

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - December 2004 - VT nummer 342

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 konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-

1/2 side: Kr. 1.600,-

1/4 side: Kr. 900,-

1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer
med foto: Kr. 200,-

Erhvervsrådgivere, 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. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats

Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@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 Veterantforsikringsklubben 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)

Ellesvænget 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 mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen

Holstebrovej 17, 6971 Spjald

tlf. 97 38 12 64

henning.knudsen@veteranbilklub.dk

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

Leif Struch Andersen

Egevej 28, 5200 Odense

tlf. 65 94 07 04

leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen

Pogemosevej 10, Radsted

4990 Sakskøbing,

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

Firkløvervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Kaj Munkholm, 86221736

Strandvejen 100, 8250 Egå

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

Mommarkvej 224, Målbøl, 6470 Sydals

e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487

Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

jakobsen@skjerna.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. 4556 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 24974034 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

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klinsøvej 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 Dyring 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
Ole Andreassen

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902



Forsiden:
Rover 75 Four
Light Saloon 1949.
Foto: Hans Pedersen

Indhold

Tak for i år.....	3
Møder, løb og arrangementer.....	4
Smånyt	5
Klubaktiviteter	6
Smånyt	7
Reception 2. november.....	8
Fra bestyrelsen	10
Brev fra kulturministeren.....	11
Sydhavsrally	11
Rolls-Royce 100 år.....	12
Det spørger stadig.....	14
Bog anmeldelse	18
Mere Goodwood	18
Nyt fra biblioteket	19
Og hvordan gik det.....	20
Mercedes 300 SL Mågevinge 50 år	21
Månedens køretøj.....	22
Stumpemarked i Herning	30
Klubbilens tilstand	32
Sæsonafslutning	35
X 313.....	36
Svendstrupløbet udvider	38
Invitation Retromobile	38
Hjertesuk fra redaktøren	39
Nye medlemmer	40
Køb/salg	42



Tak for i år.

Året 2004 blev et begivenhedsrigt år for Dansk Veteranbil Klub. I halvtredsåret for klubbens stiftelse flyttede vi sekretariat, bibliotek og københavnsafdeling til Nærum. Vi fejrede jubilæet med en række markante arrangementer, Store Indvielsesdag, Jubilæumsløbet og receptionen på selve stiftelsesdagen. Omkring 300 gæster deltog, blandt disse flere af de helt gamle medlemmer fra klubbens første tid. Alle overværede overrækkelsen af *Årets Emil*, den nyindstiftede pris for betydningsfuld indsats for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie. Kulturministeren måtte desværre melde afbud den dag, men sendte os en hilsen til Veteran Tidende i stedet.

I 2004 satte vi en museumsfunktion i værk og begyndte på en udvikling af klubbens bibliotek, som allerede har skabt respekt, også uden for klubben. De nye tiltag har også givet problemer. Ikke alt er gået efter planen. Og det har også givet gnidninger. Ikke alle fik det lige, som de havde troet eller forventet. For enkelte gamle eller aktive medlemmer føltes forandringen måske for stor.

Hvorom alting er, så er klubben midt i en fornyelsesproces. Vi løfter os i vort virke fra en klub til en forening. Vi er over 5000 medlemmer over hele landet. Nu er størrelse i sig selv uinteressant, men det giver muligheder og muligheder forpligter. Året har vist, at vi er os ansvar bevidst. Kulturministerens betragtninger kan ses som en anerkendelse til os. Vores område hører nu også til under hans ministeriums ressort.

Det har naturligvis krævet et stykke arbejde, dels at få alt det nye planlagt og ikke mindst gennemført, hvad igen har krævet korporlig arbejdsindsats fra mange medlemmer. For nogen endda et ret betydeligt stykke arbejde. Jeg håber at de pågældende også selv føler, at det var det værd, det at være med til at sætte kursen mod de 100 år. Hvad der var rigtigt set af stifterne i 1954 er tilført fornyelser og forhåbentlig levedygtigt ført videre i 2004.

Men på trods af alt det nye, har klubben også fungeret i sin vante rytme. Forskellige løb, arrangementer, udstillinger, lokalafdelingsmøder m.v. har floreret i betydelig grad. Også det kræver folk til at tilrettelægge og afvikle. Den entusiasme medlemmerne har lagt for dagen på de områder, vidner om en klub i god og sund gænge. For slet ikke at tale om klubbladet, som flere og flere nu er begyndt at rykke efter, blot det er nogle få dage over tiden.

Hvad kan man forlange mere? Nej vel, så derfor tak for indsatsen i år. Tak til alle dem, der mødte op og gav et nap med det ene og det andet og tak til dem, der bakkede os op i tankerne, midt i andre gøremål.

Glædelig jul og - tak for i år.
Claus Frausing



Formandens klumme er ikke nødvendigvis sammenfaldende med bestyrelsens eller bladets 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.

Januar

4. Egeskov. Biblioteksaften.
4. Ristrup. Mød formanden.
6. Nærum. Mød formanden og Ole Sommer.
13. Rødekro. Klubmøde.
13. Børkop. Vi tager hul på det ny år.
18. Kværkeby. Mød formanden.
20. Besøg på Gentoft Brandmuseum. Se Klubaktiviteter, Nærum.
21. Bugatti-aften i Nærum. Se indbydelsen i dette nr.
25. Egeskov. Klubaften. Film om Bugattis historie.
25. Klippinge. Baghulekomsammen. Se Klubaktiviteter.
27. Morris-møde. Se VT 340.
31. Vesterhede. Mød formanden.

Februar

1. Egeskov. Biblioteksaften.
10. Børkop. Møde på Møllen. Mød formanden.
10. Rødekro. Evt. film om Alsløbet 1980.
15. Kværkeby. Klubaften.
17. Spjald. Mød formanden.
22. Egeskov. Klubaften med formand og bestyrelse.
24. Morris-møde. Se VT 340.

Marts

1. Egeskov. Biblioteksaften.
3. Nærum. Leif Gr. Thomsen fortæller om 25 år som tegner på VT.
10. Børkop. Klubmøde.
10. Rødekro. P.E. Hansen om "Min tid i DVK".
15. Kværkeby. Film fra tur til udlandet.
29. Egeskov. Klubaften.
31. Morris-møde. Se VT 340.

April

14. Børkop. Klubmøde.
28. Morris-møde. Se VT 340.

Maj

12. Børkop. Klubmøde.

Juni

9. Børkop. Klubmøde

VEDTÆGTERNE

Skulle man have brug for nyeste version af Dansk Veteranbil Klubs vedtægter kan man få fat på dem på flere måder.

De kan hentes på klubbens hjemmeside.

De kan bestilles på klubbens kontor.

De vil desuden være trykt i den ny medlems- og køretøjsliste, som meget snart udsendes, og være at finde i den organisationshåndbog, som ligeledes om kort tid vil være lagt ud på mødestederne.

Løb 2005

April

23. Odsherredløb – for 10. gang.
30. Esbjerg Veteranløb. Info 75269509 el. 75127776.

Maj

- 5.-8. Rally Marguerite, se indbydelse i VT340.

Juni

5. Brønshøjløb, 10-års jubilæum.
11. Englændertræf i Løgumkloster.
18. Vitus Bering Løbet. Horsens. Bemærk dato ændret.

Juli

- 30.-31. Copenhagen Historic Grand Prix. Se www.chgp.dk

August

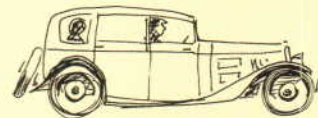
6. Munkebjergløb.
7. Munkebjerg Hill-Climb.
20. Arresø Løbet. Se <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>
28. Svenstrup-løbet. Se notits i VT 341.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm.

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

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



Angående

GENERALFORSAMLINGEN 2005

Ved generalforsamlingen til marts er bestyrelsesmedlemmerne Henning K. Knudsen, Peter Løvstrøm Sørensen og Henrik Thostrup på valg. Henning Knudsen ønsker ikke at genopstille, de to øvrige er villige til genvalg. Ifølge vedtægterne skal kandidater til bestyrelsen anmeldes til bestyrelsen v/formanden inden 31. januar 2005, ligesom forslag fra medlemmer, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen v/formanden i hænde senest 31. januar 2005.

På bestyrelsens vegne
Claus Frausing



VEJ- OG BROMUSEUM

Nu bliver Danmarks Vej- og Bromuseum til virkelighed, oplyser Dansk Vejhistorisk Selskab.

Oprettelsen tager udgangspunkt i den politiske trafikaftale fra november sidste år og er blevet drøftet igen i september i år af trafikministeren og trafikordførerne for Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne, hvor oplægget var rapporten fra en arbejdsgruppe, ministeren nedsatte først på året. Den har haft medlemmer fra Dansk Industri, Dansk Vejhistorisk Selskab, Foreningen til oprettelse af Danmarks Vej- og Bromuseum, Kulturarvsstyrelsen, Vejdirektoratet og Trafikministeriet.

Museet får til huse i Andelslandsbyen Nyvang i Holbæk. Det skal registrere, bevare, forske i og formidle genstande med forbindelse til vej- og brobygningens historie i Danmark. Endvidere samarbejde med andre museer til bred kulturhistorisk belysning af dansk transporthistorie.

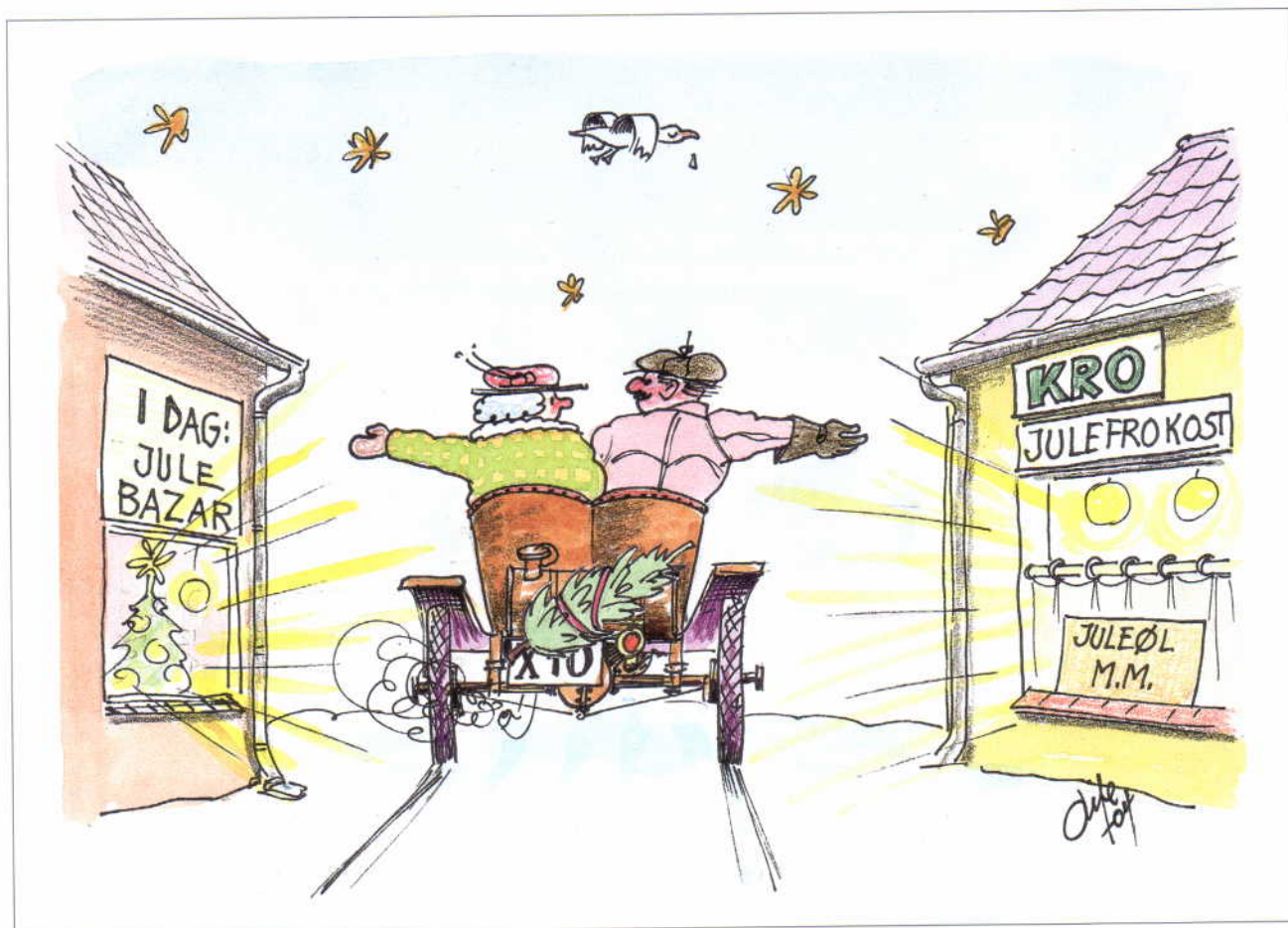
VICTORIA

Victoria var et af de store, gamle tyske motorcykelmærker. Især udbredt i Danmark i halvtredserne med modellerne Capri og Bifix, totaktere på hhv. 250 og 125 cc. Mere attråværdig var Bergmeister med tværstillet V2-motor. Nu er der stiftet en Victoria Klub Danmark.

Knud Timm er formand. Adresse Nr. Boulevard 23, 8900 Randers, tlf. 86411751/20869975, e-mail knud.timm@mail.dk
Evald Andreasen, Hammel, skal fungere som en slags bibliotekar, fordi han har utrolig megen litteratur om mærket og gerne vil udlåne i kopi. Evald Andreasen har tlf. 86962105.



1901 das erste VICTORIA-Motorrad • 1½ PS Motor • 40 km st.





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.

December: Ingen klubaften i julemåneden.

25. januar kl. 19.30 filmaften, vi viser "Bugattis Historie".

22. februar kl. 19.30 klubaften med besøg af formanden, der vil fortælle om DVK's fremtid. Spørgsmål velkomne.

29. marts klubaften kl. 19.30.
Der er biblioteksaftener kl. 19.30 på følgende tirsdage: 4. januar, 1. februar og 1. marts.

Det fynske aktivitetsudvalg takker for endnu en god sæson, med ønsket om en god jul og et godt nytår.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Hermed vil Alice og jeg ønske alle et godt nytår med tak for det gamle, tak til alle der mødte op og gav opbakning til vores små Bankløb og andet hvad vi fandt på i 2004.

Men nu begynder et nyt år med nye opgaver og, håber vi da, med nye fornøjelser til fælles bedste. Vi begynder med et almindeligt klubmøde den 13. januar, der er ikke noget på programmet. Det næste møde er 10. februar, her kan vi, hvis der er stemning for det, se en film af det første Alsløb, som blev kørt 17. maj 1980. Der er faktisk flere kendte med på filmen, der er også nogle som desværre ikke er blandt os mere. Men lad os se om der er stemning for at se filmen.

Så er vi fremme ved marts, torsdag den 10. kommer P.E. Hansen fra Horsens til Røde Kro og fortæller om "Min tid i

DVK", og det er ikke kedeligt at høre ham fortælle, han har oplevet rigtigt meget med DVK og så kan han huske næsten alt fra dengang vi alle var små. Det der med at hvis andet ikke er meddelt begynder alle møder kl. 19.30 gælder stadig. I april ved vi ikke rigtigt endnu hvad der skal ske, men det kommer jo nok.

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.

Tirsdag den 4. januar kl. 19.30, vores først klubmøde i det nye år, får vi besøg af vor formand Claus Frausing, som vil fortælle om, hvad de laver i Dansk Veteranbil Klub og opfordrer medlemmerne til at fremkomme med deres mening om, hvad der skal ske i klubben.

Vi opfordrer medlemmerne til at møde talstærkt op, komme med ros eller ris, samt tilkendegive deres mening om fremtiden.

Vi ønsker alle en glædelig jul samt et godt veteran-nytår.

Med venlig hilsen

Robert Vestergaard, tlf. 86224003

Kaj Munkholm, tlf. 86221055

(Pga. fejladressering af e-mail modtog bladet desværre aldrig indbydelsen til julefrokost i Ristrup, hvilket vi beklager. Red.)

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores klubmøde 26. oktober var med Henrik Schou-Nielsen, som fortalte om Fanø-løbene, samtidig med at han havde flere videobånd med korte indslag om løbene helt tilbage til 1920-24, og det var festligt at se de gamle sort-hvide optagelser med Henriks sjove og faglige kommentarer. Og så var det rart at se DVK-medlemmer med samme interesse

for specielt de gamle racerbiler komme helt fra Præstø og København, også til glæde for de faste mødedeltagere.

Til vores klubmøde 23. november skulle vi møde formanden Claus Frausing, som kom sammen med Erik Mieth. De 10 andre deltagere fik et godt møde, hvor alle kunne komme til orde. Claus Frausing fortalte om forløbet af de forskellige ting i den sidste tid, og når man står på "øretavernes holdeplads" var der spørgsmål, og vi fik svar. Ja, det blev et godt og sagligt møde, til glæde og gavn, ja, mange ting blev afklaret.

Da vores december-møde i år ville falde mellem jul og nytår, så *intet* møde.

Vores "baghulekomsammen" tirsdag den 25. januar kræver tilmelding. Først-til-mølle – begrænset plads, max 30 deltagere. På tlf. 56578205.

Rigtig glædelig jul

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.

18. januar kl. 19.00. Vi begynder året med besøg af formanden og muligvis flere bestyrelsesmedlemmer.

15. februar kl. 19.00 almindelig klubaften.

15. marts kl. 19.00 filmaften fra en tur til udlandet.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

13. januar kl. 19.30: Tager vi hul på det nye år. Selv om det tager lang tid at nå raden rundt vil jeg atter bede en eller to om kort at fortælle om sine biler.

10. februar kl. 19.30: Møde på Møllen – med formanden og evt. flere medlemmer af bestyrelsen.

Derefter klubmøder 10. marts, 14. april, 12. maj og 9. juni.

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.

31. januar: Mød formanden og muligvis flere bestyrelsesmedlemmer.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

På mødet 17. februar kommer formanden for at fortælle om klubbens fremtid og besvare spørgsmål.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Torsdag den 6. januar kl. 19.30: Mød formanden, de af bestyrelsen som kan og Ole Sommer, der vil svare på spørgsmål og høre på forslag, og formanden vil fortælle om bestyrelsens tanker for fremtiden.

Torsdag den 20. januar kl. 19 besøg i Gentofte Brandmuseum, Hellerupvej 5B i Hellerup. Søren Sørensen og en af hans kolleger på museet vil vise rundt og fortælle om de fine ting på denne lille perle af et museum. Begrænset adgang, derfor tilmelding til kontoret, tlf. 45565610, lokal 1. Se museets hjemmeside på www.gentoftekommune.dk/brandmuseet

Fredag den 21. januar Bugatti-aften i Nærum, se særskilt indbydelse.

3. marts kl. 19.30 kommer vort kreative medlem Leif Gr. Thomsen og fortæller om sine første 25 år som tegner for Veteran Tidende. Leif har også siddet i DVK's bestyrelse en del år.

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 januar: Ossobuco.

Fundet

Ved sæsonafslutningsløbet søndag den 31. oktober blev der på Julebækhus efter frokosten fundet et blomstret rødt tørklæde. Ejeren kan kontakte Dorthe Thies på kontoret i Nærum, hvor tørklædet kan hentes.

Kurt Skov

Påkørsel

Efter klubmødet i Nærum 4. november opdagede Keld Serup at hans bil var blevet påkørt på parkeringspladsen, hvor næppe andre end klubmedlemmer havde været den aften. Bilen havde fået en bule i højre fordør og sidespejlet var beskadiget. Bilen er en mørkerød Opel Rekord E. Påkørslen må være sket med så stor kraft at man ikke kan have undgået at bemærke det. Da det var så mørkt havde Keld Serup ydermere ladet bilen stå med lys på.

