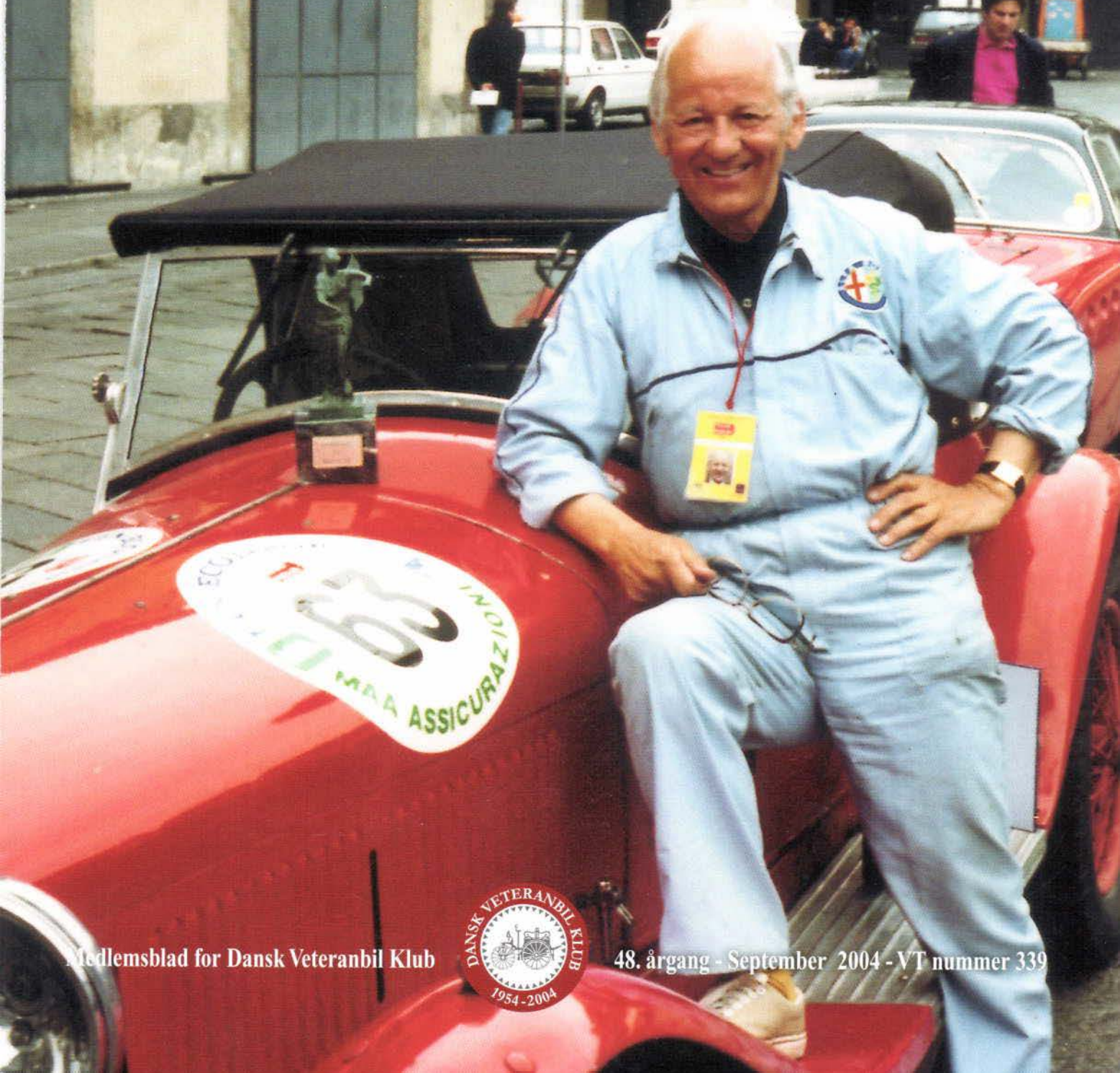


# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - September 2004 - VT nummer 339



## Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3  
2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)  
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk  
www.veteranbilklub.dk  
Giro: 600-4253  
Administrator: Dorte Thies

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt  
med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 5500  
ISSN 1600-8278

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager  
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. Dog d. 25. for læserbreve  
og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens  
adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Profes-  
sionelle annoncer skal leveres reproklare.

### Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer  
med foto: Kr. 200,-

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

### I redaktionen desuden:

Svend Carstensen  
Henning J. Mouritzen  
E.W. Neegaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen

**Lay-out, sats**  
Ole Callesen, tlf. 74561611  
Skovhusevej 7, Aller. 6070 Christiansfeld  
e-mail: oc.allen@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer,  
Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing  
Højbuens 26, 2730 Herlev  
tlf. 44 53 87 00  
claus.frausing@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikrings-  
klubben og Motorhistorisk Samråd.)

Peter Løvstrøm Sørensen  
Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop  
tlf. 75 86 95 10  
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thostrup  
Birkevænget 16, 2880 Bagsværd  
tlf. 44 44 56 19  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol)  
Erik Mieth (kommitteret)  
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk  
tlf. 45 89 13 35  
erik.mieth@veteranbilklub.dk

### (Udstillinger, klubartikler og jubileum)

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

### (Mødesteder og kontakt til mødestedledere)

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. 65 94 07 04  
leif.andersen@veteranbilklub.dk

### (Løb og arrangementer)

Ole Poulsen  
Pogemosevej 10, Radsted  
4990 Saksøbing,  
tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

### Midtsjælland:

"Steffensgård"  
Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted  
Kontakt: Preben Boisen, 57525040  
samme adresse som mødestedet

### Østsjælland:

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

### Fyn:

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

### Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Kaj Munkholm, 86221736  
Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

### Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Samme adresse

### Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264  
Samme adresse

### Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro  
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441  
5420  
Mommarmarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

### Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted  
jakobsen@skjermaa.dk

## Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Tlf. 4556 5600  
Åbningstid søndage kl. 14-17.  
Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.  
Museet betjenes i åbningstiden af frivillige kustoder fra Dansk Veteranbil  
Klub. Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4656 5600.

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

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

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

Fyn  
Leif Andersen - 65940704

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark  
Hans Pedersen, 8779 2266

## Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs  
Peter Løvstrøm 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

Mercedes-Benz  
Folmer Larsen  
6538 2497 4034 1189

Singer  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

Tatra  
Svend Carstensen  
3969 8115

Toyota  
Henning Holm  
9865 8011

## Bibliotek

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

## IT og medlemsregister

Bø Odegaard  
Høstbuens 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.odegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610  
(ma-fre 10-13)

## Revision

Dorte Stadil  
Svend Carstensen

## FIVA

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

## Klubregistre

### Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs  
Kurt Krogh  
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)  
Claus Frausing  
Se under bestyrelsen

Morris  
Willibald Farbmacher  
4914 5167

Opel  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)  
Claus Neble  
2253 5550

Renault  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

Rover  
Henning Helmer  
4919 2700

Singer  
Kaj Dyrting Larsen  
3990 4240

Triangel  
Uffe Mortensen  
4920 2301

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

Peugeot  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab  
Svend Draaby  
3871 3902



Forsiden:  
Svend Hauberg i Italien.

## Indhold

Overlevering.....	3
Møder, løb og arrangementer.....	4
Smånyt .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Mere Adonis.....	7
Styrkeprøven .....	8
Amazon jubilæum.....	11
Fest i Fredericia.....	12
Bridgestone Historic Rally.....	16
Classic Car Meeting.....	18
Månedens køretøj.....	20
Odderløbet.....	26
Herregårdsløbet.....	28
Invitation til sæsonafslutning.....	28
Sommers Automobil Museum .....	29
Læserbrev .....	33
Konkurrencen.....	33
Store Skoda dag .....	34
Stevnsløbet.....	36
Svend Hauberg og bilerne.....	38
Klubaften i Nærum .....	49
Veterantræf i Handest.....	50
Årets sidste Havnetræf.....	52
Fra bestyrelsen .....	54
Corvette besøg .....	54
MhS nyhedsbrev .....	55
Nye medlemmer .....	56
Køb/salg .....	57



## KLUMMEN

### Overlevering

Præmieuddelingen ved Styrkeprøven 2004 forløb lidt anderledes end de lokale arrangører havde planlagt det. Toastmasteren, Trygve Krogsæter, formand for Norsk Veteranvogn Klubb, havde bemærket de mange børn, der var med i de smukke gamle biler, og havde på eget initiativ udvidet den linde strøm af præmier med en stribe slikposer til alle børnene fra det lokale supermarked.

Det er vigtigt at de får en god oplevelse, sagde han, så får de lyst til at være med igen. Alle børn fik præmie for at deltage. Børn tænker ikke i motorhistorie. De er bare på tur i morfars gamle bil og er det en god oplevelse, husker de begivenheden og vender måske tilbage engang. Det er også en måde at bringe noget videre til eftertiden på, at overlevere gennem gode oplevelser.

I Dansk Veteranbil Klub ligger megen viden om mærker og mærkehistorie gemt hos medlemmerne. Får man ikke overleveret i tide er den viden også *glemt* en dag. Skyldet bort med badevandet, som et ældre medlem ganske rigtigt påpegede for mig for nogen tid siden. Spildt.

Det er blandt andet derfor at vi sætter struktur på klubbens bibliotek og arkiv. Vi ønsker at tilbyde en seriøs mulighed i samarbejde med Det Kongelige Bibliotek for at kunne komme af med sin viden på en sådan måde, at eftertiden kan få gavn af den engang. Historie er vigtig, også motoriserings og klubben ønsker at systematisere og arkivere medlemmernes viden.

Biblioteket modtager jævnligt motorhistorisk litteratur fra godgørende mennesker. Personarkiver er også på vej. Alt sammen materiale, der er med til at gøre Dansk Veteranbil Klubs bibliotek til en videnbank for eftertiden.

En vigtig opgave, synes vi, næsten en samfundsopgave. Det kan derfor godt undre at så få medlemmer har søgt ind i det klubarbejde. Meget spændende, som det er. Ligesom også de pengemæssige donationer fra velsituerede medlemmer, vi havde håbet på, lader vente på sig.

For ikke at tabe hele biblioteksprojektet på gulvet, har vi derfor måttet forlænge bibliotekarens ansættelsesperiode med tolv måneder. Katalogiseringen og registreringen af samlingen *skal* gøres helt færdig. Ellers er det hele spildt. Pengene hertil tager vi fra formuen, medmindre vi får held med at søge økonomisk støtte.

Men hvor er de mennesker, der kunne tænke sig at være med til at udvikle landets største motorhistoriske samling af litteratur og billeder? Er det virkelig så svært at se perspektivet.

Historie er vigtig. Hele den kulturelle, sociale, politiske, industrielle og økonomiske fortid frem til i dag er vigtig, en væsentlig del af vores identitet. Som personer og som samfund. Motoriserings historie er en integreret del heraf. Men ingen har set sådan på det før.

Ingen har forsket i det forrige århundredes største opfindelse, nemlig **automobilen, og dets betydning for udviklingen af samfundsstrukturen i det historiske perspektiv**. Hvad har bilen for eksempel betydet for transport af mennesker og varer gennem et helt århundrede, for beskæftigelsen, handel med og reparation af biler, vognmandskørsel og vejbyggeri? For infrastrukturen i bredeste forstand, veje, broer, shoppingcentre, hvor detailhandel flytter fra bykerne til omegn? For parkeringspladser, samfundsøkonomien og automobilsport? Herunder karting, rugekassen for vore succesrige internationale racerførere og i øvrigt grundlaget for et betydeligt socialt ungdomsarbejde. For fritid, rejser og camping. Hvad med biler i krigstid og konsekvenserne for motoriseringen i form af forurening, trafikulykker, indhug i naturen etc.

Selv en professor skal have noget at forske i, hvis han skal udrede noget. Det grundlag for overlevering skaber Dansk Veteranbil Klub nu og man behøver i øvrigt slet ikke at være professor for at få noget ud af det, bare interesseret.



Claus Frausing

(hvis klumme er udtryk for hans personlige mening)



## Møder

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen. Husk klokkeslæt.

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere efter både i løbskalender og mødekalender.

### September

- 16. Spjald. Klubmøde.
- 21. Kværkeby. Klubaften, besøg af NSU Klubben.
- 28. Egeskov. Klubaften.

### Oktober

- 5. Egeskov. Biblioteksaften.
- 9. Rødekro. Besøg hos Vojens Autoophug. Se Klubaktiviteter.
- 14. Børkop. Klubmøde. Bemærk kl. 19.30.
- 14. Rødekro. Klubaften.
- 19. Kværkeby. Klubaften. Tur i Australien.
- 21. Spjald. Klubmøde om Castrol olie.
- 21. Nærum. Virksomhedsbesøg i Valby. Se Klubaktiviteter.
- 23. Rødekro. Arbejds møde.
- 26. Egeskov. Klubaften.

### November

- 2. Egeskov. Biblioteksaften.
- 4. Nærum. Diskussion om kopi af Hammel-bilen.
- 11. Børkop. Klubmøde.
- 11. Rødekro. Klubmøde.
- 16. Kværkeby. Klubaften. Besøg af fhv. skatteminister Hovmand.
- 18. Spjald. Klubmøde.
- 30. Egeskov. Julefrokost.

### December

- 9. Rødekro. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
- 9. Børkop. Juleafslutning.
- 10. Spjald. Julefrokost, bemærk ændret dato.
- 14. Kværkeby. Bemærk dato. Julefrokost.

### Januar

- 4. Egeskov. Biblioteksaften.

### Februar

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.

### Marts

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.

## Løb

### September

- 18. Føtex-løbet. Start Odense. Indbydelse i VT 338.
- 18.-19. MG og BMC stumpe- og værktøjsmarked i Erlings gamle garage, Søvang Allé i Kastrup.
- 25.-26. Bella Centret. Bilmesse og brugtmarked, biler og mc. Forenede Danske Amerikanerbilklubber holder 15-års jubilæumsudstilling. [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk) og [www.fda-biler.dk](http://www.fda-biler.dk)

### Oktober

- 3. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.
- 16.-17. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Tlf. 97221380 og [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)
- 31. Sæsonafslutning. Start ved DVK i Nærum. Se indbydelse i dette nr.

### November

- 13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

### 2005

#### Juni

- 5. Brønshøj løb, 10-års jubilæum.

## UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

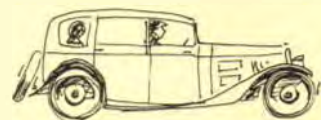
### Oktober

- 6.-10. FIVA World Rally 2004 Athens, arr. den græske veteranbilklub. Program og tilmeldingsblanket på hjemmesiden [www.fivawrathens.gr](http://www.fivawrathens.gr)

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







## MUSEUMSBROCHUREN

I dette blad er indheftet en brochure om Sommers Automobil Museum. Det kan tilføjes at der er gratis entre for medlemmer af DVK ved forevisning af nyeste nummer af Veteran Tidende.

Medlemmer med særlig viden om et emne opfordres til at stille sig til rådighed som rundviser og fortæller på en åbningsdag. Det behøver ikke at være om museets køretøjer, du kan også medbringe dit eget. Kontakt kusterne. Søndag den 26. september kl. 15 bliver det Claus Frausing, der fortæller om Jaguar og dem der skabte legenden.

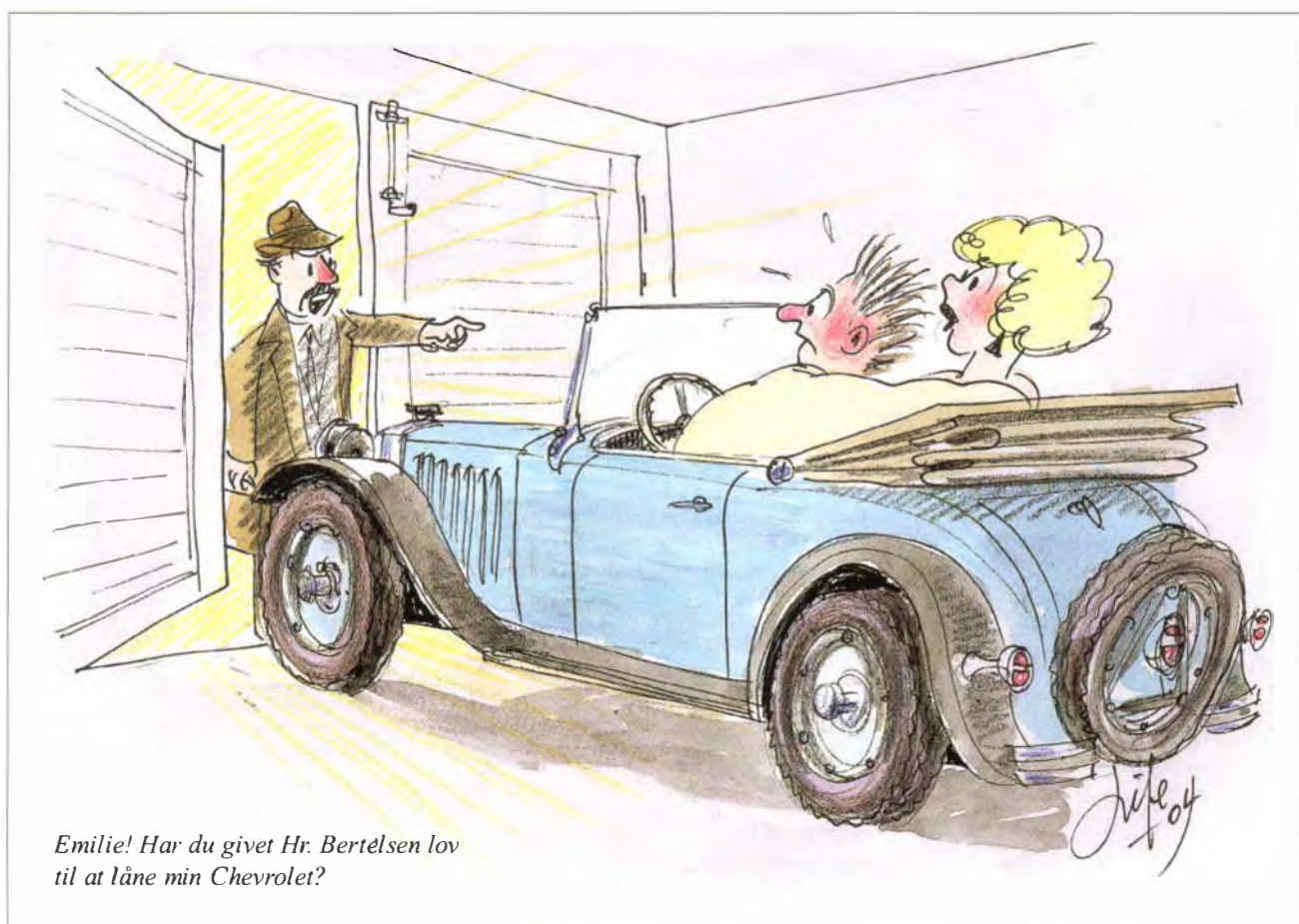
Træk brochuren ud og vis den til interesserede! Ekstra eksemplarer kan rekvireres på klubkontoret af møde- og arrangementsansvarlige og arrangører af løb og udstillinger.

Dele af brochuren vil indgå i DVK's hjemmeside.  
[www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk)

## RETTELSER

En mindre fejl havde indsneget sig i billedteksten øverst på side 12 i VT 337 i artiklen om Ford V8. Billedet fra Anholt Strand juli 1933 viser fra venstre, på skærmen, Steen Grue, dernæst Jørgen Lützhøft og yderst til højre Holten Lützhøft. Alle er i dag midt i firserne, men har ikke set hinanden siden den sommer. Vi beklager fejlen og takker for tilrettevisningen.

Ligeledes var der et kiks i VT 338, hvor to billedtekster på side 19 desværre var byttet om, nemlig til de to lastbiler.



*Emilie! Har du givet Hr. Bertelsen lov til at låne min Chevrolet?*



## FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 28. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 26. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 30. november kl. 19.00 (bemærk tidspunkt) julefrokost.

December: Ingen klubaften i julemåneden.

Der er biblioteksaftener kl. 19.30 på følgende tirsdage: 5. oktober, 2. november, 4. januar, 1. februar og 1. marts.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Lørdag den 9. oktober går turen til Vojens Autoophug. Det er kl. 13 fra klubhuset.

På gentagne opfordringer begynder de almindelige klubmøder torsdag den 14. oktober kl. 19.30.

Til veteranbil og –mc-folk i Rødekro-området + alle andre: Sommeren er forbi, det er konstateret. Derfor indkaldes der til et arbejds møde lørdag den 23. oktober kl. 10. Husk selv at tage frokostpakken med. Kaffen og kage giver Alice nok. Det der skal ske på mødet er vi skal gerne have gjort noget ved huset. Jeg mener, alle er gode til noget, ingen er bedst til alt, derfor mød op i klubhuset 23. okt.

Torsdag den 11. november kl. 19.30 har vi så vores november-møde.

Torsdag den 9. december julefrokost, det kommer jo nok til at ligne det sædvanlige med lidt mad, lidt pjat, lidt spil mm. Prisen kender vi ikke endnu,

men vi skal nok passe på pengene, så frygt ikke. Men der bliver et andet lille problem, her er tale om FØRST TIL MØLLE osv., vi kan kun være 45 mennesker i rummet, så husk tilmelding.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

## 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. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores udemøde tirsdag den 24. august på Nyscan lastvognsservicecenter i Køge trak 23 medlemmer. Nogle kom langvejs fra og de blev ikke skuffede, fordi det var en oplevelse at se et så stort topmoderne serviceværksted fungere.

