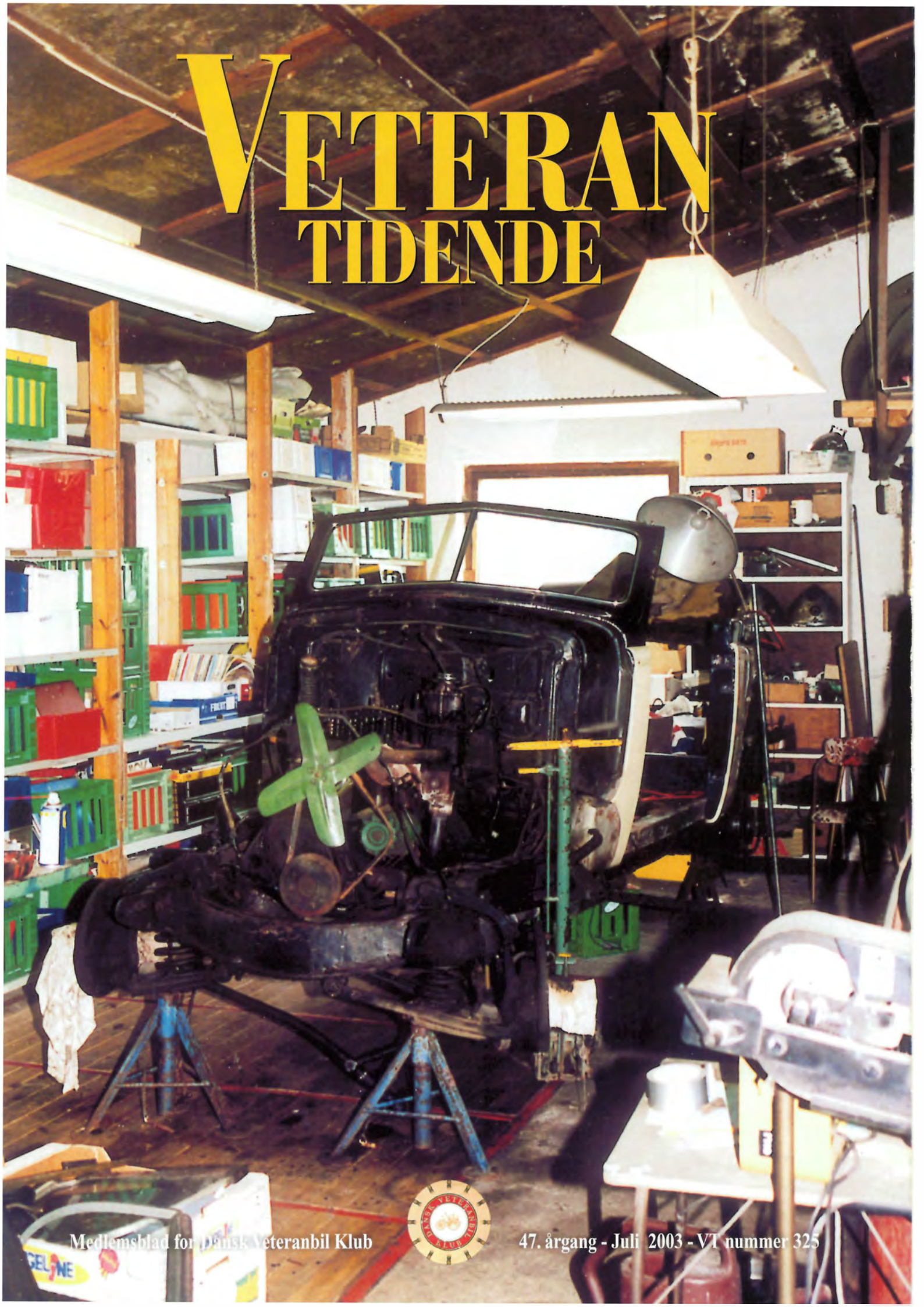


VETERAN TIDENDE



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

www.veteranbil.dk

Bestyrelsen

Formand:

(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MHS)
Peter Lovstrøm Sørensen
Engshavevej 131, Gårslev
7080 Børkop, tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)
Claus Frausing
Højbuens 26
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)
Henrik Thstrup
Birkevaeng 16
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19
henrik.thstrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, klubkontor og Swift)
Kaj Dyring Larsen
Hyldegårds Tvæervej 1
2920 Charlottenlund, tlf. 39 90 42 40
kaj.larsen@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

Bent Friis
Sobakken 29
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og vejlederkorps)

Leif Struch Andersen
Egevej 28
5200 odense, tlf. 65940704
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen
Pogmosevej 10, Radsted
4990 Saksøbing, tlf. 54700358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

Oplag: 5200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager DJF
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dng d. 25. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprøklare.

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,-

Klubregister

Mærkeregistret

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

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

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
Se under bestyrelse

Tjekkiske mærker
Svend Carstensen
3969 8115

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

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

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 Lovstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blakø
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

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

København og Nordsjælland
Claus E. Nebbe - 22 53 55 50

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

Fyn
John Jørgensen - 66 18 12 12

Mødesteder og mødestedsansvarlige

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 mødestedet

Østsjælland:

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

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kvarndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firklovervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Arne Jespersen, tlf. 86985504
Kaj Munkholm, 86221975
Kådhøjvej 12, 8530 Hjørring

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

Sonderjylland:

Lunderup Markvej, Rodekro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mømmarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydostjylland

Børkop Vandmølle, Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bakkeskovvej 8, 8722 Hedensted
poulerik@rotek.dk

Bibliotek

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

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

Revision

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

FIVA

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



Forsiden: Buick 1938

Foto: O. E. Riisager

Indhold

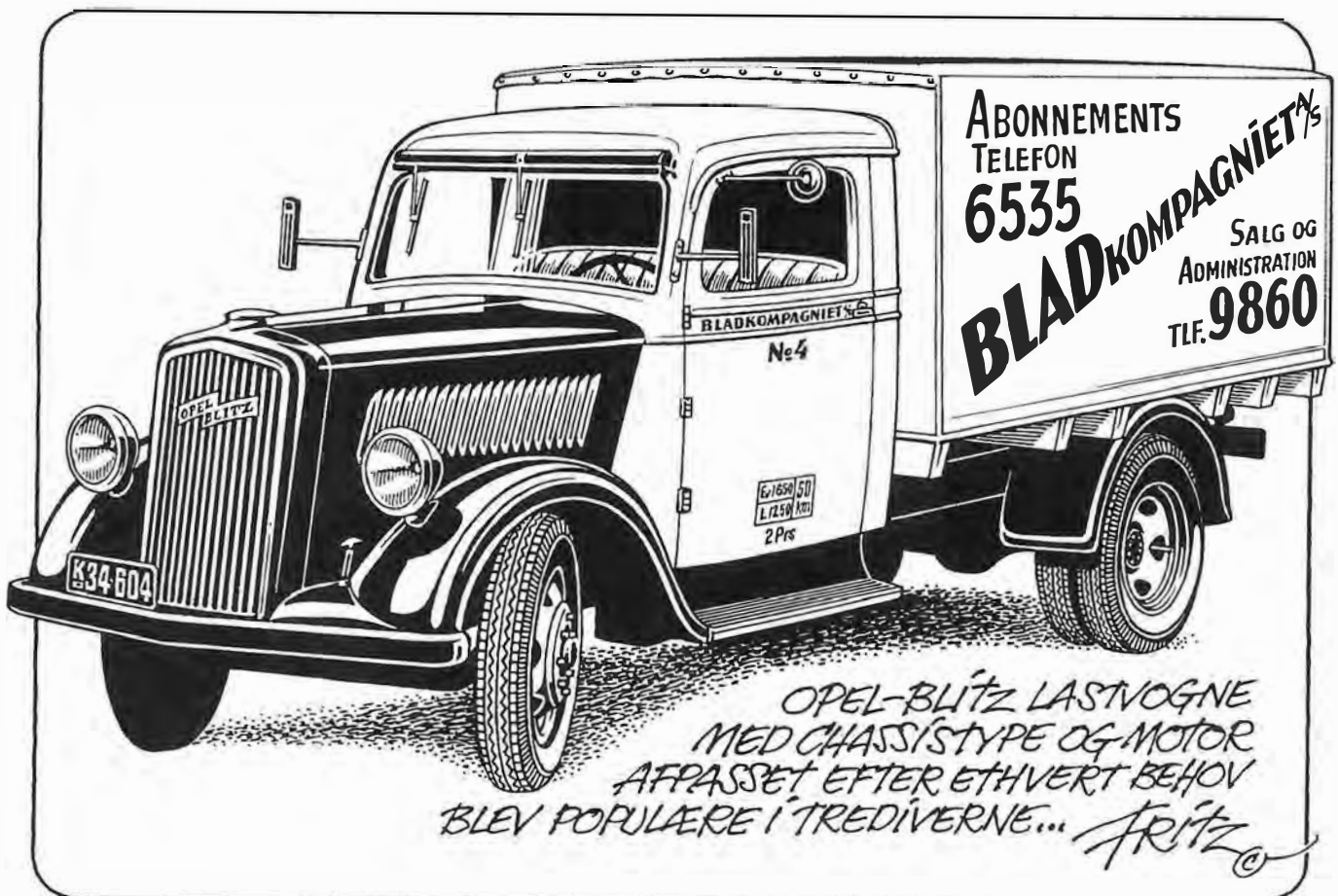
Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Bibliotekarere på besøg	8
Aftalen underskrevet	8
Fars dag	9
Ventilsædeslid	9
Buick i 100 år	10
Aluminium	17
Sølvfisken	18
En hvid elefant	21

Næste Veteran Tidende udkommer uge 33 2003

Politi i Buick	22
Månedens køretøj	24
Rutebil som gave	29
Præsentationsaften på Egeskov	30
Fynsk grill	31
Løvspringløbet	32
Masser af RR	34
Klosterløbet	35
Klampenborg	36
Madpakketur	38
Græsted	39
Kastellet	40
Le Mans vinderen hyldet	41
Konkurrencen	41
Invitation	44



GMC, General Motors' særlige lastbilmærke, var engang meget udbredt i Danmark. En del modeller havde motorer fælles med Buick, hovedtema for dette nummer af Veteran Tidende. Billedet her dateres nemt ved hjælp af Chevrolet'en, lastbilen ser betydeligt ældre ud, men er af en model der faktisk blev lavet næsten uændret fra 1916 til 26.





MØDEKALENDER

Juli

17. Spjald: INTET møde.
22. 19.30 Egeskov. INTET klubmøde.
22. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
28. 9.00 Vesterhede. Klubmøde hos Jimmi Gadgård, se Klubaktiviteter..

August

5. 10.30 Ristrup. Klubmøde.
7. 19.00 Nivå. Klubmøde.
14. 19.00 Børkop. Klubmøde med tur, se Klubaktiviteter.
14. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Besøg af Rootes- entusiaster.
20. 17.00 Børkop. Tur til Billund, se indbydelse i dette nr.
21. Spjald: Ud i det blå. Klokken ?
25. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
26. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
26. 19.00 Klippinge. Klubmøde. Poleringsmidler.
30. 09.00 Kværkeby. Høsttur se Klubaktiviteter.

September

1. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
4. 19.00 Nivå. Klubmøde.
6. Spjald. Efterårsløb.
7. Børkop. Tur til Skoda-museet. Se indbydelse i dette nr.
11. 19.00 Børkop. Klubmøde.
11. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
16. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
18. 19.30 Spjald. Klubmøde.
20. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
23. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
29. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
30. 19.30 Egeskov. Klubmøde.



LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Juli

17. 19.00-20.00 Havnemøde Køge. Se Klubaktiviteter, Nivå.
18.-19.-20. Amerikanerbiltræf i Tølløse. Se under Kort fortalt i VT 323.
19. Gågademarked i Tønder, se indbydelse i VT 323.
25.-26. Ringkøbingløb. Info og tilm. på tlf. 97321760. interlink@interlink-marine.com
26. 10. Veterantræf & Kræmmermarked i Handest. Info Poul Høgh-Mogensen tlf. 86452224.
26.-27. Dansk Veteran Traktor Klub holder træf Jernbjerggården, C.A. Olesensvej, Slagelse. Se www.dvtdk.dk og under Kort fortalt i VT 323.
27. City 2 Løbet. Jørgen Behrendt, tlf. 43535503. Indbydelse i VT 324.
31. Ikea-løb. Start Tåstrup.

August

1. Stevnsløbet. Hans Peter Nielsen. Tlf. 40148037. Indbydelse i VT 323.
2. Veteranløb ved beg. af Nykøbing F. Festuge lørdag den 2. aug. Max 75 køretøjer. Se indbydelse i VT 324.
2. Ferritslev-løbet. Se indbydelse i VT 322.
2. Odder-løbet. Se indbydelse i VT 323.
7.-10. Styrkeprøven. Midtsjælland. Indbydelse i VT 322 og omtale i dette nr.
8.-10. Dansk Borgward Klubs internationale træf i Sæby. Tilmelding tlf. 98550022, joba@joba.dk info www.borgward.dk
9. Munkebjergløbet. Indbydelse i VT 322.
9.10. Guldhornløbet. Indbydelse i VT 322.
10. Munkebjerg Hill-Climb. AFLYST.
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. Se indbydelse i VT 324.
21. 19.00-20.00 Havnemøde Ishøj Havn. Se Klubaktiviteter, Nivå.
26. Ikea-løb. Start Vangede.
29. 14.00 Nærum, rejsegilde på Sommers ny bilmuseum. Tilmelding til Lillian Bech senest 27/8 på 45565656. Kom i gammelt køretøj - det er så hyggeligt.
31. Sensommertræf på Rindsholm Kro kl. 11-16. Tlf: 86639044. www.rindsholm-kro.dk
31. Hydro-Texaco Tourist Trophy. Start kl. 9-10 i Herlev. Slut ca. kl. 14. Skriftlig tilmelding til Kim Polte, Selma Lagerlöfs Alle 17, 2860 Søborg.



September

- 6. Spjald Efterårsløb.
- 7. Fjordløbet. Se indbydelse i dette nr.
- 11. 19.00 Rødekro Bankløb.
Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev.
Tilmelding på 74415420 senest 4. september.
- 18. 19.00-20.00 Havnemøde Roskilde.
Se Klubaktiviteter, Nivå.
- 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

- 18.19. Fredericia Bilmesse & Brugtmarked.
www.bilmesse-brugtmarked.dk
- 26. Efterårstur/Sæsonafslutning, Sjælland.

November

- 8.00-16.00 Herning stumpemarked. Annonce senere.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Juli

- 20. 10.00-17.00 Skåneländska flaggans dag,
Billesholms Folkets Park.
Tilmelding senest 16. juli Ola Olsson, Höjgatan 4,
S212 33 Malmö, tlf. 040/491909,
ola70@swipnet.se

August

- 3. Thulin Träffen. Se indbydelse i dette nr.

September

- 46. Internationale Österreichische Alpenfahrt.
Bad Kleinkirchheim. Tlf. +43(0)4240/8212,
fax +43(0)4240/8537.
office@bkk.at www.alpenfahrt.com

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden
http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_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 da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til sat@egd.dk



Undskyld

Sætternissens moderne efterkommer er endnu mere onskabsfuld end sin forgænger, og dens hærgen er dybt ærgerlig, især for den der har lagt et stort arbejde i at lave en artikel til Veteran Tidende.

Vi kan kun dybt beklage at der manglede et stykke tekst foran i Månedens Køretøj sidste gang.

Anden spalte skulle være begyndt med:

Så vidt jeg i dag husker det, var det en amerikansk maskine af fabrikat Colombia Gramophone årgang ca. 1900 vi kiggede på. Da vi begge er medlem af Bornholms Motor Veteraner faldt snakken dog hurtigt på vore køretøjer. Jeg havde på det tidspunkt kun beskæftiget mig med Morris 8 og hvad det havde bragt med sig af glæder og skuffelser - dog flest glæder.

For Poul Jørgensen var det tilsyneladende ganske anderledes. I ham mødte jeg en person og en samler af format, jeg næppe havde tænkt muligt. En så stor teknisk viden og erfaring kombineret med store håndværksmæssige færdigheder virkede i den grad overvældende på en novice som mig. Hos Poul var der virkelig noget at kigge på og en masse at lære. På tidspunkt endte vi ude i et større udhus, hvor der var fyldt godt op med en masse forskellige ting --- osv.

En tanketorsk: Det er selvfølgelig fru Else Larsen på begge fotografierne på side 26.





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.

Obs: INTET klubmøde i juli.

Tirsdag 26. august kl. 19.30 klubaften på Egeskov.

