvo 164
Oscar	Hansen	Gartnervænget 9, Marielyst	4873 Væggerløse	5413 5200	MG B GT
Birte	Robins	Åløsevej 25	3760 Gudhjem		Citroën AY CA
Tonni G. F.	Olesen	Skellet 9, st. tv.	2600 Glostrup	2085 7905	Mercedes Benz 200/8
Jimmi	Sigsgaard	Østersøvej 11	4872 Idestrup		
Ivan	Karlson	Bakkevej 11	4673 Rødvig-Stevns	5650 6989	
Finn	Olsen	Kaløvej 14	2720 Vanløse	3887 2133	Chevrolet
Per	Larsen	Hjortevej 57	9200 Aalborg SV		
Gunnar Juul	Sørensen	Anne Franks Vej 1	7500 Holstebro	9742 3257	BSAA 10 Super Rocket
Claus	Løndahl	Bulbjerg Bakke 2	2750 Ballerup	2063 7514	SAAB 96
Niels Ove	Nymann	Simestedgaardvej 4, Barner	9240 Nibe	9835 5055	Bedford J 6
Jørgen	Jensen	Hauchsvej 12	1825 Frederiksberg C	3331 5900	Ford Thunderbird
Erik	Bejerholm	Hundborgvej 46	6092 Sønder Stenderup	7557 1168	Opel Rekord 1,9
Annette	Christensen	Køgevej 202	2635 Ishøj	4371 8800	Porsche 911
Hans Thuun	Aarup	Jættehøjen 47	8240 Risskov	8612 0200	Jaguar E-type

### Ønskejob til bilentusiast

Vi søger et pensioneret ægtepar til hjælp i vores museum.

#### Vi forventer I er:

- \* behjælpelige med rundvisninger
- \* kan hjælpe med vedligeholdelse af bilerne
- \* har et godt humør og god ordenssans
- \* er nemme at omgås.

#### Vi tilbyder jer:

- \* nyrenoveret smukt beliggende villa.
- \* rimelige husleje

Samlingen består af 60 historiske biler. Alle er flot restaureret og præsenteres i smukke omgivelser.

Nærmere oplysninger kan indhentes.



**Vedstaarup Teglværk A/S**  
Bogyden 12, v. Turup, 5610 Assens.  
Tlf. 64-791399  
Karen & Jørgen Strøjer Hansen

# BILMESSE & Brugtmarked

For 35. gang den 29. og 30. marts 2003  
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 29. og 30. marts 2003.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



#### Peder Fuglsbjerg

Weyssesvej 7 . 7400 Herning  
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

#### Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers  
Tlf. 86 41 64 64 . 40 27 64 64



### Biler sælges

**VW Karmann Ghia Coupe** 1963. Står meget originalt, dog ændret til 12V. Farve: Seeblau med hvid top. Sorte plader. Synet nov. 01, Dinitrolbehandlet feb. 02. Ny komplet bund og forrude. Flot interiør med original himmel, originale sæder (hvid vinyl + lyseblåt stof) og Blaupunkt radio fra 1960'erne. (Vist nok første model med faste stationer). Generelt flot, velkørende og velholdt garagebil. Ejerhistorie og dåbsattest fra fabrikken haves. Begge kofangere haves, men standen er ikke så god. Sælges grundet huskøb og nye projekter. Pris-idé kr. 78.000,- men giv et bud! Se billeder her: <http://www.spektre.dk/view/ghia.htm>  
Casper Storm, tlf. 26124480.

**Pontiac Silverstreak** 1948. 4-dørs, 8-cyl.række. Komplet urestaureret bil fra USA. Lidt rust i gulv og bagagerum. Motor kører rundt, men er ikke startet. Pris kr. 50.000

**Chevrolet 210** 1954. 4-dørs. Dansk bil. Totalt adskilt. Alt i undervognen er forkromet. Pris kr. 35.000.

**Ford Galaxie** 1963. 4-dørs. Dansk bil. Totalt adskilt. Uden motor. Pris kr. bud. Morten Andersen, tlf. 38602312.

Mange gamle Biler og mc'er, hovedsagelig engelske.

Spørg på min mail  
[dadmail@get2net.dk](mailto:dadmail@get2net.dk)

Mr. Bent, tlf. 74451406

**Austin Seven** 1936. Fuldstændig restaureret. Er indregistreret med tidsty-pisk registreringsnummer, det nummer den fik i 1936. Nyt læderindtræk, mallet i originalfarve.  
Tlf. 75 55 13 48.