Keld Serup beder den der forvoldte skaden - eller eventuelle vidner - om at henvende sig på tlf. 61519080 eller e-mail: keld.serup@12mail.dk så sagen kan blive afgjort korrekt.

Særudstilling på Sommers Automobil Museum

Museet indleder det ny år med særudstillingen "Dansk fremstillede racerbiler". Der udstilles bl.a. Alfa Dana af typerne Formel 3/Midget og Formel Junior, bygget i slutningen af 50'erne og stadig kørt til klubrace.

Der er adgang i den almindelige åbningstid kl. 14 til 17 på søndagene 23. og 30. januar og 6. februar. For medlemmer af DVK endvidere på ordinær mødeaften torsdag den 3. februar.



**BUGATTI LE PUR SANG DES AUTOMOBILES
i DVK's klublokaler i Nærum
fredag 21. januar 2005**

En aften med foredrag om et af bilhistoriens helt store mærker kædet sammen med fransk buffet, vinsmagning og ikke mindst mændene bag bilerne. Foredrag af Henrik Schou-Nielsen, Svend Hauberg, Claude Teisen-Simony og Bjarne Bo Andersen. Har dette din interesse – så tilmeld dig/dine hurtigst muligt til undertegnede. Prisen for arrangementet er ca. kr. 300 pr. couvert.

kimpolte@hotmail.com tlf. 2613 4229

claus.neble@privat.dk tlf. 2253 5550

Forudbetaling tak! Først-til-mølle princip.

Program og yderligere info i næste nummer af Veteran Tidende.



213 havde meldt deres deltagelse i receptionen i klublokalerne i Nærum på selve stiftelsesdagen 2. november, ja næsten på klokkeslettet for stiftelsen for 50 år siden. Der kom snarere hundrede mere (313 – Anders Ands bilnummer). Nå, tallet er et skøn, men der var mange, og særlig glædeligt nogle fra de rigtigt gamle dage.

Frivillige med klubbens iøjnefaldende veste gelejdede gæsterne på plads på parkeringspladserne og de mange mennesker fordelte sig først i såvel museumslokaler som klublokale. I de følgende timer fandt mange også vej til biblioteket, til bibliotekar Joan Jensens glædelige overraskelse, og hun forklarede dem hvordan de nærmest overskuelige mængder af skriftligt materiale registreres og bliver tilgængeligt. Formanden bød velkommen og nævnte de andre arrangementer, der har været i årets løb i anledning af jubilæet. Lidt

senere tog Claus Frausing igen ordet for at meddele at bestyrelsen havde indstiftet et diplom, "Årets Emil", for endnu en gang at hædre den gamle redaktør for hans mangeårige virke for DVK, og gav en velment karakteristik af originalen, altså Emil (undertegnede). Klubbens øvrige muligheder for påskønnelse var i forvejen udtømt, idet O.E. Riisager tidligere har fået sølvmærket, to gange "Formandens Præmie" (anden gang sikkert ved en fejltagelse) og endelig som den første var blevet æresmedlem.

Uvant med at tale til en mikrofon der ikke er gjort fast fortalte O.E. Riisager at diplommet i hans navn for "betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie" skulle modtages af, som den første, Aage Louring, begrundet med hans enestående Jysk Automobilmuseum. Louring begyndte omkring 1956-57 at samle gamle biler, og han opfylder prisens fundats ved at have lagt hovedvægt på

motorkøretøjer med en dansk fortid, og ved på sine skilte og i sine pressemeddelelser at have formidlet oplysningerne om dem. Tillige med det har han aldrig tøvet med at dele af sin store viden og erfaring med andre medlemmer af DVK (og DVMC osv.).

Louring er anden generations mekaniker, og det er karakteristisk når man taler med ham at han af og til bemærker "far sagde". Faderen syntes ikke de gamle køretøjer var værd at gemme på, det syntes søn Aage heldigvis. Helst velbevarede eksemplarer med patina, men hvis de ikke er gode nok får de en restaurering, ingen gør Louring efter. Selv til udstillingsbrug skal alt fungere.

Desværre kom Louring for nogen tid siden ret alvorligt til skade med den højre hånd og arm, da et træthedsbrud fik pinolen i hans drejebænk til at sende en "bombsplint" efter ham. Heldigvis fik vi datteren Hanne, som for længst er aktivt med i museumsdriften, til at



Tove Neel i samtale med vort snart 92-årige medlem Mogens Reimann.

Georg Christiansen og Henrik Schouw, også et af de meget tidlige medlemmer, og i tidens løb stor bidragyder til klubbens bibliotek og fotoarkiv.

Jonne Vagn Jensen taler med Svend Dråby. Jonne V.J. kom helt fra Djursland og blev bragt til Nærum af datteren Andrea og hentet af en af sine lange sønner.

Iver Jensen, P.E. Hansen og Peter Hass.



Formanden hædrer den gamle redaktør mm. med at indstifte "Årets Emil" og redaktøren takker forvirret.

Hanne Lourcing modtager "Årets Emil" på sin fars vegne.

Gavebordet.

komme til Nærum for at modtage diplommet på hans vegne.

Det er meningen at "Årets Emil" skal uddeles hvert år på stiftelsesdagen, som sagt som tegn på at DVK værdsætter en "betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie". Eller begge dele – i skrift eller gerning. Selve diplommet er i glas og ramme og indeholder en tekst og en karikatur af "Emil", tegnet af (vort tidligere medlem) Erik Werner. Med diplommet følger også en flaske eller et par stykker.

Blandt gæsterne ved receptionen sås præsidenten for Danmarks Automobil Sports Union, C.C. Hansen, og dens sekretær, Jørgen Bøgeholdt, direktøren for Danmarks Tekniske Museum, Jens Breinegaard, Svend Aage Tholstrup, som repræsenterer Danmark i den internationale paraplyorganisation FIVA for Motorhistorisk Samråd, MOTOR's

chefredaktør Bo Christian Koch og DVK's særlige ven hos FDM Leif Nielsen (som også er medlem af DVK). Og blandt de meget tidlige medlemmer fik vi foruden dem der ses på vores billeder øje på Kaj Berg Andersen fra Ålborg, Svend Hauberg og frue, stiftersøn Jan Bülow-Jacobsen, der har overladt DVK en stor part af Fa. F. Bülow & Co.'s arkiv og fotografier. Niels Otto Jensen og selvfølgelig Børge Kå. Buster Bruun ville være kommet men blev forhindret af sygdom i familien. Også vores gamle hoffotograf Peer Lauritzen var der. Men vrirmlen var stor. På gavebordet bemærkede man gode, kontante beløb som bidrag til vores biblioteksdrift fra Danmarks Veteran Motoreykeklub og fra forlaget Benjamin (tidsskriftet Bilmagasinet m.fl.)

oer

Fotografier af Ole Callesen, Peer Lauritzen og O.E. Riisager.



Jubilæumsbogen blev nøje studeret.

»Tagselv« bordet.



Kjeld Schouboe, den oprindelige initiativtager til det trykte Bilmotorhistorisk Tidsskrift. H.J. Beier. Svend Algren.



Peter Hass, E.W. Neesgård, Tove Neel og Irene Christiansen.



Bestyrelsen tog imod.

Claus Frausing byder velkommen.



Fra bestyrelsen

Der blev holdt bestyrelsesmøde den 27. oktober i Odense, hvor et af punkterne på dagsordenen var at planlægge receptionen på DVK's 50-års stiftelsesdag, på vor adresse i Nærum. Når dette læses har vi passeret dagen, og den må betegnes som en succes, der omtales andet steds her i bladet.

Der arbejdes ihærdigt på at få DVK's hjemmeside opdateret, og det er en opgave som løbende skal følges op for at sikre at alle oplysninger er relevante og aktuelle.

Lejemålet for lokalerne på Stumpedysevej, er opsagt, og de der opbevarede kasser med billitteratur bliver overført til biblioteket for at registreres og indgå i samlingen. Det er en ret omfattende mængde, som hermed sikres for eftertiden. (Er også sket nu. Red.)

Formanden har udefra fået en henvendelse angående en Renault ca. årgang 1927, som tilsyneladende henstår uden ejer, med en forespørgsel om, hvad der bør ske med den. Det besluttedes i første omgang at fremlyse bilen i Veteran Tidende i et forsøg på at finde ejeren. (En enkelt af de henvendelser vi har fået tyder i retning af ejeren, men han må formodes at være død. Bilen må derfor sandsynligvis overlades til politiets hittegodskontor Red.)

Medlemstallet i Dansk Veteranbil Klub er nu over 5.000, idet man ved seneste opgørelse har 5.089 medlemmer. Det er glædeligt, men der arbejdes selvfølgelig fortsat på at øge antallet.

Erik M. 10-11-04

Det falder sig sådan at vi i dette nummer af Veteran Tidende får referat med fra to bestyrelsesmøder. Her er referatet fra bestyrelsens møde 18. november i Nærum.

Til stede var hele bestyrelsen på nær Henning Knudsen. Som særlig indbudt til punkt 2 deltog Ib Jensen og som referent Erik Mieth. Ib Jensen havde forberedt et meget genarbejdet og seriøst indlæg om bilers originalitet og medbragte skriftligt materiale til underbygning af sine synspunkter. Materialet vil nu indgå i bestyrelsens videre arbejde med emnet.

Under meddelelser fra formanden blev oplyst at DASU's præsident, C.C. Hansen, har set vores bibliotek i Nærum, udtrykt stor beundring for det og spurgt om der var

mulighed for at DASU anbragte materiale i det. Spørgsmålet bliver taget op i biblioteket, men holdningen i bestyrelsen er umiddelbart at det næppe er en god idé med "indlånt" materiale, fordi det vil være svært at holde styr på.

På medlemsmødet i november i Nærum drøftedes et forslag fra Kim Polte om at fremstille en kopi af Hammel-vognen. Diskussionen mandede ud i at det ikke er formålstjenligt at lave en kopi i fuld størrelse, Danmarks Tekniske Museum er heller ikke interesseret og DVK som klub ville ikke støtte tanken. Derimod var der bred tilslutning til at undersøge muligheden for at lave en model i mindre skala, eventuelt i flere størrelser. Det vil DVK drøfte med Hammel-bilens ejer, DTM, og det rent praktiske vil blive undersøgt. Bestyrelsens holdning til denne tanke er positiv, forudsat at omkostningerne er realistiske. Modelbiler ville kunne bruges som præmier, eventuelt sælges som souvenir på museet osv.

Lejemålet på Stumpedysevej vest for Hørsholm er opsagt til ophør pr. nytår. Biblioteks-materialet fra dette fjernlager er nu flyttet til Nærum, hvor arbejdet med at registrere det fortsættes. Tilbage er kun noget udstillingsmateriel, som muligvis er forældet. Erik Mieth tager kontakt med Claus Neble om at gennemgå det.

Samarbejdsaftalen med Ole Sommers fond har flere gange været bekendtgjort, men bliver nu hængt op på kontoret i Nærum.

Peter Løvstrøm og Henrik Thostrup ville deltage i MhS' møde 20. november og bad om den samlede bestyrelses holdning til klubben Klassisk Fords ansøgning om optagelse i MhS. Det var bestyrelsen velvilligt indstillet til.

Veteran Forsikringsklubben har årsmøde og DVK's repræsentant, Jørgen Behrendt er på valg og kan genvælges. Det blev besluttet at Peter Løvstrøm deltager som observatør i de næste forhandlinger med RUNA. Og for at fremskynde behandlingen af ansøgninger om forsikring blev det besluttet at Erik Mieth en gang om ugen gennemser og bedømmer

ansøgninger på kontoret i Nærum, foreløbig som en forsøgsordning. Erik har stor erfaring fra tidligere, lignende forsikringsarbejde.

Til bestyrelsens møde havde Henrik Thostrup fremsendt en vurdering af klubbens økonomiske tilstand, som bestyrelsens medlemmer blev bedt om at forholde sig til.

Henrik forelagde endvidere et revideret manuskript til klubbens organisationshåndbog, som for fremtiden skal være tilgængelig på alle mødesteder, foruden at bestyrelsens medlemmer og mødestedslederne skal have hver sit eksemplar. Bogen er nu i ringbind, så indholdet løbende kan opdateres. Bestyrelsen påskønnede Henriks store arbejde med det.

Formanden gjorde opmærksom på at senest med udgangen af december skal det meddeles i Veteran Tidende (og det sker nu i december-nummeret) at ved generalforsamlingen 2005 er Peter Løvstrøm, Henrik Thostrup og Henning Knudsen på valg. De to første genopstiller, Henning Knudsen ønsker ikke at genopstille.

Programmet for "Mød formanden" er nu som følger: 23. november Klippinge, 4. januar Ristrup, 6. januar Nærum, 18. januar Kværkeby, 31. januar Vesterhede, 10. februar Børkop, 17. februar Spjald og 22. februar Egeskov.

Behandlingen af program for "Velkommen til ny medlemmer" blev udskudt på grund af Henning Knudsens fravær.

Under "Eventuelt" drøftedes at anskaffe vitrineskabe til Nærum til udstilling af klubmateriale. MG-klubben har bedt om egne skabe og for at gøre det ensartet mener bestyrelsen at der skal foretages et samlet indkøb.

Formanden foreslog at oprette en "ungdoms-sektion", det var der en positiv indstilling til, og Frausing arbejder videre med tanken.

Ole Poulsen nævnte at en mødestedsleder havde bedt om større huslejetilskud. Vedkommende er blevet bedt om at sende anmodningen skriftligt til bestyrelsen.

Næste møde blev fastlagt til 3. december i Odense.





Kulturminister Brian Mikkelsen skriver til Dansk Veteranbil Klub:

Tillykke med jubilæet!

Man stiller sig på tå. Drejer nakken og løfter barnet, så det lettere kan se. Forbipasserende smiler til hinanden i beundring. Ja alle anstrenger sig for at se et lille stykke historie trille forbi. Veteranbilen.

I trafikens virvar giver veteranbiler øjet en fredfyldt pause. Selv mennesker uden hang til kubik nyder synet af veteranbilen, som får tiden til at stoppe for en stund. Der er en snert af højtidelighed og ro over veteranbilen. Den forener tradition og skønhed, og er derfor også et oplagt køretøj for nutidens brudepar.

Det ganske særlige ved veteranbiler er, at de forbinder nutid med fortid. De viser en side af samfundsudviklingen og fortæller om den øgede betydning, som bilen har fået op gennem det 20. århundrede. Veteranbiler er kørende historiefortællere, som i behageligt tempo tager os med tilbage i tid – helt til bilindustriens barndom.

Jeg ved, at tv-serier som Matador og Krøniken har nydt godt af den store historiske interesse og viden om biler, der findes i Danmark. Biler har i over hundrede år fyldt mere og mere i gadebilledet, og de er en del af den kulturarv vi har til fælles, – også selv om man ikke selv ejer en bil.

Ingen af os bliver yngre, som årene går. Vi får flere rynker, og nogle taler sågar om forfald... Veteranbilen derimod er kendetegnet ved, at engagerede bilejere modarbejder forfaldet. Det er en personlig interesse, som driver medlemmerne af Dansk Veteranbil Klub. Men den kærlige pleje af veteranbiler gør det også muligt for alle os andre at få en ide om den tekniske formåen gennem tiden.

Jeg vil derfor takke alle veteranbilejere for at tage vare på en rullende del af kulturarven. Jeg vil udtrykke min glæde over Dansk Veteranbil Klub's historiske interesse og ikke mindst ønske tillykke med 50-års jubilæet.

SYDHAVSRALLY

Det er en fornøjelse at deltage i Sydhavsrallyet fordi man lige fra ankomsten til havnen i Saksøbing forstår at her er der styr på tingene. Vi fik først en turbog som vi kunne studere over morgenkaffen med wienerbasser. Turbogen indeholdt alle oplysninger om de 8 opgaver og de 14 "multiple choice" der skulle løses undervejs, og bagest et nødkort, så ingen kunne fare vild! Vi startede i Saksøbing på Lolland, gennem en masse små landsbyer hvor især de tre brandbiler vakte opsig. Løbet sluttede på Marielyst på Falster, hvor det omfattende materiale skulle afleveres til de to turlæggere Karen og Ole Poulsen, som hurtigt kunne kåre en vinder.

Tak for et godt løb.

Kai Wredstrøm



Fra brandmuseet i Nykøbing F, den flotte Ford V8 stigevoan fra 1938.



Rolls-Royce 100 år

I disse decemberdage for 100 år siden blev verdens første Rolls-Royce præsenteret på biludstillingen i Paris.

Det er altså selve *bilen* Rolls-Royce der fylder de 100 år nu i december 2004.



Tekst: Hans Pedersen

Firmaet Rolls-Royce blev først etableret i marts 1906 af de to personer, der lagde navn til den berømte bil, nemlig Charles Stewart Rolls og Frederick Henry Royce. Charles Rolls var søn af en velhavende godsejer fra Wales.

Han blev uddannet på Eton og ved Trinity College i Cambridge, hvor han studerede teknik.

Han var den første bilejer i Cambridge, bilen var en Peugeot på 3,3 hk, og Charles Rolls var ikke bange for at køre langt. Således kørte han i julen 1896 fra London til familiens hjem, en tur på hele 290 km. Det tog da også et par dage.

Charles Rolls havde penge nok, og han fordrev tiden med sport, herunder motorsport.

I 1902 oprettede han eget firma med salg af biler. Bilerne var af mærkerne Panhard og Mors, senere også Minerva og Gardner-Serpollet.

Da han jo havde sin gang i den engelske overklasse var det let nok at finde kunder til bilerne, og hans forretning gik da også strygende. Hurtigt fik han en kompagnon med i firmaet: Claude G. Johnson.

Det nagede Rolls lidt, at han ingen engelske biler havde i sit program.

Men der var hjælp på vej . . .

Frederick Henry Royce havde i 1884 oprettet eget firma – Royce & Co. – med sin kompagnon Ernest Claremont.

Royce indskød 20 pund og Claremont indskød 50 pund.

Royce & Co. fremstillede elektriske dørklokker og senere gnistløse dynamoer, som blev meget anvendt i bl.a. kulminer og møllier, hvor elektriske gnister kunne forårsage ildebrand.

I 1894 begyndte firmaet også at bygge

elektriske kraner, og de blev hurtigt det vigtigste produkt i firmaet.

Disse kraner var kvalitetsprodukter og derfor også ret dyre, og hurtigt fik man konkurrence af billigere.

Herved opstod tanken, at man måske skulle begynde at fremstille biler.

Royce indkøbte en 2-cyl. Decauville, som han undersøgte meget, meget nøje. Det var hans opfattelse, at bilen støjede og rystede alt for meget, og det ville han gøre noget ved. Han byggede derfor selv en bil, og den stod færdig den 1. april 1904. Det var et chassis som blev monteret med et 2-personers karrosseri. Han byggede endnu 2 biler, dog med 4-dørs tonneau-karrosseri med indgang bagerst.

Og med disse 3 biler fra Royce begynder hele historien om Rolls-Royce. En af disse 3 biler blev solgt til Henry Edmunds, der var medlem af bestyrelsen i Royce & Co.

Samtidig var han med i bestyrelsen i dækfirmaet Parsons Non-Skid Tyre Co. og dækfirmaet var jo interesseret i at prøve og teste sine dæk. Hvad var mere nærliggende end at anmelde hans nyindkøbte Royce bil til Sideslip Trials løbet i april 1904.

Henry Edmunds var også bekendt med Charles Rolls, der var medlem af den komite, som arrangerede løbet, og han blev præsenteret for Royces bil. Han var særdeles tilfreds med, hvad han så. Henry Edmunds og Charles Rolls fik arrangeret et møde med Royce, og de tog til Manchester for at spise frokost med Royce på Midland Hotel.

De prøvekørte Royces 2-cyl. biler, og fik samtidig oplyst, at Royce også arbejdede med 4- og 6-cyl. biler.

