

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



49. årgang - Januar 2005 - VT nummer 343

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 konkur-
rencesvar. 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,-

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

I redaktionen desuden:
Svend Carstensen
Henning J. Mouritzen
E.W. 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

Højbuen 26, 2730 Herlev

tlf. 44 53 87 00

claus.frausing@veteranbilklub.dk

Næstformand:

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

Peter Løvstrøm Sørensen

Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop

tlf. 75 86 95 10

peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thostrup

Birkevangen 16, 2880 Bagsværd

tlf. 44 44 56 19

henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)

Erik Mieth (kommitteret)

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

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 Saksøbing,

tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Claus Neble, 2253 5550

Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtjylland:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 57525040

samme adresse som mødestedet

Østjylland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Kontakt: John Jørgensen, 66181212

Firklovervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Kaj Munkholm, 86221736

Strandvejen 100, 8250 Egå

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvej

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, Majbøl, 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

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 Blako
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

Bibliotek

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

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 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 Andreasen
6597 8595

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

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.



Forsiden:
Ford V8 cabriolet 1937
Foto: Hans Pedersen

Indhold

Medlem nummer 10.256.....	3
Møder, løb og arrangementer.....	4
Indkaldelse til generalforsamling.....	5
Klubaktiviteter	6
Smånyt	7
Månedens køretøj.....	8
MhS's årsmøde.....	15
Ferritslev løbet	16
Mere Alfa m.m.	18
Hvem hvad hvor.....	18
Side 9 pigen.....	19
Robert Honoré og Marselis.....	20
Sommeren 2004 på egne hjul.....	26
Tanker ved udgangen af 2004	30
Smånyt	31
Indholdsfortegnelse 2004.....	32
Alfa Romeo Camion Moyen.....	35
Nye medlemmer.....	36
Invitation	37
Køb/salg	38



Medlem nummer 10.256.

Går vi ikke alle sammen og filosoferer lidt over tilværelsen hvert år omkring nytår? Et år er gået og et nyt er på vej. Hvordan kom man ud af det gamle og hvad sker der i det nye? I ens tilværelse i det hele taget. Ikke bare i klubben, men også i familien, på arbejdet, på uddannelsesstedet, i sommerhuset, med børnene eller naboens unger. *Fik du set det du ville, fik du hørt din melodi*, skrev ikke Kim Larsen, men Leif Sylvester. Er han for resten ikke medlem af Dansk Veteranbil Klub?

Vi har hver sit. De fleste har også et overskud, som vi bruger på forskellig måde. Nogle til at skrive sangtekster, andre til at beskæftige sig med historiske biler, skovle sne, eller læse højt for kæreste eller børnebørn. Der er også nogle, der har 'underskud'. Det går også ud over andre, og det opleves på en lidt anden måde.

Dansk Veteranbil Klub fyldte meget i min tilværelse sidste år. Ikke arbejdsmængden. Det er sjældent den, der er problemet. Nej, det er problemerne, der er problemet. Hvor allehånde aktiviteter og skrivelser ikke længere gælder sagen, men tværtimod forstyrrelse heraf eller slet og ret angreb på personen.

Men fik jeg set det jeg ville, fik jeg hørt min melodi?

Jeg så en hel masse medlemmer, som var glade for deres klub og det den gav dem. Jeg fik tættere kontakt til færre, som hver for sig viste sig berigende på andre måder. Som ham der ringede til mig og fortalte at han havde fundet ind i en kreds af mennesker, der ligesom han selv syntes at gamle biler var fascinerende, som kulturhistorie, som teknik og som middel til samvær og kammeratskab for nu at vælge et lidt gammeldags ord, som han undskyldende sagde, formentlig fordi han ikke var så gammel. Jeg husker desværre ikke hans navn, men tak til ham, hvis han læser dette. Du ringede netop en dag, hvor jeg godt kunne bruge lidt sød musik.

Så ja, jeg fik også hørt min melodi. Vi har en klub som alle ejere og køre af - eller slet og ret mennesker med interesse for - gamle motorkøretøjer kan finde sig tilrette i og måske også føler sig lidt stolte over at være medlem af.

Som medlem nummer 10.256 engang bliver, er jeg ganske sikker på. Han er helt vild med gamle biler, især hvis de kan køre stærkt. Juleaften hvor han fyldte 5 år fik han et medlemskab i fødselsdagsgave af sin morfar, som for resten er formand for Dansk Veteranbil Klub.

På bestyrelsens vegne ønsker jeg alle et Godt Nytår.

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

- 18. Kværkeby. Mød formanden.
- 20. Besøg på Gentofte Brandmuseum. Se Klubaktiviteter, Nærum.
- 21. Bugatti-aften i Nærum. UDSAT. Se Klubaktiviteter.
- 25. Egeskov. Klubaften. Film om Bugattis historie.
- 25. Klippinge. Baghulekomsammen. Overtegnet.
- 27. Morris-møde. Se VT 340.
- 31. Vesterhede. Mød formanden.

Februar

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.
- 3. Nærum. Klubmøde.
- 10. Børkop. Møde på Møllen. Mød formanden.
- 10. Rødekro. Evt. film om Alsløbet 1980.
- 15. Kværkeby. Klubaften.
- 17. Spjald. Mød formanden.
- 17. Besøg på Q8's olielager i Københavns Frihavn. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 22. Egeskov. Klubaften med formand og bestyrelse.
- 22. Klippinge. Besøg af kørelæreren. Se Klubaktiviteter.
- 24. Morris-møde. Se VT 340.
- 28. Vesterhede. Biblioteksaften.

Marts

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.
- 3. Nærum. Leif Gr. Thomsen fortæller om 25 år som tegner på VT.
- 10. Børkop. Jens Birch fra Bushistorisk Selskab om Sorø Karrossefabrik.
- 10. Rødekro. P.E. Hansen om "Min tid i DVK".
- 12. DVK generalforsamling, se indkaldelse i dette nr.
- 15. Kværkeby. Besøg af autolakerer.
- 22. Klippinge. Le Mans spillefilm med Steve McQueen.
- 29. Egeskov. Klubaften.
- 31. Morris-møde. Se VT 340.

April

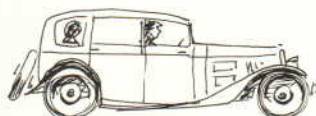
- 14. Børkop. Klubmøde.
- 19. Kværkeby. Hjemmelavet specialværktøj. Se Klubaktiviteter.
- 26. Klippinge. Beredskabskorps Stevns.
- 28. Morris-møde. Se VT 340.

Maj

- 12. Børkop. Nu kl. 19.00. Klubmøde.
- 17. Kværkeby. Besøg af bilmærkeklub.

Juni

- 9. Børkop. Klubmøde.
- 21. Kværkeby. Aftenkøretur fra Steffensgård.



Løb og arrangementer

Januar

Øksnehallen, København, Jaguar-udstilling. Sidste dag 30. januar. Sommers Automobil Museum. Første dag 23. januar, sidste dag 6. februar: Særudstilling om Dansk Fremstillede Racerbiler. Se åbningstider i VT 342.

Februar

8. Sporvejshist. Selsk. 40-års jub.reception Frederiksbergs Hovedbibl. Solbjergvej 23 kl. 16-19.
15.-20. bustur til Rétromobile i Paris. Se indbyd. i VT 342.
20. og 27. plus 3. og 6. marts Særudstilling bilerne fra Krøniken på Sommers Automobil Museum.

April

16. Vesterhede. Stumpemarked kl. 10-15. Tilmeld stadeplads på tlf. 75333921.
23. Odsherredløb – for 10. gang.
30. Esbjerg Veteranløb. Info 75269509 el. 75127776. Se VT 342.

Maj

5.-8. Rally Marguerite, AFLYST.
8. Sydsjællandsk madpakketur. Kragevig pr. Præstø. Peter Bering, tlf. 55996645. Indbyd. i april VT.

Juni

4. Jysk Automobilmuseum i Gjern, stumpemarked kl. 8-16. Tlf. 86875050.
5. Brønshøjløb, 10-års jubilæum.
11. Englændertræf i Løgumkloster.
11. Slotsløb. Start og mål Fredensborg, arr. Poul Wendelboe Nielsen, tlf. 48482445. Indbyd. senere.
11.-12. Sporvejshist. Selsk. 40-års jub.kavalkade Skjoldenæsholm.
18. Vitus Bering Løbet. Horsens. Bemærk dato ændret.
25. Sydhavs rally. Start Saksøbing. Tilmeld. Ole Poulsen tlf. 54700358. Indbyd. senere.
25.-26. Dansk Ford A Klubs 40-års jub.fest LO-Skolen, Helsingør.

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>
27.-28. Svenstrup-løbet. Se notits i VT 341.

September

3. Jysk Automobilmuseum i Gjern, stumpemarked kl. 10-16. Tlf. 86875050.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Juni

2.-5. Coupe Gordon Bennett 100-års jub. Clermont-Ferrand. 2 klasser, til og med 1905 og 1906 til 1918. Inf. Automobile-Club d'Auvergne, 3, rue Nicolas-Joseph Cugnot, ZI Le Brézet, 63100 Clermont-Ferrand, Frankrig.

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



Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

**Lørdag den 12. marts 2005 kl. 13:00
i Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg.**

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben på en øl og en sandwich.

Beretning, regnskab og budget vil blive bragt i næste nummer af Veteran Tidende.

På bestyrelsens vegne
Claus Frausing

Beretninger - tak

I næste nummer af Veteran Tidende kommer bestyrelsens beretning for 2004. Det ville være snildt hvis vi i samme nummer kunne bringe beretninger fra bestyrerne af registre og sektioner og fra vejledere og hvem der ellers måtte føle sig kaldet. For det gør forhåbentlig mange, til gengæld må det gerne være kort. Vi sætter lidt plads af til det, og I må gerne skynde jer. Tak.
oer

Ny særudstilling på Sommers Automobil Museum i Nærum: Bilerne fra fjernsynsserien Krøniken. Se dem på nært hold. På søndagene 20. og 27. februar og 6. marts kl. 14 til 17 og ordinær mødeaften 3. marts.

BUGATTI UDSAT

Det Bugatti-arrangement der var annonceret til 21. januar i Nærum, var åbenbart lidt for ambitiøst – at dømme efter antallet af tilmeldinger. Så det bliver dæmpet noget ned og udsat, formentlig til marts. Nærmere besked senere.





FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kørbag 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.

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: 1. februar og 1. marts.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

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, kørbag til venstre ved kirken, 1,2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores ”baghjulskommission” tirsdag den 25. januar blev meget hurtigt overtaget, så de der ikke kom med kan jo møde op til klubmødet tirsdag den 22. februar, hvor vi får besøg af kørelæreren. Han har en evaluerende teori prøve med, så kan vi jo se hvordan vi kan klare prøven af i dag med de nye regler (sidst vi prøvede det var der vist nok kun enkelt der bestod, alle vi andre dumpede). Klubmødet 22. marts kl. 19.00 bliver en filmaften hvor vi skal se den legendariske Le Mans-film fra 1971 med Steve McQueen i hovedrollen. Den vises i den originale udgave.

Til vores klubmøde tirsdag den 26. april vil vi forsøge at få en fra beredskabskorps Stevns – motto ”Når uheldet er ude”.

Godt nytår

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 eventuelt flere bestyrelsesmedlemmer.

15. februar kl. 19.00 klubaften.

15. marts kl. 19.00 besøg af en autolakerer, som vil fortælle om lakering.

19. april kl. 19.00. En aften med hjemmelavet specialværktøj. Tag jeres specielle ting med og fortæl om anvendelsen heraf.

17. maj kl. 19.00. Vi får besøg af en bilmærkeklub.

21. juni kl. 19.00. Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård. NB. Husk at komme i gammel bil.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

10. februar kl. 19.30. Klubmøde på Vandmøllen – Besøg af formand Claus Frausing og eventuelt andre fra bestyrelsen. Er der spørgsmål som ligger dig på sinde eller er

der forslag, du vil have diskuteret, er muligheden der denne aften.

10. marts kl. 19.30. Klubmøde på Vandmøllen. Besøg af Jens Birch-Jakobsen fra Bushistorisk Selskab. Foredrag og dias om Sorø Karrosserifabrik. Da vi i efteråret 2003 sidst havde besøg af JBJ havde vi en spændende aften sammen med busser og rutebiler. Denne gang skal vi høre om en af de væsentlige producenter i DK, det bliver sikkert lige så spændende.

14. april kl. 19.30. Klubmøde.

12. maj kl. 19.00 (bemærk skift til sommermødetid). Klubmøde.

9. juni kl. 19.00. Klubmøde.

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.

Julefrokosten forløb stille og roligt. Der var 21 deltagere. Vi fik først 4 slags sild, varme rødspættefileter, varm leverpostej, frikadeller, hamburgerryg og flæskkesteg m. alt tilbehør. Til sidst risalamande, kaffe og osteanretning. Aftenen sluttede med pakkespil.

31. januar: Mød formanden og muligvis flere bestyrelsesmedlemmer.

Mandag den 28. februar biblioteksaften.

Lørdag den 16. april kl. 10 til 15 stumpemarked. Tilmelding for studeplads tlf. 75333921.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Så blev der igen holdt julefrokost i Spjald, med 25 deltagere. Festen begyndte med spisning kl. 19. Efter flere omgange med fisk gik vi i lag med det helt store tag-selv-bord med mange forskellige retter. Efter et par timers spisning var der underholdning i form af 5 gamle reklamebilleder, som vi hver især skulle gætte årstal på. Der var gaver til den der kom nærmest. Vi var 2 der havde samme resultat, så jeg måtte dele præmien med min kone. Så blev der serveret risalamande med 2 mandler, den ene blev fundet af Gudde Anneberg, den anden af Villy Brogård. Senere på aftenen blev der serveret kaffe og julegodter. Festen varede lige til næste dag.

Vi siger tak til Stinne og Henning for en rigtig god aften med rigelig god mad og drikke.



Vi ønsker alle i klubben et rigtigt godt nytår. På gensyn i det nye år.

Hilsen Ketty og Anton Sørensen

På billederne ses Gudde og Rigmor Anneberg, Villy Brogård, tag-selv-bord og en del af deltagerne.

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 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, UDSAT – se særskilt notits.

Program for februar-mødet i Nærum var ikke bestemt ved redaktionens slutning, men der er givet besked på januar-mødet.

Fredag den 17. februar kl. 18.50 præcis besøg på Q8's olielager i Københavns Frihavn. Peter Orbøl eller hans kollega Kim viser rundt på deres arbejdsplads. Vi mødes ved porten til Frihavnen i Sundkrogsgade (der hvor Århusgade munder ud i baneterrænet ved Nordhavn) og det er PRÆCIST kl. 18.50, da vi skal samlet ind af porten. Den er ellers lukket på den tid. Begrænset deltagertal, derfor tilmelding til Dorthe Thies på kontoret, tlf. 45565610.

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 februar: Boeuf Stroganoff.



Spjald julefrokost.



Nærum julefrokost. Der var meget stor deltagelse i julefrokosten i Nærum, som foregik i stærkt dæmpet belysning. Her er et lille udsnit af deltagerne.