**Opel Kadett** 1938. Kun kørt 59.000 kilometer. Meget fin stand, på grund af sælgers alder sælges bilen billigt.  
Leif Poulsen, tlf. 46769143.

**BMW Betone** 1958 V8. Flødefarvet, god stand. Sælges fordelagtigt, evt. bytte.  
Leif Poulsen, tlf. 46769143.

**Chevrolet** 1954. 4-dørs sedan model 210. Mørkeblå, nyt indtræk. Renoveret motor, ny krom, ingen rust. Synet år 2000. Sælges for 80.000 kr.  
Jørgen Madsen, tlf. 43456138.

**Morris Monaco 1800 Mk I**, 1966. Meget fin stand. Brun med sort læderindtræk. Sidst synet december 2000. Kun én (nu afdød) ejer. Pris 20.000 kr.  
Ole Munk Petersen, tlf. 86107966.

**Ford Anglia 105E**, ingen rust, et år til syn, skal have en mekanisk overhaling (styreøj, bremses m.m.), kører godt, Alllerød. Pris side kr. 15.000, mange dele medfølger.  
B.M. Eklund, tlf. 21418320.

**Ford A** 1930, 2-dørs totalt restaureret, pris kr. 75.000.  
Frede Pedersen, tlf. 74669209.

**Renault 10**, 1969, bordeauxrød, kun lidt rust i skærme ellers flot stand, starter og kører perfekt, kun kr. 3.000.

**Volvo 544**, 1965, B18, blå, skal renoveres, kan starte og køre, dele kan medfølge, pris kr. 2.000.  
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**Wolseley 6/80** 1951, kr. 10.000. Wolseley 6/110 1964, kr. 15.000. Wolseley 15/50, 1960 kr. 1.000. Vognene skal restaureres.

Heinrich Nielsen, tlf. 46404020 / 22422849.

**Volvo 544**, B18, renoveret for kr. 45.000, fin stand, nysynet, skal ses, kører som en drøm, pris kr. 35.000.  
Christian Jensen,  
tlf. 86870026 / 40830743.

**Buick 90**, 1938, meget rusten, motor adskilt, pris side kr. 5.000 eller bedste bud.  
John Olsen, tlf. 58384700.

**Mercedes 114-8**, 200 benzin, knækket hvid, 157.000 km. Servicebog med delvis historie, orig. sorte nr.plader, kr. 20.000.  
Per Stagaard, tlf. 49134575 / 20114575.

**Ford Y** 1934, 2-dørs. Adskilt med mange ekstra dele, bl.a. bagtøj, gearkasse, fortøj, køler. God restaureringsopgave, kr. 7.000.

**Ford Anglia**, vare-, 1958, registreret som veteran og med sorte nr.plader. Er model 7 cwt med krom ved forlygter og kofanger, kr. 13.500.  
Kjeld Munkbøl, tlf. 54705290.

**Essex Super Six** 1926. Bilen har haft 2 ejere, har altid stået i garage, speedometer viser 91.245 km.

Skriftlig henvendelse til: Ulrik v.d.Osten, Carolinevej 23, 2900 Hellerup.

**Mercedes Benz 250** 1971. Kørt 123.000 km. Skal synes og er noget rusten i bunden og på venstre forskaerm, pris side kr. 10.000.  
Frederik Iuel-Brockdorff, tlf. 39638017.

**Mercedes 123 TE 280** 1978 (nyere motor ca. 100.000 km.) kr. 3.000.  
Stefan, tlf. 59171004 / 20215086.

**Ford T** 1923 touring i original god stand, samme ejer i 50 år, kr. 75.000.

**Ford A** 1929 „ens i begge ender“, bygget for prof. Tribini som reklame for mere end 40 år siden (se den i VT nr. 316 side 13), en god bil til reklame eller lign., kr. 50.000.

Børge Kaa, tlf. 48116610 / 20256610.

**VW Karmann Ghia, type 3**, 1962, 6 volt, sorte plader, garagebil, sandfarvet, nysynet, godkendt, kr. 39.000.  
Per Drachmann, tlf. 33123667.

**MG B GT** 1971, original, meget fin stand, aldrig været rusten, nysynet, meget smuk klassisk sportscoupe, kr. 65.000.  
Steffen Mandsfelt, tlf. 40142494.