Tirsdag 30. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag 28. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag 25. november kl. 19.00 Julefrokost - bemærk tidspunktet.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Husk tilmelding i god tid til Jyske Bank-løbene, som træder i stedet for ordinære klubmøder.

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.

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.

Manøvreprøverne tirsdag den 27. maj på køreskoleprøvebanen her i Klippinge blev et meget tæt løb mellem sidste års vinder Henrik Hansen og Zezza Neergård, med Zezza som vinder med 13 strafpoint mod Henriks 14. Se billederne, det er Zezza i MGA 1958 og Henrik i Ford V8 1946. Nr. 3 blev Preben Boisen.

Klubmødet 22. juli bliver et hyggemøde for alle dem som ikke er på ferie, men vær venlig at ringe i forvejen på 56578205 hvis du/l kommer, af hensyn til kokken.

På klubmødet tirsdag den 26. august kl. 19 vil Roar Eriksen komme og demonstrere nogle ny poleringsmidler. Mere i næste nr. af bladet.

På behageligt gensyn

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.

Intet møde i juli pga. ferie.

Tirsdag den 19. august har vi inviteret Rootes Danmark, som vil fortælle om deres bilmodeller, såsom Hillman, Humber, Sunbeam, Singer, Commer og Karrier. Det bliver en spændende aften med engelske biler.

Lørdag den 30. august den årlige høsttur fra Steffensgård. Vi starter kl. 9.00 med morgenkaffe, derefter nogle sjove prøver af forskellig art. Middag ca. kl. 12.00, hvor man spiser sin medbragte mad. Om eftermiddagen arrangeres en køretur i det midtsjællandske.

Pris pr. person kr. 50.00. Tilmelding på opslagstavlen i klublokalet eller på telefon.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.00 når ikke andet er skrevet.

14. august kl. 19.00. Vi mødes på Vandmøllen. Herfra kører vi på besøg hos Ralf Laursen. Vi kører ind langs Vejle Fjord. Ud mod vest, omkring Engesholm Slot og besøger en nærbo-

ende glaskunstner. Herfra videre til Ralf, som er vært ved en kop kaffe og et glas vin. Håber på godt fremmøde, selv om nogle får lidt længere hjem end sædvanligt.

20. august kl. 17.00. Vi mødes på P-pladsen på Damhaven i Vejle. Herfra kører vi til Billund Travbane, hvor vi overværer aftenens løb, opkaldt efter vores klub. Vi får rundvisning mv. og det er uden udgift for os. Tilmelding senest den 17. august. Indbydelse i dette nr.

7. september. Vi prøver igen. Denne gang skulle vi ikke kolliderede med andre arrangementer i nærheden. Derfor tur til Skoda-museet. Se indbydelse i dette nr.

11. september kl. 19.30 klubmøde.

9. oktober kl. 19.30 klubmøde.

Ideer til gæster eller besøg uden for huset modtages som sædvanlig gerne. Tilmeldinger på 75890487, fax 75899487, 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, lig med brød til kaffen.

Stumpemarkedet 10. maj var begunstiget af godt vejr, men da det faldt sammen med flere andre arrangementer var fremmødet ikke stort.

Mandag 26. maj var vi 14 gamle køretøjer på tur til Krusbjerg ved Ølgod. Vi besøgte Mogens Poulsen, som har fa. Unik-Car og handler med dele til gamle engelske biler. Han havde også flere stående, og det lykkedes vist at overtale ham til ikke at hugge et par af de bedste op. Ølgod Lokal TV kom og filmede, og filmen vil blive vist i klubben til vinter. Værtsparet Poulsen havde dækket op i garagen med pølser, småkager, øl, vand og kaffe. Vi havde en god aften ud af det, og det var en flot korttøge som kørte derfra.

Til juni-mødet den 30. kom der 5 »nyek« biler. John og Villy Pedersen fra Vorbasse i Chrysler 1934 og Bent Højvang i Singer (set før, men nu er den gjort færdig). Endvidere tre biler fra Bramming, Ford V8 Stepside (pickup) og to Corvetter, 1958 og 64. Vi var ude og se



Grindsted Zoologiske Museum med udstoppede bjørne, løver og en elefant. Efter en time sagde vi tak for besøget og kørte ind til Nørretorv i Grindsted og holdt på en lang række til beskuelse. Vejret var med os og vi fik en god tur. Juli-mødet mandag den 28. bliver hos Jimmi Gadgård, Grindstedvej 8 i Holsted.

Venlig hilsen

Ole H. Iversen, tlf: 75339321

VESTJYLLAND - SPJALD

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

I juli ferie, torsdag den 21. august Ud i det Blå, lørdag den 6. september Efterårsløb, torsdag den 18. september møde i Spjald, torsdag den 16. oktober besøg på Herning brandstation eller Falck, torsdag den 20. november møde i Spjald og fredag den 5. december julefrokost.

Venlig hilsen

Henning Knudsen, tlf. 97381264

**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NIVÅ**

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned.

Torsdag 17. juli kl. 19. Havnetræf i Køge. Vi mødes ved mindesmærket for slaget i Køge Bugt. Alle er velkomne med gamle køretøjer, også ikke-medlemmer.

Torsdag 7. august kl. 19 møde i Nivå. Intet program, kom i gammelt køretøj.

Torsdag 21. august kl. 19-20. Havnetræf i Roskilde. Vi mødes på parkeringspladsen ved Vikingeskibsmuseet. Torsdag 4. september kl. 19.00. møde i Nivå. Intet program, kom i gammelt køretøj.

Igen i år er der Ikea-aftenløb sidste torsdag i hver måned fra april til august. I juli start i Tåstrup og slut i Klippinge. I august start i Vangede og slut i?

Venlig hilsen Claus E. Neble



Fra manøvreprøverne tirsdag den 27. maj på køreskoleprøvebanen i Klippinge.





Bibliotekarer på besøg

Et hold studerende reagerede på det eksamensprojekt, DVK har udarbejdet i samarbejde med Danmarks Biblioteksskole, og de var 28. maj indbudt til at bese hvad det var, de eventuelt gav sig i kast med.

Tre studerende, Joan Jensen, Kristina Bendeke og Morten Kok, blev afhentet på biblioteksskolen på Amager i åben Jaguar Mark V 1950 (den tidligere politibil), udlånt af Ole Sommer og med Claus Frausing ved rattet. De ankom svært forblæste til Nærum, hvor man beså museet og byggepladsen. I Nærum stødte klubbens bibliotekarer, Hanne og Niels Jonassen, og fotoarkivar mm. Ole Emil Riisager til og turen fortsatte efter de studerendes udtrykkelige ønske til fjernlageret i Nordsjælland. Efter denne rystende oplevelse kørte selskabet til klublokalerne i Nivå, for at bese det nuværende bibliotek og indtage en lille spisning, hvor det afsløredes at de studerendes interesse var vakt, selv om de mente at opgaven var så stor at de ekstraordinært måtte have en fjerde med på holdet, nemlig Anne Schultz.

Heldigvis har ingen af dem på forhånd noget særligt forhold til gamle motor-køretøjer – ikke endnu i hvert fald. De kan således forholde sig professionelt til opgaven uden at synke hen i fordybelse som en anden ville gøre.

DVK's formulering af projektet kan ses på <http://studienet.db.dk/indberetning/public/>



Aftalen underskrevet

Som generalforsamlingen bemyndigede bestyrelsen til er indgået aftale med Sommers Fond om lejemålet i Nærum. Næstformand og ankermand Claus Frausing trykker her Ole Sommer i hånden, mens de ser hinanden dybt i øjnene. Efter Sommers udtrykkelige krav står aftalen på én A4-side, han mener at hvis en aftale fylder mere må der være noget galt. Dog findes de fleste af underskrifterne på bagsiden.

Siden billedet blev taget 21. maj er byggeriet stort set nået op i rejsegildehøjde, det holdes dog først i august, se indbydelse i kalenderen.



Fars dag

Danmarks Tekniske Museum indbød til Fars Dag 5. juni, og det måtte selvfølgelig indbære noget med motorkøretøjer i alverdens afskygninger.

Det meste foregik udendørs, og solen var med, så det blev en flot dag, hvor luften hver time blev fyldt med dieselos. Så blev nemlig de store køretøjer startet i to minutter. Foruden at de ind imellem demonstrerede deres egenskaber - mest uhyggeligt 53 tons Leopard kampvogn, der knuste en personbil.

Som kontrast kørte museets Locomobile dampbil fra 1900 lydløst over pladsen.

På Uffe Mortensens billeder ses også Zone-museets Opel Blitz 1954 katastrofevogn, der kommer fra stationen i Ringsted og har alt muligt værktøj og udstyr. Og Søværnets mobile missilbatteri, som består af 5 store Scania lastbiler. Batteriet bliver i øvrigt nedlagt til nytår.

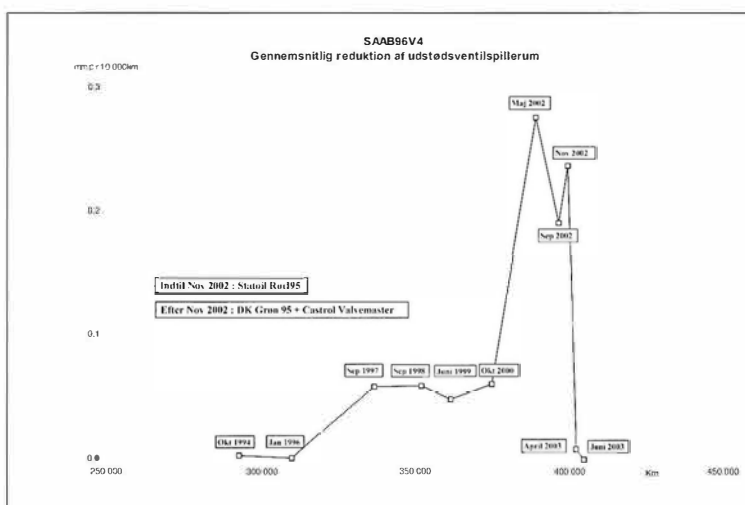


Godt nyt om ventil sædeslid

I artiklen om ventil sædeslid i min SAAB 96V4 (VT 320, side 30) omtalte jeg afslutningsvis, at sliddet på sæderne nu var så voldsomt, at jeg havde opgivet at køre på rød benzin og i stedet var begyndt at tanke grøn benzin og tilsætte 'ventilsmøremiddel' ved hver tankning i håb om, at situationen ville forbedres.

Driftserfaringerne efter henholdsvis 2.500 km og 5.000 km's kørsel har været over al forventning. Reduktionen af ventilspillerummene per 10.000 km's kørsel er igen nede på samme lave niveau som tidligere med ægte blybenzin, hvilket figuren tydeligt viser.

For ikke at blande tingene sammen har jeg benyttet samme fabrikat 'ventilsmøremiddel' (Castrols Valvemaster) under hele forsøget, og jeg kan derfor ikke svare på, om de samme gode resultater kunne være opnået med andre af de i handlen værende 'ventilsmøremidler'.



Jan Bechmann
Medl. 4494



BUICK i 100 år

Vi fortsætter med 100-års jubilarene – nu er det Buick. Danske Buick-entusiaster samledes for at fejre det i maj – amerikanske holder jubilæet i juli. Andre mener det slet ikke er i år. Vi har valgt at følge den amerikanske Buick-klubs eksempel med juli i år og desuden som sædvanlig lave en dansk fotokavalkade.

Igen kan vi være med temmelig tidligt. I 1907 forekommer en Mr. Pool som agent i Danmark for Buick, og endda deltager i et sportsligt arrangement i Buick. Med sikkerhed konstaterer vi desuden at repræsentationen for Buick i Danmark i 1910 indehaves af grosserer H. Chr. Fich, om hvem vi kun ved at han i 1907 deltog i »Langsommelighedsløbet« ved Esrom i sin ny, 6-cylindrede Hexe, og at han fra tid til anden handlede med nogle mindre betydende



Tidsskriftet Auto-Cyclen (tidligere Cyclen, senere Auto) bragte i 1907 dette billede fra klubturen til Næstved i april. K 443 med mr. Pool, der identificeres som Buicks danske repræsentant, sejlede med tre punkteringer.

mærker af biler og motorcykler. I 1916 er Buick i hvert fald overtaget af cykelfabrikken »Jyden« i Ålestrup. Det varer kun et par år, hvorimod »Jyden« længe fortsætter med at forhandle GMC lastbiler, som havde Buick motor.

I 1919 er det K.W. Christensen i København, der har agenturet for Buick i sit eksklusive bilhus på Østerbrogade 7C (nu Dag Hammerskiølds Alle) sammen med mærker som Rolls-Royce. Blandt markante forhandlere i provinsen er Johannes Nielsen i Århus, Jørgen Christensen i Vejle, Kruse i Ålborg, Winther i Horsens og Kolding, Trandberg i Esbjerg, Lauritz Larsen, Nakskov, og Dansk Automobil Comp. i Odense.

I 1923 går det tilsyneladende helt skævt, K.W. Christensen sætter i flere etaper prisen stærkt ned. Samme år etablerer General Motors sig i Danmark med samlefabrik i Sydhavnen i København. Året efter skifter F. Bülow & Co. fra Ford mm. til visse GM-mærker og især Buick. Bülow har egne afdelinger i Odense og Århus.

Alle GM's mærker blev i princippet samlet i Sydhavnen, senere det store betonkompleks i Aldersrogade, men der blev utvivlsomt også indført fær-



M 5 var en Buick 10 runabout, nok af årgang 1909. Den tilhørte Korn- og Foderstof Kompagniet i Odense. Lysegrå med grønne stafferinger. Den gang var biler sandt at sige ikke holdbare, men denne holdt til at blive overtaget af direktør P.G. Rasmussen som privatvogn, ombygget let med vindspejl og bagsæder og omlakeret i en mørkere farve.



dige vogne, og desuden blev der lavet en hel del danske specialkarrosserier. Danmark har virkelig været et Buick-land, men tal er en mangelvare. Fra GM kan man få at vide at der fra 1925 til 1951 blev indført 8.690 Buick-vogne, men det skal tages i betragtning at GM i Danmark også dækkede resten af Norden, Randstaterne, Polen, delvis Ungarn og Tjekkoslaviet. Et kvalificeret gæt er at over halvdelen blev reeksporteret.

I 1950 var der indregistreret 1.271 stk. Buick i Danmark, og man kan roligt gå ud fra at de fleste var fra før krigen.