TILLYKKE

Desværre forsinket, for det var 26. december vort mangeårige medlem Jens M. Bagge, Åbenrå, fyldte 80 år. I to perioder har Jens Bagge været medlem af DVK's bestyrelse. Efter en lang karriere som dyrlæge, sluttende med 35 år som stadsdyrlæge i Åbenrå, bruger Bagge sit otium på at restaurere antikviteter og veteranbiler på ejendommen Christiansdal, og han kan glæde sig over at såvel fag som veteranbilinteresse er gået i arv til næste generation.





Ford V8 cabriolet 1937

(tysk model)

Tekst og foto: Hans Pedersen

Henry Ford var en bemærkelsesværdig person. Allerede som dreng var han på banen, idet han skilte hjemmets ure ad for at se hvordan og hvorfor de mon virkede. Folk kom ofte med deres ure, der ikke mere ville gå. Henry klarede det hele til UG. Han sad ofte oppe hele natten og reparerede ure for naboer og familie, og tit faldt han i søvn over arbejdet.

Interessen for mekanik var vakt, og allerede i 1896 – 7 år før hans berømte firma Ford Motor Company blev grundlagt – skubbede han sin første bil ud af et lille, spartansk skur i Detroit i USA og kørte en tur rundt om huset. Bilen var udstyret med en 2-cyl. motor, 4 cykelhjul og en styrepind. Henry Ford kaldte det en motor-karet.

Henry begyndte at drømme om at fremstille en vogn alle mennesker – rige

som fattige – kunne benytte som transportmiddel.

Henry Ford havde store visioner – lidt af en sjældenhed nu om dage.

Han begyndte i det stille i et lille rum (begrebet garage var endnu ikke opfundet) med at fremstille sin første motor-karet, og siden satte han hele verden på hjul med sin Ford T, senere Ford A osv. Produktionen af Ford T var så kolossal, at det er svært at fatte den dag i dag, hvor vi skriver 2005, og det er 102 år siden han etablerede Ford Motor Company.

Og kære læser: Tænk engang på hvor lang tid 102 år faktisk er. Det er rigtig, rigtig lang tid.

Det er også mere end overvældende at tænke på alle de Ford-modeller, der i tidens løb er rullet af samlebåndene verden over. Ja, der kunne skrives bøger om alle de modeller, der blev fremstillet, såvel i USA som i mange, mange andre lande, hvor der blev oprettet samlefabrikker.

Henry Ford var en speciel person, han tænkte og reagerede ikke som alle andre mennesker.

En interessant hændelse skete 1. nytårsdag 1914. Her overraskede Henry Ford hele USA og den ganske verden ved prompte at indføre en minimumsløn på 5 dollars pr. arbejdsdag (8 timer). Tidligere havde en ufaglært arbejder fået 1 dollar pr. dag, en faglært omkring 2,50 dollars pr. dag, der endda var på 9 timer.

Alle folk var overbeviste om, at Henry Ford havde mistet forstanden – ja de var mere end mælløse.

Henry Fords begrundelse var, at han med denne manøvre udvidede markedet for sine produkter samtidig med at han tog et skridt i den rigtige retning mod større social retfærdighed.

I dag skærer man ned, man skal spare overalt. At skære ned og spare kan næsten enhver person – det er ganske let. Men at udvide programmet, ansætte flere





folk og få virksomheden til at blomstre, ja, dette kræver noget helt specielt.

Det er også værd at bemærke, at Henry Fords ansatte var stolte over at arbejde hos Ford Motor Company. Hver søndag når de promenerede på gaden bar de med stor stolthed firmaets Ford-emblem. Når de besøgte familie og venner berettede de glade og lykkelige, at de skam arbejdede hos Ford.

Tilbage til Henry Ford og hans lønforhøjelser den 1. januar 1914. Resultatet blev, at der dagen efter stod 10.000 mennesker foran Ford Motor Company for at søge ansættelse. Har vi set dette siden? Nej.

Henry Ford var opvokset på landet og kendte derfor den almindelige borgers behov for et transportmiddel, og han var fra første dag klar over, at en sådan bil skulle være billig og simpel, således at enhver kunne købe bilen og reparere den selv.

Engang spurgte nogle af hans ingeniører om pladsen mellem for- og bagsæde. De spekulerede i tommer, men Henry Ford var mere praktisk anlagt og spurgte derfor: Er der plads til en mælkejunge?

Henry Ford kunne faktisk ikke fordrage aktionærer, men han havde dog nogle

sådanne med i begyndelsen i 1903, og da Henry Ford købte dem ud ca. 16 år efter, da blev de virkelig rige.

Et par sagførere havde hver indskudt 5000 dollars, og da de blev købt ud fik de udbetalt 25 millioner dollars.

En kontordame havde indskudt 100 dollars, og hun fik også mange millioner udbetalt.

Dodge brødrene, der i begyndelsen leverede bl.a. motorer og gearkasser til Henry Ford, købte også aktier, og da disse blev solgt fik de udbetalt 25 millioner dollars, og de kunne uden videre starte deres egen bilfabrik Dodge Brothers, der fra 1914 fremstillede de kendte Dodge biler.

Henry Ford var også blandt de første til at gøre brug af samlebåndet. Dette betød, at tiden til at samle en vogn blev reduceret fra 14 timer til 93 minutter.

Prisen på en Ford T blev hvert år nedsat i takt med at det gik hurtigere og hurtigere at samle en vogn, samt det forhold, at antallet af producerede biler steg med raket fart.

Den første Ford T kørte ud fra fabrikken den 1. oktober 1908, og modellen vandt hurtigt alle amerikaneres hjerter og blev symbolet på billig og sikker

transport. Med Ford T nåede Ford sin verdensberømmelse, og det er da ganske forståeligt, at Henry Ford kun meget nødig lod den udgå i 1927 efter at der var fremstillet mere end 15 millioner biler. Henry Ford elskede den bil, men salgstallene var begyndt at gå nedad, og der var efterhånden kommet flere og flere bedre og mere moderne biler på markedet.

Og igen viste Henry Ford sig som en rigtig leder med de store visioner. Han lukkede hele fabrikken i 8 måneder for at omstille produktionen til den nyudviklede Ford A.

Ford A kom, så og sejrede. Det skete altsammen i årene 1928-1932, hvor der blev fremstillet over 5 mill. A-modeller.

Og igen overraskede Henry Ford den ganske verden. I 1932 viste han sin nye Ford V8 frem for den store offentlighed.

For første gang en masseproduceret, prisbillig V8-motor i en ganske almindelig bil. Tidligere havde en V8 motor været for de få og nok også kun for de rige.

Hvert år op gennem 1930'erne kom der en ny model Ford V8, og som medlem





af Ford V8 Klub Danmark er jeg jo på hjemmebane her. Dejlige biler, skønt design og skønne motorer. Jeg kører selv i en 1936 model, og jeg har efterhånden kørt 60.000 km i bilen. Hver gang jeg suser ud ad vejen, da sender jeg en tanke til gode gamle Henry Ford.

Nå, men nu vi er i 1930'erne, så nærmer vi os månedens køretøj: En dejlig Ford V8 cabriolet fra 1937.



Det er en tysk model, desværre er der ikke noget karetmagerskilt i den, men Werner Oswald skriver i "Deutsche Autos 1920-1945" kategorisk at de 2-dørs cabrioletkarrosserier til tysk Ford V8 1937-39 blev lavet af Deutsch og af Drauz, de 4-dørs af Gläser. Nogle år før havde Gläser også lavet 2-dørs cabrioletkarrosserier til tysk Ford. Oswald anses for den absolutte autoritet.

Karl Deutsch overtog i 1913 overtog en vognfabrik med navnet J. W. Untermöhle GmbH i Köln-Braundfeld i Tyskland. Virksomheden byggede bl.a. lastvognshængere til militæret. Efter 1. verdenskrig (1914-1918) begyndte Karl Deutsch at bygge karrosserier til biler. Han fik bestilling på et karrosseri, og det blev så bygget, men efterhånden blev hans virksomhed bedre kendt, og ca. 1930 fremstillede man karrosserier i små serier, bl.a. byggede Karl Deutsch karrosserier til Horch og Citroën i Tyskland. Snart indledte Karl Deutsch et samarbejde med Ford Werke i Köln.

Firmaet Drauz var ældre, stiftet i 1900 af vognbygger Gustav Drauz i hans fødeby Heilbronn. Først fremstillede Drauz kun hestevogne, men snart kom der ordrer på bilkarrosserier fra NSU i samme by, og Drauz voksede, så der i 1911 var beskæftiget 200 mennesker. I 1925 blev sønnen, diplomingeniør Walter Drauz, optaget i ledelsen af hvad der da var blevet et familieaktieselskab. Efterhånden havde Drauz seriefabrikation af karrosserier til NSU, Adler og FIAT. Samarbejdet med Ford begyndte i 1929 og Ford blev den vigtigste aftager af Drauz' karrosserier. Da Tysklands fornemste karetmager, som i forvejen havde haft et samarbejde med Drauz, nemlig Alexis Kellner i Berlin, likviderede, overtog Drauz nogle patenter, blandt andet en kalechekonstruktion. For at tilfredsstille den voksende efterspørg-





sel fra Ford oprettede Drauz afdelinger i Köln og Berlin og omstillede i 1933 produktionen til samlebånd og helst lskonstruktioner. Dagsproduktionen kom op på 25 cabrioletkarrosserier og 40 lastbilf rerhuse. Men Drauz lavede stadig også specialkarrosserier, fx topersoners BMW sportsvogne. Og fra 1937 indgik busser og påhængsvogne i programmet. I 1944 blev fabrikken lagt i ruiner, men i 45 begyndte man så småt igen med h ndvogne, og i 47 kunne den igen levere en bus. Mandskabsstyrken kom op på 700, der var store ordrer fra Ford, DKW, Porsche og NSU, alene til Ford leverede Drauz på 12 år en kvart million karrosserier. I 65 blev hele karrosseriproduktionen afhændet til NSU og grundl ggerfamilien koncentrerede sig om den da allerede 30 år gamle sektion for v rkt jsproduktion.

Gläser var den mest kendte af de tyske karrosserifabrikker. Fabrikken var beliggende i Dresden, og rent kapacitetsmæssigt var Gläser den største. Den kunne henvise til to stamf dre tilbage i tiden. En var saddelmager Heinrich Gläser (1831-1902), der siden 1864 byggede og malede kareter.

Den anden var beslagsmed og vognbygger Friedrich August Emil Heuer,

der siden 1885 havde drevet en håndværksvirksomhed i Radeberg tæt ved Dresden.

Heuer havde samarbejdet med Gläser, og det havde fungeret så godt, at Heuer i 1898 blev partner med Gläser.

I 1902 byggede Gläser sit første bilkarrosseri, men Heinrich Gläser døde samme år, hvorefter Heuer overtog ledelsen i firmaet frem til 1908, hvor Heuers s n George Heuer overtog ledelsen.

Sønnen havde besøgt vognbyggereskolen i Paris og bragte en masse gode indtryk med sig hjem, og det fik stor betydning for firmaet Gläser. George Heuer døde i 1932.

Under 1. verdenskrig blev firmaet involveret i krigsproduktion af forskellige slags, og efter krigens afslutning i 1918 byggede man hovedsagligt limousinekarrosserier.

I 1925 byggede Gläser sit første cabrioletkarrosseri, og dermed var grunden for alvor lagt til de senere berømte Gläser karrosserier af forskellige typer.

I 1927 indledte Gläser et samarbejde med General Motors i Tyskland, og man byggede karrosserier til de mange forskellige chassistyper fra GM.

Under 2. verdenskrig byggede Gläser køretøjer til militæret, og fabrikken blev

flyttet til Mecklenburg, hvor den blev ødelagt under krigen.

Efter 2. verdenskrig byggede Gläser en ny fabrik i Berlin, og der kom gang i produktionen af bl.a. specialopbygninger af lastbiler. Men der blev ikke bygget flere Ford V8 biler med Gläser karrosserier, og snart var fremstillingen af karrosserier historie, og firmaet endte med at arbejde med isolering og lagerindretning.

Ak ja – hvor sørgeligt . . .

Fords aktiviteter i Tyskland begyndte i Hamborg tilbage i 1912 med oprettelsen af et reservedelslager. Ford Motor Co. blev derimod først etableret i 1925 i forbindelse med opførelsen af en samlefabrik i Pl tzensee i Berlin. Formålet var at samle lastbiler, og i april 1925 blev den første Ford T lastbil leveret. Først året efter kom der gang i produktionen af Ford T personbiler.

Ford V8 modellerne blev fremstillet i Tyskland fra 1935 til 1941, altså en forholdsvis kort periode.

Netop i 1935 havde Ford taget en helt ny fabrik i brug i Köln. Det var den senere kansler Konrad Adenauer, som tilbød Ford byggegrunden i Köln, hvor han dengang var borgmester.





På fabrikken blev der så i de følgende år bygget Ford V8 modeller, bl.a. med Deutsch, Drauz og Gläser karrosserier. I 1935 byggede Karl Deutsch ca. 8-10 karrosserier pr. dag, i 1938 var produktionen oppe på ca. 30 karrosserier pr. dag. Ordregiver var Ford i København, men der kom også ordrer fra Ford i Holland. Efter 2. verdenskrig også Karl Deutsch i mange år for Ford. Nu var det sønnen Wilhelm Deutsch der stod for ledelsen af firmaet.

Efter krigen var der ingen Ford V8 cabrioletmodeller i Fords tyske program, men frem til 1971 byggede Deutsch diverse åbne modeller for Ford i Tyskland. Samtidig byggede man også cabrioletmodeller til Opel, men i 1971 var det ikke mere lønsomt at ombygge biler, og karrosseribyggeriet blev indstillet. Herefter beskæftigede firmaet Karl Deutsch sig med køb og salg af byggegrunde.

Månedens køretøj tilhører Hans Christian Møller i Randers, og bilen har været i familiens eje siden midten af 1970'erne, hvor Hans Chr. Møllers nu afdøde far overtog bilen. Faderen har haft flere gamle biler, og han skrev altid bilernes historie ned, og vi gengiver her, hvad han præcis skrev om sin Ford V8:

"Ford V8 cabriolet Gläser 1937 (mente altså det var en Gläser).

Bilen har altid haft adresse i Randers. Den blev som ny i 1938 købt af overretssagfører Buhl som en gave til hans kone Johanne Buhl. Hun benyttede bilen meget og var et par gange i Italien med bilen. Under krigen var den klodset op, men havde nummerpladerne V 250 i behold.

Også efter krigen så jeg bilen i trafikken, det blev dog sjældnere og sjældnere at opleve den. Det er en ret stor bil og fru Buhl var en meget lille dame, og jeg husker sidste gang jeg så bilen. Jeg stod og tankede min varevogn med benzin da Ford'en kørte forbi tankstationen. I Ford'en så det ud som om bilen kørte uden fører, men den lille fru Buhl sad dog bag rattet, men var så lille, at man næsten ikke kunne se hende.

I lang tid så og hørte jeg ikke mere til V8'eren.

I midten af 1970'erne var jeg præsident i den lokale Lions Club. Det var dengang billedhuggeren Helen Schou arbejdede med "Den jydsk hingst" (står i dag på Østervold i Randers, red.), og vi var enige om at hun var et oplagt emne til en foredragsaften. Hun blev inviteret og takkede ja, hvis hun måtte tage en veninde med, hvilket vi selvfølgelig accepterede.