Endelig havde Rolls fundet sin drømmebil og en forretningspartner, og man

enedes om, at Rolls skulle bygge bilerne, og at navnet skulle være Rolls-Royce.

En konge var født . . .

Rolls og Royce var to modsætninger. Rolls var den aristokratiske og meget velhavende mand, medens Royce var den store tekniker og arbejdsnarkoman.

Rolls-Royce udsendte det første katalog i januar 1905; i det var der 4 modeller med henholdsvis med 2, 3, 4 og 6 cylindre. Bilerne kunne leveres som chassis, og man anbefalede karrosserier fra Barker.

Barker blev storleverandør af karrosserier til Rolls-Royce indtil firmaet lukkede i 1938.

Den mest berømte Rolls-Royce blev vist på Olympia Show i London i December 1906.

Det trettende chassis blev færdigt i april 1907, og fik på Johnsons anmodning et tourer-karrosseri fra Barker, sølvlakkeret og med sølvbeslag. Modellen fik navnet Silver Ghost, og blev så berømt, at samtlige 40/50 hk biler endte med at blive kaldt Silver Ghost.

Bilen eksisterer den dag i dag på fabrikkens museum.

Charles Rolls var en urolig sjæl og stadig på jagt efter nye udfordringer. Han var bl.a. en meget ivrigt ballonskipper med mere end 130 opstigninger.

Rolls havde også mødt brødrene Wright og fået en tur i deres biplan. Han var meget begejstret og udtalte: Det er som at begynde et nyt liv.

Han købte selv et Wright biplan og var den første til at flyve tur-retur over Kanalen – en meget betydelig bedrift dengang.

Rolls deltog i et flyvestævne den 12. juli 1910, men haleplanet løsnede sig og maskinen styrtede til jorden. Rolls var dræbt på stedet. Han blev kun 33 år.



Royce konstruerede i 1914-15 de første flymotorer, og de har siden taget et sådant omfang, at bilproduktionen nærmest blev en sidegren. En meget berømt flymotor var nok Merlin-motoren, som blev benyttet under 2. verdenskrig i Spitfire-jagerne. Rolls Royce gav derved et ikke uvæsentligt bidrag til at vinde "Battle of Britain".

Under 1. verdenskrig byggede Rolls-Royce også flymotorer og militære køretøjer.

I 1931 gik det fine bilmærke Bentley konkurs og blev overtaget af Rolls-Royce.

I 1971 var Rolls-Royce ude i økonomiske problemer pga. flymotorproduktionen, der med årene var blevet dårligere og dårligere.

Der var stor konkurrence fra de amerikanske motorfabrikker Pratt & Whitney og General Electric.

To nye firmaer blev stiftet: Rolls-Royce (1971) Ltd. til fremstilling af flymotorer med staten som overhoved, og det privatejede Rolls-Royce Motors Ltd., som fremstillede bilerne.

De berømte Concorde fly var monteret med motorer fra Rolls-Royce, og de har jo fløjet i mere end 25 år, siden de for ganske nylig kom på museum.

I 1984 fejrede Rolls-Royce sit 80 års jubilæum, samtidig med at Bentley passerede de 65 år.

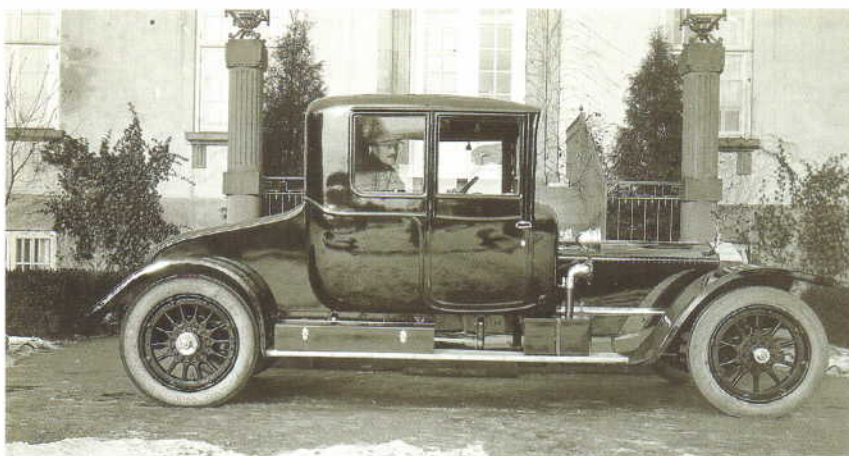
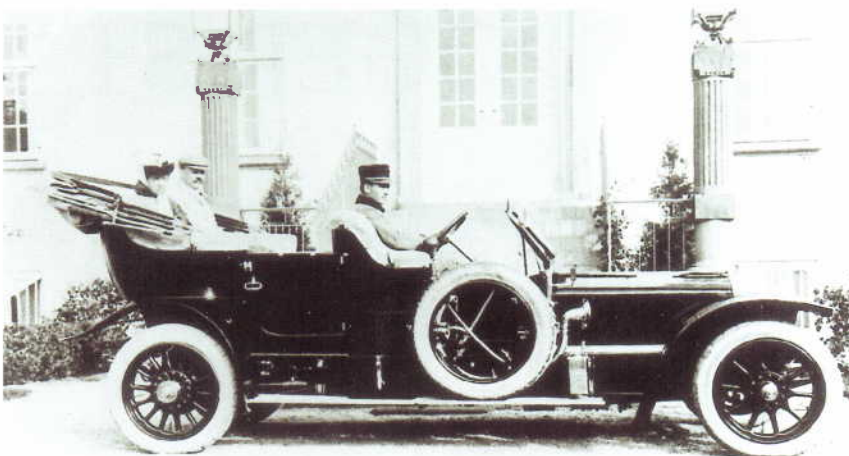
I årenes løb var der da blevet fremstillet ca. 100.000 biler. Ikke særlig mange på så mange år, men vi skal huske på, at det i stor stil var håndbyggede biler med en særdeles høj kvalitet.

Andre bilfabrikker fremstiller jo let samme antal biler på mindre end 1 år. Samtidig med at Rolls blev dræbt ved flyulykken i 1910 blev Royce meget syg, og han tilbragte hver vinter i Frankrig, og arbejdede ellers fra sit hjem. Royce døde i 1933, 70 år gammel.

I 1990 fusionerede Rolls-Royce Motor Cars med fly- og militærselskabet Vickers, og i 1998 blev der skrevet kontrakt med BMW om levering af V12 motorer. Samme år køber BMW Rolls-Royce med virkning fra 1. januar 2003, og bliver et datterselskab i BMW-koncernen.

VW overtog samtidig søsterfirmaet Bentley.

Rolls-Royce var næsten fra begyndelsen bilernes konge, og er det vel stadig 100 år senere.



Så vidt vides kom ingen af de tidligste Rolls-Royce til Danmark. Vi regner i hvert fald den 40/50 hp, bogforlaget Gyldendals direktør, August Bagge, fik i 1909, for den første. Her er den i sin oprindelige version. Og med et vinterkarrosseri, Bagge fik lavet, formentlig i Danmark. Samtidig blev, som man kan se, hjulene moderniseret med aftagelige fælge. Som nævnt andetsteds i VT fik Bagge nogle år senere også brugt en limousine, men den åbnede beholdt han omkring 20 år, og lige før han skilte sig af med den gav han den et nyt, åbent karrosseri.



På Forum-udstillingen i 1927 viste Dansk Karrosseri-Fabrik en meget elegant modernisering af en Silver Ghost, i lyslilla lakering. For en del år siden blev vognen solgt fra Svendborg til England; desværre skilte køberen karrosseri fra undervogn og kombinerede delene anderledes. Men karrosseriet eksisterer formentlig, som et glimrende eksempel på dansk karetmagerarbejde, nu blot på et andet chassis. Og i en anden farve.



DET SPØGER STADIG

Af O.E. Riisager

Der er kommet forbavsende lidt at føje til siden jeg skrev artikelserien om danske Rolls-Royce Silver Ghost i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100 til 102.

De som læste serien husker måske at ved hjælp af en gammel liste, udarbejdet i Paul Tybjergs tid, og med venlig hjælp af vort medlem Jens Pilø, der bor i England, fik vi kopier af kartotekskort fra fabrikken, og de to ting i fællesskab gav den overraskende oplysning at fabrikken fra 1909 til 1921, altså på kun 12 år, registrerede cirka 50 Rolls-Royce Silver Ghost i dansk eje. De fleste indført som fabriksny, nogle endda lavet efter køberens meget detaljerede specifikationer, andre købt brugte. Egentlig modellen 40/50 HP. Silver Ghost er et senere tilnavn på grund af dens lydløse fremfærd.

Næsten lige så overraskende lykkedes det ved ihærdigt detektivarbejde at finde fotografier af stort set alle vognene, nogle endda med skiftende karrosserier. En meget stor del af ejer-familierne var uddøde, hvilket viser at penge er ikke ensbetydende med slægtens levedygtighed. Nok så ofte fandt vi fotografierne hos efterkommere af de stolte privatchauffører.

Der kom ikke så noget nær lignende antal RR til Danmark af de følgende modeller. Af "Twenty" har fabrikken for eksempel kun registreret en eneste i Danmark. Ja, der var vist nok overhovedet ingen repræsentation for RR mellem daværende importør K.W.

Danmarks første Rolls-Royce Silver Ghost med det karrosseri, August Bagge fik lavet til den kort før han efter cirka 20 år skilte sig af med den. Her fotograferet mens den endnu boede i Holte og med August Bagge ved rattet.

Christensens lukning omkring 1930 og Skandinavisk Motor Co.'s overtagelse af repræsentationen et stykke tid efter Anden Verdenskrig.

En del af de 50 Ghost'er kom udenom de skiftende autoriserede repræsentanter. Den første af forhandlerne var H.C. Christiansen, der dels var kendt for sin egen, tidlige bilproduktion, dels var den store importør af Renault, Delaunay-Belleville og en del andre mærker.

Og den allerførste Ghost, i 1909, var en åben vogn med fabriksnummer 1004, der blev leveret til forlagsdirektør hos Gyldendal August Bagge, adresse Dronninggård, også kaldet Næsseslottet, i Holte, helt ude ved Furesøen. Vognen havde - eller fik - et ekstra coupékarrosseri til vinterbrug, Bagge fik desuden nogle år også en limousine, men den første RR beholdt han i tæt ved 20 år, den deltog i Danmarks første veteranbilløb, arrangeret af dagbladet BT i november 1927, og den endte sine dage i Odense - da med et helt nyt karrosseri, som vi ikke havde nogen billeder af da BhT 100 udkom. Så sent som til nævnte veteranbilløb havde den en videreflikning af det oprindelige karrosseri. Sidste konkret viden om et ejerskifte er fra 1937, så forsvandt vognen, men nogle småting

fra den og dens originale instruktionsbog eksisterer.

Vi skal måske kort resumere at Ghost'erne ikke forekom i kongehuset herhjemme, med en enkelt undtagelse heller ikke hos godsejerne, men var påfaldende koncentreret i en bestemt klan med tilknytning til Magasin du Nord's ejere og direktører og galophestesporten. Bagge var gift med en datter af Magasin's medstifter Wessel, og på Dronninggård havde han endda egen træningsbane for galopheste. En af de få udenfor klanen var etatsråd H.N. Andersen, der skiftede sine Rolls'er ud hvert og hvert andet år, men oftest med brugte vogne. Der er registreret i hvert fald 10 RR på H.N. Andersens eller ØK's navn.

Hos familien Hasselbalch befandt sig også flere Ghost'er, en af dem var indregistreret med B 35, en smart, meget lavt bygget touring-vogn, som vi bragte et billede af på side 21 i BhT 100. Familien boede i Rungsted ved Øresunds kyst, men der er dukket et fotografi op i lokalarkivet i Vejle af en RR med B 35 - og et betydeligt mere bastant cabriolet-karrosseri. Det samme som på et lille billede på side 22 i BhT 100. Af uransagelige diskretionsgrunde vil arkivet ikke fortælle hvor det har billedet

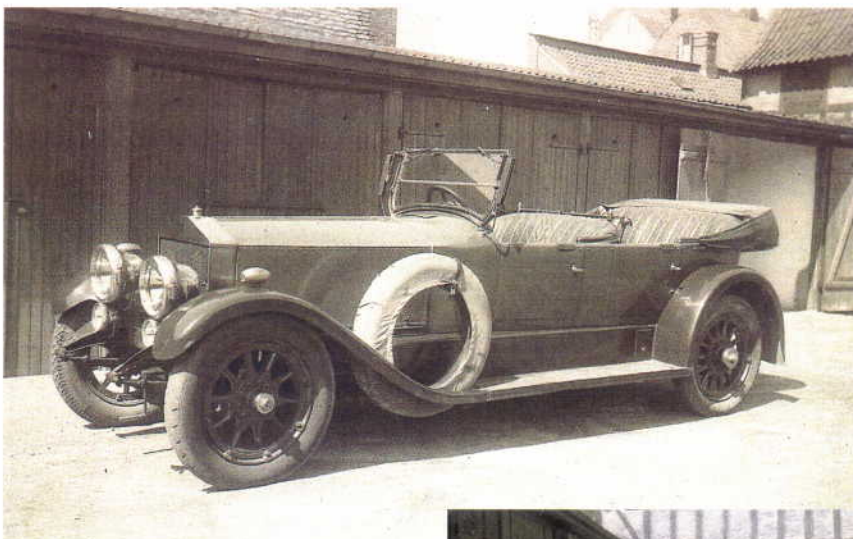




fra, selv om det ikke havde noget mod at låne os billedet til kopiering.

Men det mest spændende nyfund af et fotografi drejer sig om den Ghost, 1677, afdøde Johan Otto Baron Raben-Levetzau "fandt" på en af sine ejendomme, Beldringe, og påstod havde været hans far, udenrigsministerens. Hvilket var lodret løgn, hvad til fulde er dokumenteret i Bht nr. 100. Som fundet havde vognen ikke det oprindelige karrosseri, men et cabriolet-karrosseri med chaufføradskillelse fra Barker, den sandsynligvis havde fået lige efter Første Verdenskrig. Da Raben fremviste den restaurerede vogn første gang havde den allerede i nogen grad skiftet udseende, hvilket ingen af de fremmødte honoratiores fra Dansk Veteranbil Klubs bestyrelse bemærkede. Efter nogen tid skiftede vognen endnu en gang karrosseri, nu til det kendte åbne, mørkeblå, efter forbillede af et farvetryk man dengang kunne købe hos boghandlerne, og fremstillet af lokale folk i Nysted.

Sådan ser vognen ud den dag i dag. Vores lille sensation er et fabriksfoto af den selv samme vogns helt oprindelige karrosseri – som var lukket. Det var en vogn af en serie på 8 (otte) helt ens landauletter som blev leveret til den indiske regering i 1911 til brug ved en "durbar", en ceremoni i Delhi under Kong George



Bagges gamle Ghost er kommet til Odense, hvor den så vidt jeg husker her er fotograferet i 1933, da den ejedes af en cykelsmed.



V's besøg. Rabens vogn kom tilbage til England i 1912 og havde derpå flere ejere, fik så nyt karrosseri hos Barker, vist nok i 1915, blev i 1919 købt af C. Hasselbalch (det er så vidt jeg husker nyt i forhold hvad jeg skrev i BHT 100) og kort efter overtaget af bankdirektør C. C. Clausen. Først omkring 1930 erhverves den af The General Speedboat

Co., dvs. den unge J.O. Raben-Levetzau, som på det tidspunkt drev et firma der handlede med motorbåde. Hans hensigt har formentlig været at bruge motoren i en båd, det blev så aldrig til noget. For resten tyder motorens ihuggede danske TO-nummer på at det ikke er den oprindelige motor.

Af de oprindeligt 50 danske Ghost'er har så vidt vides kun overlevet så mange som kan tælles på en hånd uden tommelfinger - og ingen af dem med det oprindelige karrosseri. To er i Danmark, den på Ålholm og en hos Strøjer-Hansen. En kom til England for et par årtier siden med sit karrosseri nr. 2, et meget elegant topersoners fra Dansk Karrosseri-



Billedet fra arkivet i Vejle af en af familien Hasselbalchs Ghost'er, B 35.



Vores lille sensation, geledet af Ghost'er som er klar til at blive afskibet med SS Simla til Indien. En af disse helt ens vogne er altså den der blev hovedattraktionen i Raben-Levetzaus bilmuseum på Ålholm. Hvilken kan ikke siges. Da serien var for stor til at en enkelt karrosseri-bygger kunne klare det hurtigt nok blev fire af karrosserierne bygget af Barker, et af Hooper, et af Thrupp & Maberly, et af Arthur Mulliner og det på 1677 af H..J. Mulliner. Oplysningerne har vi fra super-specialisten John M. Fasal, der generøst har lånt os billedet. Udover Ålholm-vognen (altså muligvis kun den bare undervogn) vides en motor fra en af de andre vogne af have overlevet, om ingen af de øvrige findes oplysninger nyere end 1928. En blev solgt i Indien i 1912, en anden blev ombygget til panservogn for The Armoured Motor Brigade i Peshawar, i hvert fald fire, måske fem, kom hjem til England og en til Spanien. Billedet er taget foran The Tate Gallery i London 30. september 1911. Bilerne har ikke hvide dæksider - det er hele dækket som er lyst.

Fabrik, som den fik i 1927, men uvist af hvilken årsag skilte køberen undervogn og karrosseri, satte et andet karrosseri på undervognen og karrosseriet på en anden undervogn. Hvis man kan følge mig. Sådant kan veteranbilfolk være mindre betænksomme, og det er særlig ærgerligt at netop den kønne vogn ikke blev i Danmark.

Den fjerde bevarede danske Ghost er 2851, også kaldet 41AB, der oprindeligt tilhørte den britiske gesandt i Berlin, men som blev bragt til Danmark i november 1915. Fire år senere registrerede fabrikken vingrosserer Hans Just på Østerbro i København som ejer. Da

havde vognen et karrosseri som meget lignede det Rabens havde da den blev fundet, nemlig en stiv cabriolet. Det blev ændret en anelse i årenes løb, men engang sidst i tredverne kom der et helt andet karrosseri på chassiset, nemlig en stor, tung sedan, muligvis fremstillet hos Dansk Karrosseri-Fabrik i København. Vognen blev nogle år efter krigen solgt på auktion til en købmand på Frederiksberg, som hurtigt solgte den videre til den mystiske Leo L. Gunner-Svensson, der blandt andet drev et lille lydstudie, hvor almindelige mennesker kunne gå ind og få skåret deres stemme på en gammeldags grammofonplade. Fra hans ejertid husker mange endnu at

den klodsede vogn daglig holdt parkeret på Nørrevold.

Da Gunner-Svensson på et tidspunkt ikke kunne betale en reparationsregning hos Motor Shop på Amager overtog mekaniker Madsen vognen, og efter et lille mellemspil med et par unge mennesker blev den købt i begyndelsen af tresserne af en herboende svensk arkitekt, Sven Erik Trägårdh. Han kasserede karrosseriet. Men så døde han. Hans enke, Marianne, var besluttet på at fuldføre projektet, og det blev det. Chassiset blev sendt til Buess & Søn i Californien i 1991, og da man ikke vidste noget præcist om det oprindelige karrosseris



udseende blev det besluttet at bygge en touring i London-Edinburgh-stil, kopieret nøje efter et eksisterende Cookshot karrosseri fra 1914. Præsteværdigt bærer vognen en plade der tydeligt fortæller hele sammenhængen og at det ny karrosseri er bygget af Fred Buess og søn. Hvilket ikke har forhindret visse udstillere, blandt andet på Pebble Beach, i at fortie den rette forklaring. Under den flere år lange restaurering hos Buess arbejdede den da over 70-årige Marianne Trägårdh personlig med på værkstedet i en periode. Jeg havde sidst kontakt med hende i 1999 og hun fortalte da at bilen stadig befandt sig i Californien, tilligemed en brandbil på Ghost-chas-

sis, som hendes mand i sin tid havde erhvervet, og som en gang i tredverne var blevet ombygget til brandværnet på Vattholma Bruk. Så vidt jeg forstår bevarer Ghost'erne i familien, idet interessen er gået i arv til ældste barnebarn.