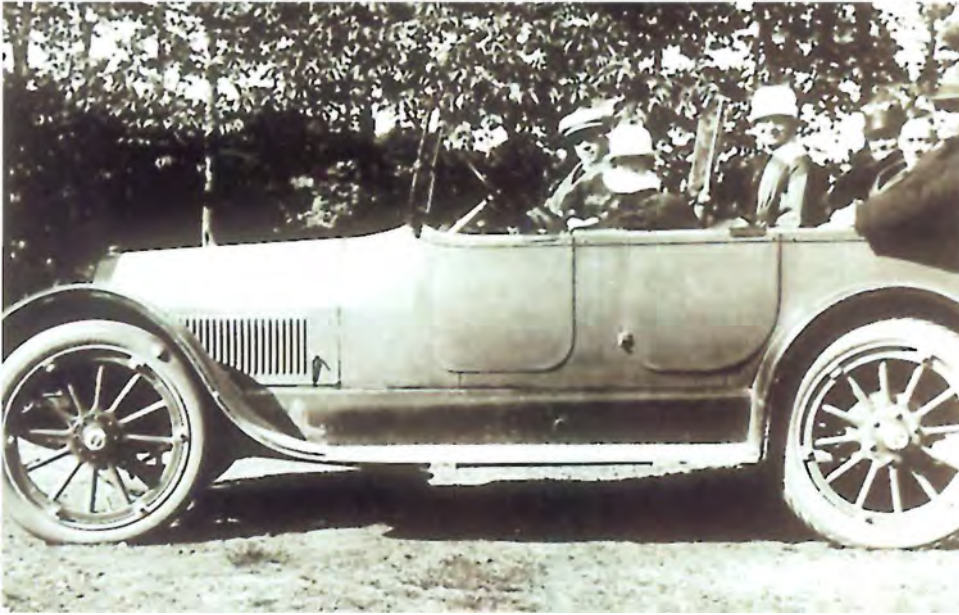
Der er altså et sammentræf at vi nu i to numre af Veteran Tidende i træk beskæftiger os en del med firmaet F. Bülow & Co.. Ligesom det var Bülow der stod for importen af Ford de fleste af de første mange år, er det Bülow som er hovedforhandler af Buick i en betydningsfuld periode. Vi er endda så heldige at firmaet har overladt DVK's arkiv sin lagerprotokol fra 1929 til 1936 med. I den står hvert eneste køretøj med næsten alle ønskelige oplysninger, helt ned til afvigende udstyr og oftest num-



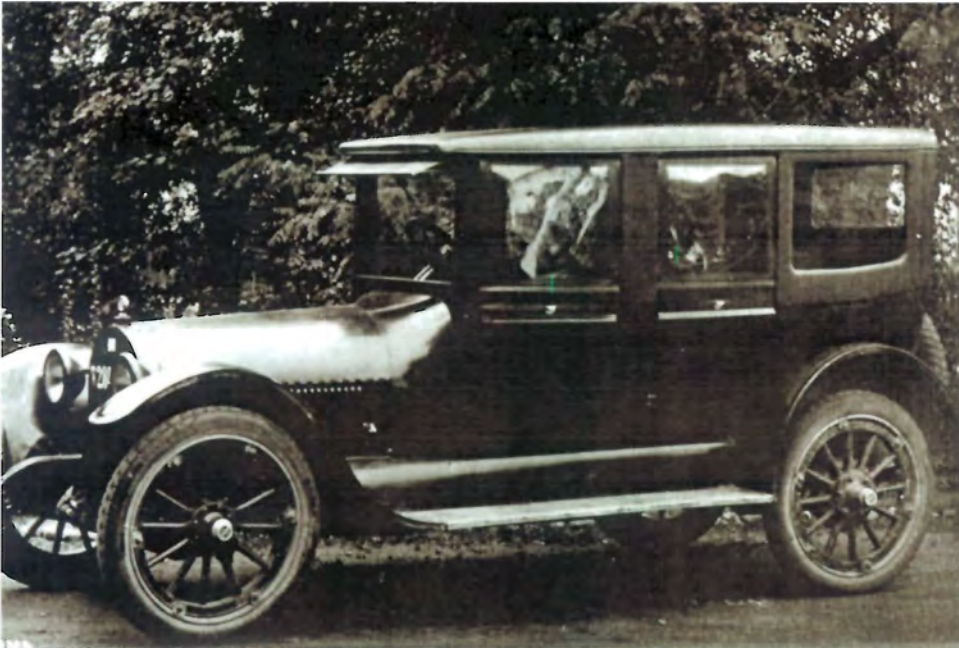
Løgstors første bildroske var en Buick, en 4-cylindret model C-25, ifølge ejeren, A.C. Larsen, af årgang 1915-16. Det er ham der står ved siden af, fotograferet foran Aggersund Hotel. Bemærk at bilen er højrestyret, som de fleste af dem der blev indført i Danmark (måske alle dengang?). Skønt Buick med sikkerhed også lavede dem venstrestyrede.

Et helt vidunderligt billede af cykelgrosserer Peter Marius Jensen, tidligere mejeribestyrer på Samsø, der drev Jydens Engros Lager i Odense med agentur for Buick. Den meget store vogn er en 7-personers 6-cylindret D-45 eller D-55 fra 1916-17. Med i vognen er lederen af firmaets bilafdeling, Vald. Hansen, disponert I.C. Christensen fra Jyden i Ålestrup og en repræsentant for Buick fabrikkerne.





En smart Buick fra omkring 1920, den tilhørte revisor Weis Fogh i Århus.



Åbne vogne var billigere end lukkede, så der var en stor produktion herhjemme af faste toppe. Her en typisk af det kendteste mærke, Topsy-Top, der blev lavet af Borum & Wulff i Sorø. På en Buick 1919-20.



Vort stiftermedlem Thorkil Ry Andersens far; bankdirektør i Århus, udskiftede i 1923 sin Hudson med denne Buick. Blå med sorte skærme og sort kølerkappe.



merpladen - forudsat at vognen er solgt fra hovedforretningen i København. Er den derimod solgt i provinsen nævnes kun i hvilken af firmaets afdelinger. Protokollen dækker i parentes bemærket også Vauxhall, Bedford, Cadillac og LaSalle. DVK har for øvrigt tilsvarende protokoller i original eller kopi fra flere af de andre store importører. Skulle nogen DVK-medlemmer ligge inde med lignende materiale bør det naturligvis også indgå i klubbens arkiv!

Ved hjælp af Bülow's nævnte protokol kan vi lave en lynhurtig oversigt for de år. I 1929 blev der taget 26 Buick på lager og i årene 1930 til 36 hhv. 131, 117, 53, 56, 147, 102 og 72. Det er ikke helt ensbetydende med at der blev solgt det antal de år, et stærkt svingende antal biler blev overført til næste år, flest i 1930 med 21, som blev overført til 1931. I 29 er der pause i tilgangen til lageret fra april til juli, hvorfor? Børskrakket i Wall Street kom først i oktober. Hovedparten af de tilsammen godt 700 vogne er lukkede, ikke helt få er limousiner (og



*Randers Karosserifabrik
I.C. Hansen
Tlf. 1316. 100 R.*

Uvist af hvilken grund havde mange danske specialkarosserier baghængslede døre - blev det anset for særlig fint? Denne er fra I.C. Hansen, Randers Karosserifabrik.

C.A. Bülow, ældste søn af F., lod sig fotografere på Amalienborg Slotsplads i 1926, måske i det forfængelige håb at få stedets beboere til at interessere sig lidt mindre for FIAT. Det lykkedes først nogle år senere.





I mange år var Buick et foretrukket grundlag for opbygning af ambulancer. De to sidste billeder viser en 1937-model før og efter behandling hos Ernst Jørgensen, Nørrebro/Tåstrup Karosserifabrik.

vi bruger her ordet korrekt, nemlig om en 7-personers lukket bil med chauffør-adskillelse og klapsæder). Der er et par Brougham eller tre, nogle få roadstere, nogle coupeer, en del convertible coupe (dvs. cabriolet), nogle andre cabrioletter, én eneste touring, nemlig i 1931. Og så er der ikke få Gläser cabrioletter, flest i 1934, nemlig 13. Man må vel gå ud fra at det virkelig er cabrioletter fra den bekendte tyske karetmager, selv om ordet efterhånden også blev brugt om det der bare var i stilen, dvs. en 4-personers kalechevogn med to brede døre.

Endelig er der et betragteligt antal chassiser, flest i 1931, 17. Største aftager var Falcks Redningskorps, som fik bygget Buick ambulancer hos Ernst Jørgensen, Nørrebro/Tåstrup Karosserifabrik. Konkurrenten Zone-Redningskorpset kørte

Zone-Redningskorpset ombyggede på eget værksted et større antal udrangerede herskabsvogne til brandbiler. Andre eksempler var slagtermester Ryholts 12-cylindrede Cadillac, en Reo Royale og Kronprins Frederiks FIAT 519. Denne Buick var såmænd en af de mere beskedne.

også Buick, men det var altid udrangerede privatvogne der bliver ombygget til brandbiler. Næststørste aftager er politiet, udelukkende åbne vogne. Ellers er kunderne til Buick det bedre borgerskab, der er især mange skibsredere, og der er gengangere, som ofte får en ny årgang Buick, fx ingeniør Per Kampmann og direktør Ernst Michaelsen (Vacuum Oil), der ikke mere gad køre FIAT (han var første ejer af Deres Ærbødiges 502 1925). Bülow selv får ny Buick'er hvert år, de har altid numrene K 177 og K 1720

og var tilsyneladende både privatvogne for cheferne og demonstrationsvogne i forretningen.

Selve Buicks mærkehistorie og modelhistorie vil vi lade hvile, den kan man så rigeligt læse om andetsteds, vi vil dog specielt anbefale Peter Hass' oversigt over Buicks første 25 år i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 78, 1984.





Dette fantastiske bjergparti har den gamle redaktør byttet sig til hos en fotosamler – som fik et stort originalaftryk af en af den berømte fotograf Andre de Dienes' nøgenstudier. Handelsværdi i USA omkring 1.000 kroner (og hvor havde redaktøren så det fra? Men hvad gør man ikke for DVK). Det er en 1932 Gläser cabriolet, men hvilken? Desværre ser man kun DK-pladen, ikke nummeret – og det er jo heller ikke sikkert at billedet er taget da vognen var ny. Tre-fire af Bülow's kunder fik sådan en det år: mahognimøbelgrosserer W. Hj. Schaeffer (se foto i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 78), tandlæge Rob. Hertz, direktør Torben Zahle, De Forenede Papi-fabrikker, og muligvis smørgrosserer Dethlef Jürgensen, Fa. L. Paulsen & Co. (samme Jürgensen som fik den 38-model der er omtalt under Månedens Køretøj). Buick er nu med den berømte topventilede, 8-cylindrede rækkemotor, der blev introduceret i 1931 og anvendt til 1953.

Denne Buick limousine blev bygget hos Jensen & Søn i Højer.



Kølgitter og navn er umiskendeligt Buick 1936 – men hvad er det for et skaberak, Randers Karosserifabrik har frembragt? Med de hjul. Det kunne godt være en mislykket modernisering.



Dansk Karosseri-Fabrik havde sin storhedstid i tyverne hvad angik luksuskarosserier. I de næste årtier var det mest reparationer, men i tredverne også mange moderniseringer, mest særdeles uheldige totalombygninger. Det her ser dog ud til at være en Buick på fabriksnyt chassis. Læg mærke til forskellen på Buicks eget karosseri (politiets), Ernst Jørgensens (Erik Bjerrings m. fl.) og det her.



Dette billede har vi ikke umiddelbart nogen forklaring på, men det ser da ud til at være en af Ernst Jørgensens frembringelser. Han fortalte i 1981 Peder Sterll at han lavede skitser til kunderne i 1:10, men arbejdstegningen på værkstedet var som skik hos karetmagerne i fuld størrelse – de tegnede ofte direkte på væggen. Jørgensen lagde vægt på at han var den sidste eller en af de to sidste herhjemme, der havde lært karosseritegning rigtigt. Han var sønderjyde og havde gået på skole i Tyskland.



I modsætning til et mærke som Hudson (og Ford og Chevrolet selvfølgelig) gjorde Buick sig ikke bemærket i dansk bilsport. Og var vel heller ikke egnet. Men man kørte i hvad man havde som brugsvogn, her er det Erik Castenskjold i Buick 1934 ved løb i Ravnholm i 1946 og glasgrosserer Stenfeldt Hansen, der mishandler sin ny 1937 Convertible Phaeton på bakken i Ganløse.



ALUMINIUM

Karosserier af aluminium plejer man at forbinde med luksus, sport eller race. Formålet vil almindeligvis først og fremmest være at få mindre vægt. I nogle tilfælde kan en umalet motorhjelme – eller et helt umalet karrosseri af aluminium være et stilistisk raffinement.

Men vi taler om karrosseriformer banket op i plade.

Et karrosseri *støbt* i aluminium - det kan man vel ikke? Jo det kan man og det kunne man, i Danmark i 1920'erne. Det var gjort før, Pierce Arrow lavede nogle karosserier støbt i aluminium ca. 1912-1916 og Packard anvendte dørstolper mm. støbt i aluminium. Langt senere var der vist noget med Grégoire/Dyna-Panhard.

De danske karosserier vakte så stor opmærksomhed uden for landets grænser at det store franske fagtidsskrift L'Auto Carrosserie bragte en omtale på godt halvanden side i et nummer hvor der i øvrigt også var en stor artikel om Dansk Karosseri-Fabrik.

I det franske tidsskrift er blandt de afbildede biler denne Buick taxa. De andre billeder er af en Chevrolet landaulet, en Ford T 4-personers, todørs cabriolet og en ganske stor rutebil fra ruten Dronningmølle-Esrøm-Nøddebo-Hillerød. Det franske blad fremhæver at sektionerne af støbt aluminium

kan sættes sammen af ufaglært arbejdskraft og at man fuldstændig undgår de ulemper der er med de gængse karosserier af et træskelet med plade på.

Det foregik på de navnkundige N. Larsens Vognfabrikker i Smallegade på Frederiksberg. De gik tilbage til 1859, og der blev foruden kareter bygget nogle af de tidligste hestebusser og sporvogne. Men på det tidspunkt, der her er tale om, er virksomheden

forpagtet af brødrene Sørensen, om hvem vi ikke ved andet end at den ene hed noget med E til fornavn.

Aluminiums-karosserierne blev præsenteret på flere udstillinger i 1924, som regel som en todørs, 4-personers cabriolet på en undervogn af model Overland 4 – og det ses tydeligt at en af dem har K 5323. Og hvem indehavede så den nummerplade? Sådåmænd Robert Bülow, F. Bülows yngste søn, der i en årrække stod for forhandlingen af Overland. Der er flere ret udførlige omtaler, blandt andet i tidsskrifterne Dansk Motor Industri og Nordisk Motor Industri, sidstnævnte fortæller i sit nummer 21. maj 1924 at der er udtaget patent og at flere udenlandske firmaer har vist interesse for at købe licens. På det tidspunkt er ifølge bladet det første halve hundrede af de støbte aluminiums-karosserier fremstillet, og der vil kunne laves 3-4 om dagen. Samme blad har en større omtale af fænomenet i september 1924, og har da besøgt den store fabrik, Smallegade 52, og talt med en ingeniør Thorsen. Han fortæller at hemmeligheden er legeringen, der er blevet til ved 6 års forsøg og minder om duro-aluminium. Det anvendtes blandt andet til fabrikationen af Rorback flyvemaskiner. »Vi spadserer ned i Støberiet, ikke særlig anderledes end mange andre Støbe-

rier: Smelteovne, Støbesand og sveddryppende Arbejdere ...«.

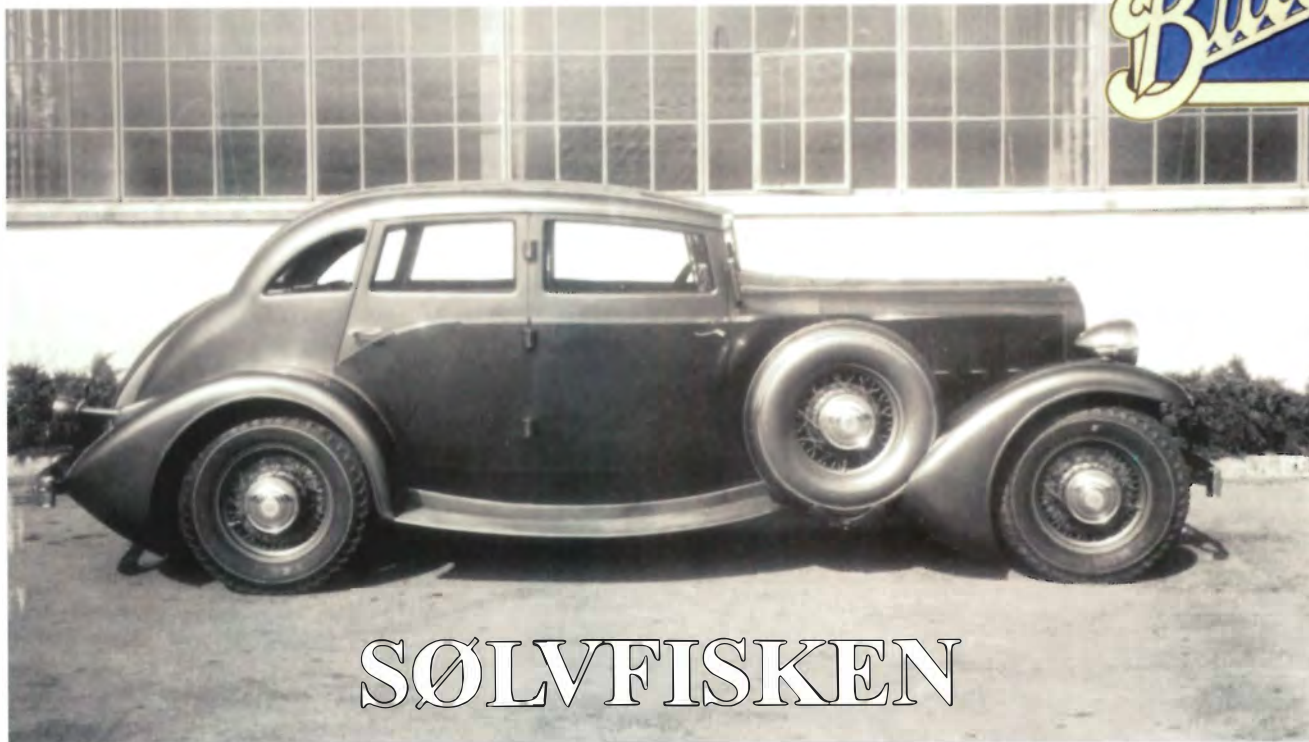
De fleste af karosserierne var altså åbne, 4-personers men oftest kun med 2 døre. De blev støbt i to sektioner, den forreste med torpedoen, og hvad der benævnes »bagspejlet«. Nogle tværrammer gøres fast til siderne med skruer. Så enkelt. De lukkede vogne, for eksempel taxaer på chassiser fra Benz, Buick og ikke mindst Yellow Cab, som firmaet repræsenterede i Danmark, har dog 4 døre og overbygning af træ. Det har formentlig også været tilfældet med buskarosserierne, som i hvert fald delvis også blev bygget på chassiser fra Yellow Cab, blandt andet vognmand Østerlunds langtursvogn til en rute København-Paris.