Veninden var fru Buhl, og jeg havde under spisningen damerne på hver min side, og fik ved den lejlighed at vide, at bilen stadig stod i fru Buhls garage, og fik samtidig mundtlig tilsagn om at være med til at byde på bilen den dag den skulle sælges.

Hver gang fru Buhl efter den dag bestilte varer erindrede jeg hende om tilsagnet om at byde på bilen, og pludselig en dag, hvor hun ringede, sagde hun: Hvordan ved De, at det er i dag bilen skal sælges?

Det vidste jeg jo heller ikke, men kørte omgående hen til fru Buhl og gav et



bud på bilen, og det var heldigvis 100 kroner højere end et andet bud som var afgivet af en anden interesseret. Bilen var min, jeg betalte straks og hentede bilen samme aften.

Den blev kørt på værksted for at blive klargjort til syn. Den blev kasseret pga. fejl ved bremses og styretøj. Det viste sig at snekke og snekkehjul var slidt op, men Axel i Storring havde reservedelene på lager, og jeg fik ny tid i synshallen.

På vej til synshallen erfarede jeg, at bilen ikke kunne bremse jævnt, og jeg kørte ind på et værksted, hvor jeg kendte ejeren, og han var en af dem, der tidligere havde arbejdet med mekaniske bremses. Han justerede og gav mig samtidig en svend med til synshallen, således at vi kunne prøve og justere bremserne på vej til synshallen. Bilen blev godkendt.

Nummerpladerne V 250 ville jeg gerne beholde, men det kunne på det tidspunkt ikke lade sig gøre, og der kunne ikke gives dispensation.

Imidlertid var der i Hadsund endnu sorte nummerplader at få, så jeg kørte derop og fik sorte nummerplader med nr. BM 75.470.

Jeg var blevet medlem af D.V.M.C og



min kone og jeg deltog i en hel del af klubbens arrangementer.

Bl.a. var vi et par gange deltagere i det forgangne Brødregade løb her i Randers.

Vi har også et par gange deltaget i Bornholm Rundt, og vi havde mange dejlige oplevelser i V8'eren.

Om vinteren blev bilen opbevaret i

garage, og det sidste år vi kørte i den gik koblingen i stykker da vognen var halvvejs inde i garagen. Da jeg havde fået en anden gammel bil blev V8'eren stående et par år indtil min søn spurgte, om han måtte benytte V8'eren hvis han ordnede koblingen, og jeg overlod ham bilen, og han er stadig ejer af den".





De fleste af nævnte modeller blev bygget i årene 1937-1939, men også under krigen blev der bygget et mindre antal til bl.a. det tyske militær. Der blev også bygget lukkede biler.

Fiskehandler Møller overlod som nævnt omkring 1980 bilen til sin søn Hans Chr. Møller.

Han renoverede dengang bilen en smule, men var dog ikke helt tilfreds med resultatet. Men bilen kørte og blev brugt til mange gode ture i omegnen af Randers.

For ca. 3 år siden blev den gamle Ford V8 sendt til Polen, hvor den blev renoveret 100%, og den fremstår i dag som fabriksny. Som det ofte opleves var bilen i dårligere stand end forventet. Specielt bagenden var i dårlig stand, og den er faktisk genopbygget. Hans Chr. Møller har været uhyre tilfreds med arbejdet i Polen. Det hele er forløbet uden problemer af nogen art.

Bilen er desuden monteret med en fabriksny fransk V8-motor.

Den tidligere ejer – fru Buhl – var som nævnt en ganske lille dame, kun ca. 155 cm høj, så det har været en stor bil at styre rundt i de små gader i Randers. Hendes hjem er i dag udstillet på Lokalhistorisk Museum i Randers, nøjagtigt som det var ved hendes død for ca. 10 år siden. Fru Buhl var meget kunstinteressert, og hun og hendes mand havde ofte besøg af Skagen-malerne, og hun har sikkert også taget mange køreture til Skagen i den åbne bil.

I dag er der formentlig kun 3-4 af disse biler i Danmark, og i USA er den uhyre sjælden.

De lidt senere Ford V8'ere fra 1930'erne er helt uden træ i karrosseriet, men med de åbne specialkarrosserier er det ganske anderledes. Karrosseriet er bygget op omkring et træskelet, hvorfor en renovering er mere omfattende.

Modellen har et specielt instrumentbræt i forhold til de amerikanske modeller, ligesom dørhåndtag og andre detaljer er anderledes. Teksterne på instrumentbordet er på tysk.

Dørene åbner den forkerte vej, og jeg har bemærket at nogle tyske modeller har 3 hængsler i dørens bagkant, medens andre kun har 2 hængsler, bl.a. månedens køretøj. Men jeg kan udmærket forestille mig, at der har været forskellige konstruktionsmetoder selv

om det er fra samme fabrik. Det var jo rent håndarbejde, så man har kunnet gøre som man ville. Der var også mange eksempler på karrosserier med usynlige hængsler.

En anden interessant detalje er den "falske" dørstolpe. Her er 2 forkromede rammer, henholdsvis til forreste siderude og bagerste siderude

Når man ruller forreste siderude ned går de forkromede rammer med nedad. Det samme sker med bagerste siderude. Når den ruller ned følger den forkromede ramme også med ned.

Dette betyder, at med begge ruder nedrullede, da er den ingen dørstolpe. Først når man ruller ruderne op igen genopstår ruderammerne, og det ser ud som om der er en dørstolpe mellem de to sideruder. En meget elegant løsning.

Bilens kaleche er særdeles let at betjene. Når den er opslået fastgøres den med et par håndtag over forruden, et håndtag i hvert hjørne oppe ved solskærmene.

Der er god plads såvel på forsæde som

på bagsædet, og bilen er en ægte 4-personers model.

Hans Chr. Møllers bil er en årgang 1937, men er indregistreret første gang i 1938 til Johanne Buhl i Randers.

Den er noget anderledes end den amerikanske model fra 1937. Forlygterne i den amerikanske model er i 1937 bygget ind i forskærmene, hvor månedens køretøj jo stadig har udvendige forlygter.

Det er en usædvanlig smuk model, hvilket da også bliver bekræftet ved fotograferingen ved Randers Havn en dejlig oktoberdag i 2004.

Vi siger tak til Hans Chr. Møller for fremvisningen af den sjældne Ford V8 cabriolet, hvem der end har bygget karrosseriet.



Tekniske specifikationer		Til sammenligning: Peugeot 406
Længde	4860 mm	4555 mm
Bredde	1800 mm	1765 mm
Højde m/kaleche	1760 mm	1396 mm
Akselafstand	2850 mm	2700 mm
Sporvidde for/bag	1400 mm / 1480 mm	1500 mm
Egenvægt	1600 kg (pga. forstærket chassisramme)	
Motor (original)	V8-motor, vandkølet, sideventilet	
Slagvolumen	3600 ccm	
Boring	77,8 mm	
Slaglængde	95,2 mm	
Ydelse	85 hk ved 3800 omdr.	
Tophastighed	140 km/t	
Benzinøkonomi	ca. 6 km/l	
Gearkasse	bundgear, 3 gear frem, 1 bak,	
Transmission	baghjulstræk	
Kobling	2. og 3. gear synkroniseret	
Bremser	tør enkelt plade	
Styretøj	tromlebremser, mekaniske	
El-anlæg	snekke og rulle (vendeditermeter 12 meter)	
Dæk	6 volt	
	600 x 16	
Pris i 1937	Sandsynligvis 12-13.000 kr.	
Til sammenligning	BMW 326 4-pers. cabriolet kr. 14,450. Ford V8 4 dørs sedan kr. 7.805. Opel Super Six 4 dørs sedan kr. 7.250.	
Antal producerede	I 1937 lavede Ford i Köln 22.039 personbiler, fordelt på 18.431 af den lille model Eifel og 3.608 V8, hvoraf igen meget få har været åbne modeller.	
Importør i 1937	Ford Motor Company, København	



MhS' ÅRSMØDE

Årsmødet blev holdt 20.11. på Fangel Kro på Fyn, og som tidligere var hovedparten af MhS' medlemsklubber repræsenteret. Erik Kristoffersen dirigerede og Torben Vitting refererede.

Årsmødet godkendte nyindmeldelse af Ford Classic Club, DK i MhS. Med den nye klub repræsenterer MhS nu 24.269 medlemmer fordelt på 53 klubber.

Beretning og regnskab

De fremmødte fik en fyldig årsberetning af formanden Svend Aage Tholstrup, som bl.a. fortalte om bestyrelsens aktivitetsliste på 26 punkter, som løbende opdateres, herunder MhS' fælles henvendelse til 5 ministerier om en rullende 35 års grænse for veterankøretøjer i alle lovbestemmelser. Alle medlemmer blev opfordret til at optræde miljømæssigt korrekt i forbindelse med oplagring af gamle køretøjer og reservedele.

I det nordiske samarbejde har der været holdt møde i Danmark i oktober.

De to internationale organisationer FIVA og IHVO blev sluttet sammen i 2004, og FIVA består nu af cirka 800.000 medlemmer fra 54 lande. Det er dejligt med en stærk organisation. Regnskabet udviste et overskud på kr. 33.562,48, og egenkapitalen var ved regnskabsårets slutning kr. 292.910,15.

Valg

Da to af bestyrelsesmedlemmerne, Sten-Erik Brand og Bent Nielsen, ønskede at forlade bestyrelsen, blev der indvalgt to nye, nemlig Mads Thyregod (advokat og medlem af Jaguar Club of Denmark) og Morten Qvistgaard (DVMK, DVMC og Dansk Nimbus Touring samt kendt som forfatteren af bøgerne "Horsens bilen GIDEON – et industrieventyr 1913-20" og "Røver-Axels fortællinger – fra bydreng til motorkører"). Henrik Thostrup blev genvalgt som revisor. Kontingentet blev efter indstilling fra bestyrelsen fastsat til uændret 7,50 kr./medlem.

FIVA

Som nævnt blev FIVA og IHVO sammenlagt i 2004. FIVA har nedsat i alt 7 kommissioner hvoraf de 3 betyder noget for os danskere. FIVA har fremsat forslag til en ny struktur, hvor det tekniske og lovmæssige får de mest fremtrædende pladser sammen med kommissionen for arrangementer. Arbejdet med lovgivningskommissionen bruger cirka 40% af de samlede omkostninger, og der arbejdes bl.a. med følgende emner:

- Totalt forbud mod cellulosemaling. Det er nu tilladt i stærkt begrænset omfang.
- Obligatorisk kørelys. FIVA arbejder på en undtagelse.
- Kørekortsklasser. FIVA arbejder på at kunne påvirke.
- Sikkerhed. FIVA vil underskrive et 'Road and safety' papir om sikker kørsel med veterankøretøjer. Det er væsentligt at vi holder øje med dette emne.
- Et spørgeskema til alle medlemsorganisationer i Europa om synsregler og afgiftsforhold.

FIVA har et ønske om en international undersøgelse af vores interesses indflydelse på samfundsøkonomien i 10 europæi-

ske lande, 4 store og 6 små. Danmark er et af de 10 lande. I øjeblikket mangler der 50.000 Euro til undersøgelsen. MhS bestyrelse finder, at undersøgelsen er meget vigtig og vil derfor gerne støtte med 5.000 Euro, cirka kr. 37.000, hvilket kan ske uden kontingentstigninger; MhS har penge.

Dokumentation af de historiske køretøjers historie er noget det kniber med mange steder. Derfor var der ingen tøven, da MhS for lidt over et år siden blev opfordret til at træde ind i FIVA's Tekniske Komite, som udarbejder de internationale regler for dokumentation og klassifikation af køretøjer. I 2004 har man foretaget en gennemgribende gennemgang og redigering af komiteens 3 vigtigste arbejdsdokumenter: 'FIVA's Tekniske Kode', 'Håndbog for den Nationale FIVA-Repræsentant og Inspektører', samt 'Vejledning til FIVA-pasansøgere'. Disse dokumenter vil kunne findes på MhS' hjemmeside når de i løbet af et par måneder er oversat til dansk.

I Danmark har DVK fremsat en ide om oprettelse af et Dansk Centralregister for Motorhistoriske Køretøjer, og der er fremlagt et oplæg. Der er enighed om at det er en opgave der skal løses. Det diskuteres, hvordan registreringen skal ske uden at komme i konflikt med registerlovgivningen, hvem der skal forestå arbejdet – i MhS-regi eller ude i klubberne, samt om registrering skal ske frivilligt eller om en Dansk Teknisk Komite skal være udførende og begynde at klassificere de åbenlyse kopier/forfalskninger der er optaget på medlemslisterne.

Nordisk

I det nordiske arbejde har man i 2004 arbejdet med bl.a. en liste over tyvekoster på internettet samt en fælles kalender i nordisk regi, ligeledes på internettet. En undersøgelse af antal ulykker med historiske køretøjer har vist, at der er ganske få, så MhS behøver nok ikke bruge tid på opgaven om en havarikommission.

Derudover vil man på nordisk plan gerne have de tre baltiske lande med, så deres klubber bliver organiseret. Man vil gerne have dem med til det næste nordiske møde i Stockholm.

Eventuelt

Til slut besvarede bestyrelsen spørgsmål om kørselsrestriktioner for historiske køretøjer i forskellige lande, »rullende« aldersgrænse for 8 års interval for periodisk syn, historisk korrekte nummerplader, importtold på reservedele til historiske køretøjer samt mulighederne for nedsættelse af registreringsafgift af brugt importerede historiske køretøjer.

Næste årsmøde bliver den 19.11.2005.

Referatet forkortet af Svend Carstensen





FERRITSLEV-LØBET

Omsider kan vi med hjælp af Viggo Breckling, Eilif Kyhnau Jensen og Kaj Rasmussen bringe lidt billeder fra det forgange års Ferritslev-løb.

Det kniber stadig med en deltagerliste, men det er i hvert fald Eilif Kyhnau Jensens Victoria Capri 250 cc totakter og Viggo Brecklings NSU Special Max 1956. I Morris 1952 Ansa Breckling og Ida og Frede Nielsen.

Et par pudsige Specials har gamle Citroën 2CV inden i.







MERE ALFA – mm.

Peter Bering har gjort opmærksom på dette fine billede fra Forum-udstillingen i februar 1931, hvor Svend Haubergs Alfa Romeo Zagato Gran Sport står i midten af forgrunden. Billedet findes i en engelsksproget bog om Alfa Romeo, som har lånt det i fabrikkens eget Centro Documentazione. Som nævnt i artiklen om Svend Hauberg for et par numre siden var det fabrikken selv der udstillede, Alfa Romeo var ikke repræsenteret i Danmark på det tidspunkt. De to andre biler er formentlig forsvundet ud af landet igen. Den til venstre er en Pinin Farina 4-personers sedan på 1750 chassis, den til højre en Coupé Royale fra Touring Milano på 1750 TT chassis.

Bag dem med ryggen til mindst tre delikate Packard'er og i næste geled til venstre en Austin på en stand der fortsætter bagud. Videre i samme geled vil mange sikkert tro det er Humber, men lur mig om ikke det i virkeligheden er Graham Paige af sidste års model. Det ville ikke ligne engelske biler med de mange reservehjul, desuden var Graham Paige repræsenteret af samme firma som Packard, nemlig UNION.

oer



HVEM-HVAD-HVOR?