Vores klubmøde tirsdag den 28. september kl. 19.00 begynder med at vi ser videoen om Roskilde Ring, med biler og motorcykler fra 1955 indtil 1968, da Roskilde Ring måtte lukke.

Venlig hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 21. september Klubaften. Vi får besøg af NSU-klubben, som fortæller og viser film om NSU biler og motorcykler.

Tirsdag den 19. oktober Klubaften. Hans W. Holm vil fortælle og vise lysbilleder fra en rejse gennem Australien, hvor han også arbejdede. Han kørte i en Vauxhall.

Tirsdag den 16. november Klubaften. Vi får besøg af tidligere skatteminister Svend Erik Hovmand, som fortæller om regeringens syn på veteranbiler og beskatningen af dem.

Tirsdag den 14. december, bemærk 2. tirsdag i måneden og kl. 18.30. Julefrokost med julehygge som tidligere år.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

14. oktober: Går vi over til vintertid og mødes kl. 19.30. Jeg forventer at en eller to i kredsen vil fortælle lidt, som Ludvig Andersen gjorde sidst vi var på Møllen.

11. november Klubmøde.

9. december: Juleafslutning på Vandmøllen.

Ideer til aktiviteter er altid velkomne.

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.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

## VESTJYLLAND - SPJALD

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

Torsdag 16. september klubmøde.

Torsdag 21. oktober møde om Castrol olie. Tid og sted senere.

Torsdag 18. november klubmøde.

Fredag 10. december julefrokost. Bemærk ændret dato.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252





**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Virksomhedsbesøg torsdag den 21. oktober kl. 19 hos Fa. Ingana aps. Balke & Wedel, Gl. Køge Landevej 55, Valby. Jørgen fra Ingana har overtaget Balke & Wedel fra Henning Jørgensen. Per, der har været ansat hos Henning i mange år, vil stadig være ansat på værkstedet, så der vil ikke være tale om store forandringer. Det vil der til gengæld være i butikken til gaden, hvor værkstedet fra Østerbro er flyttet ind i halvdelen af lokalet. Begrænset deltagerantal, derfor tilmelding til Dorthe Thies på kontoret, tlf. 4556 5610

Torsdag den 4. november kl. 19 ordinær mødeaften i Nærum, hvor vi diskuterer det betimelige i at fabrikere en model i 1:1 af Hammelbilen, som er Dansk Veteranbil Klubs vartegn. Der har været snakket om et projekt af denne type af flere af vore medlemmer, og der har meldt sig en gruppe der kunne tænke sig at stå for tilvirkningen på professionel basis. Kom og vær med i diskussionen, som godt kan gå hen og blive interessant.

Venlig hilsen  
Claus Neble

SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe, kage mm.

**Dagens ret i oktober: boeuf bourguignon.**



## MERE OM ADONIS

Af Erik Nielsen

Siden artiklen i Veteran Tidende nr. 331 om det århusianske bilmærke Adonis er der dukket nogle få flere oplysninger op om Anton Marius Rasmussen, der byggede bilen. Han var udover mekaniker kørelærer, og det siges at han i sin tid lærte Prins Knud at køre bil.

En mulig årsag til at han stoppede bilproduktionen kan have været at han efter 1909 fik andre interesser, idet oplevelsen af at se flyvning i virkeligheden åbenbart fik ham selv til at begynde bygningen af en flyvemaskine. Om han nogensinde fik den i luften ved jeg ikke, men siden gik han under navnet Flyverasmussen. I øvrigt levede han til 1957.

Udover disse oplysninger er der kommet et billede frem, som efter al sandsynlighed forestiller en Adonis, og sikkert den samme.

I et par udgivelser fra Herning Lokalhistoriske Arkiv forekommer billedet, som er fra september 1912. Det viser den senere kendte automobilforhandler, mekaniker og racerfører Hans Dynesen bag rattet i et lille automobil. I den ene bog tilskrives han endog æren af selv at have bygget den.

En nærmere granskning af dette billede og sammenligning med det i forvejen kendte af en Adonis afslører samme konstruktion og mange fælles enkeltheder.

Hvilken forbindelse Dynesen præcis har haft til bilen ved jeg ikke, om han har ejet den, om han har foretaget en reparation eller ombygning eller måske bare formidlet en handel.

Vognen på det ny billede har åbenbart fået moderniseret karrosseriet. Den er blevet forsynet med en lille torpedo omkring instrumentbrættet og der er sat en dør på karrosseriet. Hvem der har udført ændringerne vides ikke, men det er meget muligt at det netop har været Dynesen.

Jeg tror de to billeder viser samme bil, for udover de tekniske lighedspunkter er bilen udstyret med registreringsnummeret X 913. Det tilhører en nummerserie der blev udleveret i Voer og Nim herreder, og Østbirk, hvor det hidtil kendte eksemplar blev solgt til cykelhandler Daugbjerg, ligger netop i Voer Herred.





Meget stor og meget lille – den norske SPA som også var med i Danmark sidste år – og Swift.  
Fotos C. Frausing og P. Lykkeberg

## En styrkeprøve med formand og livlæge

Tillad mig at præsentere mig selv. Mit navn er Swift. Slet og ret Swift. Jeg er født i England og kom til Danmark i 1912 eller 1913. Det er så længe siden, at jeg ikke kan huske præcis hvornår, men tro mig, jeg *er* fuldt integreret. Jeg kan heller ikke huske hos hvem jeg kom først, men formentlig en vognmand i Sæby. I hvert fald fik jeg mit nummer P 317 i Hjørring politikreds. Det bærer jeg stadig, om end i efterligning, så dog med stolthed. P 317.

Ellers har mit liv været lidt af et eventyr. Efter at være blevet udsat for tidens tand blev jeg træt og nedslidt sat til side gennem mange år et sted på Silkeborgkanten. Men pludselig en dag blev jeg gravet frem i lyset og kom til ære og værdighed igen. Jeg husker tydeligt det var i foråret 1956. Bøgen var sprunget ud ved Munkebjerg og danskerne var blevet bilhistorisk bevidste.

Nu blev jeg sat i stand efter alle kunstens regler og fik ny farve. Lidt for lyseblå, hvis jeg skal være helt ærlig og med striber til pynt, men okay, jeg gik jo også lysere tider i møde. Troede jeg, men jeg blev blot sat hen et andet sted, en stor hal, hvor der var hundekoldt om vinteren. Men jeg var dog ikke længer alene, jeg havde selskab af andre gamle biler, flyvemaskiner og hvad ved jeg. Der kom mennesker og så på, en del kravlede også op på mig, som om jeg var en legetøjsbil. Nok er jeg lille, men alligevel.

Men så 30 år efter skete der igen noget. Nordmændene havde fundet ud af at alle vi biler med messingkøler skulle ud at luftes en gang om året på skift i de skandinaviske lande. Hvilken renæssance og så i en alder af næsten treoghalvfjerds.



Iver Jensen holder tungen lige i munden.





Nu fik jeg egen livlæge, en mekaniker fra Horsens. Iver hedder han. Han havde godt nok forstand på det der. Jeg blev skruet på og repareret både forfra og bagfra. Nu går jeg som en drøm, hvis bare jeg får noget ordentligt at leve af, men benzin er jo ikke hvad det har været.

For eksempel lige nu hvor jeg kører langt oppe i Sverige på rød benzin. Ja, jeg kan ikke rigtig finde ud af det. Det er vist nordmændene, der har tilrettelagt, men de har lagt ruten i Sverige, som om Norge ikke var et flot land med ... *langt højere bjerge*. Men måske er det derfor. For jeg må sige, jeg slæber. Det er tungt arbejde for mine syv ponyheste dette her, men hvad gør man ikke for at tækkes.

Jeg har nemlig Dansk Veteranbil Klubs formand med som passager. Han vejer over et hundrede kilo, så heldigt for ham er det, at jeg blev forlænget en 4-5 tommer engang i tyverne. Ellers kunne han ikke være der. Men bare rolig. Jeg har også min livlæge med. Og som sagt, hvad gør man ikke.

Ellers nyder jeg det fine selskab. Tænk vi er 51 biler af god årgang, nogle endda ældre, som mig for eksempel og det er altså ret imponerende. Her er deltagere fra Norge, Sverige, Tyskland, England og hele 12 hold fra Danmark. Enkelte med hele familien. Hvor hyggeligt med alle børnene.

Solen skinnede, søde og glade mennesker og sikke en flot natur. Vi er i Dalsland, små 500 km nord for København mod Oslo, et meget smukt svensk 'öppet landskab' med marker, skove og søer vest for Vänern og hvor Dalslands kanal siden 1868 har snoet sine 255 km gennem 28 sluser.

Men også ujævne grusveje og stejle bakker hvor teknik og chauffør kom på prøve om ikke i styrke, så samarbejde. Jeg er den absolut mindste bil og som sagt med bare syv små heste, men min chauffør er god til at få det bedst mulige ud af situationen. Jeg klarede alle prøver med glans og det var der altså nogle af de andre der ikke gjorde. Enten brød de sammen, gik i stykker eller også kom de ikke op ad bakkerne før i tredje eller fjerde forsøg, men jeg gjorde. Alle sammen og uden omstarter.

Første dag om morgenen kom min livlæge og så mig efter for olie, vand og benzin, pudsede min messingkøler i Brasso og tørrede dug af, så jeg så fin og nyvasket ud, klar til dagens dont. Første stop var Dalsland Center, hvor menneskene spiste lækker fiskefrokost. Der var mange besøgende og jeg var en af de biler, der vakte mest opsigt. Det er fordi, jeg er så lille. Folk synes jeg er sød og jeg nyder at blive beundret og fotograferet.

Om aftenen var der buffeten på hotellet og bagefter kom alle menneskene ud i den lune sommeraften og drak deres kaffe til den dejligste levende klavermusik alt imens de gik rundt og sludrede mellem os biler, som stod og samlede kræfter til næste dag efter mere en et hundrede kilometer styrkeprøve. Hyggeligt, meget hyggeligt.



*Det ligner en spidskøler-Opel men er en FIAT 510S som Trond Thorbjørnson har indført fra Ny Zealand. 3½ liter, sideventilet, 6-cylindret, max 96 km/t, kampvægt tæt på 2 tons. Karrosseri fra Stevens & Sons i Christchurch. Til højre står Viklit Graae Jørgensens Cadillac 1914.*



*Blandt de danske deltagere var Niels Andersen med Ballot, her fotograferet inden afgang fra Danmark. Nu i toptrimmet stand efter mange kvaler med at få has på tidligere specialisters fejltagelser. Overraskende havde Niels som passager i løbet Erik Koux.*



*Så glemmer man da ikke hvilke løb man har deltaget i.*





*Peter Lykkeberg er ikke bleg for at køre langt i sin centerdoor Ford T.*

Meningen var ellers at jeg skulle lukkes inde om natten i en kassevogn af japansk oprindelse, Mitsusuzuki eller sådan noget lignede. Men så sagde formanden at jeg selvfølgelig skulle have lov at stå ude sammen med de andre og det var jeg meget glad for.

Men ellers kører Transporteren godt og jeg står sikkert og godt i kassen. Lige bortset fra det med forruden, men det snakker vi ikke om. Japaneren stod for den lange transport herop. Så det er helt fint. Den tager det grove og jeg det sjove.

Anden løbsdag skulle have været den værste, sagde chaufføren. Han har jo været med før. Men nej, viste det sig. Styrkeprøven var faktisk i går. Men først skulle vi vises frem for Eds borgere på parkeringspladsen foran det lokale supermarked. Der stod en mand med højtaler og mikrofon og holdt lange taler om hver bil, som så til sidst kogte af bare at stå og snurre. Der var slalomkonkurrence på vej ud af P-pladsen og jeg scorede toppoints. Bagefter kørte vi rundt om byens alderdomshjem, hvor de gamle sad og vinkede og vel mindedes gamle dage, hvor der var forskel på biler. Og så var det ellers afsted. Ja det vil sige, jeg klarer jo ikke mere end jeg hele tiden bliver overhalet af knallerter, men jeg når det samme som de andre. Omkring frokosttid kørte jeg ind og satte formanden og min chauffør af på Berby

Herregård, som viste sig at være en gammel husholdningsskole. Husmorskole som de siger i Sverige. Der kunne man i tekst og billeder se, hvordan de unge piger engang blev undervist i hvordan kommende husmødre forberedte sig til husgerningen. Der var sgu stil over det, dengang, hørte jeg formanden sige flere gange til sig selv. Min chauffør så lidt anderledes på det. Han havde aldrig gået på husholdningsskole og han kunne da både sy knapper i, vaske sengetøj og lave mad. Men han har også gode hænder, så måske derfor.

Om natten stod jeg igen under den stjerneklare himmel og samlede mine indtryk og kræfter.

Indenfor i Mühlbocks, det hed stedet, hvor vi holdt til, holdt de en fin fest med slips, hvide duge, stearinlys og dejlig mad - tror jeg nok - og præmieuddeling og takketaler i lind strøm. Hvis jeg spidsede øren kunne jeg lige høre vores formand sige tak til nordmændene for et flot arrangement og for initiativet til Styrkeprøven i det hele taget, der efterhånden er blevet så eftertragtet at i

hvert fald danskerne var begyndt at købe Styrkeprøvebiler i udlandet, bare for at få lov at være med. Og at han faktisk også selv kunne finde på det. Formanden altså. Han havde allerede forsøgt, men den patinerede Hupmobile fra 1914, han var faldet for, havde været i familiens eje siden 1956 og var ikke til salg. Ejeren havde både børn, børnebørn og hund, der kom før formanden.

Jeg kunne også forstå på formanden at næste Styrkeprøve også skulle være i Sverige eller Norge, men at det under alle omstændigheder var svenskerne, der tilrettelagde.

I 2006 skulle Styrkeprøven så være i Danmark og jeg hørte ham sige Samsø? Det fald i god jord og jeg glæder mig i hvert fald også. Jeg har hørt, at det skulle være et dejligt sted med små bakker fra istiden, rig på vikingehistorier, kongemordere og husmænd, der organiserede sig der for første gang, og så helt til i dag hvor samsingerne forsøger at gøre øen bæredygtig. Kan man så få rød benzin, for resten?

*Claus Frøusing.*



*Norsk folklore.*



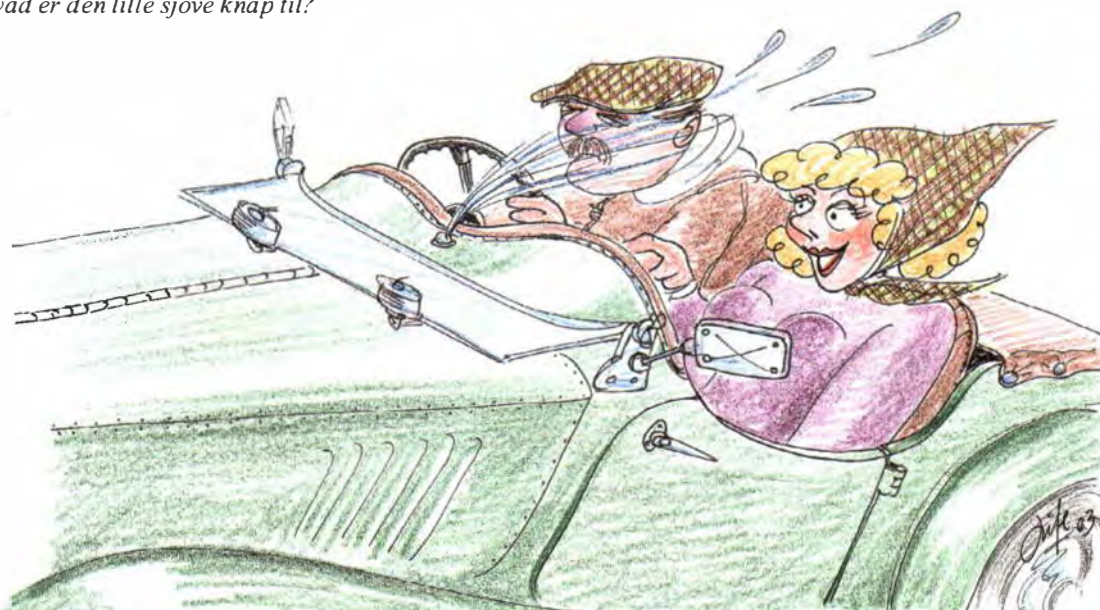


Foto: Ole Callesen.

**Volvo Amazon Klub Danmark** fejrede i weekenden 13.-15. august 10-års jubilæum. Arrangementet var lagt ved Silkeborg og knap 60 Amazoner glimtede om kap med solen i det flotte sommervejr. Klubben tæller i jubilæumsåret ca. 550 medlemmer og interessen for Amazonen som veteran- og liebhavervogn er vokset støt de sidste par år fortæller Ole Callesen, klubbens formand.



*Og hvad er den lille sjove knap til?*





# FEST I FREDERICIA

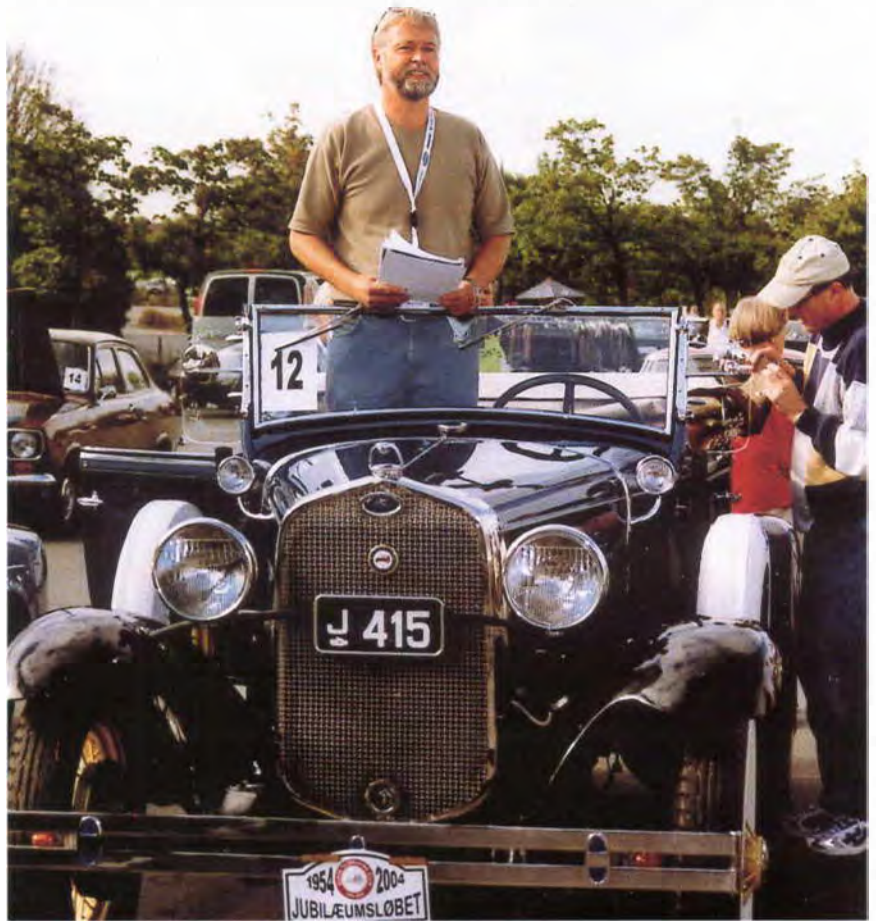


Fest og hygge, gensyn med klubkammerater man ikke havde set meget længe, møde med ny, spændende mennesker og en stor variation af køretøjer. Rimeligt vejr. To byer under løbet.

Det var hovedindtrykkene af jubilæumsårets store arrangement i Fredericia de tre dage 20.-22. august.

Man må nok indrømme at hovedparten af deltagerne var fra vest for det store vand, på samme måde som at der nok var flest fra øst for til det store opløb i København 1. maj i forbindelse med indvielsen af museum og klublokaler i Nærum. Men sådan fordeles vind og vejr.

Stemningen var i top og uheld var deltagerne forskånet for, kun var der en DAF som knækkede en gummistrop, den kører jo med elastikker og milliongear. På førstedagen mødtes man først ved



Fredericia Idrætscenter, senere var der vandretur på Fredericia Vold – heldigvis ikke i natten klam og kold – og der var grill i Madsbyparken hhv. middag i idrætscentret.

Om lørdagen bød borgmesteren velkommen og det egentlige løbsarrangement foregik med køretøjerne fordelt på tre forskellige startsteder.

Lørdag aften festmiddag i idrætscentret











Formanden



P.E. Hansen



Poul Bertelsen



Niels Jonassen



Svensk og dansk formand

med rigeligt at spise og drikke og varme og morsomme taler af formand Frausing, Automobilhistoriska Klubbens formand Hans Jörlén, der også overrakte gaver, af vores meget mangeårige medlem P.E. Hansen, der tidligere har været i bestyrelsen og i næsten alle sine år i DVK også har været et skattet redaktionsmedlem, af Poul Bertelsen som repræsentant for Dansk Vintage Motor Club, medbringende en plakette, og af aftenens toastmaster, tidligere formand Niels Jonassen.

Frausing bragte et emne på bane som vi måske ikke altid tænker på, nemlig hvor stor glæde vi kan bringe samfundets svage med vores gamle køretøjer. Tvungsfjernede børn på Landerupgård havde set frem til vores besøg – og for nylig, under gaderæset i København, fik børn under behandling på Rigshospitalet en oplevelse ved at få lov at køre med i de eksotiske biler.