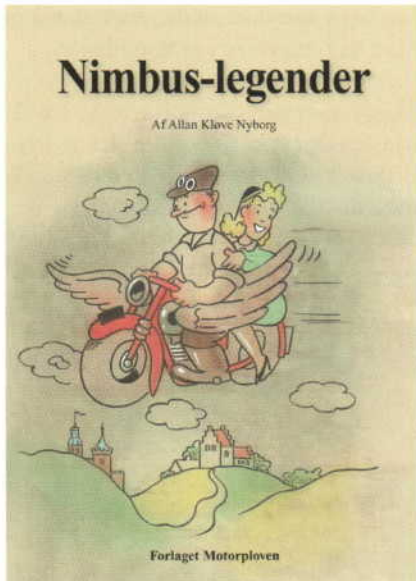
Enkelte andre fotografier er kommet frem siden artikelserien i BhT, men vognene har ikke præcist kunnet identificeres. Fx har lokalarkivet i Bagsværd et af den pudsige "Grevinden af Bagsværd" i en meget smart åben Ghost med chauffør.

før. Man kan ikke se det, men den *kan* have haft engelske nummerplader.

Skulle man have fattet interesse for de danske Ghost'er anbefales det at læse Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100 til 102, hvor de alle er beskrevet, med mange, mange fotografier.

Marianne Trägårdhs Ghost har efter bygningen af det såkaldte Cookshot replica-karrosseri hos Fred Buess og hans søn Fred A. Buess været vidt omkring og er blandt andet præmieret i Californien. På det ene billede sammen med den nævnte svenske Ghost brandbil.





Hans første bog, Nimbus-skrøner, udkom i 2003. Når man selv lejlighedsvis forfatter mindre artikler, kender man tidsforbruget for at sætte ord sammen til en historie. Nyborg har brugt oceaner af timer, og det er der kommet en ny Nimbus-bog ud af.

Forfatteren har opdelt emnet i 26 kapitler, som man kan læse i "bidder". Som bekendt fremstillede Fisker & Nielsen to modeller, Kakkellovnsrøret og Humlebien, omtale af personer, begivenheder og foretagener knytter sig for størstedelen til Humlebien, det er også den model, der er bedst kendt, og som forfatteren selv ejer.

Bogen indledes med kapitlet De danske film. I 1939 optræder Nimbus i "De Tre måske Fire" ført af datidens filmhelte, Lau jun., Børge Rosenbaum (alias Victor Børge), Reichhard og Per Gundmann med den kvindelige stjerne Inge-Lise Rune, hun var nu mest kendt som jazzsangerinde. I de følgende årtier ses Nimbus i flere danske spillefilm. I en kortfilm af den alvorlige slags bygget over Johannes V. Jensens novelle "De nåede Færgen" kører et ungt par hasarderet på Nimbus for at nå færgen. Det unge kærestepar spilles af Fisker & Nielsens testkører Joseph Koch og hans hustru Kamma. Om Koch og hans Nimbus-liv berettes udførlig i et andet kapitel. Ligeledes om fabrikkens reklamemand og tegner, Gunnar Hansen (ikke "Nu").

Boganmeldelse

Nimbus-legender

Heldigvis findes der ildsjæle, der skriver om køretøjer på to eller fire hjul, som kørte på danske veje i fortiden. En sådan person er Allan Kløve Nyborg, der har skrevet om det danske motorcyclemærke Nimbus.

Firmaet M. Nielsen i Odense var en af de store Nimbus-forhandlere, som solgte mere end 1000 motorcykler. Bogen tegner et fint illustreret portræt af Odense-forhandleren. Jeg erindrer at Nielsen, før hver provins fik en autoudstyrsforretning, udsendte et katalog og leverede pr. postordre.

Man skriver ikke Nimbushistorier uden at runde Palle Huld, der sammen med skuespillerkollegaen Elith Foss kørte til Mellemøsten to gange i 1935 og 37. Vi ved at politiet, postvæsenet og militæret kørte Nimbus, men det omtales ikke særlig indgående. Derimod erindres vi om FDM's vejpatruljer, der blev sendt ud på hovedvejene i 1957 på Nimbus med sidevogn udstyret med værktøj for at hjælpe nødstedte billister, og vel også motorcykler.

I det hele taget kommer vi langt omkring i de 26 kapitler, der ledsages af mere end 500 illustrationer. Forfatteren er også langt omkring for at søge efter faktiske oplysninger, således beskrives indgående hvordan Nyborg besøger

Folkeregistre og Byarkiver for at få noget at vide om reklamemanden Gunnar Hansen, sådanne detaljer kunne nok "koges noget ned". Når forfatteren har nævnt en person ved navn en gang benyttes efterfølgende personens initialer, man bør i det mindste bruge efternavn, aldrig fornavn alene, der virker for "omklamrende".

Nok er Nimbus bogens hovedperson, men (heldigvis) drukner man ikke i tekniske specifikationer. Derimod møder man et stort persongalleri af mennesker som på den ene eller anden måde havde med Nimbus at gøre i fortid og nutid. Derved tegnes et billede af perioden og dermed et bidrag til kulturhistorien fra 1930'erne til nu. Det er gjort med en let læselig tekst i Nyborgs bog.

P. E. Hansen

Forlaget Motorplov, Elgådsvej 11. 8370 Hadsten, Tlf. 86983177
Allan Kløve Nyborg: "Nimbus-legender". 216 sider, rigt illustreret. 298 kr.

Mere Goodwood

Ole Rimmens artikel i sidste blad om Goodwood Revival 2004 har fået Bent Esbensen til at skrive:

Artiklen nævner den 93-årige Tom Delanys Lea Francis Hyper. Udover TD's enestående bedrift med denne vogn bør nævnes at vognen vandt Ards T.T. 1928 ført af Kaye Don.

Dette fører mig til mit egentlige ærinde: I Ulster Vintage Clubs bog "The Ards T.T." nævnes for løbet i 1931 en dansk deltager, H. Widengreen i en Maserati (nr. 34/Class G) med 8-cyl. rækkemotor på 1.078 cc med kompressor.

Widengreen udgik efter 3 omgange og det blev begrundet med tappakningsfejl. Der er foto af ham og vognen på side 45 i bogen.

Hvem var Widengreen og findes Maserati'en endnu?)





Nyt fra biblioteket

Af Niels Jonassen

Flytning

Lørdag midt i november var vejret så venligt at se mildt på en flok medlemmer fra København og Nordsjælland som flyttede bøger og tidsskrifter fra klubbens fjernlager i Nordsjælland til biblioteket i Nærum.

Alle kasser i biblioteket var enten tømt eller stillet til side, så der var ryddet en plads til hvad der måtte komme. Det blev meget. Vi talte ikke, men der står nu omkring hundrede fyldte flyttekasser i en lang række i den ene side af biblioteket. Uden paller, gaffeltruck og en stor lastbil med lift var det aldrig gået.

Sikkerhed og penge sparet

Ved at flytte kan klubben fra januar spare husleje og samtidig sikre samlingen bedre. Kasserne fra fjernlageret indeholder hele klubbens samling af lastbillitteratur. Dertil kommer nogle bogsamlinger som er købt gennem de seneste år, bl.a. motorjournalisten Mogens H. Damkiers samling af billitteratur.

Endelig har vi nu fået Kongelig Dansk Automobil Klubs arkiv i sikker havn. Det sidste er ikke mindst vigtigt. KDAK repræsenterer en meget væsentlig del af dansk bilhistorie, og megen vigtig viden om og forståelse af begivenheder og beslutninger i dansk motorhistorie ligger gemt i dette arkiv.

Klubbens bibliotekar, Joan Jensen, er sikret arbejde for resten af sin ansættelsesperiode.

Brugen af biblioteket

Som det fremgår andetsteds i bladet er biblioteket åbent hverdage mellem 10 og 14 samt til alle medlemsaftener. Fra januar vil der endvidere være særlige biblioteksaftener hvor medlemmerne kan blive instrueret i hvordan man finder det man søger.

Hidtil har vi besvaret forespørgsler ved selv at prøve at finde det folk søgte og derefter sende en fotokopi. Der har i gennemsnit været to-tre forespørgsler pr. uge. Allerede nu kan medlemmer med internetadgang selv søge i biblioteket. Så principielt er man ens stillet om man bor på Sydfoyn eller lige ved siden

af biblioteket. Man skal fra klubbens hjemmeside blot klikke på "Bibliotek". Derefter er det ikke svært for folk som er vant til at arbejde med Internettet at begynde at søge. Har man ikke Internet kan man naturligvis fortsat ringe eller skrive for at få hjælp. Ringer man til klubbens nummer får man valget mellem sekretariat eller bibliotek. Bibliotekaren er almindeligvis til stede mellem 10 og 14.

Alt hvad man tager fra hylderne i biblioteket skal efter brug lægges i trådkurvene forrest i lokalet ved læsepladserne.

Hvad har vi?

Stort set alle tidsskrifter er allerede registreret. Det er en stor hjælp. Eksempelvis har jeg netop haft brug for at vide hvad vi har af det tyske Auto, Motor und Sport fra 50'erne. Et opslag via Internettet viste mig præcis hvilke numre vi har fra årene 1951 til 1959. Søger man bøger vil f.eks. et opslag i hele basen under Opel vise at der står 20 poster. Vælger man Morris står der kun tre. Hvis man klikker på den enkelte bog får man flere oplysninger. At der kun står tre bøger om Morris fortæller at bibliotekaren ikke er nået gennem samlingen af Morris-litteratur. Man kan også være så uheldig at man ender på et nul. Eftersom bibliotekaren er ansat endnu knapt et år siger det sig selv at meget endnu ikke er registreret og derfor heller ikke kan findes så let. Det står i kasser eller groft ordnet på hylder.

Bibliotekaren har som mål at registrere 100 bøger om ugen, og vi tror på at det hele vil være klar til august næste år. Derefter må et medlem – som arbejder gratis – overtage registreringen af alt hvad der kommer for fremtiden.

De nye tidsskrifter

Klubben er netop i færd med at få styr på tidsskriftabonnementerne. Alle nye blade bliver opstillet på reoler i selve mødelokalet i Nærum. Efterhånden som der kommer nye numre til bliver de gamle sat ned i biblioteket. Der vil de stå fremme på hylder forrest i lokalet i nogle måneder hvorefter de bliver sat i kassetter på hylder i selv biblioteket.



Stærke folk flyttede indholdet af fjernlageret ved Hørholm til Nærum.

Kasserne fra fjernlageret blev i første omgang stillet langs sydturen i biblioteket.



John Jørgensen hentede et vognlæs dubletter i biblioteket og kørte dem til Egeskov.



Hanne Jonassen har i mange år taget det store slæb i biblioteket. Her sammen med John Jørgensen.



- og hvordan gik det egentlig med veteranbilerne?

Af Ulf Peter Ottosson

Kan det virkelig være sandt at der blandt klubbens yngre medlemmer er så ringe interesse for førkrigsbiler, at næsten ingen vil overtage dem og føre traditionen videre?

Det er åbenbart, at der er en sammenhæng mellem den generation man tilhører og de biler man vælger at interessere sig for, det ved vi, men at det skulle komme til udtryk så klart som P. E. Hansen påpeger, det er virkelig en overraskelse for mig.

Selvom det nok ikke kommer til at gå så galt, at en ophugger bliver indblandet i sagen, så mener også jeg bestemt at problemet skal tages alvorligt. Det burde føres ind på bestyrelsens ellers ganske overvældende aktivitetsliste, øverst!

Men lad os lige prøve at kaste et blik længere tilbage i tiden for at se hvordan de første samleobjekter har det i dag. Jeg kan tænke mig, at DVK's stiftere har set med en vis misundelse, eller beundring, på England. Der fik man sin veteranbilklub allerede i 1930, og med den det berømte London to Brighton Run for biler fremstillet før 1905. Så-

danne vogne fandtes der ikke mange af i Danmark, men de var spændende og attraktive eftersom de fleste medlemmer i DVK's unge år tilhørte en generation der vurderede alder og sjældenhed højt. Ford-A'erne og de samtidige Chevrolet'er var jo stadig brugskøretøjer og fandtes overalt. Entusiastiske medlemmer læste The Veteran & Vintage Magazine, et af de få udenlandske tidsskrifter som fandtes.

Det blev startet omtrent samtidigt med DVK, skulle jeg tro, og det var redigeret af folk som Lord Montagu of Beaulieu og Michael Sedgwick. Desuden bidrog giganten William Boddy fra Motor Sport flittigt med artikler og kommentarer. Høj kvalitet og altid en god portion spændende læsning om motorkøretøjer fra før 1905.

For 30 år siden blev The V&V Magazine så opslugt af et af de nyere tidsskrifter som i mellemtiden var kommet på markedet, og borte var dermed også de gamle kategorier: veterans, edwardsians og vintage cars. Nu taler man om classic cars, som er et vidt begreb, og en betegnelse der til min forbløffelse bruges om biler der er blot 15-20 år gamle. Hvornår har man sidst set rigtigt veteranstof i de førende udenlandske blade?

Det må snart være en menneskealder siden. Læserkredsen er naturligt nok blevet alt for lille. Men de 100 år gamle biler må jo trods alt stadig eksistere, nogen må jo eje dem, vedligeholde dem og køre dem. Hvem er de, og hvordan bærer de sig ad?

Med P.E.Hansens ord i tankerne besluttede jeg at undersøge sagen nærmere på stedet, pakkede en flot solid regnfrakke og begav mig omgående til Brighton. The London to Brighton Run køres i overensstemmelse med traditionen den første søndag i november hvor vejret næsten altid er rædselsfuldt. Køreturen kan være iskold, og på stranden i Brighton mødes deltagerne som regel af en regnstorm fra Kanalen, der på sekunder gennembløder alt. Men det er for englænderne tilsyneladende en nødvendig del af sporten.

Der startes tidligt om morgenen fra Hyde Park, og allerede efter godt tre timers tid kommer de hurtigste vogne i mål på Madeira Drive efter ca. 100 kilometers kørsel med kaffepause. I år startede 470 vogne og omkring 360 nåede målet inden kl 17 og mørkets frembrud.

Det er en stor oplevelse at se 100-årige biler elegant rulle igennem almindelig bytrafik helt på egen hånd uden afspærringer eller politietskorte. Følgébiler forekommer naturligvis, men det er mit indtryk at de fleste klarede sig med en mindre værktøjskasse og »riding mechanic«. Nogen stor mediebegivenhed så det ikke ud til at være, men tilskuertallet var dog relativt stort (vejret var stik imod reglerne godt i år), og imod halvandet tusind personer var samlet på pladsen det meste af tiden.

Mange kvinder, men næsten ingen helt unge mennesker. Dem var der derimod en del af blandt deltagerne, hvis gennemsnitsalder i øvrigt så ud til at være omkring 45 år. Det var vidunderligt befriende at overvære et arrangement der kunne stå alene uden markedsfølg og karneval. Man så ikke det mindste tilløb til såkaldt tidstypisk påklædning eller morsomme gamle barnevogne på bagagebærerne. Ekstra vand til kølere eller dampkedler medførtes i moderne plasticdunke, og picnic fandtes i almindelig køletaske sat fast med elastikker et eller andet sted på vognen. Her handler veteranbilisme om teknik og strabadser, ikke om show og paradekørsel. Kun et 5-mands New Orleans-band gjorde et forsøg, men de fyldte ikke meget på den kilometerlange strandpromenade, og lyd var der nok af i forvejen, så de holdt snart op.

Måske har vi her at gøre med en gren af veteranbilporten som har fundet et stabilt leje og en meget saglig form. Det er glædeligt. Endelig var der en anden tydelig og opmuntrende tendens. Næsten en tredjedel af vognene blev ført af kvinder, og kvinder deltog aktivt og kydigt i - eller ligefrem ledede - gådefulde startprocedurer. Og følgende samtale, gengivet ordret, kunne høres over højtaleren ved mållinien:

-Velkommen til The Madeira Drive, Sir! De er blandt de første, så turen må være gået strygende?
 -Ja det gjorde den heldigvis, jeg bliver nemlig nødt til at køre hjem igen i en fart.
 -Vidunderlig vogn! Er den Deres egen?
 -Nej, den er min kones, men hun er optaget af andre ting i dag.
 -Hvad siger hun til at De kører omkring i hendes vogn hele dagen?
 -Hun ved ingenting om det.

Mercedes 300 SL med mågevinger fylder 50 år



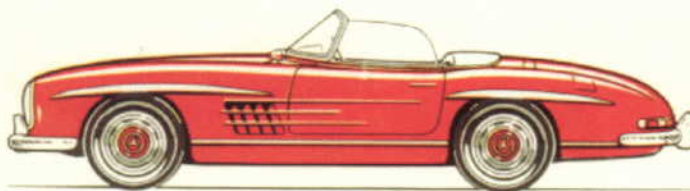
Dansk "Mågevinge" som deltager i Rallye Sestriere i ?. Det er Julius Voigt-Nielsen, der stikker hovedet ud.

Tekst: Hans Pedersen

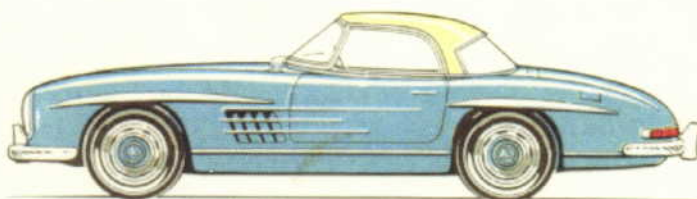
En anden særdeles berømt bil har rundet de 50 år, nemlig Mercedes 300 SL coupe, bilen med "mågevingerne"

Den oprindelige 300 SL var dog på banen allerede i 1952, hvor den havde stor succes i motorløb. Den opnåede bl.a. 1. og 2. pladser i Le Mans og i Carrera Panamericana i Mexico. Bilen fra 1952 havde også "mågevinger" men så en smule anderledes ud end den senere produktionsmodel, der første gang blev vist offentligt på biludstillingen i New York i februar 1954.

Der blev bygget ca. 1.400 stk. fra august 1954 og frem til maj 1957, og kom også som roadster fra 1957 til 1963. Denne roadster blev bygget i 1.858 eksemplarer. Coupe-modellen var med til at bane vejen for Mercedes på det amerikanske marked. I dag er begge modeller særdeles eftertragtede.



Model 300 SL Roadster, 6-cylindret motor med benzinindsprøjtning, 240 HK



Model 300 SL Coupé, 6-cylindret motor med benzinindsprøjtning, 240 HK

Rover 75 Four Light Saloon

(type P3) årgang 1949



Tekst og foto: Hans Pedersen

Vi er efterhånden så vant til det. Bilfabrikkerne runder de magiske 100 år. Det skete for nylig for bl.a. Ford og Rolls-Royce, og nu gælder det Rover. Firmaet blev grundlagt i juli 1904, så de 100 år er allerede passeret.

Måske fordi det i disse år sker så ofte, da tænker mange ikke over, hvor fantastisk det faktisk er at runde 100 år som bilfabrik.

Rigtig mange bilfabrikker begyndte som cykelfabrikker, dette gælder også Rover.

Næsten ud af ingenting opstod bilfabrikkerne, og op gennem de mange årtier skete der en utrolig udvikling med bilen. Tænk på en model 1904 og sammenlign den med en model 2004. Man har absolut ikke ligget stille i de 100 år, hvert eneste årti har bragt bilen nærmere det fuldendte. Engang var en selvstarter noget opsigtvækkende, det samme var elektriske lygter, hydrauliske bremses, synkroniserede gearkasser osv.