For en del år siden købte et DVK-medlem dette karrosseri på auktion på Ålholm. Han fik ved den lejlighed at vide at det var fra Gläser i Dresden, og lavet på bestilling til J.O. Raben-Levetzau personlig.

Nu har vi jo et par gange eller tre påvist at gamle Rabens ord ikke stod til troende, og det gælder også i dette tilfælde, for man kan umiddelbart se i dørkar-

mene at karetmageren var en anden. Der står højt og tydeligt Jos. Neuss, Berlin på forkromede lister. Hvilket heller ikke var at foragte.

Men hvad har karrosseriet siddet på? Vort medlem fortæller at det er meget større end det ser ud til på billedet, fx alt for stort til en Ford V8. På et tidspunkt forsøgte han med undervognen til en tredver-Buick på langt chassis – det var også for kort til karrosseriet.

Ud over hvad man kan se på billedet findes fine indersider af læder på dørene. Instrumentbræt og sæder er væk. Det er også kalechens skærejern, som Raben meget karakteristisk havde sat på en anden vogn.

Karrosseristilen passer ligesom ikke rigtigt til de store tyske bilmodeller fra Maybach, Horch, Mercedes-Benz, snarere til noget amerikansk eller til nød fransk. Men ifølge Oswald var det netop disse tyske mærker plus Audi, Neuss især lavede karrosserier til – men også Bugatti, som Neuss havde agenturet for i Berlin. Formen peger på anden halvdel af tredverne, men Joseph Neuss ophørte med at bygge karrosserier i 1933.

Kender nogen til karrosseriet og kan give korrekte oplysninger bedes de tilstillet Veteran Tidendes redaktør. Se side 2 i bladet.

oer





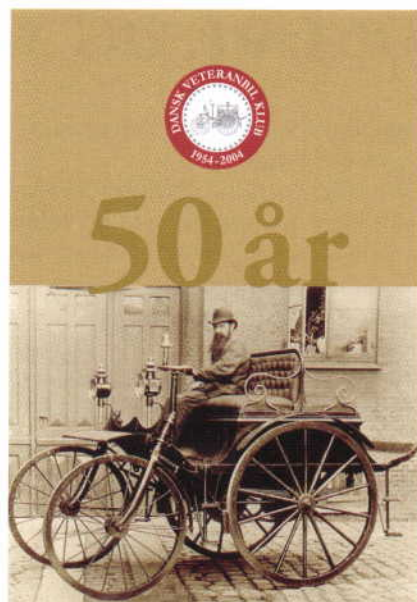
SIDE 9-PIGEN

Det var en meget positiv overraskelse der kom med posten i form af DVK's jubilæumsbog, den nu tredje til hyl- den. Større blev overraskelsen da min første bilforelskelse tonede frem i sin lysegrå farve på side 9 (jeg havde selv malet den med pensel).

Med sine dejlige former var det køretøjet der var årsag til mit medlemskab af DVK siden 1964. Jaguar halvandenliteren, for det er jo den der er tale om, er som nævnt fotograferet ved et af Bredgade-mø- derne, med sikkerhed i foråret 1965. (Hvem der har taget billedet ved jeg ikke, men jeg vil svært gerne høre om nogen har flere og evt. negativer).

Side 9 er dog mere interessant for mig end Jaguar'en alene, idet FIAT'en nedenunder var den bil, og dens ejer Henning O. Johansen, der var min in- spirationskilde til at pusle med gamle biler, en passion der jo har grebet lidt om sig siden.

Henning O. Johansen var nyudklækket handelslærling i det firma hvor jeg blev den ny lærling, der skulle efterfølge ham. Johnsen som han blev kaldt, da telefonisk forveksling med en medarbej- der der hed Hansen skulle undgås, kom den ene dag med en starter der skulle "et



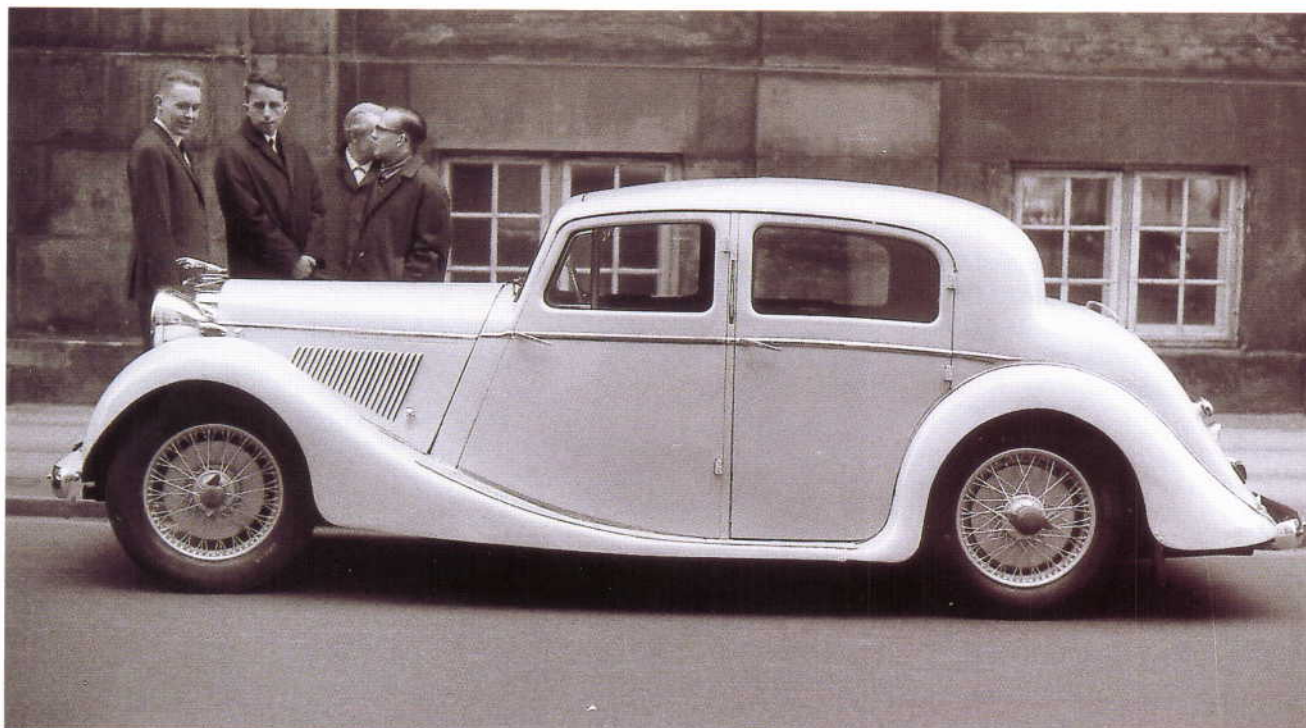
eller andet sted" hen og renoveres, og en anden dag med en magnet eller lignende, der også trængte til en kur.

Jeg lærte på den måde noget om det hyggelige der omgærdede det at sysle med gamle biler, og lærte også hvilke små baggårdsværksteder der var specialister i at reparere juvelerne. Det kunne være autoelektrikeren i kælderen først på Vodroffsvej, Damsø cykelstyr, der forsøvede og forkromede, dernæst lærte jeg om huggeren på Blytækkervej osv. osv.

En dag fik jeg lov at prøvekøre FIAT'en. Det blev dog en blandet fornøjelse, da det var den første bil jeg prøvede hvor speederen sad i midten, og hvor bilen var højrestyret, usynkroniseret, samt meget gammeldags i forhold til min daværende beskedne rutine. Den formåede dog ikke at fratage mig gejsten for de 4-hjulede. Jeg ser frem til den fjerde jubilæums- bog.

Palle Murmann

(Og den nu bedagede redaktør takker for rosen og kan da fortælle at det var mig der som dengang næsten nyslået dito tog billederne, for øvrigt med et sensationelt kamera, som supplerede den Rolleiflex jeg havde købt mange år før for mine hjemsendelsespenge. Nemlig måske Danmarks første Canon, en 6T, som var en Leica-efterligning, men stærkt forbedret, med metalspaltelukker, fast revolveroptræk, lysrammer i målesø- geren til flere brændvidder og med en ikke mindre sensationel 1.2 normallinse. Henning Johansen var på det tidspunkt ved at stille sin stærkt moderniserede FIAT til side efter at have haft den som brugsvogn i fem år, og for at være sikker på at køre den korrekt havde han taget kørelærereksamen. Fire år efter købte jeg den.)





ROBERT HONORÉ OG MARSELIS



Robert Honoré Pedersen

Honoré Pedersen, Robert, f. i. 1883 i Hørning, Blegind Sogn.

Uddannet som Mekaniker i Skanderborg 1901, opholdt sig derefter i Roskilde og København og i 4 Aar fra 1905–1909 i Tyskland og Frankrig. Mekaniker hos Jydsk Automobil Selskab, Aarhus, 1909/11. Drev mekanisk Værksted og Automobilhandel i Aarhus 1911/23, sidste 4 Aar under Firmanavnet Gottlieb & Honoré. Tidl. Ejer af Ruteerne Aarhus–Aabyhøj og Aarhus–Viby. Adresse: Sønderbrogade 7, Horsens.

Portrættet af Robert Honoré er fra Nic. Hurups brancheværk om "Dansk Person- og Rutebiltrafik" fra 1936.

Af Erik Nielsen

Thorkil Ry Andersen oplyser i sin bog "Danske Biler og Motorcykler 1900-20" fra 1969 følgende:

"Århus-navnet Marselis blev anvendt af Robert Honoré i Århus, som ombyggede i det mindste 8 forskellige vogne, som han videresolgte under navnet Marselis. Operationerne stod fra 1913 til 1916".

Det er hvad en større offentlighed gennem mange år har haft af kendskab til Århus bys største bilfabrik!

I begyndelsen af sidste århundrede forsøgte adskillige fremsynede mennesker rundt omkring i landet at indlede en dansk bilproduktion. Som regel var forsøget uden større succes, og ofte kom der kun en enkelt bil ud af deres anstrengelser.

Også i Århus forsøgte flere sig med bilproduktion. Men hverken M.H. Jæger i 1907 eller A.M. Rasmussen i 1909

Fabriksnr. 1. Fotografiet viser vognen i 1912 da den var ganske ny. Og tilsyneladende endnu ikke indregistreret. Det formodes at være taget i baggården til Fredensgade 26.

opnåede så vidt vides at lave mere end en enkelt bil hver.

Så det var først i 1912, da Robert Honoré gik i gang det lykkedes nogen i Århus at få begyndt noget der mindede om en automobilproduktion. Og selv om det ikke blev til ret mange er det stadig byens største bilfabrik.

Hvem var denne Robert Honoré så? Af Nic. Hurups brancheværk "Dansk Person- & Rutebiltrafik" fra 1936 fremgik at han var flyttet fra byen og havde skiftet erhverv til rutebilvognmand.

Han oplyser selv til bogen at hans fulde navn var Robert Honoré Pedersen, og han var født i 1883 i Hørning i Blegind sogn. Blev uddannet som mekaniker i Skanderborg i 1901, opholdt sig derefter i Roskilde og København og fra 1905 til 1909 i Tyskland og Frankrig. Han var mekaniker i Jydsk Automobil Selskab 1909-1911 og drev derefter selv et mekanisk værksted og automobilhandel i Århus 1911 til 1923, de sidste 4 år under navnet Gottlieb & Honoré. I 1936 var han desuden tidligere ejer af rutebilruterne Århus-Åbyhøj og Århus-Kongsvang-Viby og havde siden 1923 drevet omnibusselskab i Horsens.

Som det bemærkes er der ingen hentydning til hans tidligere karriere som bilfabrikant, og det er generelt noget der mangler oplysninger om, fx stod han kun opført som mekaniker i Kraks vejviser. Men i Århus politis indregistreringsprotokoller kan man følge mindst 7

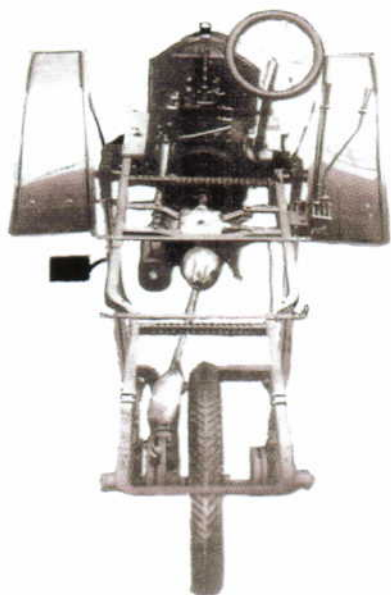
biler han har bygget eller ombygget. Og disse protokoller er hovedkilden til hvad der kendes af oplysninger om hans produktion.

Da Robert Honoré kommer til byen som chauffør hos befordringsholder J.C. Dyhrs nystiftede droskeselskab Jydsk Automobil Selskab, er han uden tvivl en af dem med størst viden om og mest erfaring med det ny transportmiddel i hele byen. Og det har han udnyttet til at skaffe sig egne kunder, så han i 1911 kunne oprette selvstændig forretning med mekanisk værksted i en baggård til Fredensgade 26, og også som en af byens første kørelærere, eller chaufførlærere, som det dengang hed.

Om han allerede på det tidspunkt har haft planer om egen bilproduktion vides ikke, men tanken må være opstået ret hurtigt. For allerede året efter var han i gang med en egen produktion af lette 3-hjulede biler.

Første gang Robert Honoré optræder i registreringsprotokollen er i 1912 hvor han køber en brugt, 3-hjulet Cyclonette. Det var et ret primitivt køretøj, der i disse år var begyndt at blive ret populært rundt omkring i landet (sammen med Phänomobil, der var næsten samme konstruktion. Red.) Dette køretøj har han utvivlsomt studeret nøje, men den primitive konstruktion, baseret på motorcykelteknik, med et enkelt trækkende forhjul, luftkølet motor, stangstyring og kurveflettet karrosseri, har åbenbart ikke





Fabriksnr. 1. Fotografiet viser chassiset set bagfra, og det må være taget i 1912. Af dette billede fremgår hvor meget, bortset fra at bruge ét baghjul, Honoré har ladet sig inspirere af konventionel bilkonstruktion i datiden.



Fabriksnr. 3. Fotografiet viser vognen indregistreret under X 195, og det må være taget 1912-13 mens den tilhørte direktør William Busch fra Aarhus Kulkompagni. Om det er ham der sidder bag rattet ved jeg ikke.

tiltalt ham, for da han samme år kan præsentere sin første egenkonstruerede bil drejer det sig om en væsentligt mere avanceret konstruktion, uden de mindste mindelser om Cyclonetten. Og den lancerede han under mærket **Marselis**.

Fabriksnr. 1 bliver færdig først på året 1912. Politiet registrerer at den har et 2-personers karrosseri og en motor på 3.4 skatte hk. Der findes heldigvis bevaret et par billeder af den, og af dem fremgår at det drejer sig om et forholdsvis avanceret lille automobil.

I modsætning til Cyclonetten var den udstyret med to forhjul, rigtigt styretøj, vandkølet 2-cylindret muligvis dansk bygget motor med normal gearkasse, træk gennem kardan til baghjulet og konventionelt karrosseri. Alt i alt en forholdsvis normal lille bil, om end kun med et enkelt baghjul.