Vor svenske ven glædede sig over at hyggepianisten havde haft flere gode svenske melodier på repertoiret og undlod ikke at erindre om at AHK er fire år ældre end DVK og at klubben næste år altså fylder 55 år – og samtidig er vært for Styrkeprøven 2005.

P.E. fortalte med lune om hvor primitivt de første jubilæer i DVK gik for sig – det er andre tider nu.

Og Niels Jonassen sluttede med at udbringe et leve Dansk Veteranbil Klub. Præmieuddeling – også til deltagende børn. Fremtidens veteranbilister. Musik og dans.

Stor påskønnelse til bestyrelsesmedlem Bent Friis og hans hjælpere, som fik hele arrangementet til at klappe perfekt i samarbejde med Fredericias turistkontor. Og en særlig gave til Bents kone Kirsten, der har støttet og holdt ham ud under de nervepirrende forberedelser. "Bent selv får ingenting, han er bestyrelsesmedlem, og det er belønning nok i sig selv" sagde Frausing.

Søndag kørsel ned over Sydfoyn og til Strøjers bilmuseum i Vedstårup, hvor ejeren selv veloplagt viste rundt.

Nu er vi igen i den umulige situation at have billeder af vist nok alle deltagende biler – og at skulle vælge, for der skal jo også andre ting i bladet.

oer





Præmietagerne





# Bridgestone Historic Rally



Tekst og foto: Hans Pedersen

Her stod bilerne så parkeret foran Scandic Hotel, Rytoften i Århus fredag den 6. august. Bilerne ejere havde travlt med at klistre reklamer og startnumre på - der var hektisk aktivitet.

Jeg selv havde travlt med at kigge på alle disse vidunderlige biler, og for mig var det også et historisk rally, eller rettere et historisk øjeblik. Mange af bilerne var fra 1960'erne og 1970'erne, en periode hvor mange mennesker interesserede sig meget for biler. Nok mere end det er tilfældet i dag. Biler var noget særligt dengang, og jeg mindes f.eks. dengang i 1967, hvor jeg købte min første bil, en Renault 4CV. Skulle jeg måske melde mig ind i Randers Motor Sport og deltage i deres orienteringsløb? Kunne jeg købe noget ekstra udstyr til den lille Renault, så den måske kunne se ud som



en "sej" rallyvogn. Bevares, der var allerede monteret nogle ekstra Smith instrumenter i bilen, jeg måtte jo holde øje med vandtemperatur og olietryk og meget mere. I perioder kørte jeg rundt uden de forkromede hjulkapsler for at se lidt barsk ud. Alle disse tanker løber gennem hovedet på mig denne fredag, hvor jeg ser alle bilerne, der skal deltage i det historiske rally.

En skøn lyd høres pludselig i det fjerne. Er det ikke en 2-takter? Jo, ganske rigtigt, ind på pladsen kommer der en

flot rød gammel Saab fra begyndelsen af 1960'erne, en rigtig 2-takter med den herligste lyd. En helt anderledes motorlyd høres lidt efter - det er en flot VW 1300 fra 1960'erne. Jo, efterhånden kommer de alle sammen, Volvo Amazon, Triumph TR 4 og Spitfire, Porsche, NSU, Lancia Fulvia, MG, BMW og mange andre fra tiden dengang.

Jeg kigger ind i bilerne, og her ser jeg de gamle instrumenter monteret. Herligt syn. Men var det ikke lettere med et navigationsanlæg? Jo, men naturligvis ikke tilladt. Alt skal være som i de gode gamle dage.

Der tjekkes ind, der holdes maskineftersyn inden bilerne slippes løs i trafikken. En efter en ruller de gamle køretøjer frem til de strenge kontrollanter. Alle biler er åbenbart helt ok, og snart kan rallyet begynde.

Bridgestone Historic Rally er et 700 km langt rally for klassiske biler, der kan fremvise en mindst 25 år gammel registreringsattest. Selve ruten er hemmelig indtil løbsdagen, men løbsledelsen har i forvejen frigivet listen med biler, så tilskuerne kan se om netop deres drømmebil fra dengang skulle være at finde. Løbet startede fredag den 6. august kl. 13.00, hvor der skulle køres ca. 300 km i Midtjylland.

Lørdag morgen den 7. august kl. 07.30 startes der op på ny, og turen er da på







ca. 400 km. Bl.a. gøres der i løbet af dagen et stop på Vandel Flyveplads, der tidligere altid var en fast bestanddel i alle jyske rallyer. Hjemturen går via den jyske højderyg tilbage til Hotel Scandic i Aarhus.

Og hvordan gik så det historiske rally? Jo, endelig lykkedes det for den erfarne motorsportsmand Ole "Grønhandler" Nielsen fra Vig og co-driver Jørgen Skjøt fra Assentoft ved Randers at vinde Danmarks internationale historiske rally i deres flotte VW 1300 fra 1968.

Ole Nielsen, der for længst har fejret 40-års jubilæum indenfor dansk rallysport, har DM- og NM-titler i såvel rally som orienteringsløb og økonomiløb. Ole Nielsen udtaler: "Lige nu føler vi at denne sejr er en af de største". Udtalelsen kom fra et glad vinderhold, da de erfarede at sejren var i hus med 1 sekunds forspring til sidste års vindere Kjell Nilsen, Norge og Jørn Mørup fra Holstebro, som kører Porsche 911. Yderligere 1 sekund efter fulgte løbet tidligere 3-dobbelte vinderpar Erik og Kim Bach Sørensen fra Ølstykke i en VW Scirocco. På en flot 4. plads kom Henrik og Jørgen Kristensen fra Hornslet i en fin sortlakeret Ford Cortina GT, der "kun" har 6 års erfaring i rally.

Efter fredagens 325 km lange etape i Midtjylland havde ikke mindre end 12 par endnu chancen for den endelige sejr. Lørdag formiddag gik ruten efter start i Århus mod Vandel Flyveplads,

hvor det var ventet at løbet ville finde sin afslutning. Men 6 hold havde indtil sidste specialstrækning syd for Nørre Snede stadig mulighed for den endelige sejr, mindre fejlkørsler sendte dog først Søren Dahl og Thomas Hansen i Opel Kadett Coupe ned på en 6. plads. Derefter var det de danske Monto-Carlo vindere Otto og Britta Kristensen, der i deres Lancia Fulvia Coupe fra 1968 måtte strække våben og nøjes med en 5. plads.

En VW 1300 vandt således over en Porsche 911. Dette viser jo med al tydelighed, at et historisk rally vindes med hovedet, og ikke med højrefoden på speederen. Bridgestone Historic Rally skal helst være en blanding af ægte kærlighed til de gamle biler, motorsport og samvær, og kan man over 700 km holde koncentrationen og undgå alt for mange fejltagelser, ja, så er det ikke kun hestekræfter og moment, der er afgørende.

Sportsklassen, der også kørte 700 km, blev vundet af Søren Bjerring og Henrik Kjær i Lancia Fulvia Coupe.

Klassen der kørte 350 km blev vundet af Steen Askjær Jensen og Lars Palle i en Datsun 1200.

Turistklassen blev vundet af Niels Oluf Jessen og Jan Jensen i en Ford Anglia.

Alt i alt et rigtig godt historisk rally, og jeg kan kun anbefale jer alle sammen at kigge med når rallyet igen køres næste år.





# Classic Car Meeting på Ring Djursland



Parat til race: Jaguar XK 140 1957, Ford Cortina 1500 GT 1965, Volvo Amazon 1965, Citroën B11 Sport 1947.



Honda S 800 1968.

Tekst og foto: Hans Pedersen

**Classic Car Meeting er lagt op til at skulle være en historisk motorsportsbegivenhed, og rammerne er jo helt i orden på den nyistandsatte Ring Djursland.**

**21.-22. august var det første gang i Danmark, at der var samlet så mange historiske biler på en dansk motorbane.**

Man tænker tilbage til dagene på Roskilde Ring eller Ring Djursland og Jyllands-Ringen. De gamle navne dukker op: Tom Belsø, Ole Vejlund, Erik Høyer, Aage Buch-Larsen, Sven Engstrøm og mange andre.

Classic Car Meeting er arrangeret af Historisk Motor Sport, der arbejder på at fremme interessen for gamle biler, så også kommende generationer kan se alle disse prægtige biler i aktion på

motorbanerne. Det er interessant nok at se de gamle biler på de mange museer, men bilerne er jo fremstillet til at bruges, herunder også til at køre væddeløb, som blev så udmærket demonstreret på Ring Djursland.

I forbindelse med weekendens løb var der også inviteret diverse bilklubber med, men markedsføringen må have slået fejl, idet der lørdag kun mødte ca. 15 klassiske biler op. Senere på dagen aflagde Chevrolet Corvette Klubben besøg med ca. 40 biler. Her var alle typer Corvetter, og det var et dejligt syn på denne solrige sommerdag.

Jeg var inde i ryttergården og kigge på de fine gamle biler, og igen må jeg konstatere, hvor herligt det er, at folk også værner om disse gamle racerbiler. Hvor tit ser man en Sunbeam Imp fra 1969, en Fiat Abarth fra 1970, en Honda S 800 fra 1968, en Ginetta fra 1964 o.s.v. Og vel at mærke i fuld krigsmaling, parat til nogle hurtige runder på banen. Alle bilerne har mange årtier på bagen, men de ser ud som nye og de kører så sandelig også hurtigt. En fryd for øjet – og for ørerne.

Ford Anglia 1967







Sunbeam Imp 1969



Renault Alpine 1972



Citroën 11 Sport  
1944 med  
kompressor



Ginetta 1964  
med en defekt  
pakning

Ginetta  
hjulophæng  
og interior



Citroën 11 1939



Det er planen at Classic Car Meeting skal være en årlig begivenhed, men der skal efter min mening gøres meget mere ud af markedsføringen. Det kunne jo være rigtigt godt, hvis der næste år kunne møde et par hundrede klassiske biler og motorcykler op. Rammerne på Ring Djursland er perfekte til formålet.

Jeg hører jo også tit, at det kniber med opbakning til diverse arrangementer, bl.a. i Ford V8 Klub Danmark og Renault Veteranerne, som jeg selv er medlem af. Måske skulle sådanne mærkeklubber hægte sig på et arrangement som Classic Car Meeting? Det er jo nu en gang noget sjovere når vi holder et par hundrede biler til fælles glæde og adspredelse. Bolden er hermed givet op, men planlægningen bør gå i gang straks.



NSU 1000 med motorklap på klem



# Ford Mustang Convertible 1964 1/2







**Tekst og foto: Hans Pedersen**

**Den 17. april 1964 stod USA på den anden ende. Ford Motor Company havde sat alle kræfter ind på at markedsføre sin nye Ford Mustang.**

**Om aftenen den 16. april kunne 29 millioner amerikanske hjem beundre den nye Ford Mustang på 3 landsdækkende tv-kanaler, og om morgenen den 17. april kunne de se helsides annoncer i mere end 2500 aviser.**

Ford Motor Company havde for alvor slået til, og amerikanerne kunne lide, hvad de så på tv og i aviserne.

Markedsføringen var så dominerende, at Time Magazine skrev, at man skulle være både blind og døv, hvis man den 17. april 1964 ikke var klar over, at der nu var en Ford Mustang på markedet.

Da forhandlerne lukkede op denne morgen den 17. april 1964 var der tumultagtige scener udenfor deres forretninger. Folk stod i kø, folk ville ind, ikke blot for at se – men så sandelig for at købe. Om aftenen havde mere end

22.000 amerikanere skrevet slutseddel på en Ford Mustang, og flere fulgte efter i den efterfølgende tid. Det gik så stærkt, at Ford solgte 1 million biler inden der var gået 2 år.

Og det var helt fantastisk, idet man havde kalkuleret med at sælge 100.000 biler det første år. De første 100.000 Ford Mustang var allerede på vejen blot efter 4 måneder.

Til sammenligning kan nævnes, at da Ford Thunderbird kom på markedet i 1954, da solgte man kun ca. 55.000 biler på 3 år. Dette viser med al tydelighed, hvor populær Ford Mustang var.

Men der var også masser af kunder. Der var bl.a. 2 store årgange af unge mennesker, der nu måtte køre i bil. De unge mennesker ønskede sig noget ganske særligt, og det fik de med Ford Mustang. Priserne på Ford Mustang var ganske rimelige, idet den var bygget af komponenter fra Ford Falcon, der i USA var en såre almindelig bil.

Dette var med til at holde priserne nede. Det geniale var formerne på Ford Mustang. De var – og er stadig – enestående.

Ford Mustang blev født som en kultbil. Allerede et par år efter dens fødsel var der Ford Mustang klubber overalt i USA. De rigtige Ford Mustang folk havde Mustang ure, Mustang kasketter, Mustang kuglepenn og minsandten Mustang trusser. Vi kan vel blot konstatere, at Ford Mustang tog hele verden med storm.

Der var i 1960'erne en masse importerede sportsvogne på det amerikanske marked, men ofte var det jo blot 2-personers. Ford Mustang var en sportsvogn til 4 personer, altså en familiesportsvogn, og det kunne køberne lide. I 1964 lagde man ud med 2 modeller, en cabriolet og en coupe, og medens mændene kunne filosofere over om det skulle være en 6-cyl. motor eller en V8-motor, da kunne kvinderne så vælge mellem 15 farver på bilen samt 5 forskellige farver og design på interiør. Det var som at gå på en kinesisk restaurant med et spisekort på 100 retter mad.

Ford havde ramt mere end rigtigt med det nye design på Mustang. Der var noget dynamisk over bilen. Den lange







front og den korte hæk. Ungdommen var vild med bilen, og det grå guld oplevede måske sin anden ungdom ved at købe en Ford Mustang. Det var bare "fedt" at køre i Ford Mustang.

I 1964 købte jeg hver måned magasinet "Teknik for Alle", og jeg husker da også ganske tydeligt, hvor imponeret jeg selv var over Ford Mustang. Dette var en rigtig bil, det ultimative. Som regel læste jeg omtalte magasin i skolens fysiktimer, godt gemt nede bagved i klasselokalet. Jeg læste og læste om denne dejlige Ford Mustang . . .

Den blev så populær i USA at ærkerivalen Chevrolet måtte gøre noget, og det gjorde de så med deres Chevrolet Camaro. Også en dejlig bil, men Ford Mustang var altid foran.

Jeg erindrer også at jeg oplevede en rød Ford Mustang cabriolet på enten Ring Djursland eller Jyllands-Ringen. Den var foran et felt af standard racerbiler, og jeg husker tydeligt hvor elegant den røde Ford Mustang var, og hvor hurtigt den rykkede frem for senere at dreje væk fra

banen, så feltet kunne fortsætte. Jeg var begejstret og benøvet. Skæbnen ville at jeg var i Canada i 1968 og der havde jeg lejlighed til at køre i netop en rød Ford Mustang cabriolet med V8-motor og automatgear. Aldrig havde jeg oplevet noget lignende. Jeg kunne kun sammenligne med min egen Renault 4CV derhjemme i Danmark, og så kan alle vel regne ud, hvordan den følelse var. Jeg kørte den pragtfulde Ford Mustang medens radioen spillede country musik, og på min venstre side havde jeg de imponerende Rocky Mountains bjerge. Hvad kunne man forlange mere?

Ford Motor Company trængte da også til en solid succes, thi nogle år tidligere havde det haft en kæmpe fiasko med Ford Edsel, der blev præsenteret den 4. september 1957 og kun klarede 3 år på markedet.

Bilen var opkaldt efter Henry Fords søn Edsel, og det er ganske tankevækkende at netop en bil med hans navn blev den største fiasko i Fords historie, og man mener fiaskoen med bilen kostede Ford

Motor Company 250 mill. dollars, et meget stort beløb dengang i 1960, ja såmænd også i dag. Edsel Ford havde ikke haft det let i faderens firma, og måske var netop det anstrengte forhold til faderen skyld i at Edsel Ford døde den 26. maj 1943, kun 50 år gammel. Edsel Ford var et naturtalent med hensyn til design, havde designet den populære Ford A i 1927-28, og havde bl.a. også slået stregerne til den fantastisk flotte Ford Lincoln Zephyr. Henry Ford selv døde i april 1947.

Lidt underligt er det, at denne kreative billedesigner efter sin alt for tidlige død skulle lægge navn til en af de største fiaskoer i Fords historie – Ford Edsel. Selv om bilen var en fiasko dengang i 1957-1960, så er den i dag virkelig berømt og eftertragtet. Desværre ca. 45 år for sent. Mærkeligt nok var jeg også i 1957-58 betaget af Ford Edsel, måske fordi jeg havde en blikbil af netop Ford Edsel. Jeg husker, jeg var fascineret af bilens front med den særprægede køler.

Skæbnen har altså villet at jeg skulle







være betaget af såvel Fords største fiasko som Ford største succes, nemlig henholdsvis Edsel og Mustang. Hertil at jeg selv blev ejer af en Ford V8 fra 1936, som jeg har kørt mere end 50.000 km i. Jeg kan ind i mellem få den tanke, at Ford har forfulgt mig . . .

Manden bag Ford Mustang var Lee A. Iacocca, der allerede som barn var blevet meget bilinteresseret, idet hans far drev et biludlejningsfirma, hvor hovedparten af bilflåden netop var Ford. Han blev ansat hos Ford i 1959, og allerede i 1960 blev han chef for Ford Division.

Skal man producere biler rentabelt, så må man hele tiden sikre sig at der er et stort kundeunderlag. Her kunne Lee A. Iacocca se de store årgange fra efter 2. verdenskrig, og de ønskede sig smarte og sporty biler, helst til en rimelig pris. De importerede biler, MG, Triumph, Austin-Healey m.fl. var jo sportsvogne til kun 2 personer, og de var relativt dyre.

Så da Mustang'en blev sendt på markedet stod kunderne i kø, en stjerne var født.

Mange forbinder navnet Mustang med heste, men det kan også være valgt efter et fly, P51 Mustang Fighter.

Ford Mustangs absolutte rekordår var 1966, hvor der blev fremstillet ca. 608.000 biler. I 1970 var tallet nede på 197.000 biler, og tiden var inde til en efterfølger. Det gik ikke så godt med efterfølgeren, idet Ford gennemsnitlig kun solgte ca. 136.000 Ford Mustang om året. Herefter fulgte oliekrisen i 1973, og Ford lancerede den lille kompakte Mustang, som mange Mustang-entusiaster slet ikke vil høre tale om. Modellen blev en salgssucces til stor forbavselse for de "rigtige" Mustang-ejere. Den lille Mustang – som den bliver kaldt – kom med en 4-cyl. række motor og en V6-motor, men kunne til sidst også leveres med en stor V8-motor på 5 liter. Køberne til den lille Mustang var hovedsagelig kvinder.

Senere fulgte andre kompakte Mustang-modeller, men blandt dem der virkelig elsker Ford Mustang, da er det årgangene 1964½ til 1968 der regnes med. Disse årgange var næsten identiske i formgivningen.

Et 40-års jubilæum skal jo markeres, og derfor besøger Veteran Tidende vort medlem Jens Kvist på Djursland, der



netop ejer den helt rigtige Ford Mustang 1964½ - eller rettere en årgang 1965 som den jo korrekt skal benævnes.

Denne Ford Mustang er fremstillet meget, meget tidligt, ja faktisk indenfor den første måneds tid modellen var i produktion, og det gør den til noget helt særligt på denne skønne august sensommerdag, hvor bilen skal fotograferes og beundres. Bilen er en cabriolet, og jeg nærmer mig den på værdig vis. Tænk engang at det er 40 år siden den var helt fabriksny. Det var sådan en bil jeg som tidligere nævnt selv sad og drømte om på Rismølleskolen i Randers, hvor jeg med stor interesse sad og læste Teknik

for Alle fra oktober måned 1964 side 14. Bladet og bilstoffet var altså mere interessant end fysiklærerens ligegyldige historier. Det er sådanne tanker der flyver gennem hovedet når jeg nu 40 år efter møder en af mine drømmebiler. Jeg lægger min hånd på kølerhjelm og får næsten gåsehud. Sikken bil, og hvilket design, og jeg fryder mig da over at jeg allerede som 16-årig åbenbart havde så god smag for biler.

Jeg må lægge nostalgien bort og igen koncentrere mig om bilen og lytte til hvad Jens kan fortælle.

Også han drømte som 18-årig om sådan en Ford Mustang, og det blev ved drøm-





men indtil 1997, hvor han var på ferie i USA, nærmere betegnet i Colorado Springs i staten Iowa. Han var kommet til en by, hvor der var rigtig mange bilværksteder, og han kunne se, at de havde en del gamle biler stående. Da han på et tidspunkt skulle spørge om vej kunne han jo lige så godt henvende sig hos et af de spændende værksteder.

Og ganske rigtigt, da han kom indenfor stod der en masse biler til salg, og bagerst kunne Jens se en Ford Mustang cabriolet. Interessen var vakt, og han spurgte, om han kunne få en prøvetur. Det blev arrangeret og Jens købte bilen på stedet. Men nu havde han så 2 biler, så han måtte ringe til sin bror, der er bosiddende i USA. Han stødte så til, og de kunne få begge biler med hjem til broderens hus. Jens benyttede Ford Mustang'en i sin ferie derovre, og fik så bilen transporteret hjem til Danmark.