**Opel Kadett** 1938, orig. maling, aldrig restaureret, km.-garanti, fuld historie, nysynet, sælges til liebhaver, evt. kan VW 113 de luxe 1958-1962 eller BMW motorcykle 250 ccm indgå i bytte.  
Mogens Therkelsen, tlf. 75640951 efter 18.00.

**Opel Olympia** 1952.

**Mercedes 180** 4-cyl. sideventilet 1954 til restaurering.  
Gunnar Jensen, tlf. 59596072.

### Biler købes

**Ford Anglia** med skrå bagrude. Vil gerne betale godt for den rigtige bil.  
Jan Kisling, tlf. 40135000.

**Opel Kaptajn** i god stand årg. 55-70 købes.  
Ole Villumsen, tlf. 40976551.

**Rimeligt pæn veteranbil** købes. Evt. Opel I, Ford Anglia, Ford Popular el lign.  
Lars L. Christensen, tlf. 40187819.

**Dele til biler sælges**

Bremseskiver til **BMW 1800** og ti, **Audi 100** fra 1976-, 300 pr. sæt, nye. **NSU 1000 TT**, udstødningsvarmekasse ny, kr. 800.  
Ove H. Iversen 75339321.

**NSU 4 motor** m. gear og starter.  
Gunn Jensen, tlf. 59596072.

**Til Jaguar Mk X:** 1 forrude, kr. 700. 1 bagrude, kr. 500. 1 forkofanger, kr. 800.  
**Til Vauxhall Viva HA:** 1 ny kofanger, kr. 650.

**Til Opel Ascona A:** 1 forlygteglas m. inderkrans, kr. 100. 1 nyt Delco-Remy fordedelæksel, kr. 75.

**Til Ford Escort Mk I:** 1 forbro, kr. 500. 1 ny benzintank, kr. 650. 2 gode bagdøre til Van, kr. 300 pr stk (kr. 500 for begge).

**Til Opel Rekord C/Commodore A:** 1 ny højre bagkofanger, kr. 400. Div. pladedele, fra kr. 25, ring for info.

**Veteran- og klassikerdæk:** 2 stk 5,50-13 Netzeller. 1 stk. 5,50-13 Avon. 1 stk. 6,00-13 Veith. 3 stk. 6,15-13 Bridgestone. 1 stk. 5,60-15 Conti. 1 stk. 5,90-15 Toyo, pr. stk. kr. 125,-.  
Thorleif Toft Hansen, tlf. 55996119.

**VW Boble:** 2 stk. nye højre forskærme.

**Fiat 600:** 3 stk. nye frontplader, pr. stk. kr. 400, evt. bytte med dele til Chevrolet 30 eller Olympia 36.  
Ingolf Hansen, tlf. 56954250.

Hardtop til **Jaguar E V12**, som ny, højeste pris.  
Henv. tlf. 75945300.

Mange forskellige nye og brugte reservedele til **Opel Kadett 1938** (sideventilet) sælges, forhør venligst.  
Mogens Therkelsen, tlf. 75640951 efter kl. 18.00.

6-cyl. **Rolls-Royce** motor med automatgearkasse i god stand, kr. 10.000.  
Børge Kaa, tlf. 48116610 / 20256610.

**Veteranbildæk**, 4 stk. fabriksnye Avon diagonaldæk 6.70 x 15, sælges samlet for kr. 1.900.  
Ring venligst 23245115.

**Nye frontruder:** Opel Manta A, grøntonct, Fiat 127-850, VW 1200 - 15/1600, ældre Dyna.

**Nye vandpumper:** Audi / Polo / Golf 1,1 74> - Bedford 59>68 Benzin - Fiat 1100 + ny karburator - Ford 12/17 M V 4 - 15M/17M PII- PIII 55>64 - Mercedes 180/190 <68 - Nissan Cherry/Urvan - Opel 54>65 - Renault R5 - 16 TS 68>78 - 8/10 - Vauxhall Viva - Victor.  
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Nye og brugte reservedele til **NSU** biler. Nye kofangere for **Fiat 600 + Topolino + Autobianchi**, stk kr. 600.  
Henv. tlf. 75665898.

Bremsebelægningssæt til mange **US-biler ca. 1940-55.**

**Nye tændrør** fra gammelt lager 7/8" gevind, kr. 75 pr. stk.

V. forskærm til **Chevrolet 27-28**, god stand, køler m. kappe, emblem til **Morris Cowley** (20-tals).

Trompethorn til Chevrolet 1932-33. Gammel **hestevogn**, 4-pers. (2x2 mod hinanden) i fin stand + 3 kaner og 1 sparkstøtte, sælges samlet.  
H.P. Nielsen, tlf. 40148037 / 56578693.