Alle disse automobilfolk har virkelig haft visioner op gennem alle årene, hvilket jeg anser som ganske enestående. De blev jo også forstyrret af et par

verdenskrige, men visionerne fortsatte og blev omsat til handling.

Vi kan takke alle disse folk for, at vi her i 2004 kører i nogle fantastiske og driftssikre biler, og hver eneste bilfabrik, der har rundet 100 år burde være stolt, meget stolt.

Jeg har bemærket, at man hos de danske importører ikke har gjort noget særligt ud af deres respektive mærkers 100 års jubilæum, og det finder jeg tankevækkende. Enhver importør skulle være lykkelig og stolt over at repræsentere et mærke, der har klaret sig i 100 år.

Mange almindelige mennesker opdager jo heller ikke, at nogle mærker fylder 100 år. Selv har jeg talt med mange, der slet ikke var klar over at f.eks. Rover fylder 100 år. En 100-års fødselsdag er da værd at fejre . . .

Men lad os for en stund bevæge os langt, langt tilbage i tiden, langt mere end de 100 år. Vi skal helt tilbage til 1861 for at finde Rovers virkelige rødder. Rover bilerne kom naturligvis først på markedet i 1904, men som nævnt i indledningen begyndte hele eventyret også med cykler, men før cyklerne handlede det hele om symaskiner.

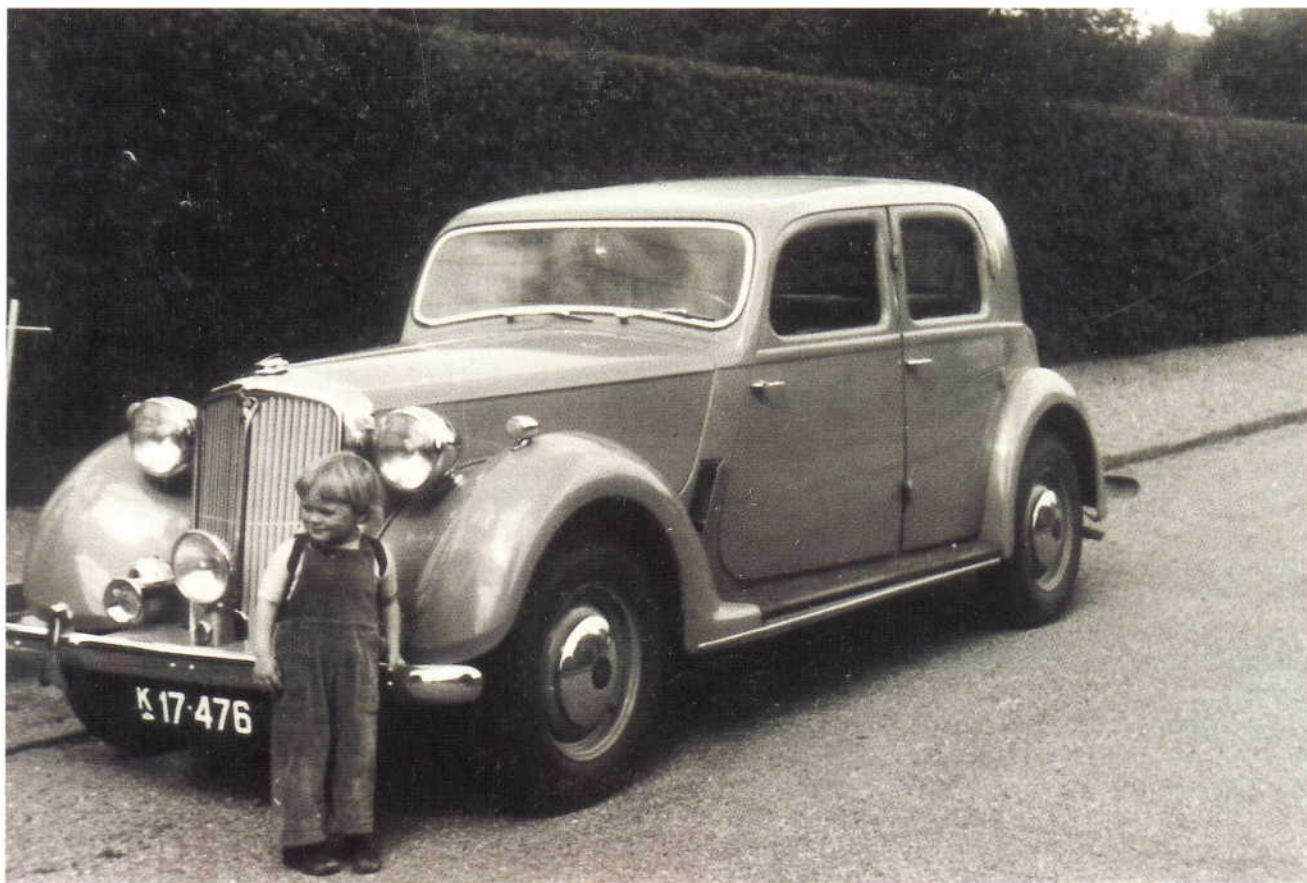
I 1861 blev firmaet Coventry Sewing

Machine Company oprettet, og denne begivenhed fik virkelig følger. Mange mennesker anerkender i dag, at britisk motorindustri faktisk blev født i Coventry. Udviklingen gik fra symaskiner til cykler og videre til biler.

Det var ikke blot Rover, der tog sin begyndelse i Coventry. Mange andre begyndte også der, bl.a. Rudge, Ariel, Hillman, Singer, Lea-Francis, Swift, Excelsior og Humber for blot at nævne nogle af de kendte. Der var mange andre, og en del overlevede ikke.

Den senere Rover fabrik blev som nævnt grundlagt af James Starley og Josiah Turner i 1861. De var ikke født i Coventry, James Starley var født i Sussex i 1830 og var oprindelig gartnererelev. Han sprang dog fra lærerpladsen og blev mekanikerlærling hos en mand ved navn John Penn fra Lewisham syd for London. Der havde John Penn en bådbutik, og al den mekanik var lige noget for James Starley.

En dag gik fru Penns symaskine i stykker, og den blev bragt til bådbutikkens værksted, og James Starley fik til opgave at reparere symaskinen. Det gjorde han så perfekt, at mester blev mere end imponeret. John Penn kendte en mand ved navn Josiah Turner, hvis firma eventuelt



Månedens køretøj som næsten ny. Blev solgt som ny til Skandinavisk Spændbeton.



John Kemp Starleys »Safety bicycle«, verdens første »rigtige« cykel fra den senere Rover fabrik.

ville begynde at fremstille symaskiner. På grund af den vellykkede reparation fik James Starley tilbudt et job hos Josiah Turner. Det har været omkring 1850, og i denne periode var Starley fuldstændig optaget af at designe og fremstille symaskiner. Inden længe havde han udviklet en helt ny symaskine af eget fabrikat, fået patent på den og desuden duperet Josiah Turner med dens mange egenskaber og finesser. Turner overtalte Starley til at starte en forretning sammen med ham, så de sammen kunne sælge de fine symaskiner. De valgte Coventry – men hvorfor lige netop Coventry? Beslutningen – som vi senere skal se – blev afgørende for byens historie de næste mere end 100 år. Josiah Turner var klarsynet nok til at se, at Coventrys industrier var i store vanskeligheder. Byen havde i mange, mange år levet af at fremstille ure og tovværk, men var nu næsten slået ud af udenlandske konkurrenter, som alle kunne levere varerne meget billigere. Hertil havde Coventry også problemer med de mange strejker. Mange gamle

firmaer gik konkurs, fabrikker lukkede og mange mennesker kom på understøttelse. Josiah Turner tog en chance, idet han mente at de mange arbejdere på urfabrikkerne let kunne omskoles til symaskinefabrikkerne.

Som nævnt blev Coventry Sewing Machine Company oprettet i 1861. James Starley var på det tidspunkt 31 år.

Springet fra symaskiner til cykler skete ved en tilfældighed, men af indlysende grunde. Josiah Turner havde en nevø – Rowley Turner – der på det tidspunkt studerede i Paris. Han interesserede sig meget for cykler og cykelsport, og havde lidt omgang med det franske firma Michaux Maskiner. Hurtigt blev nevøen agent for symaskinefabrikken i Coventry og hans studier blev herefter lagt på hylden. Unge Rowley foreslog at hans onkel skulle begynde at fremstille de franske Michaux cykler hjemme i Coventry. Resolut tog han til Coventry med en cykel for om muligt at overbevise sin onkel. Da han ankom til Coventry havde han kun afprøvet cyklen fra stationen. Onkel Josiah var begejstret og det samme var James Starley, men fabrikken kunne ikke lige med det samme begynde at fremstille cykler. Det var imod firmaets vedtægter, men der blev så oprettet et nyt firma i 1869: Coventry Machinists Company Ltd.

Cykelproduktionen kom i gang. I begyndelsen var det en slags ”væltepeter”, som jo alle cykler dengang var.

James Starley ville forbedre cyklen, men hans kompagnon Josiah Turner ville ikke.

Derfor forlod Starley firmaet i 1870, smækkede med døren og tog en værkfører med sig. Værkføreren var William Hillman, der arbejdede for Starley i 6 gode år, hvorefter han som bekendt startede sin egen bilfabrik, Hillman.

James Starley og William Hillman etablerede et partnerskab i 1870, og samtidig blev James Starleys nevø John Starley ansat, og man begyndte at fremstille Ariel cykler.

Men i 1877 begyndte John Starley sammen med William Sutton selv at producere Meteor cykler, og i 1881 døde James Starley kun 51 år gammel, og nu vendte nevøen John Starley tilbage til onklens firma.

Rover-navnet dukkede første gang op i 1884, da Starley-familiens ”rigtige”

cykel første gang så dagens lys. Det var en cykel efter samme koncept som i dag, altså en cykel med næsten lige store hjul, kæde-træk fra pedaler til baghjul.

Så hele historien kan koges ned til at konstatere, at det var Rover der stod fadder til nutidens cykel.

John Starley døde i 1901.

Firmaet havde fra 1896 heddet Rover Cycle Company Limited. Foruden almindelige trædecykler fremstillede Rover motorcykler.

Fra november 1902 og frem til udgangen af 1905 blev der fremstillet ca. 1.250 stk. Imperial Rover motorcykler med en lille motor på 2¼ hk.

Rovers motorcykler var en stor succes, og de vandt flere motorløb.

Rover nye direktør, Harry Smith, besluttede sidst i 1903, at der nu skulle fremstilles biler, men da han selv ingen erfaring havde på det område ansatte han en af Daimlers konstruktører, Edmund Lewis.

Den første Rover bil blev præsenteret i juli 1904. Det var en lille bil med kun 8 hk, designet af Edmund Lewis, og var med verdens første centralrørschassis. Den blev hurtigt fulgt op med en ny model med 6 hk og en udgave med 12 hk, nu med et helt almindeligt chassis. Til gengæld viste Rover et meget tidligt eksempel på tandstangsstyring.

Samme år fremstillede Rover sine første 4-cyl. biler, 10/12 og 16/20 hk modeller, og i 1907 vandt Rover Tourist Trophy motorløbet på Isle of Man. Bilen var model 16/20 hk, og den blev ført af Earnest Courits.

Man fremstillede motorcykler igen fra 1910 og frem til 1924, hvor produktionen af såvel motorcykler som trædecykler blev indstillet. Der var på det tidspunkt fremstillet i alt 426.500 trædecykler.

Nu koncentrerede man sig om biler, og de næste mange år blev der produceret mange forskellige biler, såvel 2-cyl., 4-cyl. som 6-cyl. og til sidst også V8-motorer købt fra Buick i USA. En letmetal V8-motor, som Buick ikke selv kunne finde anvendelse for.

Bilproduktionen var noget kaotisk, der blev fra begyndelsen i 1904 og de næste ca. 50 år afprøvet en stribe af forskellige løsninger og konstruktioner.

Bl.a. havde den første 1904-model rat-



gear, og i 1910 kunne man få motorer med glideventiler. Under første verdenskrig (1914-18) fremstillede Rover cykler til både den engelske og den russiske hær, ligesom de fremstillede Maudslay lastbiler og Sunbeam biler til staten. I 1919 kom Rover 12 tilbage på markedet i en ændret udgave, den blev senere kendt som Rover 14. Ligeledes i 1919 købte Rover designet til en lille bil fremstillet af Jack Sangster fra motorcykelfabrikken Ariel. Denne model blev til Rover Eight, og bilen blev fremstillet på en ny fabrik ved Tyseley ved Birmingham. I 1930 legede Rover-folkene lidt med deres Rover Light Six model, da en af disse biler – med stofbeklædt karrosseri – gik over i historien ved at besejre det berømte "Blue Train" i et væddeløb tværs gennem Frankrig. Bilen var fremstillet med et længere chassis og en 2,5 liters 6-cyl. motor, der blev døbt Meteor. Rover havde mange ideer i 1930'erne. De var bl.a. på vej til at udskifte samtlige deres modeller til fordel for en lille bil med hækmotor, men det blev nu aldrig til andet end en prototype. I årene 1933 til 1939 steg produktionen fra 5.000 til 11.000 biler pr. år. Økonomien blev også forbedret, idet nettooverskuddet i samme periode steg fra 7.500 pund til hele 200.000 pund. I 1936 forkastede Rover sine hydrauliske bremses og gik tilbage til mekaniske bremses, for igen senere at gå tilbage til hydrauliske bremses. En meget broget modelpolitik, hvor konstruktørerne måske nok får en masse erfaring, men det giver absolut ingen penge i kassen.

Sidst i 1920'erne var Rover da også ude i økonomiske vanskeligheder, ja, fabrikken var tæt på at lukke, men som nævnt klarede den sig gennem alle problemer op gennem 1930'erne.

Krigen rammer naturligvis også Rover, bl.a. bliver fabrikken i Coventry næsten ødelagt af tyske bomber under krigen.

Efter krigen kunne man starte en produktion op igen på firmaets andre fabrikker, bl.a. i Solihull, hvor man havde bygget fabriksanlæg under krigen og benyttet disse til at producere dele til Bristol-flymotorer.

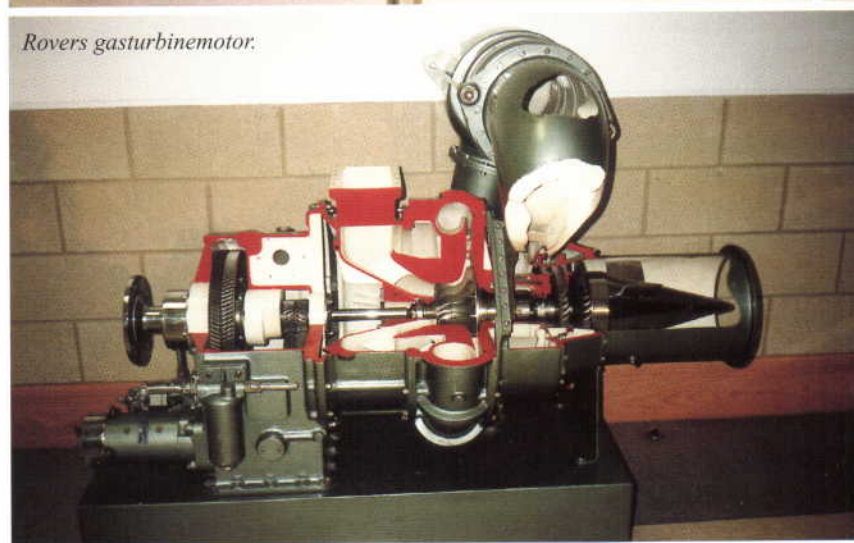
Vi skal frem til ca. 1937 inden Rover bilerne begynder at ligne månedens køretøj fra 1949, og allerede samme år kommer den helt nye Rover P4 med cyklop-lygten i midten af kølergitteret,



Rover Jet 1 1950



Rovers gasturbinemotor.



en model mange husker. Den blev kaldt "tante" på grund af sit statelige og meget britiske design. Modellen gik ud af produktion i 1964, og den var da blevet fremstillet i mere end 130.000 eksemplarer.

Rover var også med langt fremme i 1950 med gasturbinebiler. Netop i 1950 kunne Rover vise sin Rover Jet 1 frem for of-

fentligheden. Den kørte med en fart af ca. 245 km/t, og der blev efterfølgende bygget 3 andre prototyper af Rover med gasturbinemotor.

Rover havde under krigen bygget flymotorer til den tidlige udvikling af Sir Frank Whittles jetmotor, et projekt Rolls-Royce senere overtog.

En Rover med gasturbinemotor deltog



bl.a. i Le Mans løbet i 1963 og opnåede en gennemsnitshastighed på 173,55 km/t. Bilen blev kørt af bl.a. Graham Hill, som vi jo kender fra Formel 1.

Også i 1965 deltog en Rover med gasturbinemotor, og den blev kørt af Graham Hill og Jackie Stewart. Bilen blev nr. 10, men i 1966 lukkede Rover sin løbsafdeling

I 1965 købte Rover det engelske bilmærke Alvis, der fremstillede håndbyggede biler og militærkøretøjer, men uden at der kom noget fornuftigt ud af dette.

Og nu går det hele meget hurtigt, thi i 1967 bliver Rover solgt til Leyland, der var hjemmehørende i Lancashire, og som allerede havde overtaget Standard Triumph. Året efter gik Leyland sammen med Englands største producent af populære biler, BMC, hvis modelprogram bl.a. omfattede Austin, Morris og Jaguar. Den nye sammenslutning hed nu British Leyland Motor Corporation, og Rover kom altså i familie med bl.a. Jaguar E, hvilket ikke kunne accepteres af Sir William Lyons, der jo herskede hos Jaguar. Han brugte al sin indflydelse til at tage livet af Rover, der havde modeller, som kunne genere Jaguar. Nedturen





for Rover var for alvor begyndt, men heldigvis havde Rover tilbage i 1950 sendt sin nye Land Rover på markedet, og den blev som sagt meget populær, og man tjente gode penge på den.

Moderselskabet British Leyland var i begyndelsen af 1970'erne kommet i store økonomiske vanskeligheder, og i 1975 overtog staten hele virksomheden.

Helt fremme i 1979 indledte British Leyland et samarbejde med Honda i Japan, og der kom så nogle fælles bilmodeller, hvor karrosseriet var fra Honda og motoren fra Rover.

Rover begyndte at miste sin identitet, og nu gik tingene meget hurtigt. Selskabet skiftede navn til Rover Group, og der blev frasolgt mange af de gamle British Leyland selskaber, bl.a. Jaguar.

Rover Group blev solgt til British Aerospace i 1988, og i 1994 blev Rover solgt til BMW.

I 2000 overtager Phoenix Rover og i 2001 er en rekonstruktion af Rover parat. Rover skifter navn til MG Rover Group. Antallet af fabrikker er skåret ned, og effektiviteten og konkurrenceevnen er forbedret.

Vi har nu været igennem mere end 100 års Rover historie, og vi vil vende tilbage til månedens køretøj, Rover 75 Four Light Saloon årgang 1949, der tilhører Finn Stepping Pedersen i Oustrup ved Varde.

Jeg ankommer en dejlig augustdag, og Finn har allerede bakket den fine gamle Rover ud af garagen, og vi beslutter straks at køre en tur i bilen, så vi kan få nogle gode fotos.

Det er jo en ægte englænder, og indvendig dufter der naturligvis af læder og gammel bil. Man sidder godt i de solide sæder, og bilen kører imponerende lydløst ud ad vejen. Den 6-cyl. motor arbejder vibrationsfrit, og der er en herlig udsigt ud over køleren. Men det er svært at få øjnene væk fra det fantastiske flotte instrumentbræt i træ samt de flotte instrumenter. Mere engelsk kan det vist ikke blive . . .

Bilen har 4 gear, 3. og 4. gear er synkroniserede, og så er der noget så ualmindeligt som friløb, som man kan koble til og fra efter ønske. Der er flere sjove detaljer, f.eks. er instrumentet der viser benzinbeholdning samtidigt et instrument, der viser oliestanden i motoren.