Droske Tidende 25. februar 1925 oplyser at den første taxa med støbt karrosseri da har kørt i København i to måneder, og frygt for at karrossen ville »synge« har vist sig ubegrundet. Billedet viser en Benz.

Fremstillingen af støbte aluminiums-karosserier på N. Larsens Vognfabrikker på Frederiksberg er nok et studium værd – hvis nogen vil give sig i kast med det. Var der udtaget patent? Hvor længe blev det ved? Vist nok meget kort tid. Har en vogn overlevet? Det rygtes.

oer





SØLVFISKEN

”En Vogn langt ud over det sædvanlige viser sig i disse Dage for første Gang på Københavns Gader”. Sådan skrev FDM’s medlemsblad MOTOR i sit nummer 16. juli 1932.

Vognen var en Buick med et dansk specialkarrosseri, kaldet *Sølvfisken*. Desværre er det aldrig lykkedes at finde ud af hvem der tegnede vognen, men forbillederne var flere udenlandske forsøg med strømlinjekarrosserier. Man kan kun gætte på at den blev til ved en kollektiv indsats på General Motors samlefabrik i Aldersrogade i København. Der blev den i hvert fald fremstillet.

I oktober/november-nummeret 1972 af tidsskriftet *Special Interest Autos* beskrev den amerikanske bilhistoriker Karl Ludvigsen vognen. Han nævner at GM i Danmark samlede vognen helt fra grunden på et Buick 90 chassis med den store, topventilede og 8-cylindrede motor.

Også Ludvigsen skriver at konstruktøren er ukendt, og henviser til flere udenlandske inspirationskilder.

MOTOR fortsatte sin beretning (nu slår vi over i moderne retskrivning): Møder man den, tænker man straks på en mægtig, sølvskinnende fisk, som er

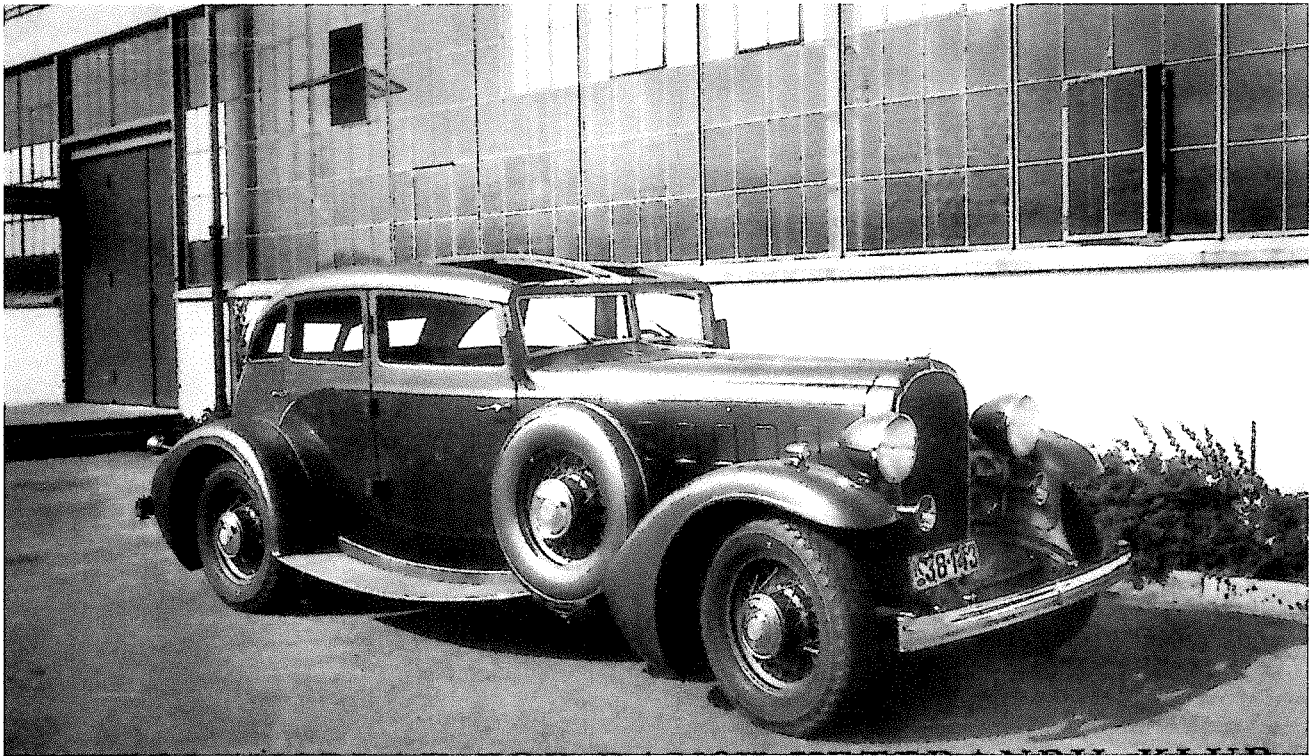
kommet op af havet og har forvildet sig ind i byens biltrafik, endnu med saltvandsglansen på sin stålgrå krop. Ligheden med fisken er næppe tilfældig - konstruktøren har søgt at give vognen de for luftmodstanden mest fordelagtige linjer, og i den henseende er naturens form jo gerne forbilledet for teknikken. Vognens sider og tag løber i en svag bue fra det lave og skrå vindspejl agterud, idet alle rette vinkler og skarpe hjørner er bandlyst. Buen bliver mere brat bagud og ender til sidst i et elegant agterparti af et tilsnit, vi ikke før har set magen til. Ligesådan skærmene - de skal danne luftafløb for hjulene, de synes at være i ét med dem og er forlænget bagud for ligeledes at ende tilspidset.

En liste af rustfrit stål, der løber midt i taget, bidrager kraftigt til at fremhæve vognens egenartede arkitektur. Dertil kommer så den helt usandsynlige farve, som vel nærmest må siges at være gennemsigtig med en metallisk-grå glans, lysere på overdelene, skærmene og bagtil;

lidt mørkere på motorhjelmen og det nederste af siderne. Når solen skinner på vognen, stråler den som sølv. Bemærkelsesværdigt er det, at denne farve er fremstillet af fiskeskæl og besidder disses særegne glans (der gik tre-fire år før polykromatisk lak blev standard på flere fabrikater, det der senere, og uden anvendelse af fiskeskæl, blev metallak. Red.)

Konstruktøren har gjort det kunststykke at bygge vognen på et almindeligt





chassis af den sædvanlige type, medens de hypermoderne karrosserityper, vi hidtil har set afbildet, gerne var bygget med chassis og karrosseri ud i ét. Chassiset, som er benyttet til den danske strømlinjevogn, er det største af Buick modellerne, hvis imponerende længde og lave chassisramme har tilladt at bygge en lukket vogn med rigelig plads til 4 personer. Formen er opstået naturligt, og dette giver vognen dens harmoniske skønhed - noget som det må fryde den sande funktionalist at se. Hans glæde bliver dog endnu større, når han ser vognens indre.

Her har man brudt med alle "dagligstue-traditioner" og ladet materialernes egen skønhed komme til deres ret. Loftet er af aluminium, delt i to dele på langs, som hver for sig kan glide tilbage, så man sidder under åben himmel bare man trykker på en knap - en elektromotor besørger resten. Dørstolperne er på indersiden beklædt med rustfrit stål, og dørfyldningerne er af matpoleret macassartræ. Alle dørfyldningerne kan åbnes og indeholder rum til medicinskab, værktøj, cigarer og andre rejseresquisitter. Hver ting har sin indbyggede plads, let at nå og overse (der menes formodentlig det modsatte. Red.) Rummene åbnes med triangulære håndtag af rustfrit stål - disse og de morsomme, trekantede askebægre,

som forsvinder ind i træpanelerne, er tilsyneladende det eneste område, hvor konstruktøren bevidst har søgt det dekorative.

Sæderne er adskilte, og når vognen skal benyttes til rejse- og campingvogn, kan de lægges ned, så de danner komfortable sovepladser. Både hynder og rygpudder er aftagelige og kan vendes, således at sæderne i varmt vejr er betrukket med glat og køligt skind i en smuk blå farve, medens man i koldt vejr ved at vende puderne får et varmt, gråt klædebetræk. Man sidder herligt i vognen -

både hos føreren og passagererne er der rigelig plads, trods tagets fremtrædende runding bagtil.

Aller bagest findes vognens kuffertrum med fire kuffertor af samme farve skind som betrækket. Bagagen kan nås både inde fra vognen og udefra. Desuden er der indbygget et rum til proviant, hvor heller ikke et lille isskab mangler.

Så vidt MOTOR. Karl Ludvigsen havde selv været ansat i GM's hovedsædes design-afdeling og i reklameafdelingen og har vidst, hvor han skulle søge oplysninger, så han kan supplere med at





skydetagets to felter på ydersiden var beklædt med tagstof. Selve karrosseriet var banket så præcist op i stålplade at ingen udfyldninger var nødvendige før lakering. Uafhængigt af rulleruderne var der ugennemsigtige celluloidstykker, som også kunne ruller op for at hindre indsyn i kabinen.

På de fabriksfotografier vi kunne vise i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 65, 1981, har vognen prøvenummerplader. Men den synes at være blevet indregistreret under K 400, som var GM-direktør Ladins direktionsvogn.

Da vi første gang beskrev vognen, efterlyste vi oplysninger om vognens skæbne. Det førte i første omgang til at daværende medlem af DVK Peder Sterll kunne fortælle, at under hans ihærdige gennemgang af bilbilleder i Det Kongelige Biblioteks fotosamling var han stødt på en omtale af vognen i Nationaltidende i oktober 1932. Med tilhørende foto. Teksten oplyste at Ladin på det tidspunkt kørte den danske byggede vogn på en rundrejse til europæiske byer. Der nævnes Berlin, Paris, Cannes og Nice, og over alt var der stor interesse, så man regnede med at bygge en serie. Det blev der næppe noget af. Kunne det tænkes at den aldrig nåede tilbage til Danmark?

Men her kommer Knud Degnbol, Kolding, ind i billedet. Under arbejde med historieskrivning om en dirt trackbane, der eksisterede i Kolding i 1932-34, dukker bilen op i et referat i Kolding Folkeblad, ganske vist nu benævnt

Sølvpilen. Der er dog ingen tvivl om at det er den samme. Og det er vel at mærke i sommeren 1933. Der var stor midsummerfest med forskellige arrangementer, og på motorbanen efter beskrivelsen et gymkhana eller bil-rodeo, med broer, vandgrave, vipper, hurdler, trapper, dobbeltbroer, rutschebaner og "garager". Arrangementet blev en stor succes, der var 4.000 tilskuere på dirt track-banen. Folkebladet har en yderst detaljeret reportage, med nævnelser af alle deltagere og deres køretøjer og placeringer, favorit og den i dag mest kendte af deltagerne var Carl Kruse, Odense, han vandt dog ikke.

Men i en pause kørte en repræsentant for General Motors, Wallbridge, København, en runde med "sin fornemme Buick, K 400, kaldet "Sølvpilen", for at vise hvad en dansk Karrosserifabrik har kunnet præstere".

En sidebemærkning: Det var en dyr affære at stille rodeo-banen op, derfor ville man benytte den en gang til, og det gjorde man så 14. juli, og denne gang med kun 6 deltagere, til gengæld var en af dem den allerede dengang berømte

Morian Hansen. Han kørte en Ford V8, og der var til lejligheden indlagt en hurtig omgang på slaggebanen. Men selv om han satte banerekord fik han kun en tredjeplads.

De fremragende fotografier vi bragte i Bilhistorisk Tidsskrift i 1981 havde vi vist nok lånt af GM - og de er pist borte, så vi denne gang må gengive dem fra det gamle bladtryk. Billedet fra Nationaltidende springer vi over, men vi har i DVK's eget arkiv fundet et enkelt billede til af Sølvfisken. Billedet stammer fra familien Larsen, Premier 1s - hvad er sammenhængen?

oer





EN HVID ELEFANT

Et andet eksempel på en dansk bygget Buick blev fremstillet i 1936. Ikke så særpræget og slet ikke så vellykket som Sølvpilen og mest imponerende ved sin størrelse, 9-personers touring, vægt 2.3 tons. Kaldet en hvid elefant pga. størrelsen og fordi der kun var den ene. Hvid var den vel ikke rent bogstaveligt.

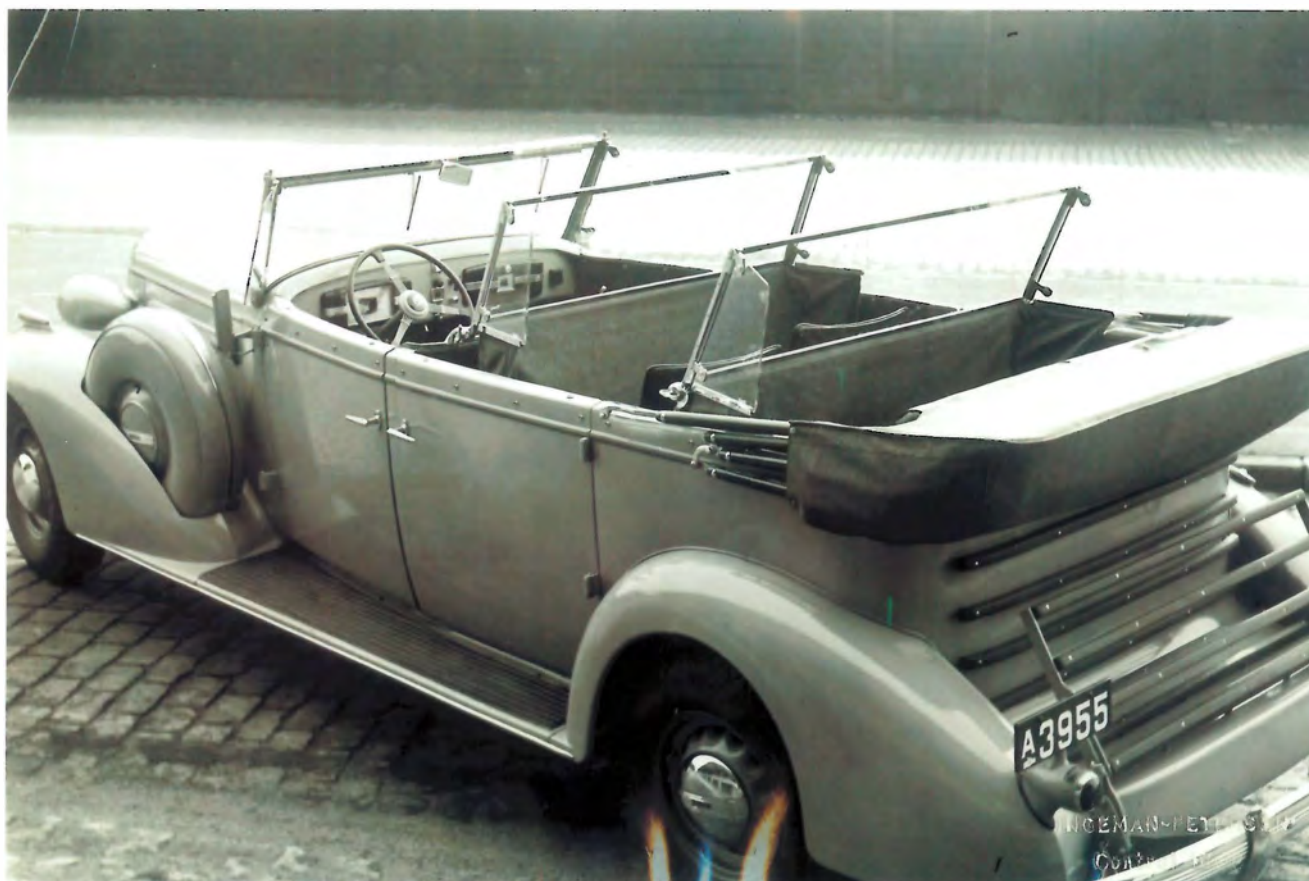
Bülow fik vognen fremstillet på bestilling af grosserer Erik Nissen fra firmaet Bucka & Nissen. Chassiset var et L-90, og da det ikke kunne fås skrællede man en 7-personers limousine, meget let brugt af GM's daværende præsident, William S. Knudsen. B. Bülow-Jacobsen tegnede det åbne karrusseri med tre