**Forlygte** 10 klokkeform (1910-20), meget fin, kr. 1.500.

Sæt **Lucas 8"** type LB 140, fin stand, kr. 1.000. Sæt **Lucas 8"** type LBD 146, god stand, kr. 800. Sæt **Lucas 8"** type RB 60 (ca. 1920, dårlig stand, kr. 800. Sæt **Bosch 195 mm.** 1950-60, kr. 500. 1 stk. **Marchal 220 mm.** TP 265 (1928-30?), fin stand, kr. 800.

Diverse **Chevrolet 1925-26 - 29-30** lygter til reservedele. 1 stk. **Villiers Midget** motor (98 ccm) 1930, god stand, kr. 1.500. 2 stk. forskærme, nye, h+v, til **Renault R5**, kr. 500 for begge.  
Henv. tlf. 563 13965.

**Fiat 1500 Spider:** rustfri forruderamme, rustfri forbro, vandpumpe.

**Fiat 1200 Spider:** rustfri forruderamme, kalechestativ, kølergrill, sideruder, aluminiumsrat, navkapsler, gearkasser, bagtøj, instrumenter, styretøj, fælge.  
Mogens Ottosen, tlf. 38748495.

**Ford 1300 motor** med automatgearkasse til baghjulstræk, er ok, kr. 3.500.  
2 stk. 351 W sjælden, 1969 topstykker giver 40 hk, kr. 3.000.  
Niels Abild, tlf. 59440075.

**Dele til biler købes**

Indtræk, sæder, indvendige håndtag til **Volvo PV444.**  
Thomas Kring, tlf. 75866084.

**De Soto 1932** dele søges evt. komplet bil, også litteratur har interesse.  
John Olsen, tlf. 58384700.

Til **Ford Y 1937** søges kron og spids-hjul evt. bagtøj.  
Svend Aagaard, tlf. 77582030 / 20280717.

**Mercedes 114/8**, komplet stuc, måtte, 2 nye forskærme, baghyld.  
Per Stagaard, tlf. 49134575 / 20114575.

**Studebaker Dictator Six 1934.** Billeder, brochurer, øvrige oplysninger. Hvem har denne model?  
Ole Rasmussen, tlf. arb. 75642688, priv. 75643601.

2 **forstole** købes, sort læder, syet i piger.  
Svend Hauberg, tlf. 45803022, fax 45803066.

**EMW/BMW** årg 47>54 kofanger, for + bag - frontgitter - evt. andre dele.  
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Til **Dodge K.E.W.** Civillforsvarsmodel (benzin) 1964: indsugningsmanifold (aluminium) samt komplet bremseforstærker.  
H.P. Nielsen, tlf. 40148037 / 56578693.

Til **Morris Minor** s.v. roadster årg 1932 købes: 4 støddæmpere friktions-type Hartford eller Armstrong. Tændingskontakt. Afviserkontakt. Startkontakt til fodbetjening. Laderelæ type RL 96/1, 6 volt Lucas eller anden type. Viskermotor + viskerarme og mellemstang mellem viskere til montering i toppen af vindueskarmen Lucas. Oliepind. Kaleche komplet, men stativ eller kaleche alene har også interesse eller andet som kan tilpasses evt. fra Morris 8. Hjulskapsel. Speedometerkapel.  
Kaj Schmidt, tlf. 64473903.

**Mc sælges**

**BMW R 75/6** årg. 1972, farve: bordeaux, pæn og velholdt, har stor kåbe samt tasker. Evt. bytte med Nimbus, pris kr. 32.000.  
Lars L. Christensen, tlf. 40187819.

1 stk. el-veteran knallert **Elektra** med nye batterier i god stand, kr. 4.500.  
Niels Abild, tlf. 59440075.



Motorcykle **BMW 600/2** 1968. Fremstår med nyrenoveret motor og i 100% original restaureret concours stand. Kan evt. leveres med Steib sidevogn, kr. 85.000.

Knallert **NSU Quickly** model L 1957 m. scooterskjold, fremstår i pæn brugbar stand og med orig. lak, kr. 6.000.

Ny **Velo Solex** kr. 7.200 nu kr. 5.200, gerne NSU køretøj i bytte.

Henv. tlf. 75665898.