Den før Robert Honoré sidst i februar det år indregistreret under motorcykelnummeret X 179 (dengang blev de 3-hjulede biler indregistreret under motorcykelnumre, det blev siden ændret og gav anledning til en del forvirring). Samme år sælger Honoré bilen til firmaet Kampmann, Møller & Herskind til brug for direktør Christian Kampmann, der mange år senere i en notits henviser til dens manglende pålidelighed. I 1913

sælges den videre til en fabrikant Mejer i Horsens og omregistreres til X 900.

Robert Honoré har åbenbart været en flittig mand, for det lykkedes ham at få yderligere mindst to biler færdige samme år.

Fabriksnr. 2 blev færdig midt på året 1912. Af tekniske oplysninger findes kun at den også var udstyret med en motor på 3.4 skatte hk. Selv om de to biler havde samme størrelse motor vides det ikke om de ellers lignede hinanden.

I protokollen er der ud for navnet Marselis tilføjet et (Marselisborg), det vides ikke om vognen også har heddet sådan.

Robert Honoré får den indregistreret i juni 1912 under X 187, også et motorcykelnummer. Samme år sælger han den til grosserer J.A. Christensen fra Aarhus Kulkompagni.

Denne vogn optræder igen i 1915 i indregistreringsprotokollen, men nu som automobil idet den på det tidspunkt ombygges fra 3-hjulet til 4-hjulet køretøj,

Honorés brevhoved som han brugte det i 1912. Det fremgår at han drev en mangesidet virksomhed inden for automobilbranchen, med både fabrikation og reparation af biler samt undervisning i deres brug og fesyning af dem med dæk.

og nu kun under navnet Marselis. Efter ombygningen opgives den til at veje 547 kg. Om det er Robert Honoré selv der har bygget bilen om vides heller ikke. Men efter operationen indregistreres bilen i maj af farvehandler M. Johansen under X 1219. Samme år sælges den videre til cykelhandler J.I. Jensen, der i 1917 sælger den til maskinfabrikant N. Kr. Nielsen fra Dronningborg ved Randers.

Robert Honoré
Fredensgade 26

Værksted for Automobiler

Fabrik for
3-hjulede Automobiler

Autoriseret Chauffeurskole

Garage

„Michelin“ Gummi
Hovedlager for Aarhus

Vulcaniserings-
anstalt

Telefon 2045

☪



Den omnibus Honoré byggede på det gamle Delaunay-Belleville chassis og indsatte på ruten Århus-Kongsvang-Viby. Det må være taget i perioden 1913-1919.

Fabriksnr. 3 blev også bygget færdig i 1912. Af de få tekniske oplysninger der er bevaret om den fremgår at den er udstyret med en lidt større motor, på 3.9 skatte hk, og denne gang er den 4-cylindret. Formentlig en fransk motor. Boring 6.6 cm, boring 0.09 m (forklaring senere). Ikke kun motoren var ændret, for et bevaret fotografi viser at selv om den grundlæggende var af samme type som fabriksnr. 1 er der sket mange forandringer. Fx er chassiset udformet helt anderledes, og for at få plads til den større motor ser det ud til at den er flyttet længere frem i vognen.

Robert Honoré får den indregistreret i august under X 195, igen et motorcykelnummer. Året efter, i 1913, sælges også den til Aarhus Kulkompagni, til brug for direktør William Busch.

Også denne vogn optræder en gang til i indregistreringsprotokollen, men som automobil, idet den allerede i 1914 ombyggedes fra 3- til 4-hjulet køretøj. Og efter ombygningen opgives den til at veje 448 kg. Heller ikke om den vides det om Honoré foretog ombygningen. Efter operationen indregistreres den i februar, men nu i grosserer J.A. Chri-

stensen navn, under X 97 X (X efter nummeret betyder med tilladelse til at køre på biveje, hvor tungere biler ikke måtte komme). I 1917 sælges den til købmand M.D. Harder og i 1919 til slagter N.J. Nielsen i Mørke.

Fabriksnr. 4 har jeg intet kendskab til, for den har aldrig været indregistreret i Århus by. Byens indregistreringsprotokol omfattede kun selve byen og ikke de mange forstæder, der i dag regnes som en naturlig del af byen.

Efter således kun at have fremstillet 3-4 af sine 3-hjulede biler må Honoré indstille produktionen. Idet han erkender at det åbenbart ikke er disse små 3-hjulede biler kunderne ønsker sig, og at de efter alt at dømme ikke har været teknisk tilfredsstillende.

Da Honoré i første omgang havde haft fiasko som automobilfabrikant kastede han sig over ny udfordringer. Han besluttede at indlede en karriere som rutebilvognmand. Det blev på det tidspunkt regnet for et vellykket forehavende, for næsten alle der rundt omkring i landet havde forsøgt med rutebiler, havde

fiasko og været nødt til at stoppe efter kort tid.

Men Robert Honoré mente at have bedre chancer, for han havde kendskab til lige netop den rette vogn til foretagendet fordi han vidste at grosserer J.P. Larsen ønskede at sælge sin 40/50 hp Delaunay-Belleville, byens største personbil. Det var også en bil Honoré i forvejen kendte udmærket, da han selv havde arbejdet som mekaniker på den (der findes et billede i Thorkil Ry Andersens bog "Man drejer håndsvinget til motoren går" på side 168, hvor Honoré og en medarbejder står og arbejder på vognen efter et havari).

Denne vogn, som havde indregistreringsnummeret X 123, købte Honoré i 1913, og han begyndte straks en ombygning til det ny formål. Hvorfor han anmelder vognen som nedbrudt og ubrugelig til politiprotokollen, for senere samme år at lade den genopstå som rutebil. Et bevaret fotografi af vognen viser at ombygningen hovedsagelig er gået ud på at udskifte karrosseriet, mens det store chassis åbenbart ikke har krævet større forandringer for at udfylde sin funktion.



Robert Honoré får vognen indregistreret under X 145 i december 1913, og året efter, i 1914, bliver den indsat på sin rute, Århus-Kongsvang-Viby, hvor den gør tjeneste helt til 1919, lige bortset fra en periode under krigen, hvor der ikke kan skaffes benzin.

Alt i alt en helt pæn præstation af en bil der allerede ved ombygningen har været 6-7 år gammel. (Det fine franske mærke var i Danmark repræsenteret af H.C. Christiansen, der også forhandlede Renault og Rolls-Royce efter at være ophørt med egen bilfabrikation, og skønt det var dyre biler blev der solgt ganske mange herhjemme – blandt andet til Prinsesse Marie af Orléans og Prins Valdemar. Deres D-B overlever som den eneste og kan ses på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Karakteristisk for mærket, men også for et par stykker andre, var den cylindriske køler og motorhjelms. Red.)

Men drømmen om selv at bygge biler har åbenbart ikke forladt Honoré, for samme år bygger han endnu en personbil;

Fabriksnr. 5 blev færdig sidst på sommeren 1914. Af tekniske oplysninger vides kun at det denne gang drejer sig om en 4-hjulet vogn med en 4-cylindret motor på 4.32 skatte hk og boring 6.0 cm og slaglængde 0.10 m.

Denne vogn kendes der desværre ingen billeder af.

Robert Honoré fik den indregistreret under X 174 X i august samme år, og denne gang var det et bilnummer. I modsætning til de tidligere frembringelser hedder den ikke Marselis men **Robert**

Honoré. Samme år sælger han den til teglværksejer Malta Meyer fra Hesselund Teglværk, og den omregistreres under X 900.

Succesen med ombygningen af den første rutebil havde åbenbart ansporet Honoré til at forsøge igen, men da der ikke var flere egnede biler tilbage i selve Århus fandt han en noget mindre vogn af ukendt fabrikat et eller andet sted uden for byen. Den udsattes for en større ombygning og fik nyt chassisnummer.

Fabriksnr. 6 bliver færdig sidst på efteråret 1914. Af tekniske oplysninger vides kun at det drejer sig om en omnibus, og den er udstyret med en 4-cylindret motor på 15.87 skatte hk med følgende dimensioner, boring 10.5 cm, slaglængde 0.12 m.

Der findes et fotografi som formodentlig viser enten denne vogn eller muligvis fabriksnr. 7. Det er en stor, lukket omnibus med et kædetræk der er påfaldende langt, som om mekanikken oprindelig har været tiltænkt en væsentligt mindre vogn

Honoré fik den indregistreret som omnibus under X 146 i november samme år, og han vender samtidig tilbage til at bruge Marselis-navnet. Vognen bliver indsat på den eksisterende rute Århus-Åbyhøj, hvor Johan Strandgaard allerede drev omnibusdrift med heste.

Denne øgede konkurrence fik Strandgaard til selv i 1915 at anskaffe en rutebil af udenlandsk fabrikat. Efter krigen lykkedes det ham helt at få Honoré til at opgive ruten, og siden opnåede Strandgaard at blive en betydningsfuld mand inden for rutebilbranchen i Danmark.

Billedet er af hvad der formodes at være fabriksnr. 6, omnibussen fra ruten Århus-Åbyhøj, og chaufføren kan være Honoré selv. Billedet må være taget mellem 1915 og 1919 og viser vognen efter at den har været brugt i nogen tid. Man bemærker den bøjede bagskærm og at den er blevet forsynet med et moderne, elektrisk horn, mens boldhornet stadig er der, for det krævede loven.

Marselis med fabriksnr. 6 er med afbrydelse under krigen i tjeneste til 1919, da den afhændes til en karetmager Petersen i Gren, og den omregistreres til V 566.

I 1915 ernærede Honoré sig åbenbart for en del som autoophugger, og samme år flyttede han forretningen til en anden baggård, nu Nørregade 41. Men han tog sig tid til at lave endnu en bil; det drejer sig formentlig igen om en større ombygning:

Fabriksnr. 7 blev færdig i foråret 1915. Af tekniske oplysninger vides kun at det drejer sig om en vogn med en 4-cylindret motor på 16.8 skatte hk og boring 10 cm og slaglængde 0.14 m.

Robert Honoré fik den indregistreret til offentlig brug under X 147 i maj samme år, igen som en Marselis, og han afhænder den første i 1920 til Åbyhøj grundejerforening, og den omregistreres til X 4405.

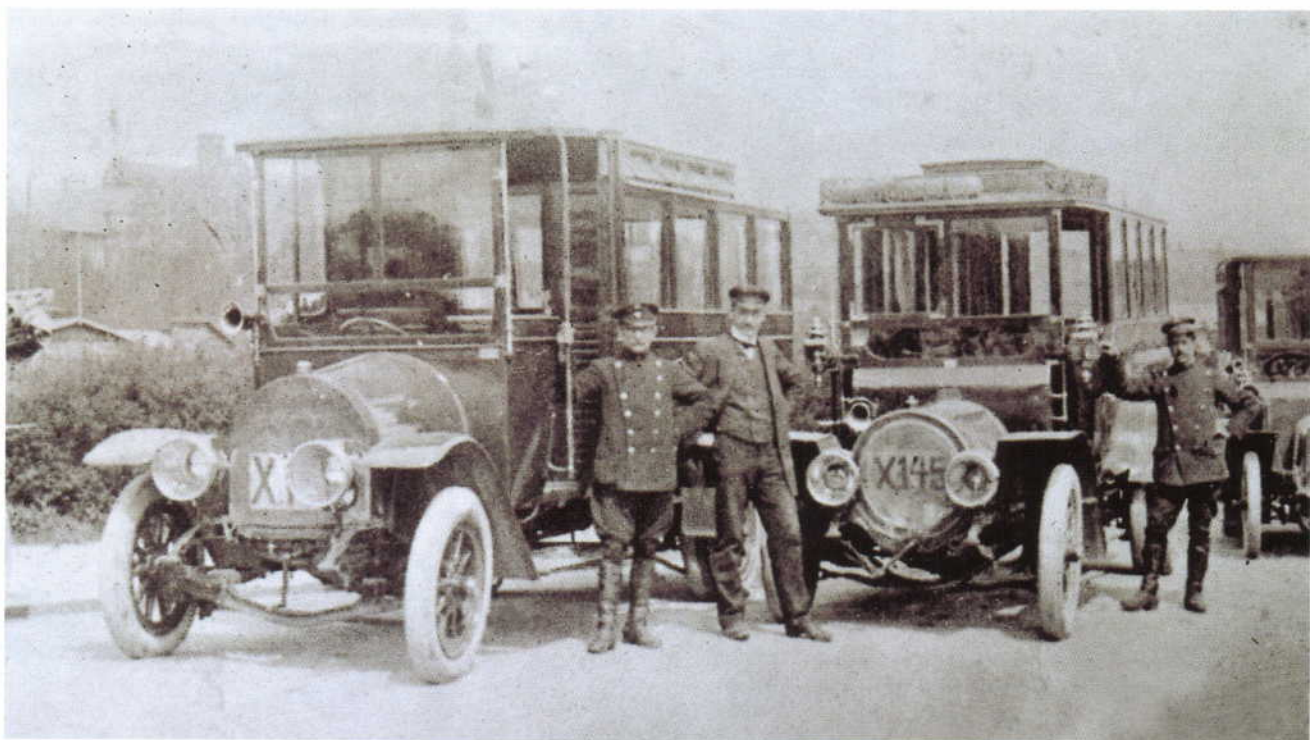
Hvad formålet med denne vogn har været ved jeg ikke helt sikkert, men jeg tror "offentlig brug" var en betegnelse der mest brugtes om droskevogne, men også kunne dække udlejningsbiler og charabancer uden fast rute.

Året efter optræder mærket Marselis for sidste gang i indregistreringsprotokollen:

Fabriksnr. 8. Om den opgives følgende tekniske oplysninger: Det drejer sig formentlig om en personbil, som er udstyret med en 4-cylindret motor på 6 skatte hk med boring 7.5 cm og slaglængde 0.086 (der er en regnefejl i skatteberegningen).

Den indregistreres af handelsrejsende J.C. Møller under X 1272 i juli 1916 og sælges i 1917 til fabrikant H.H. Mathiasen (enten på Frederiksberg eller i Holte).

Under resten af Første Verdenskrig, da bilkørslen var stærkt indskrænket, måtte



Begge omnibusser fra ruterne Århus-Kongsvang-Viby og Århus-Åbyhøj sammen. Dette billede dukkede op ved et utroligt held, da jeg ledte efter noget helt andet, samtidig med at jeg arbejdede på denne artikel. Billedet må være taget omkring 1914-15.

Honoré klare sig ved forskelligt mere eller mindre tilfældigt arbejde, fx opsætning af vindgeneratorer ved gårdene ude i Vestjylland. Det er sandsynligvis i samme periode han er kommet i kontakt med sin senere kompagnon R.M. Gottlieb, der også var tidligere chauffør, men siden havde skiftet til elektrikerfaget og nu slog sig op som selvstændig installatør.

Efter krigen forsøgte Honoré at genoprette sin rutebilforretning, til dels i samarbejde med Åbyhøj grundejerforening, men efter ret kort tid beslutter han at afhænde den del af sin forretning.

I stedet går han i kompagniskab med installatør Gottlieb, og de danner firmaet Gottlieb & Honoré, som driver automobilhandel og mekanisk værksted 1919 til 1923.