Bilen var – og er – i særdeles fin stand, men Jens vil nok alligevel på et tidspunkt skille den helt ad for at tjekke og ordne alt, så den kan få et langt og godt liv. Den er lakeret i en flot sandfarvet kulør og har hvide skindsæder og hvid kaleche. Den er – synes også jeg – rigtig flot, og så er den lidt anderledes, idet de fleste er røde eller hvide.

Bilen er naturligvis helt original og oser langt væk af Amerika.

Jens fortæller også en anden sjov historie, nemlig da han kørte i sin nyindkøbte Ford Mustang derovre. Amerikanerne er jo stadig vilde med sådan en Ford Mustang, så en dag mødte Jens en tilfældig mand på vejen. Han spurgte pænt til bilen, og da han kunne se, at det var en ægte 1964½ skete der noget. Han hentede sin egen Ford Mustang kasket med en masse små sjældne emblemer på, og sagde til Jens at kasketten nu var hans. Jens blev jo noget forbavset, men takkede naturligvis mange gange. Efterfølgende fortalte mandens datter, at kasketten var faderens kæreste eje, men han var blevet så begejstret for denne dansker i den unikke Ford Mustang at han uden videre skilte sig af med kasketten.

En herlig historie fra "over there" og igen må jeg konstatere, at det er dejligt, at nogle få mennesker investerer i, og vedligeholder alle disse prægtige køretøjer.

Månedens køretøj – og for den sags skyld

alle tidligere månedens køretøjer – er en del af vor historie. Ingen tv-stationer kunne overhovedet producere gamle film, hvis der ikke var en stor kreds, der værner om de gamle køretøjer.

Det er ganske utroligt når Veteran Tidende 12 gange hvert år besøger vore medlemmer, kigger på deres biler og hører deres fantastiske historier.

Tak til Jens Kvist for denne oplevelse med Ford Mustang her 40 år efter den blev sat i produktion, og tak fordi jeg på denne sensommerdag kunne genopfriske mine ungdomsdrømme. Jeg håber, mange af vore medlemmer har fantasi til

at se tilbage på året 1964, mærke historiens sus og fornemme bilens betydning for vor dagligdag.

TIL LYKKE med Ford Mustang og de 40 år, jeg håber I alle vil kigge grundigt på vore fotos, nyde de flotte linier, og samtidig tænke på, at Dansk Veteranbil Klub har klaret de første 50 år, og at vor klub kun var 10 år gammel da denne Ford Mustang forlod samlebåndet i USA.

Tak til Jens Kvist for fremvisningen af den flotte Ford Mustang fra modellens allerførste måned . . .







## Tekniske specifikationer

Længde	4610 mm	4555 mm
Bredde	1730 mm	1765 mm
Højde	1300 mm	1396 mm
Akselafstand	2745 mm	2700 mm
Sporvidde	1420 mm	1500 mm
Egenvægt	1380 kg	1325 kg

Motor	8 cyl. V8 motor, topventilet Vandkølet. Boring 101,60 mm slaglængde 72,89 mm
Slagvolumen	4736 ccm
Ydelse	202 hk (SAE)
Tophastighed	180 km/t
Styretøj	kuglekredsløb
Gearkasse	automatic
Transmission	baghjulstræk
Bremser	Skivebremser for, tromler bag
El-anlæg	12 volt
Dæk	6.95 x 13
Produktionsantal	ca. 1 mill. biler de første 18 måneder, og i juni 1967 passerede man 1,5 mill stk.
Pris i 1965	ca. kr. 57.000



## Til sammenligning:

Ford Thunderbird cab.	kr.100.000,- (ca.)
Triumph TR 4	kr. 35.334,-
Mercedes Benz 230 cab.	kr. 97.000,-
MGB cab.	kr. 31.412,-
VW 1200 sedan	kr. 15.732,-







## ODDERLØBET



*Søren Christensens VW 1303 1973. Svend Åge Pedersens Ford A 29 og Bent Thomsens NSU 1200 1964.*



*Finn Rasmussens DKW 200cc 1956. Per T. Hansens Nimbus 1938 og Keld Breums Moto Guzzi V7 Sport 1972.*

Tekst: Erik Mathiasen  
Fotos: Preben Kristensen

**Det blev et lille hyggeligt selskab på 9 køretøjer der mødtes ved Ålykkecentret i Odder, til byfest, kræmmermarked og køretur rundt i Hads Herred.**

Vi havde et herligt solskinsvejr da vi efter morgenkaffen kørte samlet ud på ruten, der gik forbi golfbanen, Åkjær Gods, Gylling, Hou, hvor vi besøgte "Mekanisk Museum" med de mange forskellige motorer, køretøjer og meget andet spændende. Vi var med til at starte en gammel motor der oprindeligt sad i en fiskerkutter. Vi fortsatte til Saxild, Balle til Odder.

Efter turen parkerede vi bilerne og gik op i byen, hvor der var spisning og besøg på det store kræmmermarked, som optog det meste af byen.

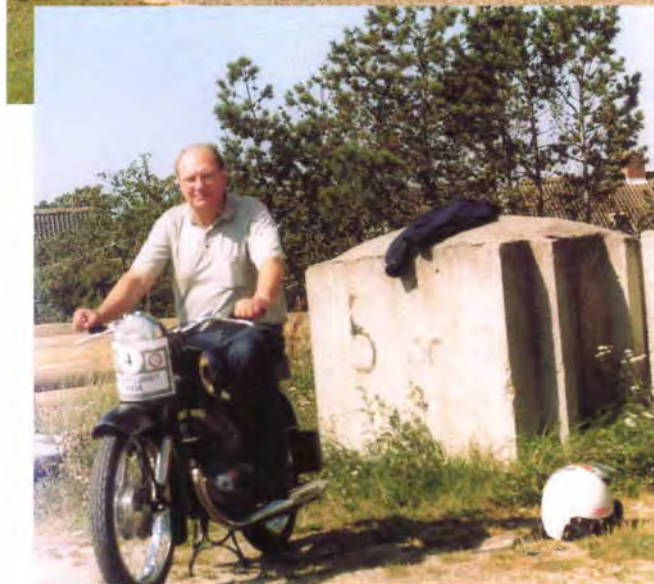
Vi mødtes igen og kørte samlet op i gågaden, hvor publikum kunne bedømme de flotte køretøjer. Vi sluttede med kaffe og præmier til de tre vindere: Søren Christensen, '73 VW 1303 cabriolet, Svend Åge Pedersen, '29 Ford A og Keld Breum, '72 Moto Guzzi V7 Sport.

Det blev en god dag som deltagerne var glade for.





*Fra venstre Per Laustens Ford A 1931,  
Svend Åge Pedersens Ford A 29, Søren Christensens VW 1303 1973,  
og Per Foghs Plymouth 6 De Luxe 1933.*



*Finn Rasmussens DKW 200cc 1956.*



*Per Foghs Plymouth 6 De Luxe 1933.*



*Preben Kristensens Ford LPT 1974.*





## HERREGÅRDSLØBET

Lørdag den 7. august havde Dansk Veteranbil Klubs mødested Ristrup arrangeret løb. Det startede ved Møllerens Hus i Ugelbølle med morgenkaffe og orientering om dagens program, hvorefter vi kørte ad meget snørklede veje igennem små landsbyer som man næsten ikke anede eksisterede. Første stop var at løse en opgave ved Skafo-gård. Dernæst af sted igen på de små, snørklede landeveje til Gl. Estrup, hvor der var tid til at se det pragtfulde herregårdsmuseum og vi nød en pragtfuld frokost inden turen gik videre – snørklede veje – ukendte landsbyer – opgaver og pause ved Kalø Slotsruin. Dernæst kørte vi ad snørklede omveje – omkring Rolsøgård blandt andet – til Mols Bjerge. Punktet vi skulle stoppe ved og løse opgave var Trehøje, vor mand i kredsen Kaj Munkholm besteg bjerget.

Til sidst kørte vi til Molskroen, Femmøller, hvor vi fik kaffe og præmier, sagde pænt på gensyn og farvel.

Det var en pragtfuld dag – rigtig godt tilrettelagt – hyggelige mennesker – nye venner, rigtig godt vejr – 30 grader, højt solskin og en let brise – 15 flotte gamle biler.

Endnu en gang tak for turen, den var perfekt. Vi glæder os til næste tur som I arrangerer.

Med venlig hilsen  
fra de 4 i bil nr. 6, Ford Anglia '57  
(Karen og Erik Toft Madsen m.fl.)



## SÆSONAFSLUTNING

**Søndag 31. oktober kl. 10**

- foregår sæsonafslutningsløbet med start ved  
Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3.

Du er velkommen enten i veteranbil eller dit moderne køretøj.

Tilmelding til frokosten er bindende.

Tilmelding hos Peter Schmidt Jensen, tlf. 44951279  
eller Kurt Skov, tlf. 39642964.



# Sommers Automobil Museum



Det nyopførte SOMMERS AUTOMOBIL MUSEUM ved Helsingør-motorvejen i Nærum danner rammen om en interessant automobilsamling. Samlingen afspejler produkter, som firmaet SOMMER som importør har leveret til opfyldelse af danskernes transportbehov på vej og gade, men også på havet i form af marinemotorer. Firmaets egne bilkonstruktioner vises.

SOMMERS AUTOMOBIL MUSEUM - Nærum Hovedgade 3, Nærum - [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk)





Bilmærkerne VOLVO og JAGUAR er centrale. Men OLE SOMMERS fascination af ydedygtige tekniske konstruktioner præger samlingen. Det er resulteret i en varieret gruppe af sportslige og ædle automobiler. Fuldblod så som BENTLEY, BUGATTI, LANCIA, MASERATI, RILEY m.fl. er derfor selvfølgelig repræsenteret.

Museet rummer spændende udgaver af automobiler produceret i DANMARK f. eks. SI, VOLVO Special, JOKER og OSCAR. Hverdagsbiler, danske forsøgskonstruktioner, modelbiler og andet er udstillet.



**DER FINDES UDDYBENDE  
TEKNISKE OG HISTORISKE  
OPLYSNINGER OVERALT.**

SÆRUDSTILLINGER og RUNDVISNINGER  
meddeles i dagspressen samt på [www.veteranbilkklub.dk](http://www.veteranbilkklub.dk)  
Mulighed for rundvisning af større grupper på  
alle dage efter aftale.



# HOVEDDATA FOR NOGLE AF UDSTILLINGENS AUTOMOBILER

## Perioden 1900-29

RENAULT AG 1908, 2-cyl., 1.060 cc, 9 hk, max. ca. 35 km/t  
NAPIER Colonial 1913, 4-cyl., 2.684 cc  
G.N. Cyclecar 1914, 2-cylindret, luftkølet V-motor, 1.087 cc, 17 hk, knap 100 km/t  
BUGATTI Brescia Type T13 1923, 4-cyl., 1.496cc, 40 hk, 140 km/t  
MORRIS "Bullnose" 1923, 4-cyl., 1.802 cc, 14 hk,  
BENTLEY Red Label 1925, 4-cyl., 2.996 cc, 80 hk, 145 km/t  
LANCIA Lambda 1926, 4-cyl., motor i snævert V, 2.120 cc, 50 hk, 115 km/t  
RILEY Brooklands 1929, 4-cyl., 1.087 cc, 50 hk, 160 km/t  
ROLLS ROYCE Phantom II 1929, 6-cyl., 7.668 cc, 120 hk, 130 km/t  
SALMSON GS8 1929, 4-cyl., 1.087 cc, 27 hk, 115 km/t

## Perioden 1930-49

AUSTIN Swallow 1931, 4-cyl., 747 cc., 13 hk, 65 km/t  
HISPANO-SUIZA Type 64 1932, 6-cyl., 4.581 cc, 120 hk, 115 km/t  
STANDARD Big Nine Swallow 1932, 4-cyl., 1.287 cc, 84 km/t  
WOLSELEY Hornet Swallow 1932, 6-cyl., 1.271 cc, 115 km/t  
S.S. 1 1933, 6-cyl., 2.552 cc, 62 hk, 131 km/t  
MORGAN Super Sport 1934, 2-cylindret V-motor, 1.096 cc, 120 km/t  
JAGUAR SS 100 1937, 6-cyl., 2.663 cc, 102 hk, 150 km/t  
VOLVO PV 60 1946, 6-cyl., 3.670 cc, 90 hk  
BRADFORD ladvogn 1947, 2-cyl. boksermotor, 1.005 cc, 19 hl, 85 km/t  
JAGUAR 1½ L 1948, 4-cyl., 1.776 cc, 65 hk, 115 km/t

## Perioden 1950-59

JAGUAR Mk V Drop Head Coupe 1950, 6-cyl., 3.486 cc, 125 hk, 165 km/t  
JAGUAR Mk V Saloon 1950, 6-cyl., 3.486 cc, 125 hk, 165 km/t  
S 1 prototype fabrikat E. Sommer 1950, 2-cyl. Bradford boksermotor, 1.005 cc, 25 hk, 100 km/t  
JOWETT JAVELIN 1951, 4-cyl. boksermotor, 1.486 cc, 50 hk, 125 km/t  
JAGUAR Type C 1952, 6-cyl., 3.442 cc, 200 hk  
JOWETT JUPITER 1952, 4-cyl., 1.486 cc, 63 hk, 150 km/t  
JAGUAR Mk VII 1953, 6-cyl., 3442 cc, 160 hk, 165 km/t  
RENAULT 4CV 1953, 4-cyl., 748 cc, 22 hk, 105 km/t  
JAGUAR Type D 1955, 6-cyl., 250 hk, 290 km/t  
JAGUAR XK 140 Open Two Seater 1955, 6-cyl., 3.442 cc, 210 hk, 195 km/t  
VOLVO PV 444 1955, 4-cyl., 1.414 cc, 44 hk  
JAGUAR XK 140 Fixed Head Coupe 1956, 6-cyl., 3.442 cc, 190 hk, 208 km/t  
LANCIA AURELIA B20 GT Coupe 1956, 6-cyl. i snævert V, 2.451 cc, 112 hk, 180 km/t  
VOLVO P 1900 1956, 4-cyl., 1.414 cc, 70 hk, 175 km/t  
LANCIA AURELIA B 24 S cabriolet 1957, 6-cyl. i snævert V, 2.451 cc, 112 hk, 175 km/t  
JAGUAR 2,4L Mk I 1957, 6-cyl., 2.483 cc, 112 hk, 163 km/t  
VOLVO AMAZON P1200 1958, 4-cyl., 1.600 cc, 60 hk

## Perioden 1960-69

MASERATI 3500GT Vignale Spyder 1960, 6-cyl., 3.483 cc, 220 hk, 220 km/t  
VOLVO Special 1960, 4-cyl., 1.586 cc, 85 hk, 170 km/t  
JAGUAR XK 150 Fixed Head Coupe 1961, 6-cyl., 3.781 cc, 220 hk, 225 km/t  
JAGUAR Mk II 1962, 6-cyl., 3.781 cc, 220 hk, 210 km/t  
RENAULT DAUPHINE 1962, 4-cyl., 845 cc, 31 hk, 110 km/t  
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1962, 4-yl., 1.290 cc, 80 hk, 175 km/t  
MASERATI 3500 GT 1964, 6-cyl., 3.485 cc, 220 hk, 230 km/t  
SVJ (Steen V. Jensen) Selvbyggerprojekt 1962-67, 2-kamret Wankel-motor, 120 hk, 200 km/t





## Perioden 1970-84

REPCO-BRABHAM BT 36 XI 1971, 8-cyl. V-motor, 5.000 cc, 450 hk  
JOKER 1972, 4-cyl., 1.986 cc, 90 hk, 160 km/t  
VOLVO P1800ES 1973, 4-cyl, 1.986 cc, 135 hk, 185 km/t  
JAGUAR Xj6 Coupe 1975, 6-cyl., 4.235 cc, 245 hk, 198 km/t  
OSCAR 1984, 6-cyl., 2.316 cc, 173 hk, 210 km/t  
VOLVO 780 Prototype 1984, 6-cyl. V-motor, 2.383 cc., 129 hk, 180 km/t



## Eksempler på udstillede motorer til fly, tog, skibe og biler:

ROLLS ROYCE MERLIN til bl.a. Spitfire jagerfly  
BUGATTI ROYALE, også brugt i tog  
ISOTTA FRASCHINI CRM185 til motortorpedobåde



Kustoderne på SOMMERS AUTOMOBIL MUSEUM er frivillige blandt de godt 5000 medlemmer af DANSK VETERANBIL KLUB  
[www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk)



Nærum Hovedgade 3  
DK 2850 Nærum  
(Helsingørvejen, E55-E47 frakørsel 14)  
Tlf. +45-4556 5600  
[lillian.bech@e-sommer.dk](mailto:lillian.bech@e-sommer.dk)

Åbent kl. 14-17 på SØNDAGE uden for højtiderne.  
Entré kr. 40,- pr. person.  
Børn under 15 år kun adgang ledsaget af voksne.  
Børn under 5 år gratis adgang.





## Læserbrev

### BUGATTI 57SC "ATLANTIC" COUPÉ

Ib Jensen har sendt Veteran Tidende følgende tilføjelse til sine bemærkninger om Bugatti kopi-biler:

Type 57SC "Atlantic" coupé har været forbilledet for den danske Bugatti Look-alike. I midten af 30'erne, da fabrikken i Molsheim produktionsmæssigt havde sin storhedstid, var basismodellen type 57. En 3.3 liters 8-cylindret rækkemotor med 2 overliggende knastaksler og en enkelt karburator. Med kompressor blev typebetegnelsen 57C. Begge modeller var touring-sportsvogne i den dyreste ende af skalaen, og man kunne få karrosseriet skræddersyet fra en af de mange karrosserispecialister, der dengang levede af at efterkomme overklassens ønsker om en personlig bil. Den ultimative type 57 blev bygget på et helt specielt chassis, der var både kortere og lavere end det hidtil anvendte. Typebetegnelsen for denne topmodel var 57S og med kompressor 57SC. Chassiset var bemærkelsesværdigt ved at have meget dybe langsgående vanger fra midten og bagud, med store huller, således at bagakslen gik gennem hullerne bagtil og var forsynet med kvarteliptiske bladfedre. Den karakteristiske runde foraksel var derimod direkte overtaget fra Bugatti type 59 Grand Prix-modellen. Forakslen var ikke uafhængigt affjedret skønt den var i to halvdele, men bevirkede en utroligt nøjagtig styring af køretøjet. S og SC modellerne var derfor noget ganske særligt, og på biludstillingen i London i 1935 præsenterede man så den særprægede L'Aerolithe Coupé på dette chassis udført – ikke i aluminium, men i elektron. Dengang beherskede man ikke svejsning i magnesium-aluminium, så man havde derfor nittet skærme og karrosseri sammen. Med synlige nitter langs "hanekammen" og toppen af skærmene. Produktionsmodellen fik navneforandring til Atlantic det følgende år. En salgssucces blev det ikke. Nogle mener der blev bygget 5 eller 6, andre mener kun 3. Der kom 2 til England og en til USA.

Der er senere bygget nogle kopibiler af aluminium. Det anerkendte tidsskrift MOTOR SPORT så i 1980 kritisk på kopibiler og skrev om det aktuelle projekt, at man ikke havde haft fantasi til at forestille sig at nogen ville bygge en Elektron Coupé i fiberglas. Der findes 2 fiberglas-biler i Danmark, bygget på et Bugatti chassis, men hvilket? Og udstyret med Jaguar mekanik. En tredje blev udstyret med Alfa Romeo mekanik og er ikke set på disse breddegrader i de sidste år. Bugatti Owners Club har en hel paragraf der omhandler Replica Disease (replica-syge. Red.).



## KONKURRENCEN

Der var usædvanlig stor tilslutning til konkurrencen i sidste blad og alle på nær en har svaret at den mørke bil er en Renault Frégate fra halvtredserne. Der er lidt uenighed om hvorvidt det er den almindelige eller luksusmodellen, som hed Amiral, eller måske tværtimod den skræbete Affaire – eller Domaine eller Manoir (der lyder som varevogne). Der var vist også en luksusmodel ved navn Grand Pavois.



Det var en sympatisk bil som var i produktion 1951-1960, men aldrig vandt udbredelse herhjemme. Som næsten altid med Renault var formgivningen lidt afvigende, selv om man har svært ved at se det i dag, og det kan have været en årsag til det dårlige salg i Danmark. Skulle det være fransk og i den størrelse foretrak danskerne Peugeot 403. Frégate fandtes med en 4-cylindret, overkvadratisk motor på 2 l og en på 2.141 cc, den første på 74, den sidstnævnte på 77 hk. Den uafhængige baghjulsophængning foregreb konstruktioner hos BMW og Triumph ti år senere.

Jens Petersen i Ulkær mener at kunne tidsfæste vognen til en 1955-model fordi den har fået runde blinklys men stadig har det enkle kølergitter. Senere blev det et rent dollargrin.

Lokaliteten er Nørre Voldgade i København tæt ved Jarmers Plads og med gitteret om H.C. Ørstedsparken til venstre. Bemærk at der stadig er chausse-brolægning. Flere indsendere beskæftiger sig med de andre biler på billedet, og Finn Olsen i Brabrand skriver at billedet må være taget efter 1. april 58, for da kom dels den Opel Rekord, der ses i varevognsudgave, dels den gule nummerplade med to bogstaver. Willys Jeep Station Wagon (på sorte plader) er den type Danmarks Radio og Civilforsvaret og vist også søværnet havde en del af.