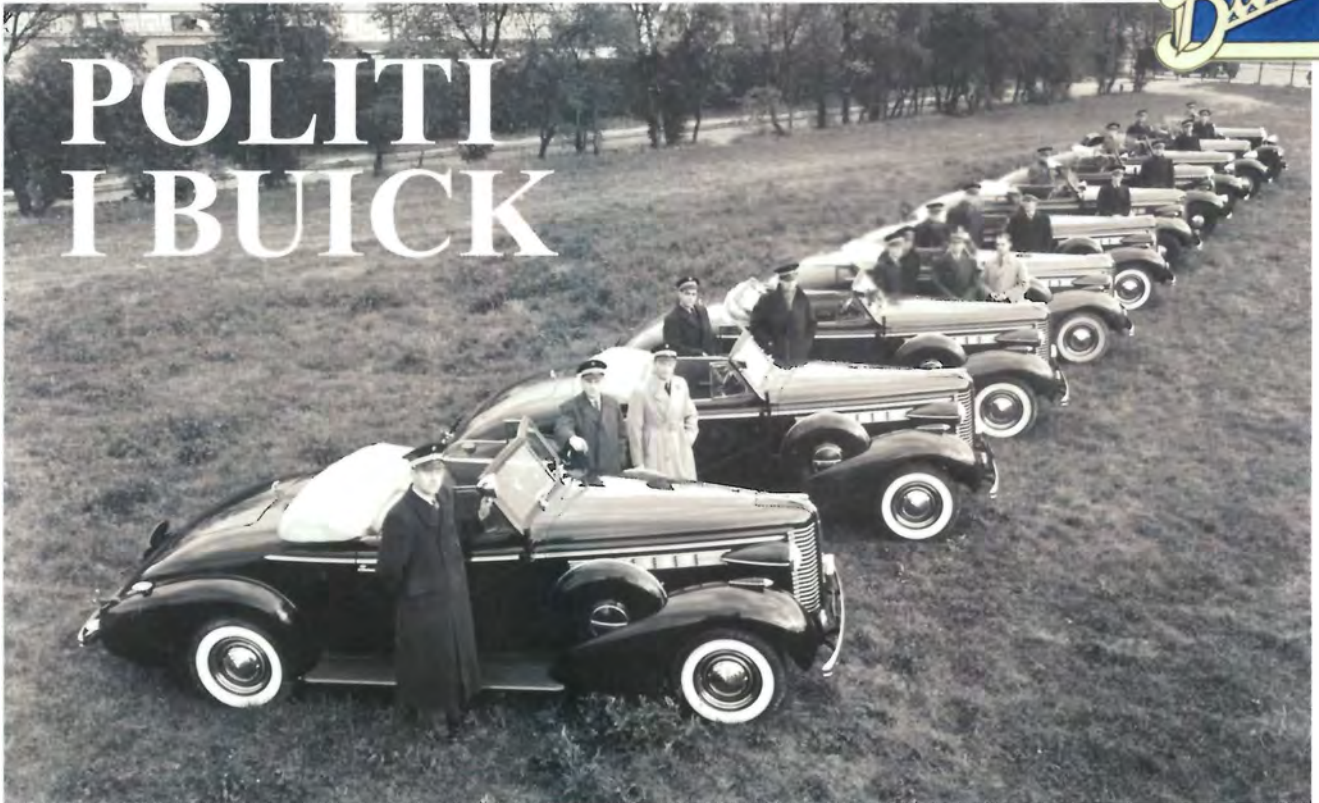
vindskærme, og træ- og pladearbejde blev udført af karetmager Nielsen, Sundholmsvej. Sadelmager- og malerarbejde blev lavet hos Bülow selv. Limousinen havde kostet 24.000 kroner, det øvrige arbejde beløb sig til 6.000.

Nissen beholdt vognen i cirka 25 år og ønskede så at afhænde den til nogen der ville passe på den. Dermed gik den retur til Bülow. Den havde da kørt over 130.000 km og gik stadig godt. Den havde trods den 5.247 cc store, topventilede og 8-cylindrede motors enorme benzinforbrug været på studentertur til Paris og mange gange rundt i Danmark.

Så ophørte Bülow med bilforhandlingen, og vognen blev overtaget af Svend Dråby, der havde den nogle år. Men den var simpelthen for dyr, og den blev afhændet til krudtfabrikant Høyer og da vi sidst skrev om den for en snes år siden var den hos Kurt Settrup i Roskilde. Nu siges den at være blevet hotelbil i Irland.

oer





I 1926 oprettedes færdselspolitiet. Politiet var dengang delt i det kommunale ordenspoliti og det statslige kriminalpoliti.

Færdselspolitiet blev stationeret i København og direkte underlagt chefen for Statspolitiet (senere rigspolitichefen). Korpset bestod fra oprettelsen af 8 mand, i 1932 udvidet til 12 og i 1938 til 18, hvoraf to overpolitibetjente.

Færdselsbetjentene var ikke tjenestemænd, men honorarlønnede og fortrinsfolk med teknisk indsigt, for en stor del ingeniører. Korpsets virke blev betalt af en del af de motorsagkyndiges gebyrer, via statskassen.

Da korpset blev oprettet, meddelte justitsministeriet at dets opgave skulle være at føre effektivt tilsyn med at færdselsreglerne blev overholdt, og særligt have opmærksomheden henledt på de alvorligere overtrædelser, fx cykler uden lygte eller katteøje! Derimod skulle det ikke være dets opgave ”gen-nem en smålig Paaseen, f. Eks. af Motorkøretøjers Hastighed, at ramme uvæsentlige Overtrædelser.”

Virket var landsdækkende og værktøjet var i 1926 4 åbne Chevrolet'er. Fra 1932 blev vognparken gradvist skiftet

ud til udelukkende at omfatte toppersoners Buick-vogne. De var så vidt muligt anonyme; de to udrykningslys fortil havde således en slags glas der først afslørede sig som grønt når lygterne blev tændt. Mandskabet var i civilt tøj, men medførte en uniformskasket. Vognene var ikke desto mindre særdeles velkendte, og det havde nærmest den modsatte virkning af den tilsigtede at de medførte flere sæt nummerplader

med provins-bogstaver for ikke at køre med de påfaldende K-numre.

Udstyret bestod af stopur, kikkert, en bremsemåler, virkende med et pendul når den blev spændt fast på et trinbræt, donkraft, vægte til akseltryk, diverse båndmål, håndlygter, forbindskasse, slæbetov, fotografiapparat med tilhørende magniumsls. Og i en lomme under instrumentbrættet et slikkepind med STOP POLITI. Ja, så medførte





En af politiets Buick'er blev indregistreret 16. juni 1938 under K 4249. Det er en model 66 Century L938. Den befinder sig i dag i Åge Lourings samling på Jysk Automobilmuseum. Vognen er først blevet afgiftsberigtiget i marts 1950 og da indregistreret i Århus under X 259. Det må betyde at politiet har haft den i brug i næsten 12 år; så der må være løbet mange kilometer på tælleren og mange liter benzin gennem karburatoren. Under krigen fik vognene kraftige hvide bemalinger på skærmene.

vognen også en del skriftligt materiale om typegodkendelser og andet.

Udstyret var stort set uforandret indtil 1953, da var man dog gået over til andre bilmodeller, deriblandt MG og Jaguar.

Af en beretning fra sommeren 1939 fremgår at de på det tidspunkt 18 mand var fordelt på 9 patruljer, der blev sendt ud på ture af to, somme tider tre ugers varighed. Det stod en patrulje frit at vælge ruten til det forud valgte område

og fordele patruljeringen på døgnet. Ældste mand havde ledelse og ansvar. Rapporter blev afgivet til den lokale politimester, dog hvis det drejede sig om kritik af vejforhold via chefen i København. Det var nemlig også færdselspatruljernes opgave at være opmærksomme på uheldige trafikforhold. Lidt statistik fra 1938: Der blev givet 10.867 mundtlige tilrettevisninger og optaget 5.794 rapporter. 1.156 køretøjer blev indkaldt til syn. 446 fik klippet

pladerne på stedet. Der blev optaget 1.817 rapporter om cykellygter men kun 379 om overtrædelse af hastighedsgrænser for motorkøretøjer, 40 km/t i byer og 60 på landevej.

I 1939 bestod vognparkens 12 Buick'er, en af årgang 1931, en fra 34 eller 35, to fra 36, en fra 37, fem fra 38 og to fra 39. Først det år fik det kørende materiel radiotelefon.

oer





BUICK

Tekst: Erik Bjerring, Benny Ahlburg og O.E. Riisager

Fotos: De samme m.fl.

Den fortabte søn er kommet hjem! Det er måske så meget sagt, men i hvert fald, en Buick 1938 med dansk bygget karrosseri er efter en del års udlændighed blevet købt tilbage til Danmark. Erik Bjerring fandt den, købte den og fik den med diverse besværligheder og forviklinger hjem fra Berlin. Hvad er mere oplagt end at den bliver Månedens Køretøj i juli 2003, når vi markerer Buicks 100 års jubilæum.

Afsted til Helsingør for at fotografere den.

MEN - denne vogn, som det vil fremgå af nogle af billederne tilsyneladende i fin stand, kørende osv., havde Bjerring for længst skilt fuldstændig ad, for intet mindre end det perfekte er godt nok til ham. Nu ser den ud som på vores forside. Se til sammenligning Bjerrings eget billede af den på samme position i værkstedet inden karrosseriet blev taget af.

Vi kommer tilbage til den, men skal vi ikke lige kombinere Månedens Køretøj med et personportræt og først tage Erik Bjerrings levnedsløb, som det har formet sig især i bilbranchen, især med GM og i særdeleshed med Buick:

Efter krigens ophør i 1945 var der for en 14-årig dreng, som skulle vælge livsbane, én ting som overskyggede alt andet som ville være værdt at beskæftige sig med - det måtte være noget med biler.

Desværre var der ca. 5.000 drenge som syntes det samme, så der blev rift om de lærepladser der var på de udlundede autoværksteder. Ingen biler og ingen reservedele.

Så for Erik Bjerring blev det en læreplads som boghandlerlærling. Efter et års henslæben i absolut teknisk mørke og armod lykkedes det at lande en læreplads som automekaniker hos



Bjerrings nyerhvervelse som den så ud efter ankomsten fra Berlin – og inden han straks efter skilte den ad.



GM-forhandler Andersen & Martini i København. Til en løn af kr. 14.- pr. uge - hvabehar!

Jo, nu begyndte livet. På den tid lå A+M's værksteder på det gamle jernbaneterræn ved Vesterport, et veritabelt klondyke, hvor en forunderlig blanding af små, dygtige håndværksmestre og særdeles entreprenante plattenslagere med Hasselstrøm og Linde (Edderkoppen) i spidsen konkurrerede om at omsætte det bilhungrende publikums penge i - set med et nutidigt forvænt publikums øjne - meget tvivlsomme projekter.

Men lærerigt var det, og det var også der jeg mødte mine første Buick'er. Harald Andersen, min chef, fik i 1947 en Buick 56C convertible coupe, og nu 56 år senere tør jeg bekende at efter at have vasket bilen syntes jeg at det var nødvendigt at lufttørre den, og så måtte kalechen naturligvis ned, men

hvorfor det altid skulle foregå op ad Strøget, ja det var jo mærkeligt. Og så med radioen for fulde omdrejninger! I slutningen af fyrrerne blev et stort antal GM-US-vogne, ikke mindst Buick, solgt af A+M til amerikanske soldater i Tyskland. Alle disse blev klargjort og ikke mindst prøvekørt, dog kun undtagelsesvist op ad Strøget.

Men entusiasmen for David Dunbar Buicks produkt voksede sig stærkere og stærkere. En karriere i United Nations Field Service tog i løbet af 11 år mig til mange eksotiske steder, men helt uden Buick var det ikke, da det til tider blev nødvendigt at køre forskellige politiske guruer i general- og ministerklasse rundt i områder i Mellemøsten, hvor kun FN-personale havde adgang. Og bilen - ja det var altid en Buick. Især husker jeg en 1959 Electra 225, hvis nummerplade, UN 1, stadig hænger på væggen i min stadsstue.



Efter flere tilløb gennem tiden lykkedes det endelig israelerne og egypterne at blive enige om at forsøge at begå kraftig legemsbeskadigelse på mig under 6-dages-krigen i 1967. Det var så tæt på at lykkes at familien Bjerring rejste hjem til Danmark - sådan. Lige siden er det jo blevet værre i den del af verden, uden at jeg dog vil postulere at det skyldes mit fravær.

Men hvor livet nu skulle antage mere rolige former, skulle virkeligheden vise sig at blive en anden. Jeg blev servicechef hos Fa. Hans Lystrup, på den tid Vauxhall/Bedford-forhandler. Jeg var også ansvarlig for kundeservice, læs reklamationschef. Samtidig kulminerede den engelske bil- og motorcykelindustri forsøg at begå selvmord, og for Vauxhalls vedkommende bidrog man med en samlebandsteknik, der trods enhver beskrivelse, så det skal jeg afstå fra.

Kort sagt, det var næsten som at være tilbage i Sinai, rent konfliktmæssigt. Heldigvis solgtes der også en del Buick, især Skylark, så lidt trøst var der jo trods alt.

Imidlertid forsøgte jeg i en række breve og rapporter via GM International at delagtiggøre englænderne i hvad jeg anså som grunden til deres manglende kundesucces i teknisk henseende. Intet er som bekendt lettere end at pege på grunden til andres problemer.

På vanlig effektiv vis løste GM også dette lille problem, idet man syntes det ville være en god ide hvis den besværlige brevsriver ude i Pilealle brugte krudtet på at fortælle forhandlerne hvilket udmærket produkt der kom ud af Vauxhall fabrikkerne. Derfor stod der en bil og en mappe til mig den 1/9 1969, samt retten til at kalde mig serviceinspektør. Da det var første gang i GM's historie at nogen gik ind ad porten i Aldersrogade og kørte ud igen i en firmabil - en Vauxhall naturligvis - ja, så var fristelsen for stor, og det blev starten på 22 pragtfulde år hos GM.

Kontaktfladen til netop Buck var noget sporadisk, men i 1981 syntes man at jeg skulle være servicechef for GM i



Buick 1947, 56C Convertible Sedan. Første uudslettelige Buick-indtryk. Harald Andersens K 25 (Andersen & Martini - kompagnonen Percy Martini havde en Oldsmobile med K 21). Bjerring ved rattet som 17-årig!



Bjerrings første Buick restaureringsobjekt i 1969, Buick 57S 1932. Er så vidt vides ikke restaureret.



Buick 56C 1947 Convertible Sedan. Er restaureret og kører i Norge.



Buick 60C 1937. Er restaureret og kører nu i Göteborg.



MÅNEDENS KØRETØJ(ER)



*Buick Standard 27-24 Six Sport Roadster 1927.
Indkøbt fra Uruguay. Under restaurering.*



Buick Special 1938 4-dørs Touring Sedan. Er hugget op.



Buick 27-25 Standard Six Sport Touring. Indført fra Australien i 1982, karrosseri fra Holden. På 10. år under restaurering.



Buick 27-27 Standard 1927 4-dørs sedan. 3 års restaurering. Indregistreret.

US-mærker i Danmark og Sverige. Senere blev dette job udvidet med ansvar for salg og service af US-mærkerne i Danmark og Sverige. Og så hed hverdagen Buick i en femårig periode, incl. en ny Buick som tjenestevogn hver 3. måned (US company policy havde aldrig hørt om dansk beskatningspolitik). Det blev til flere besøg i selve højborg, Buick Motor Division, Flint, Michigan, USA.

Men alt får jo en ende, og da de samlede registreringer i Danmark i en 12 måneders periode sneg sig op på 4 stk. - nemlig mine tjenestevogne - ja, så syntes finansfolkene i Detroit at det kunne da vist ikke betale sig. Jeg var rimeligt uskyldig i denne udvikling, idet dollarkursen i samme periode var over kr. 12.-.