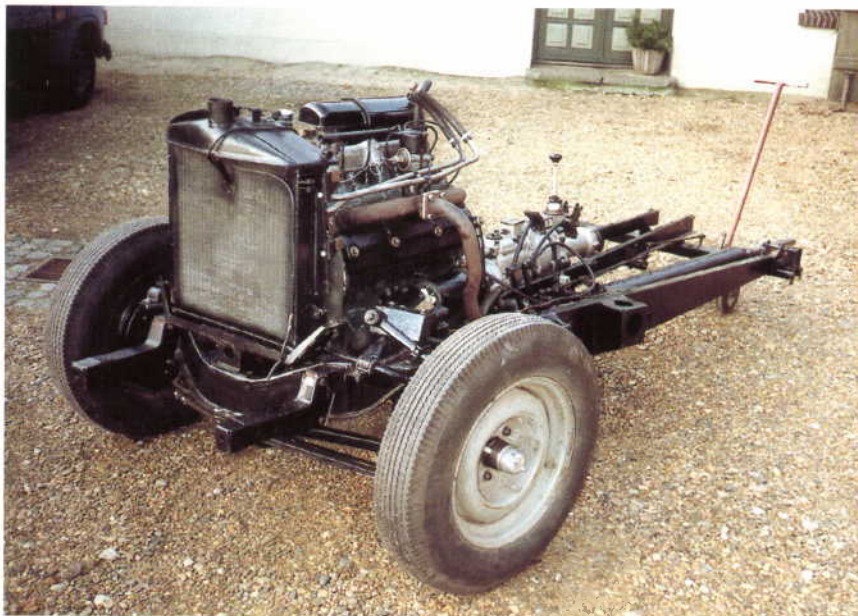




Roveren ved købet den 15/10 1988.



Fra renoveringen i perioden 1988-93.



Man skifter fra benzin til oliestand ved blot at trykke på en knap. Blæseren er trinløs, og instrumentbelysningen kan dæmpes efter ønske. Meget specielt dengang i 1949. I passagersiden er der en flot lille skuffe med værktøj (se foto). Fra førersædet kan man via et snortræk rulle et gardin ned ved bagruden. Bilen er fabriksmonteret med et stål-skydetag.

Et dejligt stort rat betyder at man har magt over bilen under alle forhold. Bilen bremser også ganske udmærket, og jeg spørger Finn, om den har mekaniske eller hydrauliske bremser.

Og Finn kommer med det lidt overraskende svar: Begge dele. De forreste bremser er hydrauliske og de bagerste bremser er mekaniske, et system man kalder hydro-mekaniske bremser. Jo, de englændere har altid været specielle.

Opbygningen af bilen er speciel, idet den kun har $\frac{3}{4}$ chassisramme (se foto). Hele bagakslen m.v. er boltet direkte op i det forstærkede karrosseri, så man næsten kan sige, at den bagerste del er selvbærende.

Finn købte bilen i 1988 og renoverede den frem til 1993, hvor han får den synet og indregistreret.

Bilen blev iflg. papirerne bygget på fabrikken den 11.5.1949 og blev straks afskibet til Danmark, hvor den blev solgt til Skandinavisk Spændbeton i København, og blev indregistreret den 22. juni samme år. Næste ejerskifte sker den 19.6.1954, ny ejer er Otto Blitzen i Odense. Han kører i bilen indtil oktober 1969, hvor ny ejer er Otto Diettmann i Vantinge ved Ringe. Efter nogle få måneder sælger han bilen til Henning Helmer, og den bliver opstaldet, blandt andet på Nivågård i ca. 18 år, lige indtil Finn Stepping Pedersen køber bilen i 1988.

Denne P3 model levede kun i knap 2 år, nemlig 1948 og 1949, og kan vel siges at være en overgangsmodel indtil Rover P4 blev præsenteret sidst i 1949.

I dag finder der kun i alt 3 biler i Danmark magen til Finns Rover, plus et par stykker med 4-cyl. motorer og et par stykker med højere karrosseri. Så modellen er ret sjælden.

Tak til Finn Stepping Pedersen for præsentationen af den flotte Rover.



Tekniske specifikationer

Til sammenligning: Peugeot 406

Længde	4350 mm	4555 mm
Bredde	1600 mm	1765 mm
Højde	1570 mm	1396 mm
Akselafstand	2800 mm	2700 mm
Sporvidde for / bag	1300 mm / 1391 mm	1500 mm
Egenvægt	1300 kg	1325 kg

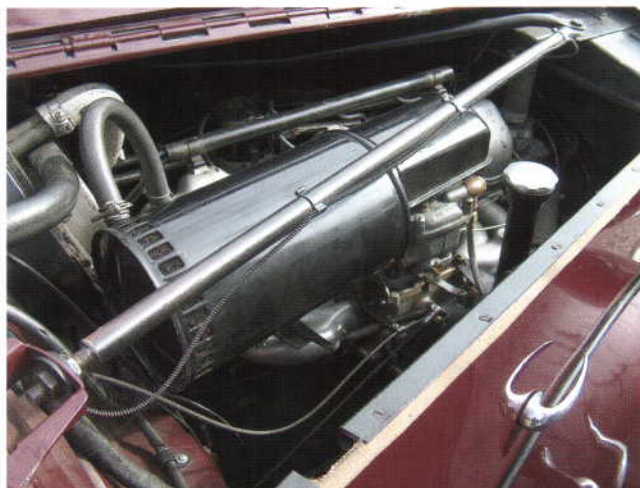
Motor:	6-cyl. vandkølet rækkemotor, indsugningsventil i toppen, udblæsningsventil i siden	
Slagvolumen	2.103 ccm	
Ydelse	72 hk (SAE)	
Tophastighed	120 km/t	
Styretøj	snekke, kuglekreds	
Gearkasse	4-trins med bundgear og friløb, 3. og 4. gear synkroniseret	
Transmission	baghjulstræk	
Kobling	tør enkelplade	
Hjulophæng	uafhængig foran med skruefjedre, alm. langsgående fjedre bagi	
Bremser	hydro-mekanisk (foran hydrauliske – bagi mekaniske), tromlebremser	
El-anlæg	12 volt	
Dæk	5.75 x 16	

Produktionstal fra januar 1949 til august 1949 : 919 stk. (i 1949 blev der fremstillet 1.720 stk.)

Dansk importør i 1949 Skandinavisk Motor Compagni (i 1969 overgik importen til DOMI)

Andre modeller Fandtes også med 4-cyl. motor, samt med karrosserier der var højere

Pris i 1949 kr. ca. 19.000,- (det tætteste vi har kunnet finde ud af) Bilen har hørt til i den øvre prisklasse.





Stumpemarked i Herning

Tekst og foto: Hans Pedersen

Der er altid masser af besøgende på det populære stumpemarked i Herning, så i år ville jeg virkelig stå tidligt op og køre til Herning og måske undgå de lange køer.

Derfor stod jeg op kl. 05.00 og kørte frejdigt af sted kl. 05.20, og var fremme i Herning ca. 07.20, fik bilen parkeret og vandrede mod udstillingshallerne.

Der var minsandten mange, mange andre der havde fået denne samme ide med at komme tidligt, så jeg måtte stille mig ind i en lang, lang kø.

Folk var spændte – ville de mon finde hvad de måtte mangle? Jeg kunne høre, der blev lagt taktik med hensyn til, hvor de ville begynde og slutte.

Endelig blev klokken 08.00 og ind rykkede vi i løbet af ca. 15 minutter.

Syv haller var fyldte med biler, motorcykler, scootere, stumper og diverse ting og sager.

Jeg vurderer at 90% af køretøjerne drejer sig om 2-hjulere i alle afskygninger. Bilerne er svagt repræsenteret for en gang skyld. Her er det motorcykelfolket, der mødes.

Der er også rigtig mange mc-dele til



salg, og mange forhandlere har køretøjer og dele til salg. Det er en sand fornøjelse at kigge på det hele.

Taler med en Vespa-mand, der også fortæller, at de kære gamle scootere efterhånden er meget populære, idet mange jo havde en Vespa dengang i 1960'erne. Selv nåede jeg kun at drømme om en Vespa tilbage i 1966. Tiderne blev så gunstige, at jeg kunne sætte mig ind i en lille bil i stedet for, så fornøjelsen med en Vespa har jeg således til gode.

På messen var der nogle få biler til salg, og dem skulle jeg også lige kigge på. Der var noget for enhver smag, lige fra en Renault 10 og til de store amerikanske

flydere. Nogle var helt køreklare, andre skulle have den helt store tur.

Akkurat som på andre veteranmesser og stumpemarkeder er det en fabelagtig rejse tilbage i tiden. De gamle knallerter minder også en på, at årtierne er gået. Jeg så bl.a. en Kreidler Florett, som jeg selv kørte på dengang i 1966.

Uha, det er næsten 40 år siden.

Det interessante ved disse stumpemarkeder er jo også alle de mennesker man tilfældigt møder. På et tidspunkt skulle jeg have lidt at spise og faldt i snak med en mand med samme interesse for gamle køretøjer og for tiden dengang.

Han fortalte mig en sjov historie tilbage fra 1960, hvor han ejede og kørte i en lille 4-dørs Austin. På en tur punkterede han, og der skulle monteres et nyt dæk. Men dengang kunne man ikke blot skaffe et dæk på 10 minutter, så en mand blev sendt fra Rudkøbing til Odense for at finde det rigtige dæk. Det lykkedes at finde et dæk, og manden kunne køre videre næste dag. Dækket kostede kr. 250,00, og det var rigtig mange penge i 1960.

Bilen bliver ved med at drille, så han kører til Jens Svendsen i Låsby for at købe en anden. Låsby Svendsen – som han jo blev og bliver kaldt – havde en mark fyldt med biler til salg. De stod derude i lange rækker.



Sidevogne til motorcykler til salg.



Ford T 1915 til salg.



Vespa scootere til salg. Den sorte er fra 1965-66



Velo Solex knallert.

Manden finder en Opel Kaptajn årgang 1939, og der bliver handlet. Han spørger Svendsen, om han ikke vil se den lille Austin, der stod parkeret et stykke derfra. Nej, siger Svendsen – det er ligegyldigt, du kan give kr. 5000,- i bytte. Og sådan blev det. Skæbnen ville, at Opel Kaptajnen skulle synes, og den nye ejer kunne hente den nogle dage senere.

En kammerat blev sendt til Låsby for at bytte bilerne. Denne kammerat var vant til at køre i en Hudson med 3 gear, så han gik ud fra at den lille Austin nok også kun havde 3 gear. Så han kørte den lange vej i 3. gear, og bilen brød da også sammen. På forunderlig vis – efter at have fyldt vand på køleren – kom den lille Austin i gang igen, og den kunne lige akkurat liste til Låsby, hvor den blev byttet med den fine Opel Kaptajn, som i øvrigt kørte fint i mange år.

Ja, sådan var tiderne dengang, og det er sådanne episoder man kommer i tanke om, når man går rundt i Herning hallerne på denne lørdag og kigger på de mange køretøjer og taler med de mange mennesker.

Jeg møder en bekendt og spørger om, hvad han lige står og mangler. Jo, han mangler noget til en Zündapp knallert og var på vej til en tysk udstiller, der måske

kunne hjælpe ham. En anden var på vej til bogbussen for at lede efter en bog om en Unimog lastbil og jeg selv leder efter en gummiliste til en Renault 4.

Alle 20.000 besøgende har garanteret en interesse i et eller andet, og alle sammen har måske en historie fra tiden før verden gik af lave.

Interessen for de gamle køretøjer er åbenbart stigende, måske hjulpet godt på vej af tv-serien Krøniken.

Næste stumpemarked i Herning er den 19. marts 2005, hvor fortiden igen rulles ind i de mange haller.



Harley Davidson 1942.

En lille forsømt NSU Prinz 2 eller 3 fra ca. 1959. (Åh nej, jamrer den gamle redaktør, den er HELT magen til den jeg havde 1959-62, selv farven).





Klubbilens tilstand



Af Iver Jensen

I årene 2003 og 2004 har DVK's Swift deltaget i 2 styrkeprøver, indvielsen af de nye klublokaler i Nærum og DVK's 50-års jubilæum i Fredericia.

I samme periode har Swift'en gennemgået forskellige reparationer for at forbedre dens driftssikkerhed og for at fjerne slør i sliddele. Det vil jeg med tekst og billeder fortælle om her.

Swift'ens tændingsmagnet har været adskilt og eftersat flere gange, men har ret hurtigt efterfølgende tilkøst platinerne med tændingssvigt som resultat. I 2003 udmålte jeg kondensatorens kapacitet til 0,07 mikrofarad (mf) hvilket er alt for lidt. En kondensators opgave i

tændingssystemet er at lade sig oplade af den strøm der står i primærkredsen når platinerne åbner, og give strømmen tilbage til primærkredsen når platinerne igen lukker. Hvis en kondensators kapacitet er for lille vil der hver gang platinerne åbner stå en lille lysbue (gnist) tværs over kontakterne, som dermed bliver tilkøstede. Lysbuen over platinerne bevirker også at strømmen i primærkredsen ikke bliver afbrudt hurtigt nok. En betingelse for en god gnist er at kraftliniefeltet i primærkredsen falder lynhurtigt sammen, når platinerne åbner. Når det sker dannes der et kraftigt modsatrettet spændingsstød i sekundærkredsen, og det er det der springer som gnist i tændrøret.

Kondensatoren i en tændingsmagnet er en integreret del af magnetens opbygning, og meget vanskelig at opdrive som reservedel. Jeg fandt en elektronisk kondensator med en kapacitet på 0,07 mf, fandt plads til den og loddede den på den originale. Nu var den samlede kapacitet 0,14 mf. Swift'ens tændingssystem har fungeret perfekt siden.

Swift'ens karburator doserede en for fed blanding, for meget benzin og for lidt luft. Hovedstrålerøret var lukket i top-

pen, men havde 2 gennemboringer à 0,7 mm - ét i hver side. Det skiftede jeg ud med et strålerør der kun havde én gennem boring på 0,7 mm i toppen. Det var nødvendigt for at undgå de evindelige tilsvininger af tændrøret.

Swift'ens fire ventilløftere skubber under kørsel olie op i ventilkammeret, men der er ingen tilbageløb. Det resulterede i at olien løb ud over den bagerste ende af motoren, blev fanget af svinghjulet og kastet ud over den bagerste del af motorrummet. De fire ventilløftere er parvis befæstet af to støttebolte. De gevindstøtteboltene griber i er gennemboret direkte ned i krumtaphuset. Jeg fik derfor den ide at bore støtteboltene hule i den ende der vender ned i krumtaphuset. Med en enkel boring ind i siden et par mm over gevindstøttet, var der etableret et tilbageløb til krumtaphuset. Jeg undgik på den måde at lave konstruktive ændringer. Tilbageløbet virker fint.

Tekster til billederne

Nr. 1)

Swift'ens kardanaksler løber inde i et lukket kardanrør. Den ende af kardanrøret der vender ind mod gearkassen, er på det sidste stykke drejet rundt og cylindrisk. En støbt glidemuffe hvori der er monteret en lang tyndvægget stål bøsning, sidder på dette stykke. På billedet ser man bøsningen ligge imellem de to arme med tværgående gennemboringer til splitbolte. De to arme går ind i to gaffelstykker der er en del af chassisrammen og bliver samlet med splitboltene.

Der var efterhånden blevet så meget slør i stål bøsningen og splitboltlejringsen, at det hele ruskede op og ned når der kobledes til imellem gearskift. Jeg fik drejet en ny bøsning i krom/nikkelstål, og splitboltlejringsen blev efterfølgende revet op og fik monteret overstørrelse. Efter montering og tilpasning fremstår systemet igen slørfrit.

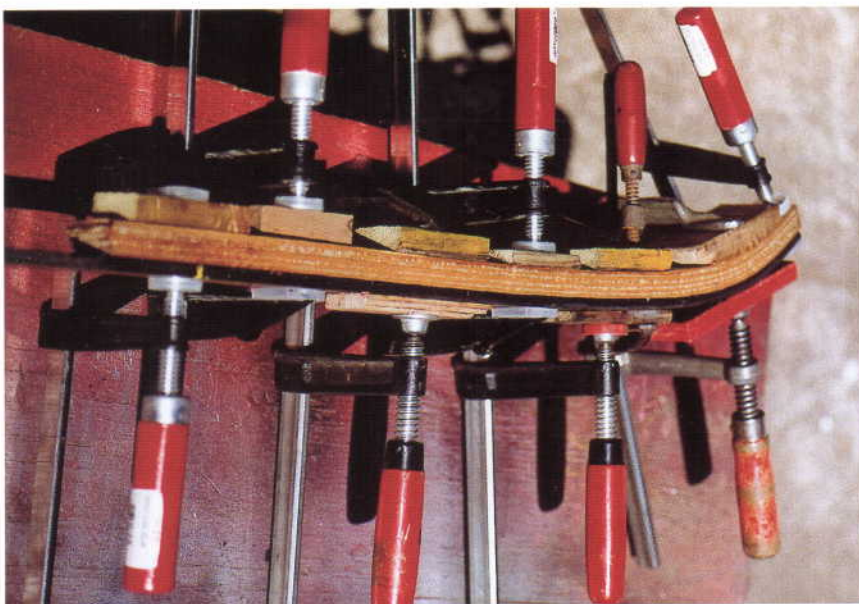




Nr. 2)

I foråret 2004 viser det sig at den forreste kalechestiver er knækket i højre side. En reparationsdel må fremstilles. Kalechestiveren er lavet af trælister der er limet sammen som laminat. Den består af fem dele, der endevist er limet sammen i forbandt. P. E. Hansen - der i DVK står for erhvervskøretøjer og teknisk brevkasse - havde nogle aske-træslister liggende. Dem stillede han velvilligt til rådighed og de passede fint til formålet.

For at få den rigtige krumning på reparationsdelen bukkede jeg et stykke fladstål som derefter dannede underlag for trælisterne under limning og tilspænding. Som det ses på billedet sidder skruetvingerne tæt. Det er for at sikre en god limkontakt.



Nr. 3)

Her ses kalechestiveren igen i hel tilstand med den knækkede del indlagt. Det nye træ i reparationsdelen er først lakeret over med tonefarve. Derefter har det hele fået klar lak.



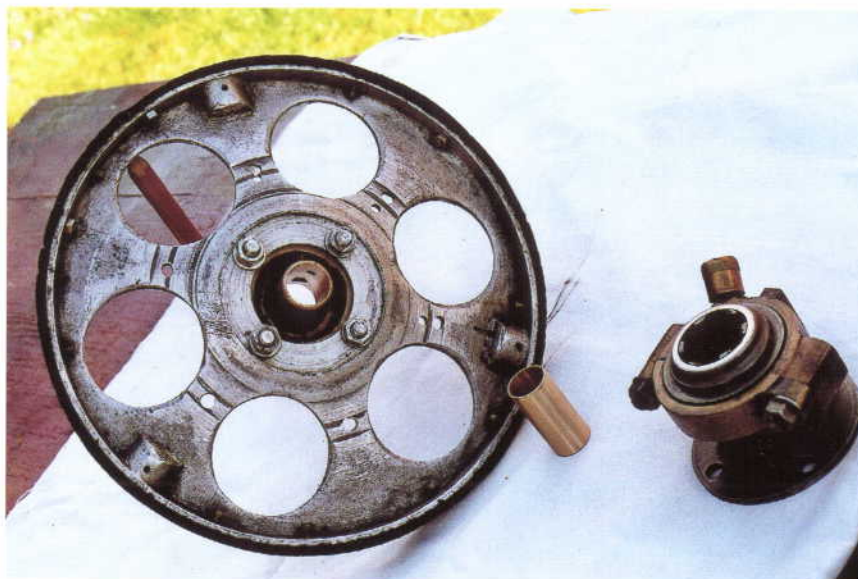
Nr. 4)

Der hvor krumtappen går ud igennem bundkar og krumtaphus ved det bagerste hovedleje er der intet til at holde olien tilbage i bundkarret. Der er dog noget indvendigt tilbageløb fra hovedlejet, men der løber en del olie ud igennem lejet. En løsning på oliespildet kunne være en O-ring der blev holdt på plads ind imod krumtaphus og bundkar. Jeg tog derfor en O-ring der var 3,4 mm tyk i diameter, klippede den op, passede den stramt til omkring krumtappen og limede den sammen med Loctite 406 på den udvendige side af bundkarret. Derefter drejede jeg en ring i vinkelform som O-ringen kunne ligge i. Krumtaphus og bundkar bliver holdt sammen af gennemgående bolte og møtrikker. På billedet kan man se O-ringholderen skåret over i to halvparter. På hver halvpart er der søvloddet noget rundstål som er sammensvejest med et stykke fladstål. Fladstålet er boltet på krumtaphuset på hver side af krumtappen.