Fra denne periode findes endnu en beretning om en bil fra Honorés hånd, idet en omnibus han havde bygget og solgt blev indblandet i en større retssag.

Bladet Dansk Motor Industri beretter i sit oktobernummer 1923 om ”en interessant Automobilsag, hvor Højesteret lige har afsagt Dom”. Her er en forkortet version:

I oktober 1921 køber snedker P. Nielsen fra Randers, der lige har fået koncession til omnibuskørsel i Randers, en

Minerva omnibus af firmaet Gottlieb & Honoré.

Det skal her oplyses at Minerva i Belgien på det tidspunkt overhovedet ikke fremstillede et omnibusskassis, og vognen må have været endnu en ombygning af en personbil.

Ifølge kontrakten skal Nielsen overtage en køreklar vogn, men uden polstring, glasruder og maling. For den skal han betale kr. 18.000 med 6.000 i udbetaling og et afdrag på 1.000 hver 3. måned de følgende 3 år. Udbetalingen sker ved at overdrage firmaet en villa hvor friværdien udgør de 6.000 kroner.

Vognen forbliver firmaets ejendom til sidste afdrag er betalt. Hvis kunden ikke betaler eller undlader at vedligeholde køretøjet, kan firmaet inddrage vognen og forlange den resterende købesum udbetalt, eller hvis det ikke sker beholde vognen kvit og frit.

Det var stort set indholdet af kontrakten.

Efter at have gjort vognen færdig til brug begynder Nielsen i december at drive omnibuskørsel i Randers by. Men allerede 22. januar 1922 sker der et skæbnesvangert uheld, idet bussen taber det ene baghjul midt på gaden. Ved en efterfølgende undersøgelse af akslen vurderer Nielsen at den ikke var kontraktmæssigt i orden.

Den 13. februar foretager rettens syns- og skøns mænd en undersøgelse af skaden, og de når til den slutning at bagakslens konstruktion er forkert udført, der er brugt forkerte materialer, uegnede kuglelejer og disse er anvendt forkert. Mens resten af vognen sådan set er i orden. Fx beskrives Minerva-motoren som velegnet, om end noget gammeldags, og karosseriet som veludført.

I øvrigt anslår de værdien af vognen til 10-11-000 kroner for så vidt den havde været lavet af de rigtige materialer, og hvis den havde været original. Og de udtaler at de ikke ville have tilrådet at købe vognen.

Efter det ønsker Nielsen at lade handelen gå tilbage, men det kan han ikke blive enig med firmaet om, og da han ikke i mellemtiden har betalt første afdrag på vognen tager firmaet vognen tilbage.

Herefter begynder retssagen fordi Nielsen vil løses fra kontrakten med henvisning til vognens teknisk dårlige udførelse.

Denne retssag føres ved alle tre retsinstanser, lige til Højesteret, mellem Niensens konkursbo (han er i mellemtiden gået fallit) og firmaet Gottlieb & Honoré. Med ekspertudtalelser for parterne om konstruktionens egnethed eller mangel på samme, beskyldninger for partiskhed hos syns- og skøns mæn-

dene, og til sidst om det økonomiske mellemværende. Sagen ender med at firmaet bliver dømt for at have udført dårligt arbejde og til at skulle betale 5.104 kroner til Nielsens konkursbo plus sagsomkostninger på 500 kroner. Højesteret nedsatte dog beløbet med 2.800 kroner i forhold til landsrettens vurdering.

Men skaden på firmaets omdømme var sket, og kompagnonerne beslutter at opløse samarbejdet og gå hver til sit. Installatør Nielsen forsøger i en periode at fortsætte forretningen, men koncentrerer sig ellers om anden virksomhed. Honoré, der sandsynligvis var ansvarlig for misæren (Gottlieb havde så vidt vides ikke tidligere beskæftiget sig med bilbygning) beslutter sig for helt at forlade byen allerede før den endelige dom falder. Og i juni bliver han optaget som medindehaver af Horsens Omnibus Selskab.

Det var stiftet i 1922 af vognmændene Hans Petersen og Jens Nørbæk, og i 1923 optoges Robert Honoré som medindehaver. Samme måned fik selskabet en brugt Ford TT bus fra Århus. Den handel har Honoré åbenbart været indblandet i, muligvis var vognen hans indskud i foretagendet, og allerede i 1917 står han som eneejer af selskabet, og den position har han stadig da han giver sine oplysninger til Nic. Hurups bogværk i 1936. Han fortsatte som rutebilvognmand i Horsens til 1939, da han overdrog forretningen til Magnus Nielsen, der i øvrigt også havde overtaget hans gamle rute Århus-Kongsvang-Viby.

Når man studerer Honorés bilproduktion er der nogle personsammenfald, som springer i øjnene: Fx at Aarhus Kulkompagni får leveret hele to forskellige 3-hjulede biler. Om det var fordi de rent faktisk ønskede sig to biler, eller om den anden bil er leveret som erstatning for at den første måske ikke har været helt tilfredsstillende, er ikke til at vide. Et andet og mere mystisk sammenfald er, at både fabriksnr. 1 og fabriksnr. 5 opgives at være endt hos en hr. Meyer og være indregistreret under det samme nummer, X 900. Om fabrikant Meyer i Horsens og teglværksejer Meyer fra Hessellund er samme person vides ikke. Men hvis det er tilfældet kan han selvfølgelig godt have haft to forskellige

biler, men det er også muligt at nr. 1 og nr. 5 i virkeligheden er samme bil, hvor nr. 1 er blevet så kraftigt ombygget at Honoré har valgt at give den nyt chassisnummer. Det er umuligt at afgøre ud fra de foreliggende oplysninger.

En anden pudsig observation er at karrosseriet på den omnibus som formodes at være nr. 6 har en forbløffende lighed med et på en Audi bus, Strandgaard modtog efter krigen. Om de bare har lignet hinanden eller det drejer sig om samme karrosseri, der er blevet flyttet fra det ene chassis til det andet da resten af vognen solgtes til karetmager Petersen, vides ikke.

Når man ser lidt overordnet på Robert Honorés karriere som bilfabrikant bemærker man at den åbenbart har været delt i to afsnit.

I første del har han troet på at produktionen af små, 3-hjulede biler var vejen frem. Og han har arbejdet med stor energi på at virkeliggøre sin vision, og det må uden tvivl have været en stor skuffelse at det ikke blev en større succes.

I anden del har han skippet ideen om selv at stå for en større produktion af biler; de køretøjer han fremstiller bærer præg af at være bygget af hvad han tilfældigvis kunne fremskaffe, og hvad han nu havde brug for til sin nye omnibusforretning.

I samme periode ophugger han en del ældre biler, men jeg kan ikke, bortset fra Delaunay-Belleville, påvise at dele fra dem har været genanvendt i de nye biler, men det er ikke usandsynligt.

I første del af produktionen har han sandsynligvis haft tanker om et standardiseret modelprogram, om end jeg ikke har kunnet bevise det, men det åbenbart slet ikke har været tanken i andet afsnit af produktionen.

En kommentar til beretningen om Minerva bussen fra retssagen: Marselis nr. 7 var udstyret med en motor, der i størrelse svarede udmærket til en i Minervas program, men om det virkelig har været den der er blevet genanvendt vides ikke.

Hvor meget af sine biler har Robert Honoré så selv fremstillet; det spørgsmål er svært at svare på, men jeg formoder at han har støttet sig kraftigt på underleverandører og hovedsagelig samlet sine biler af dele, indkøbt andetsteds.

Og jeg finder det usandsynligt at han selv skulle have fremstillet teknisk mere krævende dele som motor, gearkasse osv. Når man studerer billederne af hans biler afslører der sig mange dele som fuldt ud svarer til hvad man let kunne indkøbe og som man også ser på andre biler fra perioden.

Når jeg overordnet ser på Honoré karriere som bilfabrikant føler jeg at han har været offer for en dengang udbredt tankegang, at hvis man var en dygtig håndværker skulle man kunne alle dele af sit fag, både at producere nyt, ombygge eksisterende og reparere gamle produkter.

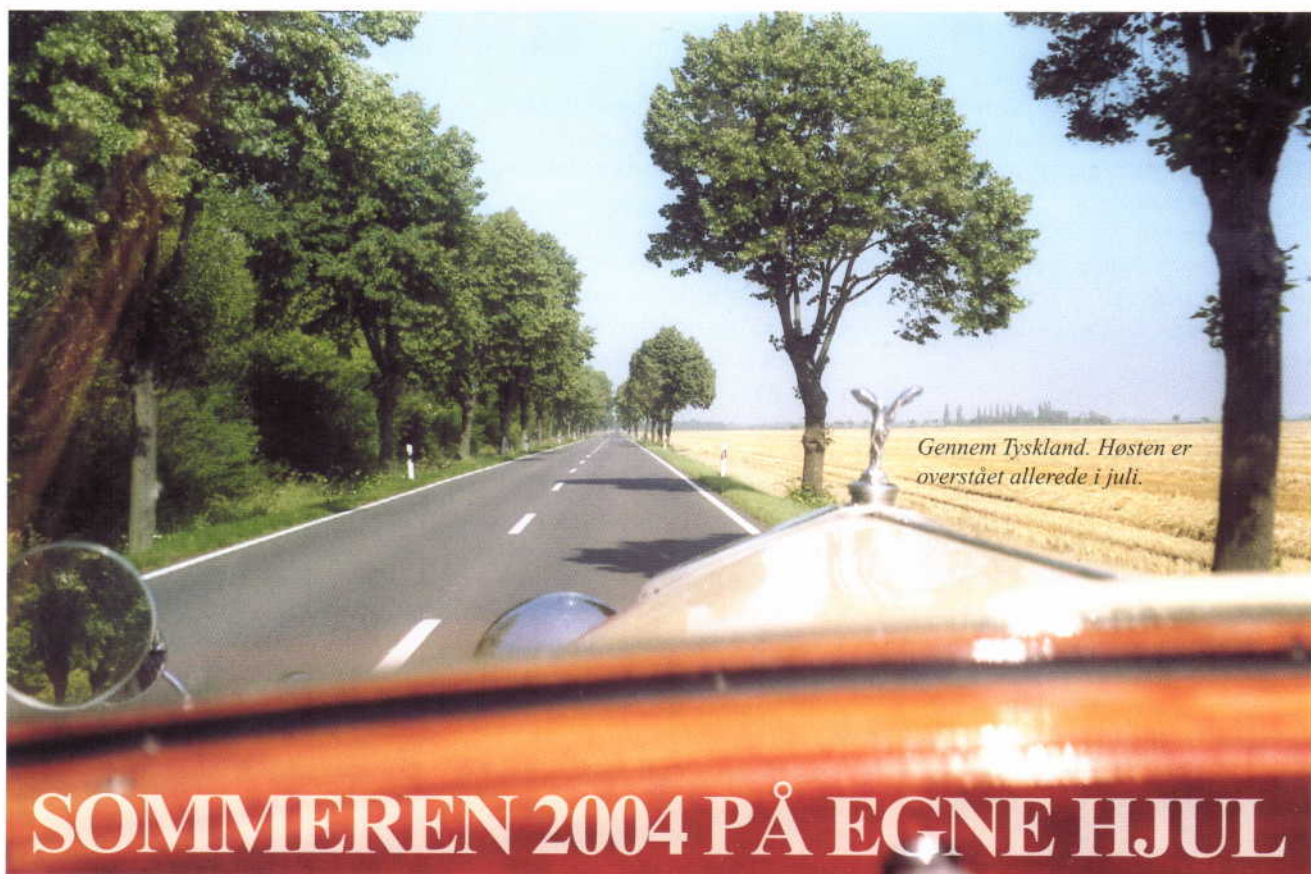
Det var en indstilling den tekniske udvikling var ved stærkt at løbe væk fra, og særlig inden for en så avanceret branche som automobilproduktion, hvor kravene til ingeniørmæssig kunnen dengang var stærkt stigende.

En ting der muligvis har undret nogle af læserne er den særprægede måde at opgave motordimensionerne på. Det skyldes at de skulle bruges i datidens formel for beregning af skattehestekræfter. De beregnedes ud fra formlen $0.3 \times (\text{antal cylindre}) \times (\text{cylinderdiameter målt i centimeter})^2 \times (\text{slaglængde målt i meter}) = \text{antal skattehestekræfter}$.

Denne redegørelse for Robert Honorés virke som automobilfabrikant er desværre ikke så fyldestgørende som man kunne ønske sig, men emnet har åbenbart ikke været noget han har erindret med megen glæde, og derfor har han ikke berettet om det til nogen jeg har kendskab til. Og jeg kender heller ikke til nulevende efterkommere af ham.

Jeg har støttet mig til de få samtidige kilder og hidtil ikke offentliggjort materiale fra Thorkil Ry Andersen, som nu efter hans død befinder sig i DVK's arkiv. Og lidt hjælp fra lokalhistorikeren Poul Madsen og bushistorikeren Jens Birch.

Hvis nogen blandt læserne har kendskab til, eller materiale som kaster yderligere lys over dette ret dunkle kapitel i dansk bilhistorie hører jeg meget gerne fra dem.



Af A 2025

På messen i Essen fik vi en invitation til at deltage i den østrigske RREC sektionens første internationale rally ved Wörthersee i 2004. Efter lidt snakken frem og tilbage besluttede vi at melde os til, bl.a. fordi vi så også kunne kombinere turen med at deltage i FIVA rallyet i Prag - RETRO Prague 2004 - sammen med vor gode ven Peer Sørensen, der kører Morgan +4.

Efter en evighed med regn, blæst og kulde her i Danmark startede vi så mandag morgen den 05.07 i regnvej - men i højt humør. Vi havde booket os på biltoget fra Berlin til München og ved 18-tiden var vi ved stationen i Potsdam - i rigelig god tid til at få set lidt af området og finde en dejlig restaurant med søudsigt. Ved 23-tiden afgik toget så, og det ankom planmæssigt næste morgen til München. En hel del regn om formiddagen og ca. 160 km. senere kom vi til FelberTauerntunnellen (10 Euro). Efter de 5 kilometer i halvmørke og kunstigt lys kom vi ud i bragende pragtfuldt solskin og tørvej, og vi holdt en længere pause hvor vi nød synet af evig sne på toppen, og floden nede i den grønne dal. Langsomt bevægede os ned ad bjerget og nød i den grad tilværelsen. Fandt et godt gashaus i Lienz hvor bilen kunne

parkeres i tørvej og lidt diskret. Næste morgen mente Bodil at motion er godt, så vi tog en lille omvej til Galizenklamm og klatrede ad stejle stier op til et udsigtspunkt ved vandfaldets udspring. Med sol og kalechen nede fortsatte vi så til Millstadt, fandt et godt hotel og spiste aftensmad på terrassen ved søbredden. Fik tid til at se klosteret (koncert), byparken med utroligt mange skulpturer. Fandt ud af at byen havde været kulturelt centrum, og da man kristnede den i fordums tid, smed man 1000 hedenske statuer i søen. Heraf navnet, elementært! Temperaturen omkring 30/32 grader - skønt. Næste dag i åben bil og fin sol. Fandt en tankstation 5 km. før Velden og vaskede Rolls'en grundigt - vi skulle jo gerne ankomme som det sig hør og bør i en præsentabel bil. Lidt før kl. 14 ankom vi så til ****Seehotel Europa og blev budt velkommen af værtinden og arrangøren Hermann Tratnik. Ved 3-tiden kørte vi alle til parken bag Schloss Velden, der i dagens anledning var åbnet udelukkende for os. Vi var 35 Rolls-Royce og Bentley, der i strålende solskin blev budt velkommen med drinks og lidt mad. Vandet i Wörthersee er 27 grader varmt, og Bodil nåede en tur i søen, inden vi kl. 19 startede med champagnevelkomst ved søbredden, senere en 4 retters menu efterfulgt af whiskysmagning og lidt handel i clubshoppet, som

den tyske sektion havde medbragt. En spændende og fin dag!