Buick blev så udskiftet med Opel på alle fronter på nær én, nemlig på hjemmefronten. Her er der til gengæld aktiviteter, idet jeg har restaureret 6 Buick og har stadig et par objekter, der venter på at komme til. Ind imellem sniger der sig en ikke-Buick ind, men den sidste sådan, en 1931 12-cyl. Cadillac, blev færdig sidste år, så nu må det være Buick igen.

Og det har netop flasket sig så heldigt at en i dansk sammenhæng meget interessant Buick nu er på beddingen.

Her slutter Erik Bjerrings egen betretning, som dog suppleres med billedteksterne. Den vogn der er det ny restaureringsprojekt, er altså en Buick



Buick 56C Convertible Sedan 1938. 3 års restaurering og indregistreret. Har for nylig været til salg i København. Farven er korrekt Buicks Botticelli Blue.



Herunder: Buick 24-51 Master Brougham Sedan 1924. 2 års restaurering og indregistreret.



1938, og Benny Ahlburg var mangeårig ejer fra 1975. Han skrev om sit livs biler i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 60, 1980, og fra den artikel citerer vi, med nogle indlagte kommentarer:

Vognens historie er fuld af dunkle punkter, men måske kan der ved hjælp af følgende opklares nogle af dem. Af papirerne fremgår at første indregistrering er 29. april 1938 under K 1720, men hvis nummer var det? (Bjerring gør opmærksom på at Central 1720 var Bülow's telefonnummer, og det var altså også et af Bülow's egne to faste bilnumre. Red.) Flere spor pegede mod en fortid hos politiet, men endte blindt, idet jeg fik kontakt med en tidligere politimand, hr. Staal-Schmidt, som kunne bekræfte at man havde haft Buick 38 cabriolet, men med US-karosseri. Karosseriet på mit eksemplar er sikkert dansk, men hvad så? Asnæs vil ikke kendes ved det. Det eneste fingerpeg er, at der på dørbeklædning



En Buick 40 ganske magen til Bjerrings var for godt 15 år siden til salg i Jylland – det fremgik af de originale papirer at den havde været indregistreret første gang 6. juli 1938 til grosserer Dethlef Jürgensen, Carlsminde, Søllerød, og senere omregistreret til fru. Nic. A. Olsen, ved Leif Olsen, Højskolevej 1, Rungsted Kyst. Sælger var konditoren i Grenå, og den havde deltaget i »Jubilæumsløbet Mols Rundet». Hvor er den nu?

3'95
 BUICK
 1938
 REST. FOR 10 ÅR LIGEM
 195.000
 BYENS KONDITIONS GRÆNS
 86321520
 J. INFO



MÅNEDENS KØRETØJ(ER)



To fabriksbilleder, lånt af Ernst Jørgensen, Nørrebro/Taastrup Karosserifabrik. Det ene af en 1938-model – måske Bjerrings? Det andet af fuldstændig samme type, men et år ældre.

gens inderside med blyant er skrevet Taastrup Karosserifabrik. Men det er der tilsyneladende ingen der kender på disse kanter (det kommer vi tilbage til! Red.)

Der er lavet flere af slagsen. Jeg ved at der er en under restaurering i Jylland. Jeg har talt med ejeren, men husker desværre ikke hans navn. Og hos Leif Nowicki stod et meget nedrustet eksemplar for et par år siden. Hvis læserne af dette kan bidrage med yder-

ligere materiale, vil jeg være meget taknemmelig (det har altså stadig sin gyldighed, kun er adressaten ikke længere Ahlburg men Bjerring, henholdsvis Veteran Tidendes redaktion. Red.) Yderligere kan oplyses at vognen efter krigen har haft K 4426 fra 5/7 1948, og fra 4/5 1954 C 18 088 i Gislinge, hvorefter den i 1964 blev afmeldt, men kom til at stå godt og tørt i garage.

Slut på citat fra Ahlburgs artikel. Se det med Taastrup Karosserifabrik står til troende. Den var etableret i 1935 af Ernst Jørgensen som Nørrebro Karosserifabrik, blandt andet kendt for at lave ambulancer på Buick chassis (se vores fotokavalkade andetsteds i bladet). Og at der blev lavet to eller flere ens eller næsten ens Buick cabrioletter hos Ernst Jørgensen, bekræfter vedstående fotografier.



Rutebil som gave

Bushistorisk Selskab har siden sin stiftelse i 1994 erhvervet flere busser fra efterkrigsårene, men har nu også fået en rigtig gammel rutebil, en Chevrolet Six LT1 fra 1931.

Det er en gave fra EvoBus Danmark, forhandler af Mercedes og Setra busser, og det er et af de køretøjer, Ringsted Karrosserifabrik for en del år siden satte i stand og havde i en lille firmasamling.

Rutebilens undervogn er utvivlsomt samlet hos General Motors i København, karrosseriet er sandsynligvis fra Sorø Karrosserifabrik. Første ejer vides ikke, noget taler for at den har kørt på en rute mellem Køge og Præstø. Men man ved at den senere blev erhvervet af en bilinspektør i Næstved, der brugte den til campingvogn. Omkring 1970 blev den til jagthytte i Holmegård Mose, og der samlede Ringsted Karrosserifabrik den op en halv snes

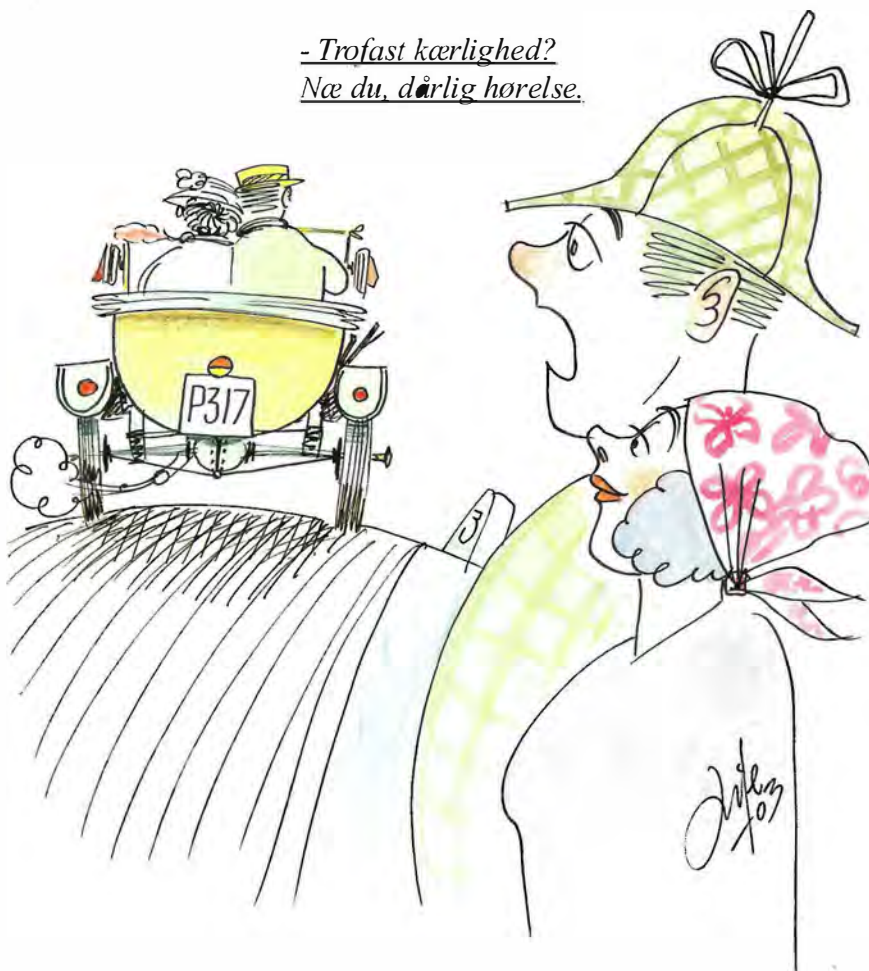


år senere. Den var rimeligt komplet og værd at sætte i stand.

Bushistorisk Selskab har for nylig fået lokaler i Skælskør og har indledt et

samarbejde med Skælskør Turisme om en veteranrute med bil, tog, spurvogn og skib. I slutningen af juni indledtes kørslen.

*- Trofast kærlighed?
Næ du, dårlig høreelse.*



Præsentationsaftenen på Egeskov



Som vanligt holdt folkene på Egeskov præsentationsaften på mødedatoen i maj, i år den 27., og der var rekordstort fremmøde. Det er både medlemmernes færdige restaureringer, der præsenteres, og museets sæsonnyheder. Der var 81 medlemmer, fordelt på 48 køretøjer, hvoraf nogle dog var set før. Men mange flotte "nye gamle" lover godt for kommende sæsoner.

Fotos Leif Andersen.





Fynsk grill

Skal man lave grillaften for 50-60 personer kræver det 6-8 almindelige havegrillere. Det er lidt besværligt at medbringe i veteranbil. Således tænkte John Jørgensen for et års tid siden. John henvendte sig til Kurt Jeppesen, Leif Andersen og Poul Henning Lauridsen - aktivitetsudvalget på Egeskov, og de var med på ideen. Der blev lavet tegninger og beregninger.

Altså indkøbte John 1 stk. brugt påhængsvogn, en brugt kompressorbeholder (200 liters), nogle længder rundstål og 8 m. udstødningsrør - resten af materialerne var diverse overskud fra egne og venners gemmer.

John fortæller: - Efter at jeg havde fået synet og omregistreret hængeren gik vi 4 mand fra aktivitetsudvalget så i gang med projekt TRANS-GRILL. Efter adskillige arbejdslørdage i vinterens løb kunne vi til det fynske Løvspringsløb indvi vor ny rullende grill. Grillelementet er jo delt i to halv-

dele, som kan tændes hver for sig. Hver halvdel rummer 35-40 bøffer, altså 70-80 i alt, og det fungerer upåklageligt. Ideen er til fri afbenyttelse, og jeg giver gerne detaljer vedr. opbygningen. Grillen kan i øvrigt lejes. Økonomien står vores kaffekasse for, og den vil sætte pris på lidt lejeindtægt. Vi er blevet enige om kr. 200.- pr. gang.

Evt. henvendelse til John Jørgensen, DVK Fyn, tlf: 66181212/22316811.

Fotos Leif Andersen





Ud at køre med de skøre (eller på fynsk: Løvspringsløbet 17. maj 2003)



En nervepirrende beretning af:
Sir HamErik (Erik Dall)

Fotos: "Leif Glas", "EuropaPalle",
"Sir HamErik" og Politiets fartkontrol



Safety fast: "A narrow Escape!" et eller
andet sted i de fynske alper
(Opgave: find 5 færdselsforseelser på dette
billede)

Egentlig skulle jeg bare ud til Leif
Andersen for at aflevere et maleri af
hans MG TD foran Arreskov gods
med titlen: "Lucky Leif at his Sum-
merresidence", men så mødte der mig
ellers noget af et syn - en flunkende ny
grillvogn var under opbygning.

Alle gutterne var der. Poul Henning
svejsede rist (vistnok i rustfri stål),
Kurt monterede,

John malede halvdelen af en varme-
keddel, som angiveligt skulle blive
grillbunden og Leif stod med det store
overblik og forsøgte at lede tropperne
samt lavede i spandevise af
kaffe sammen med John.

**Vi med veteraner er nok lidt skøre -
de fleste! - Så - UD AT KØRE MED
DE SKØRE**

Så oprandt da den store dag. Alt var
grundigt forberedt. MGA'en havde



Mon tidsplanen holder?



Vi bliver nok nødt til at give en lille en!

fået en ekstra gang polish for at ned-
sætte vindmodstanden. Huslægen var
kontaktet med henblik på udlevering
af beroligende piller og nitroglycerin
til karburatoren. Det var skrappe folk,
vi var oppe imod. Sidste år drøede
Kurt forbi os, medens vi var ved at
rejse kalechen. Lidt efter kom torden-
vejret, men det sansede Kurt ikke - han
ville være først i mål.

Vel ankommet til Toyota i Nyborg blev
vi modtaget med kaffe og lune rund-
stykker.

Folk begyndte så småt at ankomme i
deres nypudsede og top-trimmede
ekvipager.

Et par MGA'er mere, en Lea Francis

og UHA! - en Austin Healey 3000, en
Fiat 124 og en Fiat Spider. Heldigvis
var der også mere adstadige modeller
som Ford, Opel, DKW, Chevrolet og
familiens gamle kørelærer Knud med
frue i sin Austin A35 (Vi har entreret
med et par flotte blondiner til at distra-
here ham). - Men NEJ - ÅH NEJ - Det
er løgn!



Kurt - den "gale" mand i en mere end
svulstig MARCOS 3.9 L, V8 - pokkers!



Hvem er veteranen? - Kurt eller bilen?
Vi er ved at være klar til edel dyst.

Nu er gode råd dyre - og hvor bliver
vores huslæge af? Han lovede at være
der i god tid med **pillerne og nitrogly-
zerinen** til motoren! - **Palle - åh kom
dog!**

Der kommer han i sin flotte MGB ro-
adster med alt det receptpligtige - lige
nu er han dagens mand i skysovs - en
verdensmand - men vi kalder ham nu
bare "EuropaPalle"

Så blev der kaldt til start, og vi var
klar, for vi havde fået løbsnr. 2. Nr. 1
var endnu ikke i førersædet, og Kurt
stod med ryggen til og fortalte om hk
og accelerationstider og hørte intet.
Her var chancen - vi startede diskret
og uden nitroglycerin og listede os i 2.
gear hen til startlinien. Under besøget
hos "Leif Glas" havde jeg "snuset" lidt
og faldt over en opslået køreplan fra
DSB. Ved siden af lå nogle kryptiske
udregninger over et veteranogs ge-
nemsnitshastighed fra Nyborg St. og til en
navngiven bevogtet jernbaneoverskæ-
ring. Der var noget lusk ved det. Det
var nok meningen, at alle efter "Leif
Glas" skulle stoppes af bomme, der
var nede - smart!



Vi havde givet et diskret tegn til "EuropaPalle", som kørte solo. Det var hans første tur med klubben, og vi syntes, det var synd, at han både skulle kæmpe med kort og styre (Palle alene i Verden) og samtidig klare alle de spidsfindige spørgsmål. Nå - det var nu også rart at have sin livlæge inden for rækkevidde.

John slap os løs, og i rask tempo gik det mod Nordenhuse. Vi nåede lige at kaste bilen rundt i et venstresving ad Strandskovvej og undgik derved at havne i Storebælt. Tilbage på sporet gik det ad små veje og gennem pragtfuld natur videre mod Kissendrup, gennem Langtved og Mullerup. Videre ad Kertemindevej, rute 315 mod Skovsbo Gods - vi fangede årstallet på gavlen - 1841, men hvor havde de gemt traktoren? - Den var nok sendt på markarbejde!



Var Palle alligevel kørt forkert og alene i verden?



Vi fandt både ham og årstallet på gavlen!

Ad rute 160 videre mod Åsum, Bullerup og rute 165 mod Odense. Ad ring 2 mod havnen og forbi H. I. Hansen (skrotning af gl. biler) - Mon John og de andre kumpaner havde en aftale om provision for dem, de fik i fælden? - vi undveg med nød og næppe partisan-sømmene, som var spredt rundt om håndet ud.

Vi kørte heller ikke ud over kajen, og snart efter indfandt vi os - **som de første** - hos Toyota, Odense, hvor Mogens Frederiksen tog pænt imod os, der var kørt ind ad den **rigtige indgang**. Nogle minutter senere kom det øvrige felt,

som selvfølgelig kørte til den forkerte indkørsel uden dannebrogslag. I mellemtiden fik jeg tid til at spørge Mogens Frederiksen, om de stadig havde det sprøjtegalvaniseringsanlæg, som havde imponeret mig for en del år siden. Men som Mogens Frederiksen forklarede, så var det i Simca-tiden, og de Toyota-modeller, man laver i dag, er så gode, at de ikke rustner - og skulle det mod forventning ske, så er det en produktionsfejl, og så får du bare en ny!!!



Den rigtige indgang er i modsat ende



"Leif Glas" tog den forkerte!

Efter en glimrende frokost gik turen videre mod Toyota i Ringe, hvor man ventede med eftermiddagskaffen. Ud mod Ravnebjerg ad Bøllemosegyden mod Radby. Videre mod Øghave (ja, det er sære navne her på Fyn), hvor vi rigtig nød den smukke udsigt.