**Mc købes**

**Ardie** motorcykel **250 ccm** købes  
Henv. tlf. 97534003.

Knallert **NSU Quickly & TT & Cavalino**.

Henv. tlf. 75665898.

**Dele til mc**

Alt vedrørende motorcyklen **Henderson** specielt **Henderson 1918-1919** købes.

Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Nye og brugte reservedele til **NSU mc** og knallerter sælges.

Amerikanerkofangere til **NSU Prinz 2-3** uanset stand, evt. dele, købes.

Henv. tlf. 75665898.

**Automobilia sælges**

**Classic Cars** fra 1978 til og med 1997, samtlige nr., kr. 500 el. bud.  
Povl Andersen, tlf. 75830421.

**Lysskilt NSU 95 x 95 cm. VW emaljeskilt 63 x 88 cm.**

Gunni Jensen, tlf. 59596072

**Bøger i paperback:** Shelby (Mustang) Buyers Guide kr. 200. How to rebuild Your big Block Ford, kr. 150.

**Div. ringbind m. sprængskitser** af div. bilmodeller årgange 1964-75 haves (minus 1968), cr i ringbind, pr. årgang kr. 200.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**KDAK- skilt** fra 1957 med vognmærke i sølv og bogstaver i guld på blå baggrund, 29x39 cm. Kr. 750.

Henv. tlf. 23245115.

**Practical Classics.** fra årg.1 No. 1 (May 1980) til årg. 8, no. 4 (Aug. 1987) 86 stk. som nye i kassetter, kr. 1.000.  
Jørgen Sjøland, tlf. 43996556.

**Automobilia købes**

**Gl. emaljeskilte og metalskilte** m. tekst, billed-auto-motorer eller anden teknik. Også gl. bilmærkeemblemer, logo og model-metal-markeringer o.lign. søges.  
Henv. tlf. 40317733.

**Diverse tilbydes**

**Veterancampingvogn, Sprite Alpine.** 1972, spec. model med toiletrum, trumatic varme, termoruder, 12 volt/220 v, med 12 volt akkumulator, stort fortelt, reservehjul, alt service medfølger, sorte nr.plader, billig veterankaskoforsikring, alt i fin stand, priside kr. 10.000, evt. bytte med god teltvogn.  
Henv. tlf. 66181212.

**Garageplads,** Vestsjælland nær Slagelse i tidl. fabriksbygning. Tørt og godt. Ring og hør nærmere.  
Tlf. 26185017, 40181147.

Sælges: **Kalifærvarmer** til centralvarme, med thermostat, 380v, kr. 500,-.

**Affugter,** kr. 500,-

●le Callesen, tlf. 74561611

**Diverse søges**

**Garage/garageplads** søges i Helsingørområdet. Jeg har en Tatra 613 fra 1978, der mangler et tørt sted at stå..  
Julian, tlf. 49202729.

**Budeykel** købes, ikke Long-John.  
Kurt Hansen, tlf. 75735474.

**Værksted** søges på Sjælland ca. **100 kvm.** Hjælp mit hobbyværkstedes lejemål er blevet opsagt efter 14 års leje da det skal sælges. Hvor skal jeg gøre af mine 8 biler - Hjælp!!  
Peter Lund, tlf. 20469403.

**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 2003.



## Veteranbiler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	609 kr.	340 kr.
100.000 kr.	862 kr.	459 kr.
150.000 kr.	1.024 kr.	621 kr.
200.000 kr.	1.134 kr.	755 kr.
250.000 kr.	1.365 kr.	928 kr.
300.000 kr.	1.523 kr.	1.074 kr.

## Klassiske biler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.594 kr.	809 kr.
50.000 kr.	2.017 kr.	972 kr.
100.000 kr.	2.341 kr.	1.349 kr.
150.000 kr.	2.785 kr.	1.673 kr.
200.000 kr.	3.221 kr.	1.996 kr.
250.000 kr.	3.718 kr.	2.348 kr.
300.000 kr.	4.237 kr.	2.699 kr.

## Veteranmotorcykler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	537 kr.	186 kr.	378 kr.
100.000 kr.	753 kr.	186 kr.	378 kr.
150.000 kr.	1.076 kr.	186 kr.	378 kr.

## Klassiske motorcykler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.245 kr.	597 kr.	540 kr.
50.000 kr.	1.569 kr.	597 kr.	755 kr.
75.000 kr.	2.216 kr.	597 kr.	972 kr.

## Brugsveteranbiler til og med 1978

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.723 kr.	2.012 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