Næste morgen var pressen mødt op og der skulle fotograferes. Måske fordi vi var så langt hjemmefra endte det med at Rolls'en, Hermann Tratnik og vi var i bladet næste dag - men Arnold Schwarzenegger kom altså på forsiden. Dagens højdepunkt var i bogstaveligste forstand naturparken ved Nochalmgebirge med en både smuk og spændende tur ad Nochalmstrasse, hvor vi i 2024 meters højde fik en dejlig frokost. Forinden havde vi dog en reception på Schloss Biberstein og hørte lidt historie til lidt mad og drikke. Den tyske sektionens sekretær, Michael Kliebenstein, havde om morgenen spurgt om han kunne køre med os, hvilket naturligvis var OK, og i alle hårnålesvingene på den flotte rute fik vi alligevel imponeret ham over bilens køreegenskaber og sunde lyd. Han ved utroligt meget om Rolls-Royce - og ros er jo ikke det værste man kan få. Efter en udsøgt aftensmenu var vi så af turistbureauet inviteret til lysshow - Klangwelle - et helt specielt show med vand og lys og musik ude i Wörthersee. At både Rolls-Royce og Bentley mærker indgik i showet gjorde oplevelsen endnu større. En helt igennem fabelagtig god dag!

Lørdag den 10. juli kører vi så i kolonne rundt om Wörthersee, med et enkelt



*Så kom vi igennem
Felber Tauern-tunnelen.*

ophold og en cocktail på et særdeles flot og dyrt hotel med sudsigt. Sidenhen en herlig frokostbuffet på Hotel Schloss Seefeld i Pörschach. Vi sad pragtfuldt placeret på balkonen, solen skinnede og søen havde skiftet farve og var næsten turkis. Om eftermiddagen blev det desværre regn som lovet i vejrmedlingen - og dét, selv om man havde spærret

Veldens hovedgade af for trafik til ære for os, der skulle køre parade gennem byen og parkere på hovedgaden foran Casino Velden. Her blev bilerne og historien bag præsenteret for et talstærkt publikum der trodsede regnen. Indendørs fik vi rabatkuponer til at spille for, og masser af champagne fra den glade sponsor. Om aftenen en 6 retters menu.

underholdning af en af Østrigs kendteste entertainere, der bl.a meget humoristisk fortalte en historie, hvor alle deltagerens navne indgik. En østrigsk udgave af Victor Borge's sketch med punktum, komma og streg osv. var også en stor succes. Taler fulgt af præmieuddeling - alle ens - 1,5 liter champagne. Vi fik allerførst, fordi vi var kommet længst



En knækket ledning volder store problemer.



fra. Sluttede med lidt dans og kom til køjs ved 2-tiden.

Det var lidt svært at komme op søndag, og en temperatur på 13 grader og regnvejr gjorde det heller ikke bedre. Der var jazzbrunch og vi hyggede med familien Dvorak (næstformanden) der har sommerhus på Fanø, og måske vil deltage i vort næste træf i Odense 2005. Efter en hjertelig afsked med mange nye "venner" rettede vi næsen mod Hochholzerwitz, et slot/fæstning på toppen af et bjerg, som jeg havde besøgt for 4 år siden. Imidlertid regnede det så voldsomt da vi kom frem, at vi opgav at stå ud af bilen - nøjedes med at se det gennem forruden, og så "regne" med at komme igen en anden gang. Fortsatte så mod den tjekkiske grænse, hvor vi havde

aftalt at mødes med Peer om tirsdagen. Det dårlige vejr bevirkede, at vi ikke gik så meget på sightseeing. Derfor ankom vi til Romzberg, 14 km. inde i Tjekkiet, dagen før beregnet - men Peer var der, havde sørget for lukket garage til både Rolls og Morgan. Et stort værelse med balkon og udsigt over floden var bestilt hjemmefra, og ventede på os selvom vi kom en dag for tidligt. Dejligt sted og god restaurant.

Tirsdag kørte vi alle tre til Cheske Kromlov i Rolls'en. Byen er af Unesco erklæret en del af verdens naturarv, hvilket vi ved selvsyn kunne konstatere - om end vi måske fandt den en smule turistet. En rigtig god dag og hjem på hotellet til hvidløgssuppe, foreller og tyrkisk kaffe. Onsdag lidt mere sight-

seeing. Vi havde læst om en restaureret hestejernbane ad hvilken man på 1 dag kunne køre fra Ceské Budějovice til Linz i Østrig. Den måtte vi se - og vi fandt den også med megen møje og besvær. Det restaurerede stykke var 5 meter langt og næsten overbegroet af græs - men stædighed belønnes jo som bekendt. Senere ville vi så ind på et museum, som vi ligeledes havde svært ved at finde - og det var selvfølgelig kun åbent om søndagen. Vel tilbage på hotellet måtte vi reparere Rolls'en. En ledning til højre positionslys var knækket, så af med hjul og inderskærm - og så trække en ny ledning. Ved et FIVA løb, som det vi var på vej til, bliver bilerne jo "synet" og fejl og mangler giver strafpoint.

Torsdag morgen tidlig afgang - der var ca. 250 km. til Prag, som vi nåede hen på eftermiddagen.

Syn på bilerne og kontrol af papirer etc. i det gamle område, hvor verdensudstillingen i 1891 blev holdt. Meget smukke og barokke bygninger i Holosovitz. Opstilling på pladsen foran ved vort nr. Et godt aftensmåltid indgik i arrangementet, og kl. 19 blev vi sendt på første løb. Vi havde end ikke været på hotellet med bagagen. Nuvel - præsentation på rampen af hver enkelt, rute på tid, første mål var en tro kopi af Eifeltårnet (dog kun i en femtedel størrelse), elevator op og trappen ned, næste mål radiotårnet, op med elevator til 93 meter over jorden hvorfra der var en fabelagtig udsigt over Prag, hvor lysene nu var tændt. På vejen tilbage forbi "hotellet" med bagagen, alligevel for tidligt i mål - vi orkede simpelthen ikke at vente de sidste 17 minutter, det havde jo været en lang dag - og de første 174 strafpoint var så takken. Bilerne, der deltog 65, blev parkeret inde i en af hallerne under opsyn - ganske betryggende.

Farvel til Prag ved start og mål præsentationrampen foran de gamle udstillingshaller



Fredag morgen tidlig op, morgenmad planlagt til kl. 07, men arrangørernes køkkenpersonale var vist også kommet for sent i seng, så det blev lidt stresset inden vi blev sendt af sted ud i morgentrafikken. Tjekkerne tog det ikke så tungt - de kørte udenom trafikkerne i sporvognsskinnerne, og klemte sig så ind når det var nødvendigt. Nogle modkørende sporvognsførere havde med garanti hjertet siddende helt oppe



i halsen indtil flere gange den morgen. Når tjekkerne kunne, ja så kunne vi vel også, og vi kørte jo trods alt på tid - og vi kom da også helskindet ind på den centrale plads i den gamle bydel. Tid til at se det spændende ur slå, at se kirken, hvor Tycho Brahe ligger begravet og betragte alle de flotte bygninger i området. Her fornemmer vi historiens vingesus. Start igen med motoren stoppet og 1 minuts mellemrum. (strafpoint hvis motoren ikke var i gang efter 30 sek. Men ingen problemer her.) Ad tulipanrute til Karlstein, opsamling og med politeskorte til borgen, hvor der var rundvisning. Efter frokost i haven til et mondænt hotel, startede vi igen i nummerorden mod Prag, som vi genialt nok nåede midt i myldretiden. En sand kamp, når stopuret ikke vil som vi, eller....

Vandet under bruseren var lunkent lørdag morgen, men himmelen var blå og dejligt vejr udenfor. Dagens dejlige rute gik igennem landlige omgivelser - og ikke altid ad lige sjove veje - til et kæmpe jernbanemuseum i Luzna, ca. 70 km. fra Prag. En stor oplevelse - og så en tur med et rigtigt damptog. Efter grillfrokost på museet igen start i nummerorden og tilbage ad snørklede veje til Prags trafikmylder. Vandet i bruseren var nu iskoldt, men nødvendigt, vi skulle til gallaaften på hotel Belvedere. Det blev en oplevelse vi sent glemmer. Taler, underholdning og uddeling af præmier osv. Men stik imod alle FIVA regler talte man kun tjekkisk - og vi gik hjem i den lune sommernat, uden at have forstået en "tjek".

Søndag kunne vi tillade os at sove længe, det varme vand stadig "en by i Rusland". Bilerne ud til parade. Uden for hallerne gik nu også starten til et andet veteranbiltrally med ca. 10 biler fra omkring år 1900. Der var også en trup på 9 cyklister på "væltepetere", der lavede en meget flot opvisning - og uden at vælte. Et mindre "swap meet" var der også plads til. Officiel afslutning med pokaler og præsentation af vinderbiler. Masser af tilskuere i det pragtfulde vejr. Vi sluttede pointmæssigt i midten, og det var i grunden ikke så galt. Det viste sig, at de pokaler der var blevet delt ud lørdag aften var for sportslig optræden osv. Bl.a. fik en tysker pokal for at have lånt 5 liter benzin til en "tørløber". Ved totiden



Schloss Velden. Rallyplader monteres.

var Retro Prague 2004 så overstået for os som deltagere. Vi havde besluttet at forlænge opholdet i Prag nogle dage, og fik meget venligt lov til at parkere i den nu tomme hal - TAK for det, man har det nu bedst når "barnet" er i sikkerhed.

Vi tog alle tre ind til Karlsbroen og fandt et listigt sted, hvor vi i ro og mag kunne evaluere og planlægge ruten hjem. RREC i Østrig var vi overordentlig tilfredse med - og vel vidende, hvor meget det kræver at være arrangør, håber vi ikke, vi fornærmer tjekkerne ved at sige, at vi måske kommer igen en anden gang.

Efter yderligere et par skønne dage i Prag vendte vi næsen hjemad - besøgte Skoda museet i Mladá Boleslav, boede et par nætter i Karoly Vary (Karlsbad), hvor der findes 12+1 mineralholdige kilder. Igen mærker vi historiens vingesus og ser for os Knagsted gå rundt med en af de flade kander med tud, og nedsvælge det omkring 60 grader varme vand. I det gamle Østtyskland kørte vi en hel dag i træernes skygge på Deutsche Alleenstrasse. Fandt et "røverhotel" midt i en skov med egen zoologisk have og guldvandhaner på badeværelserne, osv. - - - hvis vi ikke holder inde her, ender denne artikel som føljeton!

Hjemme søndag aften efter 3 pragtfulde uger - omkring 4.000 kilometer - 1 punktering og en knækket ledning til positionsløys. I gennemsnit 5 km/l og 1.5 l motorolie i forbrug. OG VI FIK SOLEN AT SE OG FØLE.

Bodil Amorsen og Preben Pedersen

PS! den 13. kilde i Karoly Vary er en sød national drik ved navn BECHEROVKA, byen har 3% af aktierne i firmaet, og staten resten.



Peer foran Tyn-kirken, hvor Tycho Brahe ligger begravet.



Tanker ved udgangen af 2004

Tekst og foto: Hans Pedersen

**Endnu et år er gået, vi skriver 2005.
Det er meget svært at forstå.**

Jeg husker tilbage til min skoletid midt i 1960'erne. Skolelæreren fortalte om diverse fremtidsudsigter, og somme tider nævnte han året 2000.

Jeg husker tydeligt, hvor langt borte år 2000 var, ja, dengang var det næsten ikke til at fatte. Husker tydeligt at læreren fortalte at olien slap op i år 2000, men jeg kan da heldigvis stadig tanke veteranbilen op.

Fik jeg mon et kørekort? Ja, det fik jeg uden problemer. Fik jeg mon en bil? Ja, jeg fik en bil uden problemer.

Fik jeg mon en karriere? Ja, jeg fik en karriere uden problemer. Kunne jeg fastholde min interesse for gamle køretøjer?

Eller var det blot noget forbigående? Nej, jeg kunne med den største lethed fastholde min tidlige interesse for gamle køretøjer. Kunne jeg mon udbygge mit private bibliotek med artikler om biler? Ja, dette lykkedes også uden problemer.

Fik jeg mon selv en veteranbil? Ja, min sandten, en skønne dag i 1994 var jeg ejer af en dejlig Ford V8 årgang 1936. Mon den gamle bil kunne køre? Ja, jeg har kørt mere end 55.000 km i bilen.

Jeg havde en hovedinteresse i folkeskolen, nemlig faget dansk. Ville jeg nogensinde få brug for faget, som jeg var så fascineret af? Ja, det fik jeg også god brug for.

Ville jeg i fremtiden mon kunne skrive nogle artikler om min store interesse for biler? Ja, ved en tilfældighed skrev jeg en artikel til Veteran Tidende, og det blev til flere og flere, og i dag skriver jeg næsten alle artikler til Månedens Køretøj.

Jamen, det er jo mageløst, og lad mig benytte lejligheden til at takke alle de venlige mennesker jeg har mødt i forbindelse med disse artikler, som jeg skriver med stor kærlighed til emnet. Det er helt fantastisk at møde alle disse prægtige mennesker med deres mange interessante historier. Det er bilhistorie når det er allerbedst.



Vores klub er blevet 50 år, hvilket i sig selv også er fantastisk. Til lykke med det. Jeg tænker tilbage på de få mennesker, der dengang i 1954 dannede klubben. Disse mennesker havde visioner så det batter, noget man nu til dage ofte savner.

Mange bilfabrikker har fejret de første 100 år, og tænker man virkelig efter, da er dette helt unikt.

Men bliver det værdsat? Nej, ikke særlig meget.

Meget besynderligt. Det er da afgjort en bedrift at klare 100 år.

Da jeg selv ejer en Ford V8 fra 1936 fejrede jeg Fords 100 års jubilæum ved at køre en tur i min gamle bil på 100-års dagen. Jeg havde medbragt min bedste flaske rødvin, og jeg kørte ned til Bønnerup Strand, parkerede den gamle Ford, åbnede vinflasken, kiggede ud over havet og hævdede glasset og sagde højt: Til lykke Henry Ford, godt gået. Gid du kunne se, hvor mange gamle Ford'er der kører rundt i den ganske verden.

Jeg har lige skrevet om Rover og Rolls Royce, der begge fejrede 100 års jubilæum. Det er fantastisk at gå tilbage i historien og kigge på hele udviklingen i

de 100 år. En fantastisk epoke, som nok aldrig kommer igen

Tilbage til alle de medlemmer jeg besøger, når der skal skrives artikler til Veteran Tidende.