Nu bliver det uhyggeligt!!! - I krydset ved Assensvej og vejen mod Fangel lå der tidligere en købmandsforretning. En mørk og stormfuld nat i 1972 blev købmanden og hans kone skudt. Jeg husker selv, hvordan vi i lang tid så politi ved ejendommen, når vi kørte til Assens for at besøge min kones familie. **Mordet er aldrig blevet opklaret!**

Videre mod Dømmestrup, Allested, Nr . Søby mod Fåborg og Ringe. I Ringe til højre i Algade og ikke **Adelgade**, som der stod i kørselsvejledningen - (men fint skal det være - ikke Leif? - du som selv har et "gods"). I Jernbanegade passerede vi banen, hvor bommene - modsat tidligere på ruten - var

oppe! Vi klarede 2. etape i en meget fin stil.

Ved indgangen til Toyota i Ringe fristede man med en næsten ny MR2 i en meget stærk blå farve. Min hustru, som selv er Toyota-kører, faldt i svime - men besindede sig. Vi gik videre frem gennem udstillingen og så de nye Avensis-modeller, og endnu en gang lykkedes det os at passere fristelserne, men så var det også sket. Der stod lækker wienerbrød og kringle, og der røg 4 stykker ned - altså tilsammen!

Fra Ringe gik det den lige vej til Egeskov og klubbens lokaler ved gods-kontoret. Parkeringspladsen blev fyldt godt op, og snart var der gang i grillningen af diverse specialiteter. Anstrengelserne med grill-fremstillingen var en ubetinget en succes - den virkede perfekt!

Det var en pragtfuld tur med mange gode oplevelser og på et niveau, hvor alle kunne være med, selv om det kneb lidt for Kurt. Et enkelt velment råd: lav pauserne noget kortere - 3 besøg à 1½ time var for meget! Lad os nøjes med 2 besøg à 1 time.

En stor tak til arrangørerne af løbet: Leif, Kurt, Poul Henning og John samt TOYOTA v/Mogens Frederiksen for et virkelig godt og meget veltilrettelagt løb.

En ting mere vil jeg gerne have lov at sige - "Leif Glas" overdriber en bitte!

Vi så aller en eneste løv spring ! - højst en enkelt G.

Løsning på opgaven: 22% fartoverskridelse, under bomme, dækket nr. plade, uden lys, i forkert vejside

PS! Politiet frafaldt de 5 bødeforlæg grundet manglende identifikation af de formastelige syndere!



"Grillaften" på Egeskov



Masser af RR

...og Bentley deltog i det store arrangement i slutningen af maj, og på et tidspunkt rundede de Tivoli i København, hvor Bjarke Ørsted fotograferede.

Læg mærke til den kogende Bentley. Godt at det ikke var til Le Mans.





Hans Peter Nielsens meget flotte Pierce Arrow 1931 ved prøven i Vemmetofte

Klosterløbet

Det startede hos købmand Fog i Faxe med et flot morgencomplet - inden rundturen på Stevns, hvor der var indlagt nogle meget sjove prøver. Som at fange nogle narreænder i en mølledam, hvor pointene stod i bunden af anden. Og at ramme en rund skive med en pil monteret på magneter, anbragt foran på bilen. Så fik føreren sort bind for øjnene og co-driveren havde til opgave at dirigere vognen, så den ramte skiven med pointene. Det var virkelig svært, men sjovt at se på (ingen kunne ramme plct). Så skulle vi vurdere vægten af en stempelstang fra en lastvogn, ophængt forskudt på en stang. Den virkede meget tungere og de fleste var meget langt

fra. Løbet sluttede i Rødvig Havn med et flot frokostbord og præmieuddeling. Vinder blev Poul Jensen i SIMCA Aronde 1957.

Det var godt gået af de to unge tilret-

telæggere, da alt bare fungerede, selv om det var første gang, de lavede sådan et løb.

På alle de tilfredse deltageres vegne Anglia Kai Wredstrøm

Vinderen Poul Jensen med de to arrangører af Klosterløbet 2003 Zezza Neergård og Henrik Hansen.

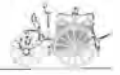




Klampenborg

Auto-jumble på Klampenborg Galopbane stod i år i Fords 100-års jubilæums tegn. Billederne fra begivenheden er af Bjarke Ørsted og Kai Wredstrøm.







Madpakketur



Den efterhånden traditionsbundne Madpakketur med holdeplads hos Peter Bering på Præstø-kanten foregik 29. maj, og det er Peter selv, der har taget billederne.

Feltet var som altid meget blandet. Man ser på billederne Niels Jonassens Lancia Aurelia 1953, Henning Andersens superrestaurerede Alvis Speed 20 1934 og en Opel Rekord, Henning Jensens Vauxhall Victor 1964, Mercedes-Benz 230SL (Ruth Koch), 1959 Dodge Coronet (Hugo Sørensen), Citroën Chapron cabriolet (Peter Schmidt Jensen), MG VA (Erling Rasmussen, ex-bryggerfamilien Jacobsen), igen Henning Andersens Alvis, og i forgrunden Kurt og Grete Meiers Opel Olympia 1953, som åbenbart er en cabriocoach. Endelig Ford A-kører og orgelbygger Olav Haugland, der giver et nummer på medbragt lirekasse.





Smeden fra Bogø, Leif Nowicky, viser sin Fordson traktor med Imbert gasgenerator.



Alverdens traktorer kunne ses i Græsted.



Damp-savværket kørte og savede flere gange hver

Græsted

**Der var veterantræf i Græsted i Nordsjælland 8.-9. juni,
Uffe Mortensen fotograferede og skriver:**

Det bliver bedre og bedre for hvert år. Solen var inviteret og det var meget flot om søndagen, hvorimod mandagen var knap så god. I år var der også kræmmermarked, så der var noget for alle.

Som det ses på billederne foregik der meget forskelligt, ikke mindst imponerende var et damp-savværk.



Opvisning af militære køretøjer.



To Frichs privatbanelokomotiver. Dansk byggede og lige rundet 50 år.



Dejligt at gense almindelige brugsbiler, der snart er meget sjældne.



Packard, som lige så godt kunne have været dansk, det er dog et importeret eksemplar.



Den sjældne Packard Super 8 1949-50 er dansk. Den svenske til højre må være fra 53.



Kastellet

Den allestedsnærværende Kai Wredstrøm
fotograferede til det store træf i Kastellet 4. maj,
hvor familien Madsens nu sjældent sete Opel 1912
var publikumsfavorit.





Le Mans-vinderen hyldet

Den sensationelt femdobbelte Le Mans-vinder Tom Kristensen blev modtaget med maner på Københavns rådhus 20. juni. DVK-medlem Poul Sachmann var kommet fra Fredericia med sin 1929 Bentley 4.5 liters Le Mans kopi (tidligere DVK-klubvogn) og det var lige ved at være en større udfordring for Tom Kristensen at styre den ad H.C. Andersens Boulevard med 40 km/t end at køre Bentley Speed Eight på Mulsannestrækningen med 340.

Danmark er i øjeblikket helt i verdensstoppen i flere foreninger af motorsporten, så det var mærkeligt at kun godt et par hundrede mennesker var kommet til Rådhuspladsen for at få et glimt af Tom Kristensen - når man tænker på de mængder, der tog imod cykelrytteren Bjarne Riis for nogle år siden.

Tom Kristensen kører Bentley igen ved Copenhagen Historic Grand Prix 2. og 3. august i Fælledparken. Fredag eftermiddag holder DASU teknisk kontrol af alle deltagende biler på Rådhuspladsen, hvor der er fri adgang for publikum. Se www.copenhagenhistoricgrandprix.dk



Konkurrencen

Den gamle redaktør er blevet hånet svært for at have sat en alt for nem opgave i VT 324. Jah - joh, hvis man ikke lige kunne genkende motoren var det faktisk muligt at dreje billedet og, eventuelt med lup, at se skiltet i motorrummet.

Men skønheden var altså, som alle indsendere nogenlunde rigtigt skrev, Alfa-Romeo 6C, 1.750 cc med kompressor, og i dette tilfælde årgang 1930-31. Som sagt dansk ejet fra ny, det kommer vi meget snart tilbage til.

Vinder er ved lodtrækning Finn Olsen, Brabrand.

John Jørgensen foreslår at vi bruger den lille røde bil som konkurrencen denne gang - men det betinger at deltagerne i maj-mødet på Egeskov ikke leger med, for der blev den vist frem. Vi skal have fabrikat, modelbetegnelse, både nummer og navn, og omtrentlig årgang.

Svar senest den 25. direkte til redaktionen, se side 2.



100 FORD i Nordsjælland

I anledning af Fords 100-års jubilæum og

Harries Andersen Automobiler A/S

har 50-års forretningsjubilæum i 2003

inviteres hermed til løb hos

FORD i Helsingør, Hillerød og Hørsholm

SØNDAG 17. august kl. 10.00



Program for alle 3 startsteder, ca. 33 biler pr. sted:

Kl. 9.00-10.00 registrering og morgenmad

Kl. 10.00 start på en køretur i Nordsjælland med indlagte prøver

Kl. 13.00 frokost i en af afdelingerne hos Ford

Kl. 14.30-16.00 køretur til samlingspunkt for alle med kaffe og afslutning på Frederiksborg Slot.

Dette løb er et forsøg på at samle 100 Ford-biler i Nordsjælland, som noget specielt vil der være 50 gamle Ford og 50 som ikke skal være veteran. Dette for at vise »nybilejere« hvad Ford har præsteret, men samtidig også for at vise det store arbejde og den entusiasme veteranbilejere lægger i at holde den danske bil-kulturhistorie kørende.

Pris kr. 50,- for bil med 2 personer. For ekstra personer Kr.20,-.

Tilmelding til Ib Rasmussen telefon 20263220 eller 48252220 eller
mail: ir@harriesandersen.dk

BILLUND TRAVBANE 20. august

Start fra P-pladsen, Damhaven, Vejle

Vi mødes kl. 17:00 og kører til Billund Travbane. Der overværer vi aftenens løb, som vil være opkaldt efter vores klub. Vi får rundvisning mv. og det er uden udgift for os.

Tilmelding på 7589 0487, fax 7589 9487, poulerik@rotek.dk.

Tilmeld senest 17. august.

MØD OP TIL EN AFTEN MED ANDRE HESTEKRÆFTER
END DEM UNDER MOTORHJELMEN



STYRKEPRØVEN 2003

Styrkeprøven er et fælles nordisk arrangement for veterankøretøjer fremstillet før 1926 der finder sted hvert år på skift mellem Norge, Sverige og Danmark.

I år er det Danmarks tur, hvor Dansk Veteranbil Klub har ansvar for arrangementet der finder sted på Midsjælland fra den 7. til 10. august 2003, med base på Sørup Herregård lidt syd for Ringsted.

Det er i år 20 år siden den første Styrkeprøve blev afviklet og der deltager ikke mindre end 64 meget spændende og sjældne køretøjer, hvor den ældste er en Wartburg fra 1899.

Der vil være mange muligheder for at se og nyde disse herlige køretøjer un-

der arrangementet der afvikles efter følgende program:

Første etape fredag den 8. august

Køretøjerne sendes af sted fra Sørup Herregård mellem kl. 10.00 og kl. 11.00. Turen går rundt om Tystrup Sø med frokostophold på Kongskilde Friluftsgård mellem ca. kl. 12.00 og kl. 14.00. Tilbage igen på Sørup Herregård ca. kl.16.00 - kl. 17.00.

Anden etape lørdag den 9. august

Køretøjerne samles på Torvet i Ringsted by fra ca. kl. 9.00, hvorfra de sendes ud på ruten mellem kl. 10.30 og kl.12.00. Ruten går nord for Ringsted gennem Bistrup og Skjoldnæsholm skovene, med frokostophold på Ledre-

borg Slot mellem ca. kl.12.00 og kl.14.00. Hjemkomst til Sørup Herregård ca. kl.16.00 - kl.17.00.

Tredje etape søndag den 10. august

Der køres fra Sørup Herregård ca. kl. 9.00 - kl.10.00, til Jystrup Bilmuseum, hvor arrangementet afsluttes. Køretøjerne vil være samlet ved museet fra ca. kl. 10.30 til kl. 14.00

Det er utrolig glædeligt at erfare den store tilslutning til arrangementet, den største siden Styrkeprøven blev etableret af norske veteranbilentusiaster i 1983. Det er et godt bevis på at interessen for de rigtig gamle køretøjer i de senere år er stigende.

Poul Suhr
Arrangementsansvarlig.



»Københavnrier«



Lørdag den 2. august

indbydes alle til en tur ud i det københavnske bybillede.

Startmøde på Christiansborg Ridebane kl. 9.00-10.00, hvor der vil være kaffe og morgenbrød.

Herefter et kulturelt indslag som består i besigtigelse af Den Kongelige Staldetat med tilhørende karetmuseum.

Efter en praktisk prøve på ridebanen sendes første ekipage ud i København på seværdighedsbesøg med andre finurlige øvelser.

Vi slutter i Fælledparken, hvor der vil være speciel parkering op til Copenhagen Historic Grand Prix. Kl. ca. 13.00 mødes vi alle til frokost i »Drivers' Mess«, og derefter går vi som tilskuere til »Det store ræs« med tribuneplads og adgang til »Ryttergård«. Ræset slutter kl. 17.00.

Det hele fås for en pris af kr. 200 pr. person. Bilen og mc'en kører denne gang gratis. Max. 60 køretøjer.

Kun skriftlig tilmelding med vedlagt check senest d. 21. juli til:

Kim Polte
Selma Lagerlöfs Allé 17
2860 Søborg

Kim Polte og Claus Neble

Vel mødt

SKODAMUSEET - Søndag den 7. sept.

SENSOMMERTUR. NY DATO!!!!!!

Start fra P-pladsen, Damhaven, Vejle.

Vi mødes kl. 9:45, kører kl. 10, samler op i skoven ved den gamle Lillebæltsbro ca. 10:30. Ad de små veje kører vi til Krengerup Slot, hvor vi besøger Skodamuseet og Hørvævmuseet. Begge åbner kl. 13. På vejen indtager vi den medbragte formiddagskaffe og vi spiser frokost i skoven ved slottet.

Tilmelding på 7589 0487, fax 7589 9487, poulerik@rotek.dk.

Tilmeld senest 4. september.



Fjordløbet

Søndag den 7. september 2003

Alle med en bil eller en mc fra før 1973 inviteres til at deltage i årets Fjordløb.

Løbet, som er på ca. 90 km, er et let orienteringsløb rundt om Roskilde Fjord. Undervejs er der indlagt poster med opgaver. På en af posterne udleveres sandwich samt øl eller vand til deltagerne.

Mødested: Græstedgård, Udlejrevej, Ølstykke. Der vil være opsat skilte ved indfaldsvejene til Ølstykke.

Program:

09.00 Udlevering af rallyskilte. Gratis morgenkaffe med rundstykker.
 10.30 Køretøjerne sendes af sted.
 13.30 Første køretøj forventes at ankomme tilbage til Græstedgård
 16.00 (Senest) Præmieuddeling.

Deltagergebyr: 50,00 kr. per person over 15 år. Beløbet fremsendes med check eller indbetales på konto 5043-113255-9 Jyske Bank, med markering : Vedr. Fjordløbet, samt dit navn og adresse.

Tilmelding og betaling senest den 17.08.03. Tilmeldingen er først godkendt, når betalingen er modtaget.

Maksimum deltagerantal: 85 køretøjer. Eventuelle tilmeldinger udover maksimumsantal vil blive kontaktet af løbsledelsen med henblik på tilbagebetaling af deltagelsesgebyret.

Navn: _____

Adresse: _____

E-mail: _____

Antal voksne: _____ Antal børn (under 15 år): _____

Køretøj: mc _____ bil _____ (sæt kryds)

Mærke _____ Model _____ Årgang _____

Tilmelding til: Egon Nielsen, Møllevej 15, 3650 Ølstykke, Tlf. 47 17 78 75, Fax 47 16 10 87, e-mail: en@vasatherm.dk

Arrangør: Ølstykke Veteran Bil & Mc Klub

Med venlig hilsen
 Ølstykke Veteran Bil & Mc Klub
 www.vbmc.dk

»Danmarksløbet« køres igen i maj 2004

Ligesom DVK har Firmaet Harald Nyborg stort jubilæum i 2004.

For Harald Nyborgs vedkommende intet mindre end 100 år. Der er denne gang tale om en udvidelse af løbets varighed for at fejre jubilæet på bedste vis.

Alle sejl er sat for at skabe en virkelig god oplevelse for deltagerne.

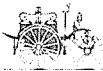
Løbet sættes i gang fra Hillerød d. 11. maj og slutter i Nyborg 16. maj 2004.

De deltagende biler vil blive ledt rundt ad Danmarks mest idylliske veje, forbi mange spændende steder af kulturel betydning.