Anders Clausager supplerer med at den VW, der ses allerforrest, har den store bagrude som netop kom på 58-modellen, og peger på andre biler: VW Rugbrød, en Volvo varevogn, måske en tidlig, tofarvet Amazon og til højre snuden af en amerikansk Ford lastbil fra lige efter krigen. Anders nævner at forfatterens Jens Kruuse havde en Frégate benævnt Marietta, han skriver om den i bogen "Min kone sidder på kassen". Kruuse må have haft et særligt forhold til Renault, jvf. hans beretning i "Min hat sidder skævt" om turen til Paris i en 6HP med racerkarrosseri.

Vinder er ved lodtrækning Niels Junior.

I denne måned springer vi Konkurrencen over.

oer





# Store SKODA dag



Tekst og foto: Hans Pedersen

Skoda-museet i Krengerup på Fyn havde hidkaldt alle interesserede Skoda'er i Danmark til en Skoda-dag ved museet søndag den 29. august.

Skoda Museet er absolut et besøg værd. Her står alle de kendte - og måske glemte - Skoda'er side om side. Der var lejlighed til at sammenligne med de helt nye modeller, og man kan jo blot konstatere, at der ikke bare er en verden til forskel, men et univers til forskel når man sammenligner en Skoda fra 1946 med en Skoda årgang 2004.

Du milde en forskel.



På denne skønne sensommersøndag kom der mange Skoda'er, men ikke mange af de lidt ældre modeller. De måtte så beundres inde på museet. Som nævnt er der mange interessante biler. Der er bl.a. en Skoda årgang 1976 med hækmotor, og den har fra ny ikke kørt mere end knap 20.000 km. Modellen som sådan (med visse ændringer) blev gennem årene fremstillet i knap 2 mill. eksemplarer

Og hvem husker mon ikke Skoda Oktavia fra begyndelsen af 1960'erne. En helt traditionel bil med motor placeret foran. Foruden almindelige personbiler blev der her i Danmark også solgt en del varevogne, såvel på gule nummerplader som på papegøjenummerplader. Et sådant eksemplar står på Skoda Museet på Fyn.

De gamle Skoda'er er noget primitive, hvorimod dagens 2004-model er akkurat som alle andre tilsvarende nye biler.



Veteran Tidende fik en snak med Carsten Andersen fra Skoda Museet og han bebuder flere interessante nyheder, som Veteran Tidende får yderligere informationer om hen ad vejen.

Klik ind på [www.skodamuseum.dk](http://www.skodamuseum.dk) og se alle bilerne.









1965 NSU Prinz Spider med Wankel-motor, Else og Finn Jeppesen.

# STEVNSLØBET



BMW 326 som ikke stod i deltagerlisten.

Bente og Egon Neesgård  
Fotos: Neesgård og Peter Bering

**Der var tilmeldt 65 køretøjer og ca. dobbelt så mange personer til Stevnsløbet 7. august. De sidstnævnte fik en dejlig oplevelse i det veltilrettelagte løb og frem før alt: Godt vejr.**

Vi fandt alle efter et par små misser ud af at lande på højskolen i Karise, hvor der var dækket op med dejligt smørrebrød og drikkeelse. Egentlig skulle vi have været på traktorstedet Højeruplund, men der var alt optaget, så vi kom på højskole.

Der er absolut god grund til at takke både Hans Peter Nielsen, Hans Løver og de gode hjælpere, der gjorde dagen så festlig med vinsmagning og saftevand og forskellige konkurrencer, der ikke havde noget med bilkørsel at gøre.



1956 Renault 4CV, Kurt Jensen.



Citroën B11 1939, Kjeld G. Hansen.



Prøve med ballon gennem hul foran Scinhusgårdens hovedbygning i Klippinge.





*Chevrolet 1928 i den helt korrekte farve. Flemming Jensen.*



*BMW 327 1938, som Kaj Ottosson i sin tid selv satte i stand og lakerede med en Nilfisk støvsuger. Kaj er med sine 87 år måske vores ældste aktive løbsdeltager. Både til august- og september-mødet i Nærum kom han på Adler mc, 2-cylindret totakter.*



*Søren Lunds Peugeot 203 1955.*



*Volvo PV 444 1957. Bent Mogens Hansen.*



*Der var tilmeldt 19 Ford-vogne. Her Per Frederiksen's tidlige V8 1932 og H. Westengårds 1926 Tudor model T.*



*Emblemer og souvenirs på Harry Larsens Ford A 1931 roadster.*





# SVEND HAUBERG OG BILERNE

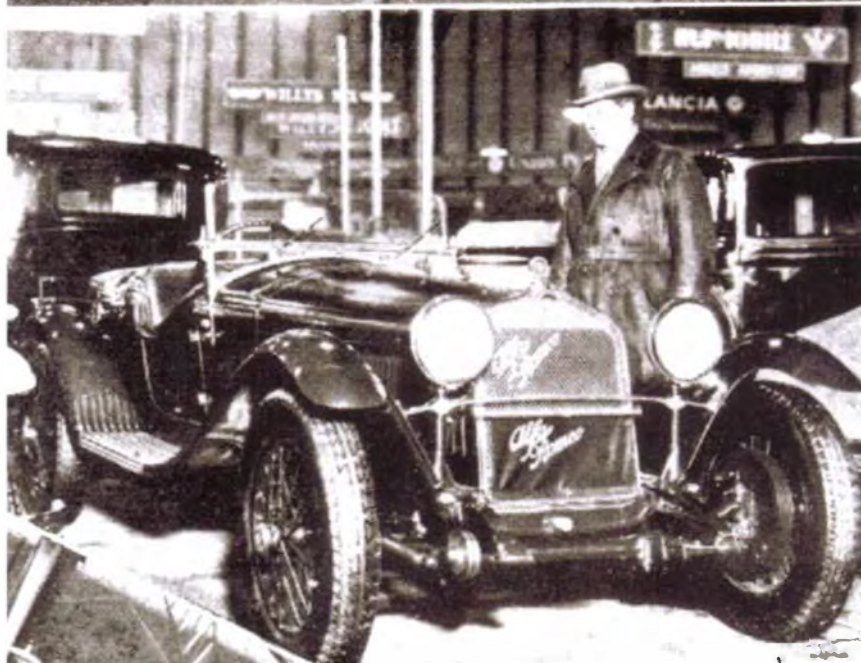
## Eller: Take it Easy, Boy Boy

Af O.E. Riisager, hjulpet af Hauberg selv, Palle Murmann og Peter Bering

**Take it Easy, Boy Boy** – denne Danmarks tredje nationalsang forbinder vi næsten udelukkende med Leo Mathisens højt værdsatte egen version, på plade eller en filmstump, til nød Eddie Skollers filmudgave. Forrige sommer måske med unge jazzmusikeres vellykkede nyfortolkning under Københavns jazzfestival.

Men hvad har det at gøre med denne artikels hovedperson, Svend Hauberg? Jo, det var nemlig ham der skrev teksten dengang i 1940. Ikke at den passer særlig godt på ham selv, det ligger ham ret fjernt at slappe af og ryge en cigar. I en alder af 87 har han stadig svært ved at bevæge sig i normalt gåtempo, og han har først for nylig solgt sine virksomheder. Men til sagen:

Til biludstillingen i februar 1931 i Forum i København sendte Alfa Romeo-fabrikken selv fem fine biler. Blandt dem en opsigtsvækkende knaldrød 6C Gran Sport med et topersoners spiderkarrosseri fra Zagato. 1¾ liter med to overliggende knastaksler og kompressor. Alfa Romeo annoncerede samtidig i motorbladene og søgte agenter i de skandinaviske lande. Mærket havde så vidt vides aldrig været repræsenteret i Danmark og blev det heller ikke fast før nogle år efter Anden Verdenskrig.



Forum-udstillingen i København 1931. Haubergs lille røde med en lukket Alfa på hver side. Foto herunder: med de høje døre.

Næsten lige ved siden af Forum voksede vores beretnings hovedperson Svend Hauberg op, og nu ville det jo have været en god historie hvis vi havde kunnet skrive at han som 13-årig så Alfa Romeo-spideren på udstillingen og at det blev hans drømmevogn - som

17 år senere blev hans ejendom og som han i dag, 73 år efter udstillingen, stadig har.

At den blev hans og at han stadig har den er sandt, men den første del – passer nok ikke. Under alle omstændigheder





vakte bilerne opsigt på udstillingen og blev endda afbildet i den udenlandske motorpresse. Der var tre Alfa Romeo'er på selve udstillingen og to demonstrationsvogne. De øvrige gik formentlig retur til Italien, spideren derimod blev købt af godsejer Hans Middelboe. Den er en Serie 5 med stelnummer 8513063, bygget i 1930, og fabrikkens hurtigste vogn, bortset fra nogle fabriksracere. Den 6-cylindrede motor yder 85 hk ved 4.500 omdrejninger og topfarten er omkring 145 km/t. På udstillingen havde den nedskårne døre, men der hørte også et sæt døre til med lige overkant, og dem foretrak Middelboe. Han fik vognen førstegangsregistreret under Z 9900 i Holsted 3. august 1931 og deltog selv med den i Knudshovedløbet 14 dage senere og vandt klasse 4 med en fart af 120.5 km/t. Stævnets hurtigste vogn var Kaj Hansens let moderniserede Bugatti type 37A. Han kørte 149 km/t. Bugatti-Kaj dukker op senere i vores historie.

Samme år rejste Middelboe til Afrika og efterlod bilen i Danmark. Hvem han solgte den til vides ikke, men den tilhørte snart efter Ib Aller fra ugebladskoncernen. I 1934 blev den købt af grev C.A. Moltke hos en brugtvognshandler i København. Moltke havde den i godt tre år og solgte den til arkitekt Henning Karlby. En af de to fik den malet grå. Karlby fik en instruktionsbog på engelsk i 1937, den eksisterer og den er fuld af hans kommentarer. Bag i bogen findes første halvdel af et skema, der begynder 8. maj 1937 og illustrerer vognens meriter. En fuldt optrukket streg strækker sig til slutningen af august, derefter er den punkteret (da må den have stået



*Ganløse-banen 1938. Man ser den oprindelige, enlige baglygte.*

stille) til oktober. Fra 17. oktober til 22. februar 1938 kan læses: "Hos K. Hansen (førnævnte Bugatti-Kaj)". Motoren blev hovedrepareret i vinteren 37-38, den havde da gået mellem 60.000 og 70.000 km. Den fuldt optrukne linje fortsætter til 3. marts. Resten af skemaet er desværre ikke bevaret. Der findes et fotografi fra Ganløse-banen i 1938, men det ser ud som om det er Poul Cadovius, der sidder ved rattet af Alfa'en.

I august 1938 solgte Karlby til arkitekt Povl Ernst Hoff og Alfa'en fik nu A 7038. I 46 flyttede Hoff det nummer til en ny vogn og Kaj Hansen byttede sig til Alfa'en for en åben SS, han havde handlet sig til hos manden på Elverdamskroen. Kaj havde tænkt sig at køre race med vognen, men det blev ikke til noget, for Hauberg købte bilen.

Men nu er vi nødt til at gå tilbage og genoptage historien om Hauberg selv. Han er født i september 1917 som søn af en apoteker og voksede op på Worsåesvej, den der går venstre om Radiohuset (som først blev bygget omtrent tyve år senere, syd for Ladegården og hvor der tidligere havde været pestkirkegård.). Mange veteranbilfolk kender adressen, der var i årtier den kendte kølerreparatør ARCO. I Haubergs barndomshjems gård fandtes to biler, en meget stor rødbrun Stoewer med træbeklædt karrosseri i bådform – og enganske lille en med stor kaleche, sikkert en Peugeot af dem en vis Ettore Bugatti havde været med til at konstruere. I gården lå som så mange steder i København en værkstedsbygning, og på anden sal huserede finmekaniker Clemmensen. Den lille bil var hans. Med mellemrum gungrede han ned ad den

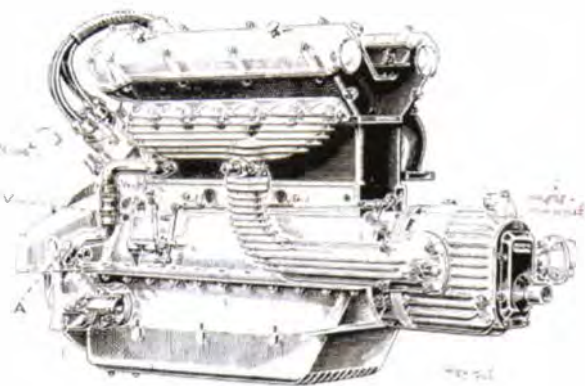


Fig. 4.—Engine and Supercharger.

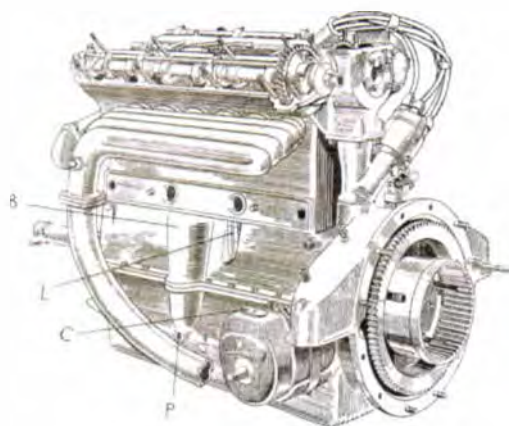


Fig. 5.—Engine seen from the Exhaust side.



CHINA  
STOCKHOLM



Asmussen i Stockholm. Max Leth, Asmussen, Jørgen Ingmann, Frederik Hauberg med klarinnet, Børge Ring.

udvendige rustne jerntrappe, skruede bilens karburator af og bragte den op på værkstedet, hvor han hersede med den. Når han havde skruet den på igen kunne vognen stadig ikke starte. En dag sagde lille Svend: ”- Hr. Clemmensens, hvornår skal Deres bil ud og køre?” – ”Ti stille knægt.” – Men det skete at vognen var borte, så køre kunne den. Af og til.

Fra Clemmensens værksted kunne hans flotte baryton høres ud ad vinduet, han sang i herrekor. Oppe hos Haubergs satte Svends mor sig til klaveret og øvede sig, så snart apotekeren var taget på arbejde. Svend lå på gulvet og legede med sit Meccano. En dag sagde musikhandleren: ”Fru Hauberg, jeg har fået noden til en ny kantate, den skulle De købe. Den koster kr. 1.75.”

Fru Hauberg øvede kantaten, Svend legede på gulvet. Indtil han fandt på at debutere som gårdsanger, da moderen den dag var ved at hænge vasketøj op. Han stillede sig op midt i gården og sang kantaten i vilden sky. Clemmensens ud på jerntrappen, klædede sig i nakken: ”Fru Hauberg, nu har koret øvet den kantate og vi kan ikke få styr på den, der er nogle uregelmæssige rytmespring og mærke-

lige intervaller. Hvordan fa'en går det for sig at den knægt på seks år kan synge den helt igennem og uden fejl!”

Svend fik 10 øre af mor, de 5 gik til dejlige lakridsbændler hos købmanden, de 5 i sparebøssen. Men han sang aldrig mere i gården. Til gengæld kom han i skole, og i tidens fylde kom den unge jurastuderende pianist Børge Roger Henrichsen og holdt foredrag om jazz og spillede plader med blandt andre Duke Ellington. Dengang anså de fleste jazz for vilde negres urskovshyl. Men Svend var leveret, han blev glad for god jazz. Under familiebesøg så han en guitar hænge på væggen og fik lov at prøve den – men i køkkenet, for det var ikke til at holde ud at høre på. Svend plagede far for at få en guitar, og heldigvis var familiens til salg for 15 kroner. Musikken lå Svend i blodet og snart havde han selv lært sig ikke kun noder, men også de becifringer, guitarister angiver akkord-grebene med.

Han kom til at spille i en amatørtrio med Børge Roger Henrichsen og trompetisten Erik Parker, Sonny Boys kaldte de sig. I 1936 var ensemblet udvidet til seks mand og var med i filmen ”Sol over

Danmark”. En af hovedrollerne havde Gerda Neumann, og hendes mand, impresarioen Jens Denny, sagde til Hauberg: ”Leo Mathisens guitarist Berthel Skjoldborg vil prøve lykken i Amerika, søg hans stilling, jeg er sikker på at du får den.”

Næste formiddag stillede Svend noget nervøs hos Leo Mathisen i Hostrups Have og ringede på. Ingen reaktion, og Svend var på vej ned ad trappen igen, da døren blev flået op. Leo ”The Lion” råbte: - ”Hva' vil De?” ”Jo undskyld, jeg har hørt at Deres guitarist Berthel Skjoldborg rejser til USA og ville spørge om jeg kunne komme i betragtning.” ”Hmmm”, gryntede Leo, ”hvem har De spillet med?” ”Børge Roger Henrichsen og Svend Asmussen.” ”Nå, det lyder som en mulighed. Kom ind i Ciro Klub i aften kl. 10 og tag pænt, mørkt tøj på, så prøver vi. Men husk aldrig at vække folk klokken 10, når de er kommet i seng klokken 5.”

”Jeg mødte op på slaget 22 og fik anbragt en node foran mig med Stuff Smiths udgave af ”Where is the Sun”, som jeg havde på plade og kunne udenad. Da



nummeret var færdigt lød Leos ord: ”De har pladsen”.

Svends far var ikke indforstået med sønnens musikerambitioner, Svend kom i lære i Gothersgade som farmaceutisk materialist. 20 kroner om måneden det første lærlingeår, 30 kroner de to næste og 40 kroner det fjerde. Der var gået tre år og halvanden måned, da han meddelte sin læremester, at de 30 kroner kunne han nu tjene - pr. aften. - ”Jamen det er jo hvad jeg selv tjener”, var materialistens reaktion. Men han gav Svend brev på at han var udlært farmaceutisk materialist skønt der manglede 10½ måned af de fire års læretid.

Og nu var Svend Haubergs musikerkarriere i gang. Det var en pragtfuld tid. Sent om aftenen som restaurantmusiker, men også på tourné med Josephine Baker. Leo havde en særpræget humor. Det drejede sig oftest om grever. Han kunne sige om en mand på dansegulvet: - ”Pas på den greve, han går med falske sko”. Til natmaden bestilte han ”et stykke med tankkød og et med ål i sokker”.

Bilmæssigt blev der snart råd til en Morris 8 roadster. Det skulle helst have været en højbenet MG, men det var der ikke penge til, og Morris'en var både driftsikker og god. Den havde lige plads til den besværlige guitarkuffert bag sæderne.

Efter nogen tid ringede Svend Asmussen, og da Hauberg tiltrådte engagementet imponerede han Asmussen ved at stille i sorte ruskinds knapstøvler til smoking. Så kom de perioder, der var højdepunkter i Svend Haubergs musikerkarriere. Asmussen havde i forvejen guitaristen Helge Jacobsen, senere Jørgen Ingmann, så Hauberg spillede nok så ofte klarinet, af og til trompet med dæmper – og sang. Og han var ikke bleg for at være med i orkestrets mere komiske shownumre. I 1939 var Asmussens orkester med i filmen ”En lille Tilfældighed” - det er i den, Ib Schönberg har den forbløffende replik: ”- Må jeg præsentere det senere så berømte orkester.” Læs det en gang til, hvaba!

Hvad biler angår var Hauberg begyndt at komme hos Kaj Hansen i Bregnerødgade på Københavns ydre Nørrebro under Højbanen. Der stod en dag en vanvittig flot vogn, en SS1, som Kaj

havde til salg for arkitekt Hoff. Uendelig lang motorhjelme, lavt coupé-karosseri, den blev Hauberg straks helt tosset med, og den kørte faktisk ganske udmærket. På en tur til Bruxelles fløj ganske vist solskinstaget af og endte 50 meter bag vognen, men det blev sat på igen. Motormæssigt var det en kedelig spand, 2½ liter sideventilet motor af fabrikat Standard (SS betyder Standard Swallow, forgængeren for Jaguar). Hauberg skulle besøge forældrene i Jylland, da kørte vognen dårligt, og en mekaniker i Jylland påtog sig at gøre noget ved det. Hauberg fandt det dog tilrådeligt at skille sig af med den da han kom tilbage til København. Han havde givet Kaj Hansen 8.000 kroner for den og solgte den for 12.000. Tre uger efter kom der brev fra en sagfører. Manden i Jylland havde syntes at oliereørene var i vejen og havde klippet dem af. Motoren havde ikke smurt siden. Det lykkedes at få jydten til at hænge på udgiften.

I besættelsesårene indspillede Asmussen jævnt hen en 78'er om måneden. Hauberg spillede også med andre kombinationer, så det blev til mange plader, hvor man kan høre ham i de fire nævnte egenskaber. Fra 1940 til 51 faktisk 56 indspilninger. I 1942 mødte Hauberg rutinemæssigt til en indspilning, hvor Asmussen stak ham en elektrisk guitar, han havde lånt af Ulrik Neumann. Danmarks første elektriske guitar, på ukendt vis skaffet Neumann af Dennow. - ”Jamen sådan en har jeg aldrig prøvet.” ”Sæt dig hen i hjørnet og øv.”

Og så gik Hauberg i pladestudiet og lavede en af dansk jazzhistories smukkeste plader, ”Miss Annabell Lee”. Neumann måtte nøjes med at spille rytmeguitar på akustisk. Enkelte indspilninger var Haubergs egne kompositioner, mindeværdig er for eksempel også Peter Rasmussens kendingsmelodi ”Song of the Sun”, som er Haubergs komposition.