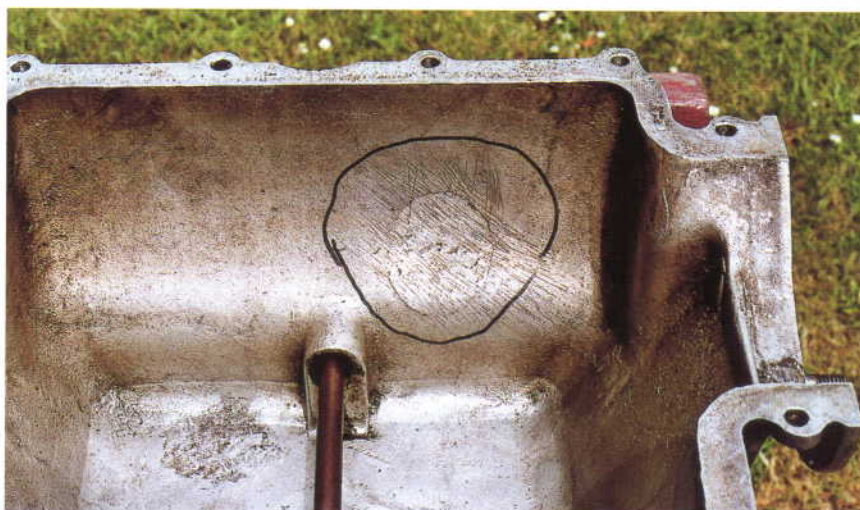
Nr. 5)

Billedet er taget ovenfra og ned. Man ser de to holdere presse O-ringen ind imod anlæg. Der skulle tages hensyn til at der roterer nogle store kronmøtrikker, der fastspænder svinghjulet. Der er ikke meget plads men det kan lige være der. På den glatte aksel sidder koblingsnavet.



Nr. 6)

Swiften er udstyret med en konuskobling. På billedet ser man koblingsnav med belægning, en nydrejet bøsning og udrykkerleje. Bronzenavet i midten kører på den glatte aksel, men der var efterhånden slidt så meget sideslør i bronzenavet at det ikke blev ført nøjagtigt under tilkobling. Koblingsnavet bevægede sig i ryk med det resultat at tilkobling og start i 1. gear også skete i et ryk. Tilkoblingen mellem koblingsnav og svinghjul sker på en meget lille del af pedalvandrigen. Jeg uddrejede navet og fremstillede en bronzebøsning som blev ipresset og fintilpasset med rival. Koblingen er efterfølgende blevet mere behagelig at betjene.



Nr. 7)

Swift'ens bundkar er støbt ud i ét stykke i en aluminiumslegering. På billedet er der indrammet en forholdsvis stor svejsereparation. Svejsestedet er ud for den forreste plejlstang. Hvad der har været årsag til svejsningen fortæller sig i fortiden, men der var to huller i den hvorfra der sivede en del olie ud. Jeg sleb hullerne op og forsøgte at svejse dem, og det kunne jeg godt. Det flød fint sammen, men selvom jeg forsøgte flere forskellige fremgangsmåder opstod der hele tiden små fine revner der ikke var vandtætte. Jeg tror der er blandet zink i alulegeringen. Jeg valgte derfor svejsningen fra, sleb svejseområdet plant

og tilpassede en 1 mm aluplade over svejsestedet, på både den indvendige og udvendige side af bundkarret. Anlægsfladerne på både bundkar og plade blev revet op med en roterende stålborste, og imellem blev der påført 2 komponent kemisk metal.



Nr. 8)

Her er Swift'ens motor klar til igen at blive lagt på plads i motorrummet.





Sæsonafslutning



Tekst og fotos: Egon Wang Neesgård

Sæsonafslutningsløbet på Sjælland havde i år ikke mindre end 81 biler med 180 voksne deltagere samt deres børn og eventuelt børnebørn.

Det gennemførtes som sædvanlig problemfrit, idet de tre arrangører Kurt Skov, Peter Schmidt Jensen og Per Thomsen igen havde lavet en dejlig rute i det for mange ukendte Nordsjælland. De har jo andet end Kongevejen og Strandvejen deroppe.

Der var meget Morris med – her Wil-libald Farbmachers Minor roadster fra 1932.



Forfra Per T. Thomsens Rolls-Royce Silver Cloud 1959, Flemming Larsens Rolls-Royce Phantom II 1934 (ex Jesper Klein), Michael Aslo-Petersens Rolls-Royce 1933 Sports Saloon.

Peter Schmidt-Jensens Dyna Panhard.



Lotte Andersens MGA 1957, Adda Andersens MGAQ 1958, en svensk MGB og Uffe Jensens Austin Healey 1957, som kom helt fra Ringe.



Niels Jonassens Lancia Aurelia B20 1954, en ægte klassiker. Og man kan sige at den måde at anbringe nummerpladen gør den nogenlunde så let at aflæse som de bittesmå italienske.



Harmoniske linjer i Bent Riffs Morris Ten Six tourer fra 1934.



X 313

Af P.E. Hansen



I 1926 kørte X 313 ud på ruten Århus-Viby. I dag er det to lokaliteter sammenlagt til Stor-Århus, dengang var Viby en landsby styret af et sogneråd.

Automobilgrosserer Johannes Nielsen repræsenterede De Forenede Automobilfabrikker i Århus-området og havde i 1926 solgt tre Triangel chassis til lokale busvognmænd. X 313 til vognmand Chr. Isaksen og to andre til Århus-Kongsvang-Rosenvang-ruten og Århus-Højbjerg-Skåde-ruten. Karrosserierne blev bygget i Århus, X 313 i Stautrup ved Århus. Om karrosseriet skriver tidsskiftet Danmarks Bilruter i oktober 1926:

”Vognen er indsat på Ruten Aarhus-Viby; det er et 2,5 Tons Chassis med 6-cyl. Motor og Fabrikkens nyforbedrede, dobbelt virkende Fjedre. Den er beregnet til 28 Personer. Karosseriet er bygget af Karosserifabrikant Rasmus Skaarup, Stautrup Karosserifabrik. Der findes 20 Siddepladser og 8 Staa-pladser. Ved Siddepladserne findes forniklede Armlæn. Betrækket er af ægte Bøffellæder. Vognens Indre er holdt i Mahogni. Sprosser og lignende er beklædt med Spejle. – Vognen er i det hele taget meget luksuriøst udstyret med elektriske Ringeapparater, Askebægere, Blomstervaser, Bagagenet m. m.”

Ved nærmere studie af karrosseridesignet bemærkes to døre i højre side. Formentlig er passagerne steget på bussen ad bagdøren og har løst billet hos en busdreng. Man kunne så gå frem i vognen eller blive på bagperronen, hvis siddepladserne var optaget. Chaufføren kunne blive på sin plads og koncentrere sig om kørselen. Måske måtte han en tur på taget, hvis passagerne medbragte større bagage.

Når bussen passerede Århus bygrænse er den kørt ud i mørket, der har næppe været gadelys i Viby, derfor var X 313 udstyret med en søgelygte ved den højreplacerede førerplads. En vindspejlsrenser, sådan benævntes en vinduesvisker dengang, er elegant monteret i frontruden. Under tagets kasketskygge ses to lyskasser med pile, der skulle markere sving, eller måske nærmere at chaufføren havde set de ventende passagerer ved vejkanten og lagde an til standsning. Retningsvisere blev først lovkrav i 1932.

Karosseriet giver mindelse til jernbanekupevognen med de krumme sider og en slags trinbræt i hele vognens længde. På jernbanevognen gik konduktøren på gangbrættet og billetterede de enkelte kupeer gennem det nedrullede vindue, på bussen er trinbrættet kun dekoration. Industrielt design var ikke kendt i busbyggerbranchen i 1926, eller i det hele taget i dansk busbygningens historie, der afsluttedes for nylig med Dansk Automobil Byggeris ophør. Kun ved vi at SAS lod bygge nogle lufthavnsbusser, formgivet af arkitekt Bent Severin, nu en ældre herre, bosat i Singapore. Kan arkitekten Kaare Klint, der tegnede en plakat for De Forenede Automobilfabrikker omkring 1928, have medvirket ved de buskarosserier, eller jernbanemotorvogne, som Triangel selv fremstillede, det ved vi ikke. I det hele taget er der mange løse ender i Triangel-historien.

Nej, karosseribyggerne kunne selv. Ofte havde de været på valsen, rejst på professionen som navere i primært Tyskland. Og netop disse berejste håndværkere hjembragte viden om materialer og metoder. Jeg erindrer et foredrag om tidligere tiders bygningskonstruktionen, hvor foredragsholderen, en



meget vidende arkitekt, indledte med: Alt hvad vi kan, har vi lært af tyskerne. Naturligvis en sandhed med modifikation – men alligevel. Da jeg i sin tid skrev om Højer Karrosserifabrik og talte med gamle medarbejdere, blev jeg præsenteret for tyske fagtidsskifter, der med tysk grundighed viste eksempler på karrosserier i tekst og tegninger. Også danske karrosserifabrikanter havde deres organisation, der publicerede tekniske informationer i sit tidsskift.

Opbygningen af karrosseriet er den klassiske, stålplade på asketræsgitterværk. Kun siderne under vinduerne er pladebeklædt, man sømmede pladerne til asketræet og dækkede samlingerne med sømlister, hvilket ses over bagskærmen. Fra navnebæltet og opefter er det udelukkende malet træ og taget er beklædt med malet lærred. Ventilation af bussen blev tilvejebragt ved åbninger over vinduer, ved et indvendigt forskydeligt panel med tilsvarende huller kunne ventilationen reguleres.

De tre Århus-busser fik byggenumrene 964, 965 og 977. X 313 var udstyret med en amerikansk Continental motor fra fabrikken i Detroit. Det elektriske udstyr har formentlig været Bosch fabrikat. Men om det svære gods som for- og bagtøj og chassis var fremstillet i Odense eller indkøbt i udlandet ved vi ikke. Det må fremtidige undersøgelser afsløre. Med en trods alt beskedne produktion på gennemsnitlig 100 chassiser om

året, har det næppe været økonomisk fornuftigt at investere i store maskiner og værktøjer til støbning, sænksmedning, tandhjulsfræsning m.v., for slet ikke at tale om udviklingsarbejdet.

Man kan vel nok sige at Triangel havde et godt image i tiden omkring 1930. For at dokumentere mærkets soliditet og driftssikkerhed lod man i 1927 et buschassis udstyre med et roadster-karrosseri, og med dette køretøj gennemførte man turen Rom-København uden problemer. Bilen blev ført af fabrikens garantimester Carl Aagaard ledsaget af en kollega. Aagaard var født ind i automobilbranchen, søn af en karrosserifabrikant i Vejle, uddannet i maskinfaget på Gideon-fabrikken i Horsens, og som det senere skulle vise sig, en kapacitet hos Triangelfabrikkerne indtil en tragisk automobilulykke i 1950'erne.

I en lille kreds blandt bilhistorisk interesserede er ophobet megen viden og skriftlig materiale om Triangel, som burde udmøntes i den ultimative bog om Triangel. I 2007 sættes der fokus på dansk industrihistorie, hvor er den danske museumsmand/kvinde, der dykker ned i det Thomas B. Thrige skabte i 1918 ved at sammenslutte sin egen automobilfabrik med Anglo Dane og JAN, og dermed skabe en virksomhed, der blev den eneste betydende danske automobilfabrik?





Svenstrup Løbet udvider i 2005

Ledelsen på Svenstrup Gods var så tilfreds med arrangementet i 2004, at man har besluttet, at hele weekenden d. 27. & 28. august 2005 skal stå i veterankøretøjernes tegn, således at vi får hele Svenstrup Gods til disposition i 2 dage.

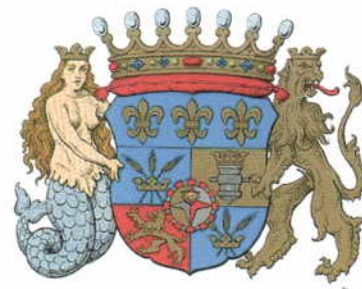
Der arbejdes i øjeblikket med mange mulige aktiviteter, som f.eks. stumpemarked, bil- og mc- salgsmesse, en afdeling for tunge køretøjer, busser, traktorer, militærkøretøjer, motorcykeludstilling, modeopvisning og andre pigearrangementer.

Det ordinære Svenstrup Løb med udstilling finder sted søndag d. 28. august 2005, og afvikles i stil med 2004 arrangementet.

Som noget nyt vil vi lave et Svenstrup weekend løb, for dem der vil lidt mere. Det bliver et arrangement der starter fredag eftermiddag og slutter søndag eftermiddag. Det vil sige med 2 overnatninger, fuld forplejning og køreture både lørdag og søndag.

Er I interesseret i at deltage, så ring til os på tlf. 45 83 80 08 eller e-mail – dorte@stadil.net

Løbsledelsen er den samme som sidst, nemlig Kurt Skov, Dorte Stadil & Allan Krogh.



Retromobile 2005

Traditionen tro arrangerer jeg en bustur til denne flotte biludstilling i Paris



Program: Afgang tirsdag d. 15. februar kl 18.00 Århus/Harald Jensens Plads.
Ankomst onsdag ca. kl. 11.00 på 3-stjernet hotel, Paris.

Afgang lørdag d. 19. kl. 19.00 bus-P, Paris.
Ankomst søndag ca. kl. 11.00 Århus.

Pris: Kr 1.749.-, der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus (ikke sovebus),
3 hotelovernatninger med morgenbuffet på 3-stjernet hotel i gå-afstand af udstillingen, 1
indgangsbillet og 6 timers udflugt til spændende bilhistorisk museum (Hvis mindre end 30 deltagere plus kr. 100.- pr person).

Tilmelding: Skriftligt, bindende tilmelding med navn, adresse, mail & tlf.nr. + check.
Angiv venligst om du er ryger/ikkeryger.

Påstigning: 18.50 D.T.C. Vejle.
19.20 Kolding Banegård.
20.20 E4 ved grænsen.

Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger,
Venligst Kr. Korsgaard, Auningvej 89, 8961 Allingåbro
Mail : sockk@bjerringbro.dk
Tlf/fax 86 48 69 68



OM LÆSERBREVE – ET HJERTESUK FRA REDAKTØREN

I de sidste numre af Veteran Tidende har vi i den hellige ytringsfriheds navn brugt megen plads på læserbreve. Nogle heldigvis positive, andre negative, nogle med beskyldninger, som måske ikke ville stå for en nærmere prøvelse.

Må den gamle redaktør ved afslutningen af et bevægende jubilæumsår udtrykke ønsket om at redaktionen får ro til at bruge bladet til sit egentlige formål. Men også om at bestyrelsen får ro til at arbejde videre med den udvikling, den har bragt den gamle klub i.

For selv om jeg er redaktør er jeg ikke berøvet *min* ytringsfrihed.

Til nærværende nummer er der kommet tre læserbreve. Et fra Dorte Stadil, der takker for ”opbakning til de synspunkter, jeg gav udtryk for” ”fra alle egne af landet”. Dorte Stadil slutter sit brev med ”Jeg håber at vores bestyrelse med tiden også vil dele mine synspunkter, så vi kan få mere gang i vore lokaler og biblioteket til glæde og udvikling for vores i forvejen gode ”klub spirit” og ikke kun én gang om måneden”.

Jeg tillader mig at korte læserbrevet lidt ned (hvilket for eksempel de store dagblade jævnt hen gør), for som man har kunnet læse i november-bladet og desuden kan i dette december-blad er Dorte Stadils ønsker på god vej til at være opfyldt. Rom blev ikke bygget på én dag.

Et andet læserbrev er fra et medlem, der skønt han er endnu ældre end den gamle redaktør (dog ikke som medlem af DVK) udtrykker sig temmelig uhøvist, og i en følgeskrivelse langer nogle særdeles ubehagelige beskyldninger ud, skønt han erkender, at han ingen personlige erfaringer har med de mennesker han skyder på, og forlader sig på hvad han har læst og hørt, og heller ingen personlige oplevelser har med det han kritiserer. Samtidig med at han skriver at han vil ”vogte sig for at være den der løber med lokumsrygter”.

Hvad brevets konkrete punkter angår kan siges det samme som før: Der er stærk udvikling i sagerne, tøv en kende, så bliver alt, som indsenderen skriver, ”Så I bliver glade og alle vi andre bliver glade!” Men det skal ingen hemmelighed være at dette læserbrev gjorde mig meget vred. Og meget ked af det. Jeg har bestemt ingen grund til at klage over mangel på påskønnelse af mit eget virke i og for DVK. På grund af dette virke – med blad, arkiv, bibliotek og ikke mindst i 20 år som den ”medlemsindpisker” som stod for al udsendelse af indmeldelsesmateriale, anser jeg også DVK for en lille smule ”mit barn”. Og når nu netop mine store ønsker for klubben er blevet opfyldt i et omfang man for et par år siden ikke havde troet muligt, gør det ondt med disse angreb fra, forhåbentlig ret få medlemmer. Det skulle nemlig styrte i grus.

Endelig er der kommet et meget langt læserbrev fra Kaj Dyring Larsen om anvendelsen af lokalerne i Nærum. Brevet er indgået efter deadline (som nu er den samme for alt stof til bladet undtagen rubrikannoncer og konkurrencesvar, se side 2), desuden er dets indhold så vidt jeg erfarer tidligere besvaret af bestyrelsen. Men det munder ud i at Kaj Dyring Larsen agter at fremsætte følgende forslag til generalforsamlingen:

”Så længe klubbens lokaler på 1. salen i Nærum er ledige, skal klubbens bestyrelse arbejde for at lokalerne i størst mulig udstrækning anvendes til klubaktiviteter, der omfatter enhver aktivitet der passende kan finde sted i lokalerne, og som vedrører vore gamle biler og motorcykler, for såvel store grupper af medlemmer som for små, til situationen afpassede, grupper af mennesker”.

Og må så redaktøren, og med mig hele redaktionen, ønske alle et godt og roligt nytår.