I anledning af 100-års jubilæet har Kurt Daell fra Harald Nyborg bedt løbsledelsen finde særlig gode steder for overnatning og forplejning, og præmier og underholdning får en ekstra tand.

Interesserede kan allerede nu rette henvendelse om deltagelse til:

Dorte Stadil: mail: dorte@stadil.net - Kurt Skov: tlf. 39 64 29 64 - Allan Krogh: tlf. 45 83 18 02

**Biler sælges**

VW 1303 årg. 1973. Særdeles pæn og velh. udvendigt som indvendigt. Originalt indtræk og sorte nummerplader fra første registrering. Nysynet uden bemærkninger. Anhængertræk. Undervognsbehandlet.
Email: Jens@FamilienMunk.dk
Jens Munk, tlf. 65961303

Citroën B11 Sport (Légère), 1947. Indregistreret, står i garage. Mange originale reservedele samt instruktionsbog og reparationshåndbog på dansk medfølger. Sælges kun samlet. Prisinde kr. 75.000.
Henrik Jansdorf, tlf. 40309585

3 stk Ford V8 fra 1939 + et hav af dele, også nye originaldele. Danske papirer haves på alle 3, en bil højrestyret med ens numre, kom med et bud.
Dan Rasmussen, tlf. 98450776

VW Rugbrød pickup 1969 mgt.rust, u/papirer, til reservedele, div. Ekstra dele medf. kr 2000.
Stefan Jensen, tlf. 30791763

Triumph TR 5 PI 2500, årg. 1968. 6-cyl, 150 hk, O/D. Racinggreen, Trådhjul, meget flot. Totalt istandsat. Nr. 2507 af 2852 producerede. Dansk fra ny, 4 ejere. Pris 180.000 kr i ren handel.
Jørn Juul Madsen, Silkeborg. Tlf. 40519777 eller 86811660

Austin Healey 3000 MK I, 1959 (BT 7) Farve colorado red. Totalt renoveret 1995, meget fin stand, 8 år til syn.
Prisinde kr. 220.000
John Guillauman, tlf. 39616118

Mercedes Benz 170V 1949. Komplet, men med buler i tag og kølerhjul. Ny manifold + reservemotor samt flere brugte karrosseridele. Har været opmagasineret i 30 år.
Hans Jørn Storgaard Andersen.
Tlf. 44484150

Borgward Isabella 1961 sælges: Meget pæn. Restaureret i 1999. Ingen rust, nem at syne. Prisinde dkr. 40.000,-. Billeder kan sendes via e-mail.
Lorenz Alnor, tlf. 62 22 30 43.

Renault 4CV Luxe 1960. Bilen er komplet og kan køre. 9800.-.
Henrik Stenholt, 46400402

Chevrolet fra 1926-27, meget velholdt, nyt træværk indvendigt.
Bitten Christensen, tlf. 74653195

Mercedes 250 S, 1966, tonede ruder, ekstra fortøj og bagtøj, renoveret topstykke, frontskade, dele haves, sidst kørt i 95, i garage siden. Overfladerust, alt bærende ok. Kan nemt laves til bil igen eller bruges til stump. Pris 6.000.
Anders Noltensmeier, tlf. 20696602

Ford Anglia model E494A, god bil, flot, trænger til mekanisk renovering, 0 rust, mange reservedele medfølger.
Prisinde kr. 25.000,-.
Bror M. Eklund, tlf. 21418320

Ford V8 1932 2-dørs sedan. 2 ejere fra ny. Helt komplet og original. **Opel P4** 1932, lidt adskilt men ellers komplet og original, god stand. **Standard 9** 1934, 2-dørs, meget fin lille original bil. Skindindtræk. Let at restaurere. **Opel Kadett** 1937, kun 2 ejere. Urestaureret. Har stået tørt. Ikke kørt i 35 år. **FIAT 1500** 1938, 4-dørs, 6-cyl. Urestaureret men helt original. I Hindsgaul Madsen, 64401127 - 40584612

Citroen 5HP, køreklar, sælges.
Claus Gottlieb, tlf. 45891155

Chevrolet BelAir 1953, 2-dørs, hardtop, poverglide, lysblå/creme, sorte nr. plader, 100% ceom, flot, meget velholdt. Pris kr. 139.000,-.
Lars Falkenberg, tlf. 97214179

Ford Consul Cortina MK 1 1964, sorte nr. plader, lavt km. tal, garagebil uden rust. Pris kr. 18.000,-. **Ford N** Runabout 1906, køreklar og komplet med for- og baglygter, sidelygter, horn, karbidværk m.m. i messing. Motor nr. 3598. Sjældnen og bilhistorisk interessant. kr. 185.000,-. **Ford V8** 1935 cabriolet m. sorte nr. plader. Exceptionelt velbevaret original dansk bil. Kr. 240.000,-
Jytte og Nils Kjærgaard, tlf. 23245115

Porsche 356 1600 Super coupe 1963. Synet dec. 2002. Porsche-grå med rødt læderindtræk. Fin stand og meget velkørende.
Prisinde kr. 165.000,-.
I. Sorgenfrei, tlf. 59919131 - 40435331

MG C 1968, 6-cyl. Tartanrød, trådhjul, overgear, blyfrit topstykke. Fin stand.
Kr. 165.000,-.
Thomas Dreycr, tlf. 33223646

DKW 3-6 1955, pæn og velholdt, helt original, 4 nye dæk, på plader. Kr. 38.000,-.
Arne Nydam, tlf. 62552049

Jaguar MK2 3,4 1964, overdrive, racing green. Efter omhyggelig restaurering står bilen meget flot i lak og krom, velkørende. Prisinde kr. 140.000,- eller bud.
Ole Jacobsen, tlf. 48714075

Buick Special 1962, meget velholdt, reservedelsbil medflg. Sælges pga. sygdom. Kr. 80.000,-.
Tlf. 97865186

Opel Kadett A coupe 1964, uden syn. priside kr. 10.000,-.
Ellen Kallehave, tlf. 75656182

VW 1303 1974, 120.000 km. Vel nok Danmarks flottest restaureret, står helt som ny.
Tlf. 74648156

VW Karmann Ghia 1962.
Prisinde kr. 58.000,-.
Tlf. 21298004

Toyota Crown pickup 1967 i meget god stand. Renoveret for 50.000 kr. Synet dec. 2000. 1/4 vægtafgift, Billig klassiker.
Kr. 35.000,-.
Bengt Erik Marlow, tlf. 32529537

Ford A 1930 Tudor sedan. Pæn og velholdt. 7 år til syn. Pris kr. 64.000.
Keld Clément, tlf. 40451865 - 65311861.

Hino Contessa 1200 1966. Japansk bygget Renault, prototype med henblik på produktion i Sri Lanka. Komplet, køreklar. Har siden tilhørt direktøren for den fabrik der ikke kom til at lave den. Ligner Renault Major med dobbelte forlygter.
B. Duc tlf. 74451406

Austin-Healey 3000 Mark III 1967. Totalrenoveret 1996 og indregistreret samme år - kørt 15.000 km. Ice blue.
Pris kr. 385.000.
Tlf. 40263836

Dele til biler sælges

Ford A 1930-31: Kofangere i poleret rustfri stål incl. polerede mellemstykker men uden clamps. Nye.
Heine Hansen, tlf. 21835588

Ford V8 horn. Haves horn til årg. 1937 incl. beslag. Ønskes horn til årg. 1936.
Jens Munk, tlf. 65961303

Rimeligt velholdt stor sort kuffertkasse til en eller anden veteranbil. Ligner dem der sidder bag på en gammel Ford T, må være mindst 60-70 år gammel. Billede kan sendes fra michael@itu.dk Kom med et bud.
Michael Andersen, tlf. 35375066

Sælges: Forskærm til **MG TC**, bagaksel (banjo) uden differentiale og bremser etc til **Austin Healey 100/6**, og **3000 Mk 1 & 2**, Bosch horn type FD 6A2.
Karsten Wickelsø, tlf. 45855479

Til **Austin Healey 100-4, 100-6, 3000, MG A, MG B, TR 3, TR 4, TR 5**, 4 stk. nyrnoverede trådhjul, 15x, monteret med gode dæk, pris kr. 2.500,-. 4 stk. minus dæk.
Pris kr. 1.600,-.
John Guillauman, tlf. 39616118

Jag har en del bromsband till bilar 1948-62 som jag säljer på www.nitbarabromsband.se
Christian Carlsson, Torsplan 7 11362 Stockholm

REOFlyingCloud 1929. Delvis adskilt, men alle dele intakt m.u.a. forlygte (som Børge K. vistnok har). Købt i samme stand for 20 år siden af Peter Ottosson og har stået i garage lige siden.
Hans Jørn Storgaard Andersen,
tlf. 44484150

Renault Dauphine reservedele sælges. Næsten alle dele haves.
Henrik Stenholt, 46400402

Mange brugte dele til **VW 1303** sælges.
Tlf. 74648156



Sælges: Rat, 41 cm ø, sort, 3-egers fjederrat, engelsk med fine »splines«, nyt. Pris kr. 1.200,- . Service manuals for General Motors biler: 1939-40, 1950-51, 1952-53, 1954-55-56, 1959-60. På dansk, i perfekt stand. Kun samlet, pri kr. 1.000,-.
Ib Jensen, tlf. 43994762 - fax 43993562

Dele til biler købes

Købes til **VW type 1** 1956: Benzinmålepind, våbenmærke, baglygter, hjulcylindre, hornknap.
Jan Martinsen, tlf. 62205266

Købes til **EMW type 340**: 2 stk. forlygtehuse, evt. komplette forlygter.
Ib Jensen, tlf. 43994762 - fax 43993562

Søges: Sidespejle egnet til lukket tyver-vogn. 760x90 stålartillerihjul, 5-huls, et, to eller mange. Høj pris gives for korrekte hjul med vulstfælge. Håndbetjent vinduesvisker til at klemme på vindspejlet. Gl. kølerfigur til FIAT, ørnevinger med motometer med viser og FIAT-navn. Eller en af delene. Alt til FIAT 501 købes.
O.E. Riisager 45651954,
ole.emil.riisager@vcteranbil.dk

Selvstarter til **Morris 8** 1936 6v. købes. Stumper har også interesse.
Bendt Iversen, tlf. 43535914

Forsæde - 1 eller 2 stk. - til **Ford Popular** købes. Gerne blå.
hh-hansen@mail.tclc.dk
tlf. 64781048 - 40365858

Mc sælges

Nimbus 1946, samme som 39 adskilt men komplet med papirer.
E. Hindsgaul Madsen,
64401127 - 40584612

Vespa Ciao C7E 50ccm, 1977 Blå, pæn stand, kører fint. Kr 2.200
Stefan Jensen, tlf. 30791763

NSU Quickly S23, 1967.
Adskilt men komplet + div.ckstra dele, hjul, motor, stel. Kr 450.
Stefan Jensen, tlf. 30791763

Mc købes

Everton GoGo knallert fra 70'erne købes, stand underordnet, alt har interesse. **Brini Go-Kart** Dansk byggede fra 60'erne købes stand underordnet alt har interesse .
Peter Lund, 20 46 94 03, plh@videoonc.dk

Dele til mc købes/sælges:

HD 350 1930 købes sidestøtteben samt typeplade & tankdæksel med tekst Brdr. Friis-Hansen.
Henrik Stenholt, 47528632

Ønsker kickstarter til **DKW** 175 cc eller 250 cc fra 1947.
Rúni Johansen, tlf. 00298422241

Honda 400 Four 1976; Sæde i pæn stand.
Pris kr 500,-
Stefan Jensen, tlf. 30791763

NSU Lux/Max 1954-55 diverse dele; 2 hjul, kædeskærm, værktøjsk. gearkasse + div. smådele kr 500.
Stefan Jensen, tlf. 30791763

Diverse

Jeg kan tilbyde opbevaring af veteran køretøjer i en ny hal der er bygget til dette, jeg er selv medlem af Dansk Veteranbil Klub. Jeg kunne forestille mig at der var mange der har lidt

problemer med at finde et godt sted for vinteren. Der forefindes godkendt smøregrav med lys til små reparationer samt vaskeplads. Sted Østermarkvej 14, 6289 Højer ved Tønder.
Thomas Eskildsen, 40272246
www.hojer-lagerlokaler.dk

Automobilia

Motor, 4 stk. indbundne 1965-66-67-68.
Fin stand. kr. 400,-.
Heino S. Hansen, tlf. 43960136

TIL SALG

**LIEBHAVERBIL I SÆRKLASSE
MG TD 1953**

Bilen fremstår i original stand, og er teknisk perfekt. Er indregistreret på de viste sorte nummerplader.
Et samleobjekt der ikke kan beskrives.
Pris kr. 200.000,-.
Ring og hør nærmere.
Jørn Wennergren, tlf. 40 60 10 00

TIL SALG

Buick 1935 model 56S, 2 personers sportscoupe med svigermorsæde. Nok en af Buicks smukkeste coupe-modeller i velbevaret og urestaureret stand med såvel indtræk som sort celluloselak fra 1935. Aldrig svejset eller på nogen måde ombygget. Kørt 56.000 miles (ca. 89.000 km). Der blev kun produceret 279 stk. af denne model i '35, hvoraf ingen andre er opført i de forskellige Buick-registre. En særdeles velkørende og meget sjældne originalbil i sin egen klasse. Indregistreret på tidstypiske nummerplader.
Pris kr. 225.000.
Henrik Hoier, tlf. 57848530.

Historiske biler - Historiske racerbiler

Renovering – reparation og tuning af historiske biler og racerbiler tilbydes til rimelig pris.

KS Motorsport
Kenneth Simonsen, Sundby Alle 63, 4800 Nykøbing F.
Tlf. +45 40 46 79 92

Ta' på ferie med RUNA

Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring

Tegn forsikringen i RUNA og vær klar til ferien

RUNAs Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring dækker dig og hele din husstand på ferierejser i Europa, uden for Danmark - uanset hvor tit I rejser.

Inden rejsen påbegyndes dækker afbestillingsforsikringen bl.a.:

- ◆ **Refundering af rejsens pris** - hvis ferierejsen må aflyses på grund af f.eks. alvorlig akut sygdom. Ved f.eks. bilferie dækkes forudbetalte, ikke refunderbare transport- og opholdsudgifter i relation til rejsen.
- ◆ **Erstatningsbil ved bilferie** - hvis din bil kaskoskades kort før ferien begynder.

Under selve rejsen dækker Årsrejseforsikringen bl.a.:

- ◆ **Erstatning for ødelagte feriedage** - til alle rejsedeltagere, hvis en sikret bliver indlagt eller lægeordineres indendørs ophold ved f.eks. sygdom.
- ◆ **Forsinket bagage** - mere end 5 timer på udrejsen.
- ◆ **Sygeledsagelse** - nødvendige ekstra udgifter til en medrejsende ved sygeledsagelse.
- ◆ **Hjemkaldelse** - nødvendige ekstra rejseomkostninger ved hjemkaldelse til Danmark.
- ◆ **Tilkaldelse** - rejse- og opholdsudgifter ved tilkaldelse ud til en sikret syg eller tilskadekommet person.
- ◆ **Skade på feriebolig** - evt. ekstra udgifter til indlogering, hvis ferieboligen ikke kan benyttes grundet skade.
- ◆ **Akutdækning for tandbehandling**
- ◆ **Psykologisk krisehjælp**
- ◆ **Overfald**

Prisen for Årsrejseforsikring med afbestilling er kr. 350,-.

Hvis ferierejsen går uden for Europa, kan du, udover en særskilt afbestillingsforsikring, også tegne en Oversøisk Rejseforsikring i RUNA, som bl.a. omfatter sygdoms- og hjemtransportforsikring.

For at kunne tegne rejseforsikringer i RUNA, skal du have din Familiens Basisforsikring hos os.

Få mere at vide om RUNAs rejseforsikringer på www.runa.dk - her kan du beregne og tegne forsikringerne samt se forsikringsvilkårene - eller ring og hør nærmere på telefon **33 32 22 00**.

RUNA FORSIKRING A/S • Farvergade 17 • 1463 København K • Tlf. 33 32 22 00 • Fax 33 15 77 55 • www.runa.dk



Kun for medlemmer af DVK

- Ja tak, jeg ønsker Familiens Basisforsikring udvidet med Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring.
- Jeg vil gerne kontaktes.

Stilling: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Tlf. privat: _____ Tlf. arbejde: _____

DVK 609

Sendes
ufrankeret
Modtageren
betaler portoen.



RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17
+++ 0857 +++
1045 København K