Må vi citere fra Erik Frederikssens meget lommefilosofiske erindringsbog ”Trommeslageren hader Støj”: - ... Svend med Hauberg til efternavn, guitarist med tilnavn ”den hvide neger”, dette grundet hans negroide sang- og spillestil.

Både i de første besættelsesår og de første år efter besættelsen turnerede Asmussens orkester i Sverige (i besæt-

telsens sidste tid sad Asmussen i fængsel i Berlin). I 1948 var orkestret i Landskrona, da Hauberg tilfældigt fik fat i en dansk avis og så en ganske lille annonce med ”Sportsvogn til salg, telefon Ægir 5913”. Det nummer genkendte Hauberg straks som Kaj Hansens og ringede til ham. - ”Er den det chassis med nogle karrosseridele, du havde stående under et halvtags uden for værkstedet for fjorten dage siden?” Da befandt motoren sig på et bord inde på værkstedet. - ”Ja, og nu er den køreklar. Pris 14.000, det er billigt, og jeg rokker mig ikke.”

Hauberg havde kun de 8-10.000, men skaffede resten i banken. Orkestret skulle videre til Stockholm, og der levede Kaj Hansen vognen. - ”Når vi var færdige med at spille om aftenen fik den i 2. gear, det var noget som kunne få stockholmerne op af sengene.”

Svend Asmussen selv havde en gammel Cadillac, men den blev kort efter krigen udskiftet med en ny Studebaker Commander, der med en stor, lukket påhængsvogn rummede hele orkestret med instrumenter og bagage. I København boede Hauberg nu ved Lille Triangel for enden af Søerne, og Alfa'en var hans brugsvogn. Den stod ude, også om vinteren, og da der første gang var føget sne ind gennem gællerne og havde lagt sig på motoren troede han ikke på at den kunne starte. Men det gjorde den, så snart han havde tippet karburatoren. Hauberg stationerede en støvekost i vognen til at feje sne af motoren med.

I det lange løb blev ”den lille” Alfa dog efterfulgt af en større og lukket som brugsvogn. En 6-cylindret 2500 Sports Coupé fra 1948 med karosseri fra Touring i Milano, købt af filmmanden Preben Constantin Philipsen, Rialto Film. Grøn og lidt stor og klodset. Hauberg var nu flyttet til Skodsborg, og også den vogn kom til at bo udendørs, foran garagedøren, inden dørene holdt ”den lille”.

Flere gange var Asmussens orkester i Italien, Hauberg opsøgte Alfa Romeo, Via Traiano 33 i Milano, men fabrikken var blevet bombet under krigen og hvad der var af gamle dele var stillet hen i et hjørne. Der havde nogle opkøbere forsynet sig, særlig et firma ved navn AFRA. Hauberg kom på god fod med chefen og





Danmarks-mesterskab på Fangel-banen 1951. Daniel Olsen i Steyr V8 hjemmebygget forsøger sig og bagest er det nok Arnold Jensen i hjemmebygget Ford V8.



Hauberg i dyst med en Ford V8.

hjemførte forskellige dele. Nok 3. gang han var der sagde chefen at han havde noget ude i gården bagved, der sikkert ville interessere Hauberg. Under et halvtag stod en motor. Det var en 8-cylindret af den type, Alfa Romeo brugte først i tredverne i sine grand prix-racere. 2.3 liter med kompressor. Hauberg ærgrer sig over at han ikke kunne skjule sin begejstring, det fordoblede formentlig prisen. 4.000 kroner kom den til at koste. Så var der også alt tilbehør – men ikke noget topstykke. Det var solgt til racerføreren Phil Hill.

Nu manglede Hauberg bare et topstykke og en bil uden motor. Skulle der være en mulighed i Skandinavien? Hvor der efter Haubergs mening kun var to bilførere af verdensklasse i gamle dage, nemlig nordmanden Eugen Bjørnstad og sven-

skeren Widengreen, som begge havde kørt netop den model. Hauberg spurgte sin svenske Alfa-ven K.E. Fröjd, ejer af Widengreens 2.3 liters racermodel, som han for øvrigt var i Danmark med til det internationale Absalon Rally i 1967. Jo, en mand ved navn Lund skulle have sådan en, men desværre uden motor – den var puttet i en båd som sank i Skærgården. Bilen var nu forsynet med en Ford V8-motor. Hauberg fandt frem til Lund i Stockholm. Jo, han havde stadig vognen, men han havde egentlig tænkt sig at lave en isbaneracer af den. Og desuden manglede den jo motoren. Hauberg kunne se at den også var mishandlet på mange andre måder – men det var den rigtige model. Hauberg ville jo ikke ud med at han havde en motor, men sagde at han ville komme igen næste dag. Det gjorde han, og gik til bekendelse.

Og fik vognen for 6.000 kroner. Skønt hentet i Sverige er det altså nordmanden Bjørnstads tidligere vogn.

Nu har den været under istandsættelse i mange år, og den er endnu ikke helt færdig. Og undervejs har Hauberg for sjov lavet en kopi af undervogn med karrosseri, men kopien mangler naturligvis motor og gearkasse.

Tilbage til "den lille". I 1949 arrangerede Politiken det stort anlagte Lufthavnsløb i København. Kaj Hansen spurgte Hauberg om han måtte deltage med Alfa'en og fik lov. Under træningen kunne Hauberg ikke nær sig, men tog selv en træningsomgang. Det gik godt. En omgang til. Den gik ikke godt. Den endte i halvballerne og styretøjet knækkede. Så Kaj kom ikke til start.

Et par år efter kørt et også meget omtalt løb på Amager Travbane, og da stillede Hauberg selv op. Det var 7. oktober 1951 og der blev kørt om Danmarks-mesterskaber. Enkelte racersportsvogne og nogle hjemmelavede i nordisk specialvognsklasse startede sammen. Hauberg blev nr. 2 efter Robert Nellemann i den ny Allard J2. Alfa'en tog ikke rigtigt gassen i starten og Nellemann kom en halv omgang foran. Men derefter gik det stærkt. Om Haubergs kørsel på Amager Travbane skrev Morten Pedersen dagen efter i BT: "Det var en formidabel fryd at se Svend Hauberg gå fint frem med sin 21 år gamle Alfa og i aldeles glimrende stil føre fra start til mål. Det var første gang, han overhovedet kørte på en bane, og første gang han konkurrerede direkte med andre kørere – og han klarede sig fint mod drevne folk som Arnold Jensen og Daniel Olsen (begge i nordisk specialracer. Red.) der pænt måtte blive på anden- og tredjepladsen. Hauberg havde tilmed en udmærket tid, 4:56:4. (Robert Nellemann var dagens hurtigste med 4:19:0 i sin ny Allard J2.) Mens Alfa Romeo'en roligt og fornuftigt gled gennem svingene uden at lade sig true, gav den en ejendommelig lyd fra sig. Det lød, som om den sang af fornøjelse over, at det nu gik så godt. "Det var nu ikke det", siger Svend Hauberg. "Lyden blev forvrænget inde i styrthjelmen og jeg troede først at det var et alarmsignal, og at det betød at jeg skulle stoppe. Jeg



tog derfor farten af og så mig omkring, men de andre kørte videre. Så troede jeg, det var højtaleranlægget, men det opdagede jeg fungerede godt nok. Så opgav jeg det og kørte videre. Det viste sig, at det var mit eget horn, der hylede under hele løbet. Det havde kortsluttet”. VT’s redaktør erindrer dengang at have troet at det var kompressoren, man hørte.

Hauberg placerede sig ligeledes som nr. 2 på Fangel-banen. Så gik der mange år uden sportslig deltagelse – ud over ved enkelte lejligheder i DVK-arrangementer. Sammen med Bent Mackeprang deltog Hauberg dog i Brighton-løbet i 1966 med hvad man dengang troede var en H.C. Christiansen-vogn. Se artiklen i VT 314 om Sukkerhusvognen.

I 1988 kom Alfa’en ud på en rigtig langtur. Svend Hauberg og Palle Murmann deltog i det genoplivede Mille Miglia, som blev gennemført uden problemer. Successen blev gentaget i 1990 og 92, idet vognen blev transporteret til Sydeuropa på hænger, første og tredje gang efter Haubergs egen Jaguar, den midterste efter en lånt Alfa 164. Alle tre gange slap parret Hauberg-Murmann godt fra vovestykket, der ellers desværre kostede flere deltagere livet.

Før starten på det første Mille Miglia i 1988 var der kludder med Alfa’en. Vel ankommen til Cannes opdagede man tydelige spor af olie når kølerdækslet blev taget af. Af med topstykket, og så afsløredes fejlen. Alfa’en skaffer olietrykket op i toppen gennem tynde rør i selve blokken. En O-ring på størrelse med vor tids 25-øre var tørret ind. Men det kostede en rundtur til byens handlende med bildele, to dages sveddryppende arbejde i stegende hede og en ny toppakning.

Det samme år faldt Hauberg og Murmann ind i det mondæne Hotel Martinez, nabo til det endnu mere kendte Carlton i Nice. Der sad en enlig pianist, og der gik ikke lang tid før Hauberg fik uro i benene. Han vekslede et par ord med pianisten, som med det samme kunne mærke at han havde at gøre med en fagmand – og så fremførte Hauberg et par sangnumre til stort bifald.



Den lille røde på hænger skal til Italien for at køre løb.



Hastereparationen foregår på Haubergs ejendom i Sydfrankrig. Heldigvis var der medbragt et godt udvalg af værktøj.



På startrampen til Mille Miglia 1990.





*Når man kører italiensk skal bilen være rød og kravledragten lyseblå.*



*Den lille rødes motor. 5 hovedlejer, Rootes kompressoren sidder forrest.*







Til det første Copenhagen Classic Cup i 1996 havde Hauberg anmeldt sin deltagelse i den gamle Alfa, som desværre knækkede bagakslen under træningen; trods en herboende italiensk mekanikers anstrengelser lykkedes det ikke at gøre vognen kampklar og Hauberg deltog i stedet med sin Bugatti type 57 Ventoux Coupé, som dog ikke er nogen racer, og kørte derfor et par omgange for at vise tilskuerne den smukke bil af det stolte mærke. To år før startede Hauberg også med den til Sommers første rally, da gik den i stykker, Hauberg endte på bagsædet i en gammel Bentley, hvor han tilsyneladende sad og filosoferede. Men til den efterfølgende fest afslørede det hvad der var foregået i hans opfindsomme hoved. I orkestrets pause afleverede han en formfuldendt tekst om løbets genvordigheder.

Hauberg stoppede sin musikerkarriere i 1950 og koncentrerede sig om hotel- og restaurationsdrift. Der begyndte at gå lidt mere samler i Hauberg. Han anskaffede flere biler og ikke mindst har han nu en meget stor samling af automobilia i form af plakater, brochurer, kølere, kølerfigurer og lygter. I nærheden af bopælen i Skodsborg blev anskaffet plads til opstaldning af vogne og til et lille værksted og der har i tidens løb været en hel del vogne som er kommet til og blevet afhændet igen. Rolls-Royce 20/25, Lancia Lambda, Jaguar E-type for at nævne nogle. Også en gammel sag som en Gladiator fra 1902.

Men hovedbestanden er nu de tre Alfa'er plus tre Bugatti'er. Kendt er hans type 57 Ventoux coupé fra 1934, der blev købt i Paris. I 1976 deltog Hauberg i tre rallyer sydpå med den ud i én køre. Efter starten herhjemme viste olietrykmåleren for lidt og på hele den første tur til Cognac-rallyet i Bordeaux måtte fru Lizzi holde konstant øje med olietrykmåleren og Hauberg turde ikke køre mere end 50-60 km/t. Vel ankommen til det første rallys start i Frankrig søgte han råd hos erfarne Bugatti-folk, som mente det kun var måleren, der var noget galt med. Og det var rigtigt. Under en reparation herhjemme var der sat en for lang arm bag på måleren, derfor viste den for lidt. I det andet rally deltog udelukkende mærkerne Ferrari og Bugatti. Det gik fra by til by i Bordeaux og på hvert rådhus

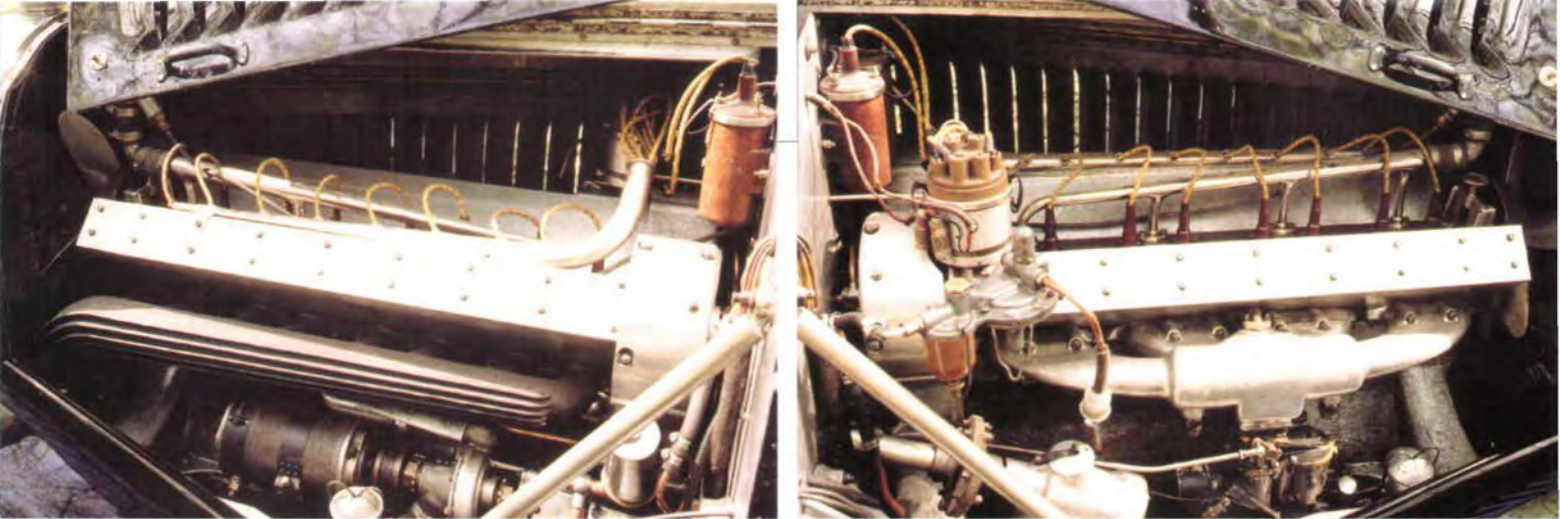


*Bugatti type 57 Ventoux coupé.*

blev deltagerne beværtet med en drink. Ligeledes de to motorcykelbetjente som fulgte med. Det gik dog godt. Det tredje og sidste rally endte på Croisetten i Monte Carlo, hvor de mere sporty modeller kørte race. Hele turen blev på 4.000 km.

Svend Hauberg har også den smukke Bugatti type 40, som tidligere tilhørte nu afdøde Hans Chr. Rasmussen. I Rasmussens tid fik den skiftet de oprindelige trådhjul ud med de aluminiumshjul, Erik Koux nyfremstillede. Men "den lille" Alfa er og bliver hjertebarnet.





*Motoren i type 57 med det karakteristiske Bugatti-snit.*



*Monza – den ægte vare. Monza'ens motor er 8-cylindret og har kompressoren på siden.*

*Den kønne type 40, ex H.C. Rasmussen, startede uden tøven, med en fint buldrende udstødning.*







De Dion-Bouton tricykel fra 1898.

En detalje manglede på "den lille", det Alfa Romeo navnetræk, den havde haft på skrå på selve kølerelementet. Hvor var det blevet af? Jo, det befandt sig i Canada, fortalte bilhistorikeren Jørgen Ditlev Scheel engang Deres Ærbødige i et brev. Han havde fået det af Karlby helt tilbage før krigen og nu stod det og pyntede på hans reol. Jeg skrev min mening om det til Scheel, og en dag bragte fodposten mig et fladt brev med skiltet i. Jeg kunne flux bære det videre til Svend Hauberg i Skodsborg, så det kunne genindtage sin gamle plads.

Nu i september rammer Svend Hauberg de 87 år, men bilglæden er uformindsket, og i fritiden pusler han stadig med sine fine biler og lufter dem. I de sidste mange år er den daglige transport mellem bopælen i Skodsborg og virksomhederne inde i byen foregået i ældre Jaguar-modeller. Senest blev for et par år siden anskaffet en Daimler 4-liters 1990. Vi havde fornøjelsen af at se Hauberg til Store Indvielse i Nærum 1. maj.

Hvordan går det så med jazzen? Ja instrumenterne, guitar, klarinet og trompet, er lagt på hylden, men under sine ophold i Frankrig finder Hauberg sammen med ligesindede om jazzen, og så er vi tilbage ved udgangspunktet



Vi kunne ikke komme til at fotografere den grønne 6C 2500 – men den ser nogenlunde sådan ud.

– gårdsangeren. Det er nemlig som sanger, Hauberg deltager i glæderne.

Kilderne til denne artikel har som sagt blandt andet været Peter Berings artikel om den ældste Alfa i Bilhistorisk

Tidsskrift nr. 96/1988 (hvor der er en del flere billeder fra vognens første år), Svend Hauberg selv – herunder en videooptagelse af det foredrag, han under meget stor deltagelse holdt i klublokalet i Nivå for et par år siden. Endvidere en



Bugatti type 38 købt i Frankrig uden motor. Nu er der lagt en motor i fra type 44.



Der gemmer sig flere restaureringsobjekter i garagerne. Her en Ballot.





masse bøger om dansk jazz og Hemming Hartmann Petersens radiointerview med Hauberg for en del år siden. Billedstoffet er egne optagelser, fra vores eget arkiv og fra Svend Hauberg og Palle Murmann.

#### **Teknik:**

Alfa Romeo blev først masseproduceret fra begyndelsen af halvtredserne. Før det var produktionen kun i 1925 nået over tusind køretøjer på et år. Derfor er de gamle Alfa'er sjældne. Midt i tyverne havde Alfa Romeo to modeller, en 6-cylindret 3-liters og en 4-cylindret 2-liters. En af sidstnævnte type stod midt i tredverne på en københavnsk huggerplads, ifølge et ugeblad stammede den fra en ambassade og huggeren havde fået den for kr. 150. Det kan have været Danmarks første Alfa der endte sine dage på den måde.

I 1923 ansatte Alfa i Milano Vittorio Jano som konstruktør. Han kom fra FIAT og blev sat til at bygge en ny grand prix racer. Fra 26 til 37 var Jano chef for fabrikkens flymotor- og bilkonstruktionsafdeling. Hans første personbil blev en 6C 1500 med enkelt overliggende knastaksel. Fra 2. serie leveredes også en sportsudgave med to knastaksler og en Super Sport med kompressor, sådan en vandt Mille Miglia i 1928. Med 3. serie i 1929 kom den lidt større motor på 1.752 cc, der ligger i Haubergs røde. Serien kunne fås som Turismo med én knastaksel, som Gran Turismo med to og på kort chassis med eller uden kompressor som Gran Sport og Super Sport. Gran Sport var den hurtigste udgave af Alfa 1750 bortset fra nogle få fabriksracer med fast top. Haubergs eksemplar er en serie 5, stelnr. 8513063, bygget i 1930.

#### **En prøvekørsel**

Bent Mackeprang fik lov til at prøve Alfa'en og beskrev sin oplevelse i tidskriftet Mobilia i september 1970:

Definitionen på en sportsvogn er med årene blevet ganske udviskede, da de stadig stigende krav om forøget komfort efterhånden har overført mange tidligere som sportsvogne kendte mærker til Gran Turismo-klassen, hvis de ikke slet og ret har lidt den tort at blive 2-personers familievogne i forklædning. For at forstå

rækkevidden af denne begrebsforvirring behøver man kun at sammenligne den gængse sportsvogn af i dag med den her viste Alfa Romeo fra 1930, som repræsenterer et af de mest rendyrkede eksempler på en ægte sportsvogn. Både dens ydre og indre afslører en konsekvens, som selv den ikke-teknisk mindede vil fornemme. Opgaven har været at fremstille en hurtig vogn, som i kraft af hele sin opbygning ville give ejeren det bedste man dengang kunne byde på i acceleration, velbeliggenhed og bremses. Selv om tophastigheden ligger omkring de 160 km/t, er dette forhold underordnet for begrebet sportsvogn, idet de førnævnte tre dyder først og fremmest skal være til stede for at sidstnævnte kan udnyttes.

Set fra førerens synspunkt er forudsætningerne for at opleve denne bil og dens ydeevne så intenst som muligt tilgodeset i forbilledlig grad, og her kommer definitionen på en sportsvogn særligt frem. I det trange men korrekt udformede "cockpit" sidder man med støtte de rigtige steder og frit albuerum. Vognens betjeningsorganer ligger naturligt for arme og ben, således at en følelse af at have trukket bilen på opstår.

Under kørslen føler man sig som ét med vognen, der ligesom er en forlængelse af ens eget centralnervesystem. Synsindtrykket over den lange motorhjelme med de to lygter og forskærme klart markeret er meget karakterfuldt i forhold til nutidens udflydende blikmasse, der med sin dyneagtige karakter måske mere end noget andet er med til at udviske bil-entusiastens fornemmelse af, at det er en maskine han betjener.