Ole Emil Riisager





Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Anne	Nielsen	Max Heniusvej 16		9000 Aalborg	2078 2222	
John Bording	Laursen	Strandgade 57, 3. tv.		1401 København K		Triumph
Børge	Nielsen	Vindelsbækvej 30		8840 Rødkjærsbro	8665 8830	Bedford
Børge	Henriksen	Kildebakkevej 5	Dalby	4690 Haslev	5639 8210	Mercedes-Benz
Tommy	Rasmussen	Københavnsvej 232		4600 Køge	5666 6262	Austin-Healey
Steffen	Nordby	Mortenstrupvej 11		2970 Hørsholm	4586 1679	Mercedes-Benz
Allan	Pedersen	Grumløsevej 126		4750 Lundby	5598 1270	Mercedes-Benz
Kim Sand	Andersen	Andelshusene 38		2750 Ballerup	2045 4499	Volvo
Flemming	Olsen	Hunseby Strandvej 2		4930 Maribo	5478 2852	Cadillac
Peter	Rønholt	Pilegårdsvej 26	Kolt	8361 Hasselager	8628 2847	Pontiac
Yasmin	Stallknecht	Gothersgade 3, 4.		1123 København K		
Klaus	Nielsen	Hovedvejen 181	Blåkærskov	6040 Egtved	7586 3233	
Steen	Andersen	Poppelhaven 8		2670 Greve		
Jan	Sjøstrøm	Haslevej 2 C	Rønne	3700 Rønne		Lloyd
Jens Hardy	Petersen	Nakke Nord 37		4581 Rørvig	4390 6704	Morris
Karin	Larsen	Tangmosevej 2		5466 Asperup	6448 1435	MG
Alex	Hansen	Moselund 10		4593 Eskebjerg	5929 1867	Steyr
Henning Egon	Frederiksen	Ejby Havnevej 94		4070 Kr. Hyllinge	4640 5073	Nimbus
Henrik	Pedersen	Høveltevej 70		3460 Birkerød	4581 0432	MG
Michael Carving	Isaksen	Ryesgade 62, 3. lejl. 17		2100 København Ø	3535 5655	Landrover
Carsten	Berg	Gæstgiverstien 13, 1. tv.		9990 Skagen	4032 1575	Chevrolet
Søren	Christensen	Højvænget 8		8330 Beder	8693 8055	VW
Jens	Preisler	Grønholtvængen 10		3480 Fredensborg	3963 2588	Morris
Jan	Christoffersen	Gadekærvej 4A, 1. tv.		2500 Valby	3646 6068	
Henrik	Hansen	Bryndumvej 118		6715 Esbjerg N	7516 7019	
Finn	Wedendahl	Sølperupvej 17	Sølperup	4733 Tappernøje	5596 6026	Porsche
Annika	Semler	Kirkevej 3		2920 Klampenborg	3963 3442	VW
Birger	Overgaard	Storegade 36	Assens	9550 Mariager		
Finn	Hansen	Skovbrynet 10	Sæby	4070 Kirke-Hyllinge		
Søren	Wedebye	Sundevedsgade 2, st. th.		1751 København V	2024 1400	Mercedes-Benz
Brian Holm	Jensen	Moselundvej 9		8600 Silkeborg	2624 0100	MG
Kurt Brun	Andersen	Husbyvej 12		6400 Sønderborg	7448 5455	MG
Bjarne	Rasmussen	Birkevej 8		5560 Aarup	6443 3305	Renault
Henrik	Hedegaard	Grantofteparken 474		2750 Ballerup	2812 0126	Dodge
René	Kristiansen	Rådalsvej 27		4040 Jyllinge	4673 3099	Opel
Ken	Pedersen	Julius Jepsensvej 63		7100 Vejle		
Preben	Tensø	Amagerbrogade 10, 3. th.		2300 København S		
Henrik	Andreasen	Frederikslystvej 44	Eriknauer	8723 Løsning	4059 0369	
Lisbet Leth	Thomsen	Stestrupvej 98	Stestrup	4360 Kr. Eskilstrup	5918 0430	Mercedes-Benz
Stig Baltzer	Jensen	Rødeledsvej 11		4990 Saksøbing	5470 0311	Buick
Hans Peter	Boesen	Stampesvej 37		7100 Vejle	7582 2407	Jaguar
Karsten	Christensen	Skovbovej 119		4632 Bjæverskov	5687 2224	Ford
Lars Christian	Holm	Baldursgade 78		6700 Esbjerg	7513 9252	Harley Davidson
Peter Ahlmann	Johansen	Lærkehegnet 37		2670 Greve	4361 1108	Mercedes-Benz
Lisbeth	Zwicky	Sadolinsgade 134		5230 Odense M	6613 5758	Jaguar
Kim	Nickum	Østergårdsvej 21	Erritsø	7000 Fredericia	7594 5484	Excalibur
Jørgen Thøger	Christiansen	Poul Gerness Vej 42		7430 Ikast	9725 1023	Triumph
Michael H.	Christensen	Sejlingevej 25		8600 Silkeborg	8685 6016	Bedford
Knud Erik Linde	Sørensen	Rimmersvej 40		8680 Ry	8689 8447	Pontiac
Leonhard L.	Schmidt	Vandmøllevej 7	Klovtoft	6230 Rødekro	7466 9803	Jaguar
Christina	Agnete	Capellas Alle 8		2770 Kastrup	2449 0449	Standard
Jørgen	Jacobsen	Hjerting Strandvej 88		6710 Esbjerg V	2022 2729	FIAT
Kenn	Jørgensen	Norupvej 11		5450 Otterup	2537 1426	Dodge
Kenn	Jørgensen	Norupvej 11		5450 Otterup	2537 1426	Rover
Mikael Kjær	Hansen	Tjørnevej 16		8832 Skals	8669 4759	FIAT



Rasmus	Larsen	Engdraget 34		6870 Ølgod	7524 5540	
Steen	Christensen	Lisselund 54		9000 Aalborg	9816 4716	Chrysler
Finn Skotlande	Thomsen	Hjallerupvej 38		9320 Hjallerup	2164 1389	Wolseley
Hans Peter Holm	Christiansen	Skovmusvej 5		8310 Rønde	8637 9130	Volvo
Preben	Kristensen	Østergade 40		8300 Odder	8654 1550	Lord
Helge Bøgested	Sørensen	Ladelundvej 102		6600 Vejen	7538 6529	Buick
Walther	Unold	Hvidtjørnevej 50		7000 Fredericia	7595 9300	Triumph
Jørgen	Ehrhorn	Øster Alle 4	Hou	8300 Odder		
Henning	Clausen	Skovlundegård 3	Listrup	4800 Nykøbing F.	5486 8039	Volvo
Knud Kjær	Jensen	Ingemanns Alle 59		6700 Esbjerg	4017 1111	Volvo
Henrik Thøgersen	Synnest	Ørnebo 27		2665 Vallensbæk Strand	4354 4849	Porsche
Kasper	Duus	Studsgade 17		8000 Århus C	2073 0511	Ford
Jacob Tuxen	Marlow	Niels Ebbesensvej 24		1911 Frederiksberg C	4031 6058	Ford
Kirstine	Nielsen	Herningvej 55		6920 Videbæk	9717 5775	Austin-Healey
Niels Jørgen	Hvirvelkær	Skæring Højsagervej 7		8250 Egå	4063 2286	Mercedes-Benz
John Torp	Rasmussen	Aldershvilevej 117 A, st.		2880 Bagsværd		
Vivian Vadskjær	Jensen	Højstrupvej 131		2700 Brønshøj	3860 2773	FIAT
Stiig Erik Hellberg	Holm	Smallegade 8, 5. th.		2000 Frederiksberg	3888 6445	
Jens Heyn	Olsen	Brunsovej 3	Hareskov	3500 Værløse		
Jens	Flygstrup	Haldagerlillevej 8		4250 Fuglebjerg	2999 6328	Chevrolet
John	Lund	Ternevænget 32		2791 Dragør	3282 1827	Ford
Lars	Andersen	Borgergade 20 A		7323 Give	4020 6745	Chevrolet
Benny	Jensen	Codanvej 6		4600 Køge	5666 0913	Volvo
Tom	Hansen	Gyvelvej 5		4800 Nykøbing Falster	4098 5153	Ford
Ole	Kajander	Soldraget 85		3460 Birkerød	2428 1347	
Henning van	Veldhuizen	Labirksomheden 8	Birkum	5220 Odense SØ	6597 2588	Mercedes-Benz
Michael	Thomsen	Marslevvej 37, st. tv.		5700 Svendborg	2338 6058	Mercedes-Benz
Henrik	Schultz	Gl. Strandvej 81	Strib	5500 Middelfart	6440 1233	Triumph
Leif	Petersen	Glavendrupvej 64	Glavendrup	5485 Skamby	6485 1851	
Steen	Larsen	Godthåbsvej 91, 3. th.		2000 Frederiksberg	2554 3672	
Simon	Flux	Smedevangen 11		4243 Rude	5542 1108	BSA
Morten Kjær	Thillemann	Bakkevej 4		4621 Gadstrup	4619 2946	
Brian	Hjort	Mistelten Vej 15		2770 Kastrup	5194 1721	
Carl Christian	Hansen	Lokesvej 5		4000 Roskilde	3314 3419	
Søren	Christensen	Øverste Linievej 11		4671 Strøby	5657 3439	
Flemming	Højvang	Toftebjergvej 5		4500 Nykøbing Sj.	5930 4601	
Knud	Thybo	Snekkeled 20		5330 Munkebo	5131 4100	Jaguar
Johnny	Henriksen	c/o DDB Danmark	Bredgade 6	1260 København K.	3346 3000	Jaguar
Niels Bjarne	Hansen	Søgård Ringvej 18	Søgård	6200 Aabenraa	7443 4053	Renault
Helle Nygaard	Jensen	Emilievej 19, st. th.		4600 Køge	8642 3312	FIAT
Jens M	Poulsen	Mølleparken 156		7190 Billund	7533 8283	Motobécane
Henning	Boutrup	Vesterbyvej 17	Solskov	8722 Hedensted	7589 6280	Ford
Henning	Boutrup	Vesterbyvej 17	Solskov	8722 Hedensted	7589 6280	Honda
Jens	Sørensen	Egerisvej 3	Søndergård	6920 Videbæk	9717 5002	Opel





BILER SÆLGES

VW 1303 1973. Totalt renoveret og nysynet. Nylakeret lysblå metallic. Motoren har fået nye stempler og cylindre. Pris kr. 37.000.

S.Aa. von Lillienkjold, tlf. 65314377.

BMW 2000 Touring 1972 i meget sund, flot og original stand, org. Malaga Rot (bordeauxrød), stål-skydesoltag, ny rustfri udstødning, ny bagbro og bærearmer, TI karburatorer (2x40mm Solex), org. karburator medfølger, fantastisk charme og køreegenskaber!. Pris kr. 42.000.

Anders Rørdam Michelsen, 28951029.

Ford Fairlane V8 aut. 1956. Nysynet, pæn original stand. Nye hvide dæk. Pris kr. 96.000 med plader.

Ejner Jørgensen, 74722717.

Overland Whippet 2-dørs 1927. God stand. Kr. 75.000. **DKW** 2-dørs cab. 1937. Kr. 52.000. **Morris Isis** 4-dørs sedan 1957, 6-cyl. Kr. 37.000. **Chevrolet** 4-dørs sedan 1953. Kr. 43.000.

Erik Juhlens, 75644296.

Plymouth 1933. Den sjældne med træeger. Vognen er i flot original stand. Mekanisk helt ok. Kr. 75.000.

Erik Wethlof, 62243748.

Buick Skylark LTD 1979. Nysynet og indreg. Kr. 35.000.

Fiat 126 i meget fin stand, men uklargjort. Kr. 15.000.

Leyland traktor med stor entreprenørpumpe. Kan køre. Fungerer fint. Original stand. Kr. 10.000.

Finn Vangsgaard, 65361383

Chevrolet 1954, 6-cylindret, 4-dørs, blå. Totalrenoveret i år 2000. Motorrenoveret. Nyt indtræk. Ny krom. Original radio fra Amerika (virker ikke). Sælges for 60.000 kr.

Jørgen Madsen, tlf. 43456138

MGA coupe 1958, 1.500 cc, original rød, trådfølge, højrestyret. Pris 100.000 kr. Marts 1958 England, september 1976 til Sverige, oktober 2001 til Danmark, synet med historiske nummerplader november 2001.

Kaj Dyring Larsen, tlf. 39904240 kaj@4040.dk

Opel Admiral 1970. Komplet bil til restaurering eller reservedelsbil. 3.500 kr. eller højeste bud.

Henrik Høier, Jystrupvej 1, 4250 Fuglebjerg. Tlf. 57848530

Austin Maxi 1300 1976 afm. 3/2003. Kører godt, nem at syne. Ved hurtig handel 1.500 kr. **Morris Minor** 1953 m. midtersprosse, til renovering. **Forde Anglia 100E**, til renove-

ring. **Opel Olympia** 1952, renoveret for ca. 10 år siden, er pæn og kører godt.

Ejgil tlf. 57613819, kun efter kl. 18.

Volvo 142 1973. Sorte nr. plader. Skal synes. Evt. til reservedele. Over-drive, 2 stk. blyfri topstykker, gearkasser, dobbelt SU, bagtøj. Michael Bach, 40103346.

mb@haubac.com

DELE TIL BILER SÆLGES.

Mercedes, 200-250/8 1968-1975, venstre forskærm, forkofanger, 2 stk. hjulkapsler og 2 stk. nye støddæmpere til foran.

Lars Phister, tlf. 39660250

Porsche 1969-83. Bremseskiver bag. 2 stk. Nye ventilerede. 1000 kr.

Thomas Teisen, 40942520

VW 1200 1953, 1 stk forrude, 1 stk. bagrude, 4 stk. sideruder. 1 stk. motorblok med krumtap og plejlstænger. 2 stk. topstykker med ventiler og ventildæksler. Pris for det hele 500 kr.

S. Aa. von Lillienkjold, tlf. 65314377.

Opel Super Six 1938, 6-cylindret motor til Opel Kapitän, afhentningspris kr. 1.000.

Torben Harder, tlf. 74469333.

Lloyd motor 600, sikkert til Alexander TS komplet med gearkasse og fortøj. Pris kr. 1500.

Agner Justesen, tlf. 64403007.

Ny forbro til **Morris Mascot**, kr. 500. 2 døre til Fiat 126, kr. 100. Til **VW rugbrød**: 2 forlys m. VW-mærke i glasset, kr. 400. 2 forlys, kr. 200. 1 rat, kr. 100. 1 viskermotor 6V, kr. 100. 1 afviserkontakt, kr. 50. Bent Højvang, 75333624.

1½ ton trailer fuld af gamle ny dele til gl. biler fra tidligere fynsk forhandler, det meste nyt, bl.a. tændrør, lygter, karburatorer, kølere, ventilatorremme, eldele, pakningssæt, styrebolte, bremsedele, benzinpumper + rep. sæt, pærer, viskerblade + arme, geardele, osv. Aldrig på marked før. Kan afhentes for 15.000 kr., evt. adskilt Nimbus i bytte. Tlf. 65314152

Veteranbildæk, nye. 4 stk. Goodrich 650/650x19 BlackWall samt 4 slanger. Normalpris kr. 9.500, sælges på grund af fejlkøb for 4.700.

Tlf. 51586114

BILER KØBES

Bil fra 1930-39. Skal være synet og i køreklar stand, men må gerne trænge til en kærlig hånd, samt evt. småreparationer. Tlf. 59502552.

DELE TIL BILER KØBES

Mercedes 200-250/8 1968-1975. Reserve-dele købes.

Lars Phister, tlf. 39660250

Moto Meter Syncro Test (den med glasset) reservedelsnummer: 2801 1000 for synkronisering af karburatorer. Original 5 liters dunk med REDEX.

Ib Jensen, tlf. 43 99 47 62 ibbenteget2net.dk

MC SÆLGES

Harley-Davidson 1930 5 hk 1-cylindret i pæn gl. original stand. Fin motor og gearkasse. Avon dæk, div. udstyr. Kr. 49.500. Gerne urestaureret Nimbus i bytte eller Corbin speedometer. **Nimbus** 1938, sort standard ret original og gl. nummerplade. Jeg har haft den i 28 år. Velkørende, sjove detaljer. **Nimbus** sidevogn med sports personkasse med nedfældeligt vindspejl. Rosentræs armlæn, bremse osv. Det meste er nyt. Evt. snedkerlavet varekasselad sælges også mod merpris. 15.000 kr. Tlf. 65314152

BSA 250 1936. Motor rep. med nyt stempel m.m. Nyt krom, nye dæk. Enkelte mangler. Gammel reg. papir haves. Kr. 10.000.

Tlf. 59502552

MC-DELE

Købes **Corbin** speedometer, gerne med kabel osv. God pris gives. Tlf. 40148037

AUTOMOBILIA

Rankin Kennedy, The book of the motorcar 1913, mange hundrede ill. 3bd. kr. 1800. Claus Gottlieb, tlf. 45891155

DIVERSE

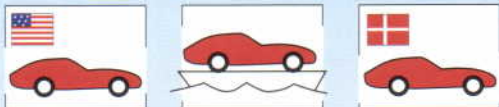
Jydsk Motorblad 104 stk 1925-51. Motorjournalen 21 stk. 1930. Ford Nyt 1934-51. Cigaretautomat ca. 1930 sælges/byttes med radio/krystalapparat før 1930. John Boe Kristensen, 98521528.

4 originale jakkeversmærker med de lange nåle + sikkerhedsnål bagpå. Ej kopier. NSU, FIAT, DKW, Royal Enfield. Sælges samlet for 1.000 kr. Tlf. 65314152

Karensminde's Venner takker alle som mødte op til veteran- og pløjedag søndag 12. sep. Håber alle fik en god dag selv om det regnede en del. Vi ses igen søndag 11. sep. 2005. På Karensminde's vegne Hans Sørensen, Esbjerg.



Greisen Classics finder Drømmebilen



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

Rigtig mange veteranbiler i USA er i dårlig stand, og svarer ikke til købers forventninger. Vi er konstant på jagt efter de gode, som vi gennemgår kritisk for rust, fejl og mangler. Herovre er vi i stand til at handle bilen til den rigtige pris, til deres fordel og har favorable shipping aftaler. Med Greisen Classics får de dansk pålidelighed med international viden, fra bilen spottes, til den holder i deres garage.



VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES
Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28
greisenclassics@cox.net

Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger. Serios samler gennem 30 år. Per Fax, tlf. aften 49 75 03 39. Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

HUSK at ALT stof til Veteran Tidende på nær annoncer skal sendes direkte til redaktionen. Se side 2. IKKE til klubkontoret.

Nu kan man melde sig ind på internet

Nu kan man melde sig ind i Dansk Veteranbil Klub på internet. Så hvis nogen spørger: Henvis til www.veteranbilklub.dk

TIL SALG



Volvo Amazon 121 1966.

Utrolig velholdt og velkørende.
2 ejere. Lavt km.tal. Sorte nr.
plader. Nysynet. Pris kr. 48.000.
Ole Callesen, 74 56 16 11

KØBES



Triptæller købes. Alfab Gemini eller Halda Twinmaster.
Verner Grebart.
Tlf. 35424344 - 39631034 (aften)

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Maskinel Magasinpost

42123

Afsender:

Postbox 7777

7000 Fredericia

4825
DORTE STADIL
RYVEJ 31

2830 VIRUM

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2005



Veteranbiler 1900 - 1970

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	656 kr.	366 kr.
100.000 kr.	927 kr.	494 kr.
150.000 kr.	1.101 kr.	668 kr.
200.000 kr.	1.219 kr.	812 kr.
250.000 kr.	1.468 kr.	998 kr.
300.000 kr.	1.637 kr.	1.154 kr.

Klassiske biler 1971 - 1980

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.713 kr.	870 kr.
50.000 kr.	2.168 kr.	1.045 kr.
100.000 kr.	2.517 kr.	1.451 kr.
150.000 kr.	2.995 kr.	1.799 kr.
200.000 kr.	3.464 kr.	2.146 kr.
250.000 kr.	3.998 kr.	2.525 kr.
300.000 kr.	4.555 kr.	2.902 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1970

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	577 kr.	200 kr.	406 kr.
100.000 kr.	810 kr.	200 kr.	406 kr.
150.000 kr.	1.157 kr.	200 kr.	406 kr.

Klassiske motorcykler 1971 - 1980

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.340 kr.	643 kr.	581 kr.
50.000 kr.	1.688 kr.	643 kr.	812 kr.
75.000 kr.	2.384 kr.	643 kr.	1.045 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1980

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.	2.929 kr.	2.164 kr.

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



Veteran
Forsikringsklubben

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 (10 - 13)

Fax 45 56 56 11

E-mail: kontor@veteranbilklub.dk