At Alfa'en er en maskine er der imidlertid ingen tvivl om, da man både kan høre den og lugte den samt føle den i tå- og fingerspidser. Den 1752 cc 6-cylindrede motor har to overliggende knastaksler og udvikler 85 hk ved 4500 omdrejninger pr. minut. Kendere af mekanik vil umiddelbart fornemme, hvorledes kompressoren foran motoren ubesværet pumper gasblandingen fra karburatoren gennem det lavtliggende rør til det seksgreneede indsugningsmanifold, og hvorledes den forbrændte gas lige så ubesværet ledes bort gennem de to tregreuede udblæsningsmanifolder. Ligeledes vil kende- ren nyde de mange tekniske detaljers

funktionelle placering og sammen med ikke-kenderen beundre udformningen af disse de taljer, ikke mindst de for køling finnedede indsugningsrør, der ligesom knastakseldækslerne er udført af aluminium og formet med virkelig skønhedssans.

Alfa'ens ydre har den klassiske afklarede form, hvor hver detalje tjener sit formål. Det 2-personers Zagato karrosseri er af aluminium ligesom de elegant svungne skærme med den smalle, stærkt hvælvede profil, der ligesom gentager dækkens form.

Selv om det var en meget dyr bil i 1930, og selv om formålet med den har haft et noget eksklusivt sigte, er der tale om et stykke brugskunst af høj karat, og det er med beklagelse man konstaterer at sportsvognen som type er ved at uddø, idet dens sidste forsvarer, England, nu kun har et par enkelte fabrikker tilbage, der forsøger at tilfredsstille det klientel, som kun ønsker at en bil skal opfylde én mission, nemlig at gøre selve kørslen til en glæde og et mål i sig selv.

...

Over 30 år er gået siden Mackeprang skrev dette, og man må vel sige at hans beskrivelse af vognen holder, men med sportsvogne eller det der ligner, er det ikke gået ganske som han troede.

#### **Til højre:**

Der kom usædvanlig mange til august-mødet i Nærum, og det var bilerne fra før 1940 der dominerede. Der mangler stadig lidt i at komme på plads for at parkeringsarealet foran museet udnyttes bedst – og så skal mødedeltagerne også blive enige om hvilken vej de kører ind, idet skråparkeringerne både kan bruges med næsen den ene vej og den anden. Travle medlemmer i moderne biler og værkstedskunder skal også lige "opdrages" til ikke at optage pladserne (der er nu kommet flotte skilte op), desuden arbejder forsyningsvirksomhederne stadig med at grave rørledninger ned ude på Nærum Hovedgade. Men det skal nok lykkes hen ad vejen.

Kardanaksels.



# Klubaften i Nærum



Nærbillede af original handskeplade med sikker kant, var kun ude i udvalgte amter det første par år af produktionen.



Dorte Stadil og Allan Krogh viste den Hupmobile 1925, de havde købt i Australien over Internet for at kunne deltage i årets Styrkeprøven, som den også fuldførte med venlige menneskers hjælp. Der gik en hardyskive. Meget blå.

Esben Bigårds Mercedes-Benz 170V 1950. Bag den til venstre den gamle redaktørs FIAT 502 1925 med dansk karrosseri. Han er noget beskæmmet over endnu ikke at have fået genoprettet den fornikling og maling, en tidligere ejer tog af messingdelene. Til højre lidt af Willibald Farbmachers Morris Minor.



Morgan trehjuler.



En eksklusiv sag, HRD Vincent Black Shadow, en rigtig mc for pøene kontorfolk uden hang til udvendig stønsmøring. Bagest Svend Dråbys Ford V8 1934 roadster.



Børge Kå havde lånt sin grønne Pontiac ud.



# Veterantræf i Handest.



*Opstilling fra den tidlige morgen; lastbilen er Peter Rask Jensens Morris Commercial LC3 1946, der trådte sine barnedæk hos det kommunistiske dagblad Land og Folk i København. Desværre på gule plader og, uvidenhed og bureaukrati hos det lokale motorkontor, som ikke ville modtage bestillingen på de dokumenterede historiske nummerplader; ordningen gælder ikke for lastbiler; troede man på kontoret.*



Villy Andersens Vauxhall 1962 med tagtelt.



Når man nu bor lige overfor træfpladsen kan man godt deltage med sin Morris 1000 selv om den kun er nået et stykke på vejen til genopstandelsen.

Tekst og foto: Henrik Thostrup

**Sådan lød indbydelsen i Veteran Tidendes maj nummer, det fremgik samtidig at træffet var i samarbejde med Englænderklubber i Danmark.**

Samarbejdet med Englænderklubberne havde sin rod i Englændertræffet som i flere år er blevet holdt mellem den nu hedengangne Conusul, Zephyr og Zodiac Klub, Rover Klubben, Vauxhall Klubben og Rootes Danmark (Hilman, Sunbeam, Singer, Humber, Commer og Karrier). Arrangøren Poul Høgh-Mogensen er også Rover-mand, derfor lagde man arrangementerne sammen.

Men alle gode gange 3, det var i år Rootes Danmarks tur til at afholde det nordiske Rootes træf, og det havde klubbens bestyrelse så sluppet nemt om ved at kæde også denne begivenhed til.

For vores vedkommende startede turen fra Bagsværd fredag sidst på formiddagen, også denne gang kom Singer'en til at stå for tur sammen med Camp Let'en, og efter en begivenhedsløs tur på motorvejsnettet kunne vi melde vores ankomst sidst på eftermiddagen, hvor allerede Englændertræffets arrangører havde indfundet sig, blandt dem en grinerende Preben Boisen som var taget til "fædrelandet" – men hvor var din gamle bil blevet af Preben?

Træffet, som har været afholdt i gennem en årrække, finder sted på idrætspladsen i Handest, pladsen støder i øvrigt næsten

op til veteranjernbanens (Handest – Mariager) ene endestation, der også ligger tæt på Poul Høgh-Mogensens butik.

Lørdagen bod på et for juli måned usædvanligt vejrfænomen, nemlig strålende solskin fra morgenstunden, hvor deltagerne i Englænder og Rootes træffet samledes om et overdådigt morgenbord i den lokale idrætsklubs hus på pladsen. Deltagerne blev ved 10-tiden sendt ud på dagens løb, med indlagte prøver vist alle opfundet og nogle afviklet af Preben B, ud ad listige små omveje i omegnen og langs Mariager Fjord, for at vende tilbage ved 13-tiden til træfpladsen, som så småt var ved at blive fyldt af biler og mc fra nær og fjern, lokket af det gode vejr. Efter en smør-selv frokost var det bare at blande sig i træffet som vel nærmest kan betegnes som et lokalt Gavno-træf.

Efterhånden som træfdeltagerne vendte hjemad samledes deltagerne i Englænder Træffet og det Nordiske Rootes træf til middag, præmieuddeling og samvær i sportsklubbens hus.

Søndag morgen retur til normal sommer og en begivenhedsløs hjemtur på motorvejsnettet der dog ikke var så proppet som på udturen.

Tak til Rover klubben for et godt træf og tak til Poul Høgh-Mogensen for ideen med at lokke englændertræffet til Handest, om der bliver flere træf i byen er pt. lidt usikkert idet Poul har lukket sin butik og sat bygningen til salg, vi krydser fingre.





*Sunbeam Rapier 1964, over den Preben Boisens røde kasket, han var i sit es som prøvemester.*



*En deltagende norsk Hillman Minx.*



*Et par Rover min. Det er Preben Gryns "12" 1937 på fløjen.*



*En sjældenhed, en 6-cylindret Morris Isis fra 1956, ejet af Peter Rask Jensen, bilen har en fortid på Bornholm.*

*Familien Thostrups lejr med Singer Vogue 1962.*

*Jens Chr: Fogh overrækker Rootes klubbens vandrepræmie for aktiv indsats til klubbens 81-årige stadig aktive skribent Atli Thostrup.*



*Også som konferencier er Preben Boisen i hopla.*



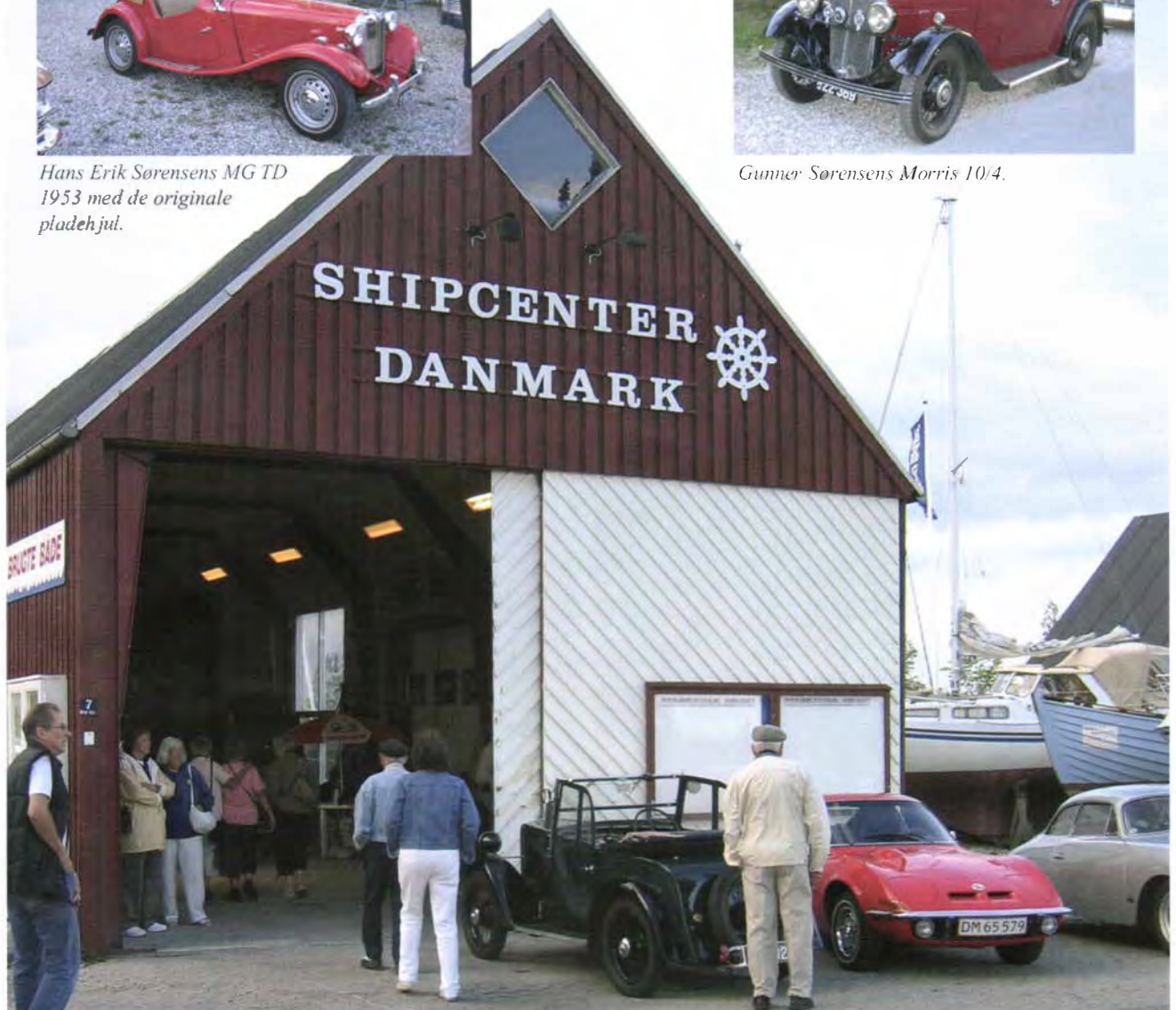




*Hans Erik Sørensens MG TD 1953 med de originale pladehjul.*



*Gunner Sørensens Morris 10/4.*



## Årets sidste Havnetræf i stiv Kuling

Tekst og foto Henrik Thostrup

Det var ikke kun ½ pelikan det blæste, snarere 1½ da sjællænderne for sidste gang i år satte hinanden møde til Havnetræf, men positivt var det at vejret holdt tørt for træffet i Ishøj den 19. august.

Der mødte omkring 40 biler op, jeg opgav at tælle; blæsten i havnen som ligger godt ud mod Køge Bugt var meget kraftig så jeg foretrak som de fleste andre at krybe i læ, enten i bådehallen hos Søren "Shipmann" Jensen hvor der til lejligheden var disket op med kaffe og kage eller øl og vand, eller i ly blandt de opstaldede lystbåde.

Allerede ved 20-tiden aftager lyset og vel hjemme 20.30 er solen gået ned, sommeren er ved at gå på hæld. Egentlig er det jo godt at vi har sommertiden, ellers var det jo en time før, tanken strejfer om ikke man i virkeligheden skulle gå over til permanent sommertid og så i sommertiden sætte uret yderligere en time frem, tænk på alle de mange lyse aftener man kunne have sidst på sæsonen hvor det gode vejr traditionelt vender tilbage.

Tak til Søren Jensen for traktementet, vi ses til næste år.





Søren Lund og søn i døgens anledning i Peugeot 404 pickup.



To tidlige efterkrigsbiler over samme læst, Morris Minor og Volvo PV444.



Foran værtens bådlehal blandt andet Morris Minor, Opel og Porsche.



Franskmænd i dansk sensommer: Søren Lunds Peugeot 404 pickup og Kim Jürgensens Renault 12.



Efterhånden et sjældent syn, Birger Blakø luftede sin Ford Granada.





## FRA BESTYRELSEN

Efter en lidt våd, men alligevel vel overstået sommerferie var der igen bestyrelsesmøde i Odense den 18. august, og det med en meget lang dagsorden.

Klubbens 50-års jubilæumsfest i Fredericia var meget nært forestående, og selv om næsten alt var på plads, ikke mindst på grund af Bent Friis' store indsats, blev der lagt en sidste hånd på værket, så deltagerne skulle få en rigtig god oplevelse.

Formanden berettede om en vellykket norsk Styrkeprøven med Iver Jensen fra Horsens som chauffør i Swift'en, som Swift'en gennemførte på fornem vis.

Hjemmesiden er under revidering i nært samarbejde med Steen Studstrup. I første omgang bliver leverandørsiden opdateret, det er en vigtig informationsside, der har ca 70 henvendelser dagligt, og som er til stor nytte for medlemmerne. Det bliver også muligt for interesserede at melde sig ind i klubben online.

Det går fremad med oprettelsen af vores bibliotek, men det er nok en mere omfattende opgave end først antaget. Det er et meget stort aktiv når det er ajourført. Mængden af billitteratur DVK råder over er enestående. Registreringen skal

sikre medlemmerne adgang til de mange oplysninger. Da det ikke har været muligt at finde frivillig arbejdskraft til at fuldføre det igangværende arbejde, blev det besluttet at forlænge bibliotekarens ansættelse med 12 måneder, idet hele projektet ellers ville være gået tabt.

Vi har fået tilbudt en stand på A.P. Niensens Klassisk Bil- og Mc-messe i Bella Centret i København 25.-26. september, hvor der blandt andet er stumpe- og brugtmarked og Forenede Amerikaner Klubbers 15-års jubilæum markeres. Det tog DVK imod med tak. For at personalet på vores stande på udstillinger skal være let genkendeligt, indhenter vi tilbud på veste med klubmærke. Det blev også besluttet at anskaffe udstillingsmateriel, borde, stole, parasoller m.m. med klubmærket for at vores stande får et mere professionelt udseende.

Der har desværre været tilfælde med sorte nummerplader fremstillet i udlandet. Det er helt uacceptabelt, og biler med sådanne plader vil blive bortvist fra alle DVK's arrangementer. DVK tager kraftigt afstand fra sådanne tiltag, når vi nu har opnået lov til at få tidsrigtige nummerplader til vore køretøjer vil vi ikke se at nogle enkelte kan sabotere ordningen

Erik Mieth, 19-08-04



## Corvette besøg

Foto: Hans Pedersen.

Til Classic Car Meeting d. 21.-22. august aflagde Chevrolet Corvette Klubben besøg med ca. 40 biler af alle typer.







## MhS nyhedsbrev 3/2004

Som bebudets sidste gang behandler vi nu kort Motorhistorisk Samråds Nyhedsbrev nr. 3 2004. Hele nyhedsbrevet kan ses på [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk).

### FIVA

I forbindelse med det såkaldte e-Safety forum, der er et fælles EU-initiativ og som har til formål at øge trafikikkerheden ved anvendelse af ny informations- og kommunikationsteknologi, er der etableret en række arbejdsgrupper med specifikke emner. FIVA og MhS vil påbegynde et analysearbejde med henblik på at finde frem til hyppigheden af og årsager til ulykker, hvori historiske køretøjer er involveret.

### Told ved import af dele fra ikke-EU-lande

Når der importeres reservedele til en klassiker fra et andet EU-land, er importen hverken told- eller afgiftsbelagt. Et komplet veterankøretøj, der er over 30 år gammelt og "samlerobjekt af historisk værdi", kan også importeres toldfrit fra lande uden for EU, men de samme regler gælder ikke, når det drejer sig om reservedele- og tilbehørsdele. Der har gennem længere tid været ført en sag i Landsskatteretten for at få Told og Skat til at ændre reglerne. Denne sag bliver fulgt meget tæt af MhS.

### Kolonnekørsel med mc

Det sker tit i sommerhalvåret at motorcykelklubber arrangerer ture, hvor et større antal motorcykler skal køre sammen. I den forbindelse er der nogle grundregler som skal overholdes! I nyhedsbrevet gennemgås disse regler, og der er desuden en række gode råd, der er udarbejdet af BMW-klubben.

### Venstrehængt sidevogn på motorcykler

MhS har fået et par henvendelser om dette emne, som er behandlet i Nyhedsbrev nummer 2/2002. Der er egentlig ikke sket nogen ændringer i regelsættet siden, og MhS finder det ikke relevant at starte aktiviteter for at få lempet regelsættet. MhS' synspunkt er, at der set fra et sikkerhedssynspunkt ikke findes argumenter for at bevæge sig ud i dagens trafik med en venstrehængt sidevogn, og der skal derfor herske relevante historiske motiver for det enkelte køretøj for at vælge en sidevogn monteret i venstre side.

### MhS' arrangementsansvarsforsikring

Man kan nu hente police, betingelser og skadesanmeldelse på hjemmesiden.

### Samlernummerplader

MhS har fremsat et forslag til færdselsstyrelsen om at indføre en slags »samlernummerplader«, der kan bruges på flere køretøjer. Formålet skal være at få nogle af de mange køretøjer, der står og gemmer sig i større private samlinger, ud på vejene engang imellem. Der har tidligere været sådanne forslag fremme, men det kunne myndighederne ikke få til at passe ind i deres systemer. Det nye forslag går ud på, at myndighederne skal vise veteranejerne den samme tillid som vises landets mekanikere og autoforhandlere, ved at disse kan erhverve faste prøvenumre, der må bruges til ikke nærmere definerede køretøjer. MhS har endnu ikke fået nogen reaktion på forslaget.

### Veterankøretøjer på motorvej

MhS anbefaler og henstiller til veteranejere, at der køres med en hastighed, som formentlig bør være mindst ca. 70 km/t. Kan man ikke køre så hurtigt, eller vil man kun køre med en lavere hastighed, bør man overveje helt at undgå motorveje. Denne opfordring fremsættes på baggrund af den kedelige ulykke sidste efterår, hvor en Ford T 1917 på motorvej blev påkørt bagfra af en (moderne) bil. MhS anfører i denne forbindelse 5 gode råd:

1. Vælg den til enhver tid efter forholdene mest hensigtsmæssige og sikreste placering på vejbanen.
2. Vær særlig opmærksom på bagfra kommende trafik.
3. Give tegn i god tid ved frakørsler og indfletninger.
4. Vær opmærksom på at alle køretøjets lygter og signalapparater fungerer perfekt og entydigt, dvs. så de ikke kan misforstås af bagfra kommende trafik.
5. Og endelig at undgå irritation over medtrafikanter jag.

Svend Carstensen





## Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adressel	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Jens Brændgaard	Poulsen	Værnedamsvej 14, 2. tv.		1619 København V		
Jeppe Kappelgaard	Lauridsen	Dalvej 3		8260 Viby J.	8734 1464	Volvo
Thomas	Ihlemann	Gisselfeldvej 14 B	Gisselfeld Slot	4690 Haslev	5632 5659	Willys
Lars	Karstensen	G1.1 Donsvej 8		6000 Kolding	7556 9008	
Keld Brændgaard	Jensen	Østerskov Krat 1		2950 Vedbæk	2961 1388	Porsche
Morten	Kongsted	Vrå Lyngen 1		3540 Lyngø	2020 7255	Mercedes-Benz
Per	Askebøl	Møntmestervej 42, 2. th.		2400 København Nv	4038 9319	VW
Bo Arvid	Christensen	Åvang 57		3400 Hillerød	4826 4311	Pontiac
Allan Rud	Knudsen	Hemmingsvej 59		4653 Karise	5678 9213	Ford
Bent	Knudsen	Mejerigaardsvej 20	Lyngø	3630 Jægerspris	4011 5635	Chevrolet
Ole	Jørgensen	Kajerødgade 16, st.		3460 Birkerød	7025 9191	Ford
Lars	Christensen	Hjarupvej 25	Vonsild	6000 Kolding	7556 7772	Porsche
Finn	Borrit	Frisersvej 24, 1. tv.		2920 Charlottenlund	4585 9626	Morgan
Jens Kristen	Laursen	Kong Valdemarsvej 44 C		2840 Holte	4580 2482	Triumph
Carsten	Vang	Halmtorvet 50, 1.		1700 København V		Jaguar
Peder	Bjerge	Bredgade 77, 2. th.		1260 København K	2062 6605	Mercedes-Benz
Knud	Sørensen	Sdr. Ommevej 102		7330 Brande	7534 5429	Jeep
Knud	Kristensen	Smedegade 43		7600 Struer	2121 6687	
Hugo	Skjødt	Klostergade 3		4200 Slagelse	5850 5303	Wolseley
Rene	Jacobsen	Pårupvej 74		3230 Græsted	2144 5022	Ford
Kristian	Groth	Studiestræde 16A, 2.		1455 København K	2020 5500	Porsche
Jan Vestergaard	Rasmussen	Galten Hedevej 15	Vinterslev	8370 Hadsten		Mercedes-Benz
Morten Vendelboe	Hougaard	Hardangergade 5, st. th.		2100 København Ø		
Bjarne W.	Johansen	Eckersbergsvej 60		5230 Odense M	6614 4222	
Torben Borg	Svendsen	Søborg Hovedgade 44, 3. tv.		2860 Søborg	3966 6910	VW
Jens Pfeil	Munk	Haderslevvej 133		6000 Kolding	7553 8347	
Michelle	Lefèvre	Nordmarksvej 81, st. tv.		2770 Kastrup	3250 8747	Austin
Anne	Hommel	Ordrupvej 4, st. tv.		2920 Charlottenlund	3965 6584	Mercedes-Benz
Hans Jørn Bank	Nielsen	Drosselvej 5		7323 Give	7573 9290	Pontiac
Martin	Nielsen	Rosenvangen 20		4660 St. Heddinge	2238 0216	Triumph
Ole	Ludvigsen	Kulbyvej 29		4270 Høng	5885 3906	Ford
Lars	Pedersen	Poppelvej 9		3670 Veksø	2063 0667	Volvo
Hans Jørgen	Thomsen	Sønderlandsvej 18		7430 Ikast	9714 0205	Austin-Healey
Knud Børge	Rasmussen	Vejgårdsparken 9		3450 Allerød	4817 7098	Pontiac
Mogens	Kassow	Fredensklit 4		9990 Skagen	9844 5319	Rover
Peter Hjort Bang	Pedersen	Sandbjergvej 40		2950 Vedbæk	4589 2006	Morris
Erik	Schifter-Holm	Vigerslevvej 242, st. th.		2500 Valby	3630 1288	FIAT







## BILER SÆLGES.

**Opel Rekord 1957.** Bilen er næsten komplet og kan køre. Pris kr. 1.500. **Opel Rekord A 1964 4-dørs.** u/pap. 1200 kr. Billeder på [www.ditlevauto.dk](http://www.ditlevauto.dk) eller tlf 9887310 - 21441895.

**Jaguar Daimler Sovereign coupe 4,2 1977.** Junipergreen. 80.000 miles. Fuldstændig original. Vundet Jaguar Club concours 1. pris 2001. Kun produceret i begrænset antal, som ny, ingen rust. Nysynet sep. 2004. Pris kr. 249.000. Kaj Pietras, tlf. 58868658.

**Plymouth Valiant convertible 1965.** Meget velkørende, 318 smallblock + 904 torqueflite, aluindsug og en 4-portet Holley, samt elektron-tændning. Udstødning i rustfri incl potterne med herlig klang i. Meget fint originalt interiør med bucketseats, midterkonsol og bundskifte, flot kaleche. 10-cdskifter og radio monteret skjult. Nye bremses, en del nykromede detaljer. Syntet i oktober og leveres indregistreret med nummerplader. Orig. dansk bil. ALT kører og virker perfekt, en lille håndfuld gode reservedele medfølger, bla orig. V8'er Kan ses i Bella Center 25. og 26. sep. Kr. 90.000. Johnny B. Rasmussen, tlf. 20745709.

**Daimler SP250 B spec.** 8-cyl. sportsvogn årg. 1962 sælges. Fotografisk dokumenteret "body off" restaurering, matching numbers, originale gamle London dokumenter, originale gamle danske sorte nummerplader. Venstrestyret exportmodel m. trådhjul, varmeapparat, indstilleligt rat og læderindtræk. Motor og gearkasse totalt hovedrepareret, ny køler, elektronisk tænding, nye trådhjul, tandstangsstyring, nye bremses m. rustfri stempler, bremseforstærker, bagaksel renoveret, rullesele, samt trækstøj til 1000 kg. Denne SP er blandt de bedste i Europa, samme ejer i 15 år! Pris kr. 235.000. [lassehorskjaer@private.dk](mailto:lassehorskjaer@private.dk)

**Thunderbird 1959,** org. soltag. El. og Power udstyr. Totalt adskilt. Danske papirer. Nymalet sort m. hvidt tag. Nye dele for kr. 50.000 medfølger, bl.a. komplet nyt interiør. Bilens står mig i kr. 120.000. Skal sælges på grund af mit svigtende helbred. Den rette mand har den ude at køre næste sommer. Min E-mail er [tbird59@pc.dk](mailto:tbird59@pc.dk). Jeg kan maile et par billeder. T-Bird'en sælges alt for billigt for kr. 88.000. Bernt H. Andersen. Sorø. Tlf. 57806028 Mobil: 24629501.

**Triumph Spitfire MkIII 1968.** Renov., rød m. kaleche, meget fin stand, klassisk sommerbil, evt. m. hardtop, nysynet. Pris kr. 75.000. Claus Sandholdt, tlf. 75525228.

**Ford V8 1937.** Mod.78. 4-dørs. Sort, pæn og velholdt med org. indtræk. Motor 100 hk ilagt 1963. Org. papirer medflg. Syntet og indreg. på historiske nr. plader som første reg. nr. Pris kr. 100.000. Kim Thunø, tlf. 28125102.

**Alfa Romeo 2000 Spider,** hvid, årg. 76, californisk, flot i lakken, totalt rustfri, fab.nye Weber kaburatorer, renoverede calibre, syntet nov. 2002, u/afg. kr.39.000. opl. afgift kr 46.000. Carsten Høgh, tlf. 44486834.

**Chevrolet 1933 Standard sedan,** ret original, nyt indtræk. Sælges for kr. 90.000. Tlf 74661170 - 22638161. Efter kl. 18.

**Mercedes 220 S 1958,** Sælges grundet pladsmangel. Fremstår indregistreret, med god motor, ikke rust, stue og ydre trænger til istandsættelse og har pt. en defekt bremse. Pris kr. 19.000. Henrik Flensborg, tlf. 43903295.

**Volvo 264 1977,** Volvos topmodel med 2,7 V6 motor, lædersæder, aircon. osv. Alt rustarbejde lavet og er klar til maler, bilen er adskilt men kan godt starte/køre og er komplet. Kan lev. på din adresse for kun kr. 500. Pris kr. 7.500. Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**Ford Taunus 17M 1965.** Flot hvid med røde sæder i originalstand på sorte nr. plader, 1,7- V4 motor, nysynet med div. nye dele, der medfølger lidt stumper. En rigtig brugsveteran som bare er billig også i forsikring og vægtafgift, det eneste uoriginale er en ny radio med cd. Billeder kan mailes/sendes. Pris kr 28.500. Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**NSU Prinz III 1962.** Sjælden og original til istandsættelse, alle dele haves, restaurering er på begyndt, billeder kan mailes/sendes (sælges for en ven men bilen står hos mig). Pris kr. 9.500. Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**NSU Sportprinz 1961.** Bertone sportscoupé, meget fin og original til istandsættelse, alle dele haves. Bilens er uden rust og restaurering er på begyndt. Billeder kan mailes/sendes. Pris kr. 12.500. Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**Fiat 1100 1954,** model med "bagvendte fordøre". Meget tidlig model i originalstand, bevarelsesværdig. Der medfølger en hel del stumper og næsten en hel bil fra 1958. Billeder kan mailes/sendes. Pris kr. 2.500. Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**Cadillac 1930 limousine. Cadillac 1940 4-dørs sedan. Cadillac 1947 4-dørs sedan.** m.fl. Tlf. 62624520.

**Kendt Chrysler Valiant Signet AP5 convertible 1964** Elektrisk tag, 6-cyl, automat, push botton gear. Ny reparationshåndbog medfølger. Bilens har meget rust og er et stort restaureringsprojekt. Bilens er afmeldt i 1983. Sælges sammen med en reservedelsbil Chrysler Valiant 4-dørs sedan 1964. Samlet højeste bud over Kr. 50.000. Leif Kennert, 75361767. Email: [leika@arach.net.au](mailto:leika@arach.net.au)

**Simca 1501 stationcar 1970.** Leif Kennert, 75361767. Email: [leika@arach.net.au](mailto:leika@arach.net.au)

**Chevrolet 1953 4-dørs sedan.** Køreklar på nummerpl. Pris kr. 43.000. Tlf. 75644296.

**Opel Rekord 1700 1960.** Farve sort. Sidst syntet 2001. Rimeligt pæn. Pris kr. 14.000. Lars Christensen, 40187819.

**Buick LeSabre cabriolet 1963.** Mange nye dele, dæk, udstødning, gulvtæppe m.m. Pris kr. 79.000. **Toyota Celica ST 2000** liftback 1977. Som ny indvendig. Flot krom, lidt rust. Km 85.000. Alu-følge. Afmeldt 1989. Pri kr. 15.000. **Triumph 2000 Mk II Estate aut.** 1972. Pris kr. 15.000. evt. bytte. Tlf. 47742181 - 40263181.

**Volvo Amazon 1967.** Isblå. Samme ejer fra ny. Usædvanligt velholdt og velkørende. Meget flot i krom og interiør. Sorte pl. Træk. Pris kr. 45.000. **Volvo Amazon B16 Sport 1958.** Utrolig velholdt. Sorte nr. pl. Aldrig renoveret. Pris kr. 48.000. **Volvo Amazon 121 121 1970.** Kongebå. Sorte pl. Velholdt. Nysynet.. 28.000. Ole Callesen, tlf. 74561611.

**SAAB 96 1974.** Nysynet, én ejer, sorte oprindelige nummerplader. Passet og plejet, ikke-ryger, kører godt. Svend Marker, tlf. 36753655.

## DELE TIL BILER SÆLGES.

Dørlåse, sidder under dørhåndtag med en lille stang incl. 2 nøgler. Lydpotte **Citroën 2CV** - **Renault 4CV** - **Volvo 444/544.** **Datsun 100A.V.** forskærm - **V.B.** svingarm - Forreste kofanger krom. **Volvo 6 v.** tændspole Bosch. Tændrør 10 m/m 3/4 længde gevind, passer på Volvo B 14 + nogle amerikanske biler. **Toyota KE 20 2 stk.** forskærme. Alle dele er nye Hans Sørensen, tlf. 75132852.

**BMW 501A:** Motorblok tom, std. mål. topstykke, vandpumpe u. tæringer i hus, manifold, karburator, alt i god brugbar stand. Afhentningspris kr 800. Ib Jensen 43994762.

Reservedele til **Cadillac 1930** til ca. 1979 (flere tusinde dele), samt 1946 4-dørs reservedelsbil + 1958 limo. reservedelsbil m.fl. **BMW 1802** reservedele (mange). Tlf. 62624520.

**Ford A servicebulletiner(kopi).** Værktøjer til mode A for- og bagaksel. Originalt specielt konstrueret værktøj til reparation af model A. 15 forskellige dele. Billeder af værktøjet kan sendes via email. Højeste bud over Kr.15.000. Henv: Leif Kennert, 75 36 17 67. Email: [leika@arach.net.au](mailto:leika@arach.net.au)

Glasfiberbagskærm til **Triumph TR6**, højre side, god stand, kr. 300 eller bud. Diverse dele til **Humber Super Snipe 1960-67.** Peter Gram, tlf. 20910058. [peter.gram@vetmail.com](mailto:peter.gram@vetmail.com)

Stort lager af gl. originale nye dele til gl. amerikanske biler fra 1925 til 40 ca. + andre dele. Det meste er lagervare dvs. nye gl. dele, bl.a. styrekugler, styreboltesæt, dørhåndtag, el dele, gl. store karburatorer, pakningssæt, askebægre, navkapsler + dele til Renault fra 50'erne. Fylder 1½ trailer. Sælges for højeste bud over 15.000. Ideelt til stumpemarked, da det aldrig har været på markedet før. Tlf. 65314152





**DELE TIL BILER KØBES**

**Abarth** dele købes, stand underordnet, alt har interesse.

Peter Lund, tlf. 20 46 94 03.

mail: plh@videone.dk

**Jaguar E** 1965 4,2 FHC bundkar, svinghjul, lukketøj til venstre dør.

Tlf. 56821614 - 40167443.

**AUTOMOBILIA**

**Cadillac** ca. 1940-2004 meget forskelligt også instruktions- og værkstedshåndbøger + salgsbrochurer. Alt originalt. Tlf. 62624520.

**FDM's MOTOR** 1965-1989 komplet i perfekt stand, flere af årgangene er indbundne, kr. 500 eller bud. Købes: Instruktionsbøger, salgsbrochurer, reservedelskataoer og reparationsbøger til **Vespa 160 Gran Sport** 1964, **180 Super Sport** 1967 og **150 Super Sprint** 1966-73.

Peter Gram, tlf. 20910058

[peter.gram@vetmail.com](mailto:peter.gram@vetmail.com)

**MC SÆLGES**

**Harley-Davidson** 1930 500 cc 1-cyl i fin stand med originale dobbeltlygter osv. Motor renoveret. Køreklar. **Harley-Davidson** 1929 750 cc 2-cyl. Urestaureret og ukomplet, men det der er er godt. 28.000.

Tlf.. 65314152

**MC KØBES**

Gammel **Nimbus** evt. defekt eller adskilt købes. Sidevogn til Nimbus købes.

Lars Christensen, tlf. 40187819.

**MC-DELE**

**Steyr-Puch 500 650 T & TR** 1957 - 75 dele købes, stand underordnet, alt har interesse.

Peter Lund, tlf: 20 46 94 03, mail:

plh@videone.dk

**DIVERSE**

**Brenderup** trailer årgang 1960 sælges for højest bud. Rammen er en del rusten kasse er uoriginal, nummerplade er af metal.

Steen Præsteskov, tlf. 61754926.

**Trailer.** Mærke: Dines og Høgman. 1959. Med affjedring. Pris kr. 1.200.

Tlf. 47742181 - 40263181.

**Veterantrailer** 1959 model LM totalvægt 325 kg last 225. Har kørt frem til 2003. Har en lille skade men kan blive fin efter veteranbilen. Kr. 500 med den original typeplade.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220

**Opbevaring** tilbydes. Opbevaring i tørt og sikkert lager tilbydes for alle typer biler og både. Personligt opsyn. Adgang efter aftale. 15 km vest for København i Måløv, tæt ved S-tog forbindelse. Pris 300/mdr. Kontakt [info@stelvio.dk](mailto:info@stelvio.dk) eller pr tlf 30754051 / 20100380.

Daniele Dezzi

**Autotransport.** Transport afh og levering af biler, mc overalt i DK og Europa, til veteranpriser. Jan 40324986 evt Ib 20263220  
Ib Rasmussen , tlf. 20263220

**Vinteropbevaring** af veteranbiler, mc m.v. Så er det tid igen, enkelte pladser udlejes i tør hal med støbte gulve og el-porte nær Fredensborg/Hillerød .

Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

**Brini** go-kart, dansk byggede fra 60'erne købes, stand underordnet, alt har interesse.

Peter Lund, tlf: 20 46 94 03, mail:

plh@videone.dk

**Nash Ambassador** 1949 information til historisk korrekt restaurering, alt har interesse, billeder, historie mv. Bilen har kørt i Hundested Lynghøjvej) og på Nørrebro (Frederiksborgvej) fra 1953 til ca. 1983 og har tilhørt Axel Karl Fuglsang Jensen.

Peter Lund, tlf: 20 46 94 03, mail:

plh@videone.dk

**NSU 1200TT** 1972, Hej derude....! jeg er ejer af en NSU 1200TT...! Det jeg søger er: om der er nogen der har kendskab til at justere sådan en..? motoren er totalt renoveret, let tunet.. så hvis der er nogen som kender nogen.. vil jeg meget gerne vide besked, som jeg kan få den ud og køre..!

Brian Linde Jacobsen, tlf. 30313147

Efterlysning: Kontakt søges med ejeren af den **Ford Falcon Futura** 1964 på billedet fra Kastellet i Veteran Tidende 336 da jeg selv har samme model og har brug for gode råd til resvtaurering

Peter Munck, Strandvejen 859, 2930 Klampenborg, tlf. 39635770, fax 339635796

**TIL SALG**

**Cadillac S.62** club coupé de luxe 1941. Nr. 8 af 1900. Mørkeblå med elegant gråt interiør. 100% original, match. numbers, aldrig rust, ekstremt elegant - den fineste. Bud over 221.000.

**Buick S.56** sports coupé 1935. En ud af 279 prod. 56.000 miles fra ny. Match. numbers, orig. sostr celluloselak. Orig. indtræk som skal skiftes, orig. trådhjul. Fantastisk bil, enestående mulighed, indreg. på trecifrede sorte plader. Bud over kr. 190.000.

**Mercedes Benz 220 SEB** 1965 aut. og soltag. Sort med rødt læder indtr. Match. numbers. Km. 158.000. Restaureret for kr. 160.000. En utrolig flot bil. Nysynet. Bud over kr. 93.000.

Seriøs kontakt til 38104162 - 40411442

**TIL SALG**



**Porsche** model 356 (REPLICA) sølv farve, rød int., karrosseri af glasfiber, kørt 300 miles, skal ses. Pris kr. 310.000.

J. Salinas, tlf. 40 10 06 28.

**TIL SALG**



**Mercedes 450 SLC** 1978

Usædvanlig flot bil med original læderstue, el-ruder, soltag mv. Polynesiske turkis metallak, 317.000 km. Bilen er gennemgribende vedligeholdt og restaureret gennem de sidste 13 år i samme ejerskab. Synet uden anmærkninger juli 2004.

Pris kr. 99.900.

Bent Lyman 62 20 50 65.

**TIL SALG**



**Pontiac** 1935, 4-dørs i fin urestaureret stand, 8-cyl. motor i god stand, oprindeligt kørt som direktionssvogn i København, derefter opbevaret på Ålholm i 30 år. Synet og indreg. på det oprindelige nr. Pris kr. 120.000 evt. bytte med 4-dørs Ford A. Henv. (på ejerens vegne) Mogens Ottosen, tlf. 38748495 - 21781736





# BILMESSE & Brugtmarked

Før 38. gang den 16. og 17. okt. 2004  
i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 16. og 17. oktober 2004.

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



**Peder Fuglsbjerg**

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

**Peder Nielsen**

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

## MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER  
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,  
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE  
AMERIKANSKE OG ENGELSK  
KØRETØJER

RING FOR YDERLIGERE INFO

**MB MOTOR**

Larsensvej 10B, 3230 Græsted  
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96  
www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat  
på reparationer  
Ikke på reservedele

### Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor, bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.

Seriøs samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.

Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

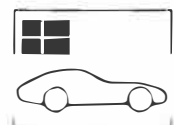
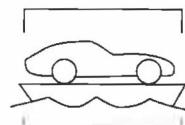
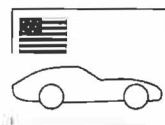
### TIL SALG



#### CHRYSLER 116 SIX CM..

Bilen er totalt restaureret og synet i 1983. Afmeldt i 2003 og skal synes. Bagagekuffert, instruktionsbog, salgsbrochure, kopi af originale papirer medfølger. Højeste bud over Kr. 165.000. Ejeren er bosat i udlandet men er i Danmark hele september. Henv: Leif Kennert, 75361767. Email: leika @arach.net.au

## Greisen Classics finder Drømmebilen



Lokaliseret i Syd-Californien, beskæftiget med restaurering af veteran biler, har jeg erfaring og ekspertise til at finde den ønskede bil, europæisk eller amerikansk.

De får dansk pålidelighed med international viden, fra bilen spottes, til den holder i Deres garage.



### GREISEN CLASSICS

VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES  
Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28



# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

*Helårlige præmier  
for 2004*



## Veteranbiler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	634 kr.	354 kr.
100.000 kr.	897 kr.	478 kr.
150.000 kr.	1.065 kr.	646 kr.
200.000 kr.	1.180 kr.	786 kr.
250.000 kr.	1.420 kr.	966 kr.
300.000 kr.	1.584 kr.	1.117 kr.

## Klassiske biler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.658 kr.	842 kr.
50.000 kr.	2.098 kr.	1.011 kr.
100.000 kr.	2.436 kr.	1.404 kr.
150.000 kr.	2.898 kr.	1.741 kr.
200.000 kr.	3.352 kr.	2.077 kr.
250.000 kr.	3.869 kr.	2.443 kr.
300.000 kr.	4.408 kr.	2.808 kr.

## Veteranmotorcykler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	558 kr.	193 kr.	393 kr.
100.000 kr.	783 kr.	193 kr.	393 kr.
150.000 kr.	1.119 kr.	193 kr.	393 kr.

## Klassiske motorcykler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.296 kr.	622 kr.	562 kr.
50.000 kr.	1.633 kr.	622 kr.	786 kr.
75.000 kr.	2.307 kr.	622 kr.	1.011 kr.

## Brugsveteranbiler til og med 1979

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.834 kr.	2.093 kr.

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

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

### Kontakt:

#### Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Tlf. 45 56 56 10 (hverdage 10 - 13)

Fax 45 56 56 11

E-mail: kontor@veteranbilklub.dk



**Veteran  
Forsikringsklubben**