Ofte er det helt utroligt, hvilket arbejde de har lagt i renoveringen af deres køretøj, og de har samlet al mulig litteratur om køretøjet, ja, nogle har den komplette historie fra bilens fødsel. De har på diverse stumpemarkeder samlet diverse reservedele, således de kan klare næsten ethvert problem, der måtte opstå med køretøjet.

Jeg håber meget på, at alle er klar over, hvilke herlighedsværdier vi råder over. Lad det ikke blive en sovepude, husk at skønne på vore køretøjer, vor klub, vort kammeratskab og hele vor viden om disse herlige gamle køretøjer, som fortjener en langt større opmærksomhed end tilfældet er i dag.

Lad os værne om køretøjerne og deres unikke historier, lad os mødes i stor fredsommelighed og med stor respekt for de fine køretøjer, hvad enten de har 2, 3 eller 4 hjul.

Må jeg ønske alle medlemmer et rigtig Godt Nytår.



MERE MÅGEVINGE



Morten Alstrup oplyser at billedet i sidste blad af den dansk indregistrerede Mercedes-Benz 300 SL "Mågevinge" er fra det 8. Rally Sestrière, som blev kørt i 1957. Julius Voigt-Nielsens makker i bilen var Preben Andersen, der vist nok også var bilens ejer og i øvrigt pengemand bag Danmarks første rigtige racing team, Scuderia Palan. Parret sluttede rallyet som nr. 38. Året forinden blev Preben Andersen nr. 52 i det hollandske Tulpen Rally med Rudolf Rottbøll-Ørum som medkører, og senere i 1957 blev Rottbøll-Ørum nr. 24 i det hårde Liège-Rom-Liège, formodentlig i samme bil, men da med en makker som i deltagerlisten hed Bobby Sander. Det var et dæknavn for Robert Nellemann, der på det tidspunkt var forpligtet over for Ford og havde svært ved at optræde offentligt med et andet bilmærke. Åbenbart kunne han ikke modstå fristelsen til at køre løb i en sportsvogn som allerede dengang var blandt de ypperste.

OG GOODWOOD



Og samstemmende med Peter Ottosson har Morgen Alstrup supplerende oplysninger om den H. Widengreen, der fejlagtigt blev kaldt dansker da han deltog i Tourist Trophy på Ardsbanen. Svenskeren Henrik "Henken" Widengreen og hans bror Per Victor var begge meget aktive i international motorsport i slutningen af tyverne og det meste af tredverne, mest dog Per Victor. Han vandt både i 1934 og 35 det norske Grand Prix på isbane og deltog i

Eifelrennen på Nürburgring og Tripolis Grand Prix. Per Victor kørte blandt andet Alfa Romeo 8C 2300, mens Henken kørte en Invicta fra Brooklands, da han i 33 stille op i Sveriges Vinter Grand Prix på Ramen-søen, hvor også danskeren Paul Tholstrup deltog. Før det havde Henken kørt Amilcar C6, blandt andet på Brooklands. Den Maserati han deltog med i Tourist Trophy i 31 har enten været en 26C MM eller 8C 1100 i 1.1 liters klassen, hvor han udgik med en sprængt toppakning efter tre omgange. Samme år startede han et par gange på Brooklands med Maserati'en. Han udgik af 500 Miles løbet men blev nummer 19 i Junior Car Clubs Double Twelve Hours Race. Henken boede fast i England og lod bror Per Victor om at vinde stort set alt hvad der var at vinde hjemme i Sverige. Selv kørte han mod folk som Birkin og Henry Segrave og kørte mange gange fra dem. Hans største sportslige succes var i 1932, da han sammen med briten Sammy Newsome besatte femtepladsen i Le Mans 24-timers løbet i en fabriksanmeldt 1½ liters Aston Martin.

Pengene til disse udskejelser tjente brødrene som indehavere af en fabrik i Eskilstuna for finere herrekonfektion. Til privat brug fik Henrik bygget en utroligt flot 4.3 liters Alvis med airlinekarrosseri. Den findes afbildet i en fin Alvis-bog og eksisterer vist nok endnu, i Sverige.

2 x 40

To af de klubber DVK står på venskabelig fod med fylder 40 år i 2005. Det er Sporvejshistorisk Selskab, som fejrer dagen 8. februar med en reception i Frederiksberg Kommunes hovedbiblioteks foredragssal på Solbjergvej 23. Alle er velkomne kl. 16 til 19.

Jubilæet markeres derefter med en stor kavalkade på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm 11. og 12. juni. Der bliver selvfølgelig sporvogne, næsten 40, men også 10 veteranbusser.

Der er store udvidelsesplaner for museet, som ser ud til at falde på plads i jubilæumsåret.

Også Dansk Ford A Klub fylder 40 i år og for dens medlemmer bliver der festligheder, kombineret med et rally, 25. og 26. juni i Nordsjælland.

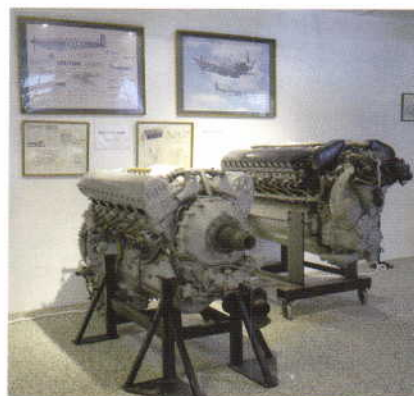
100 ÅR SIDEN FØRSTE DANSKE LØB

I 1905 arrangerede Dansk Automobil Klub (den senere kongelige) sammen med to andre organisationer det første lange motorløb gennem Danmark. 100-året bliver markeret med et løb til sommer 29. juli til 2. juli for motorkøretøjer fremstillet før 1925. Se Løbs- og Aktivitetskalenderen.

TILFØJELSER

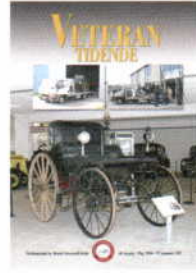
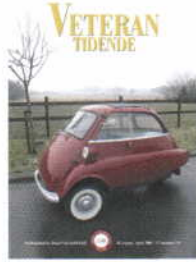
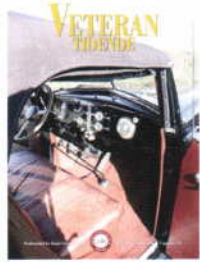
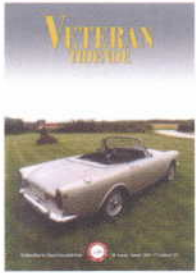
I artiklen i sidste VT i anledning af Rolls-Royces 100-års jubilæum nævnes at Merlin motoren skulle have vundet 2. verdenskrig siddende i Spitfiren. Medlem Ole W. Berg gør opmærksom på at specielt Battle of Britain, men også resten af krigen, var en kamp mellem RR, BMW og Daimler-Benz. Men det var faktisk Hurricane, også med Merlin motor, som var arbejdshesten i kraft af antallet. Motoren var derefter drivkraften i alle betydende britiske krigsfly plus Mustang. Så vidt Ole Berg er orienteret blev 2/3 fremstillet af Packard, nok en oplysning der kan interessere bilinteresserede.

Ole W. Berg nævner også at SAS-busserne ikke var de eneste arkitekttegnede. I tredverne fik Københavns Sporveje og NESA de boggie sporvogne som var tegnet af arkitekt Lunding, men det var også ham der havde tegnet de treakslede trolleybusser. En af dem kørte med som aktiv deltager ved indvielsen af en trolleybuslinje i Landskrona i 2004. Endvidere fik Odense Omnibus i juni 1948 seks Volvo busser tegnet af arkitekt Gunnar Biilmann Petersen. Og sandsynligvis kan der findes flere eksempler.



Rolls Royce Merlin og Allison motor. Ole Sommers Atomobil Museum.

Indholdsfortegnelse for årg. 2004



Fra bestyrelsen

Nærum	jan	7
Medlemsliste 04	feb	10
Kontingent 04	feb	10
Nye medlemmer	feb	34-35
Indflytning	mar	8
Formandsskift	apr	3
Bibliotek	apr	3
Nye medlemmer	apr	26
Best.møde referat	maj	27
Nye medlemmer	maj	47
Best.møde referat	jun	27
Kustodegruppen	jun	27
Nye medlemmer	jun	30
Best.møde referat	jul	42
Biblioteksfrivillige	jul	42
Nye medlemmer	aug	39
Best.møde referat	sep	54
Nye medlemmer	sep	56
Arbejdsfordeling	okt	26-29
Nye medlemmer	okt	33
Biblioteksnyt	nov	36
Best.mødereferat	nov	43
Ny i biblioteket	nov	43
Best.mødereferat	dec	10
Biblioteksnyt	dec	19
Nye medlemmer	dec	40-41

Formandens klumme

50 år i forandring	feb	3
Ny formand	maj	3
Hobby til 100 mill.	jun	3
Højrov/bonderøv	jul	3
Din bil/min bil	aug	3
Overlevering	sep	3
Inden døre	okt	3
Et godt sted	nov	3
Tak for i år	dec	3

Fra medlemmerne

Læserbreve	jan	29
Om køreselskaber	feb	35
Om FIVA-pas	mar	35
Vurdering af 35-årige	mar	35
Til formanden	mar	36
Morris reg.	mar	37
Læserbreve	apr	28-29
Vær positiv	jun	31
Look-alikes	jul	44
Læserbreve	aug	42
Mere look-alikes	sep	33
Læserbreve, drøm og kopi	okt	31
Læserbreve	nov	40-41

Generalforsamling 2004

Indkaldelse	jan	8
Ændringsforslag	feb	8-9
Årsberetning	mar	9-15
Referat	apr	9-11

Generalforsamling 2005

Forvarsel	dec	4
-----------------	-----------	---

Jubilæet

Program	jan	9
DVK i Fredericia	mar	3
Festen i Fredericia	sep	12-15
Mere Fredericia	nov	5
Hædres dem.	nov	8-13
Receptionen	dec	8-9
Fra kulturministeren	dec	11

Månedens Køretøj

Sunbeam Tiger 1966	jan	16-21
Cadillac 62 1953	feb	16-21
Hudson Eight 1938	mar	24-31
BMW Isetta 1961	apr	13-17
Oldsmobile 98 1955	maj	16-20
NSU Prinz 1972	jun	14-19
Delage D8-120 1939	jul	24-31
FIAT 503 1927	aug	12-16
Mustang Conv. 64	sep	20-25
Borgward lastv. 1949	okt	18-22
Renault bus 1953	nov	20-29
Rover 75 1949	dec	22-29

Artikler

Adonis	jan	3
Brdr. Scheldes biler	jan	10-15
Mere Citroën	jan	24-25
Austin-Healey i film	jan	32
Store flyttedag	feb	12-13
Krøniken	feb	14
Zonen på DTM	feb	15
Standard og Triumph	feb	22-29
Rob. Nellemanns Allard	feb	33
Classic Marathon	mar	16-23
Opel minder	mar	34
Ta' til Fanø	apr	18-23
Ford V8 1938	apr	24-25
Biler i Krøniken	maj	8-9
Dødsdrombilen	maj	10-11
Humber Flat Twin 1922	maj	12-13
Stanley Steamer i DK	maj	13-15
Store indvielsesdag	maj	22-26
Bilmesse Fr.cia	maj	30-31
Brandværnsmus.lukker	maj	32-33

Crosley i Gjern	maj	34-35
Eng. sportsvogne	jun	8-12
Ford mus.i Holland	jun	20-21
Strib Automuseum	jun	22-25
En Ford V8 32 Phaeton	jul	12-17
Ring Djursland	jul	32-35
Vauxhall-Bedford Klub	aug	18-19
Mere om Adonis	sep	7
Sommers Automob.mus.	sep	29-32
Mere Krøniken	okt	8
Dr. Madsens bil	okt	10
En anden ophuggerrunde	okt	16
Om biblioteket	okt	23
Goodwood 2004	nov	14-18
10 år i Kværkeby	nov	19
Sommerferie sydpå	nov	30-33
Jaguar-udstilling	nov	39
Rolls Royce 100 år	dec	12-13
Danske Silver Ghoster	dec	14
Mere Goodwood	dec	18
Veteranbilerne?	dec	20-21
Mercedes Mågevinge	dec	21

Sektioner og registre

Førkrigs FIAT Reg.	feb	10
Årsber. Peugeot Sekt.	feb	11
Renault registret	apr	3
Nyt fra Peugeot	maj	35
Ford V8	jun	5
Køreselskab Fyn	nov	37
Ford V8 klub	nov	38

Personprofiler

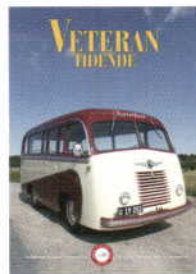
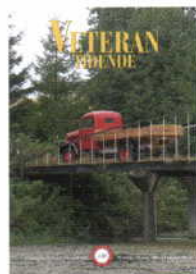
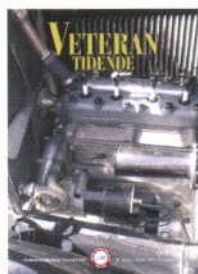
Nekrolog L. Outzen	feb	7
Nekrolog H.Kj.Kristensen	maj	5
Niels Moselund	jul	18-21
E. Hindsgaul Madsen	aug	28-31
Svend Hauberg (Alfa og Bugatti m.fl.)	sep	38-48

MhS

Årsmøde 03	jan	28
Vurdering v/import	feb	32
Nyhedsbrev 2/04	maj	28-29
Nyhedsbrev ekstra	juli	44
Nyhedsbrev 3/04	sep	55
Nyhedsbrev 4/04	nov	42

Bog anmeldelser

Citroën i Danmark	jan	22
Bustrafik i Helsingør	jan	23
Samt.m. Ole Sommer	jan	23
Busser Køge Ringsted	feb	32



Bilen i 40-50ernemar 33
 Mercedes Benz.....aug..... 27
 Overhaling i 3.gear.....nov..... 39
 Nimbus-legender.....dec..... 18

Diverse

Dansk Bugatti i Parisjan 5
 Falsk nummerpladejan 5
 Konkurrencen.....jan 27
 Indholdsfort. 03.....jan ..30-31
 Brandværnsmuseet.....feb 5
 Nummerpladerfeb 30
 Bibliotekarerfeb 30
 Konkurrencen.....feb 31
 Brandværnsmuseet.....mar 3
 Skriv til VTmar 5
 Konkurrencen.....mar 32
 Konkurrencen.....apr 27
 Bugattibesøgmaj 21
 Konkurrencen.....maj ..36-37
 Messe i Essen.....maj ..38-39
 Hammelhjul.....jun 5
 Fyrre år siden BhTjun 13
 Konkurrencen.....jun 26
 Brandværnsmuseet.....jul 5
 Konkurrencen.....jul 43
 Konkurrencen.....aug..40-41
 Stof til VTaug..... 41
 Rallye Poznan.....aug..... 42

Mus.brochure, rettelse.....sep 5
 Konkurrencen.....sep 33
 Auto-ambulance.....okt 5
 Velocette kontakt.....nov..... 7
 Fangelbanennov..... 36
 Vej- og bromuseumdec..... 5
 Victoria kontakt.....dec 5
 Om læserbrevedec 39

Erhvervskøretøjer

X 313.....dec..36-37

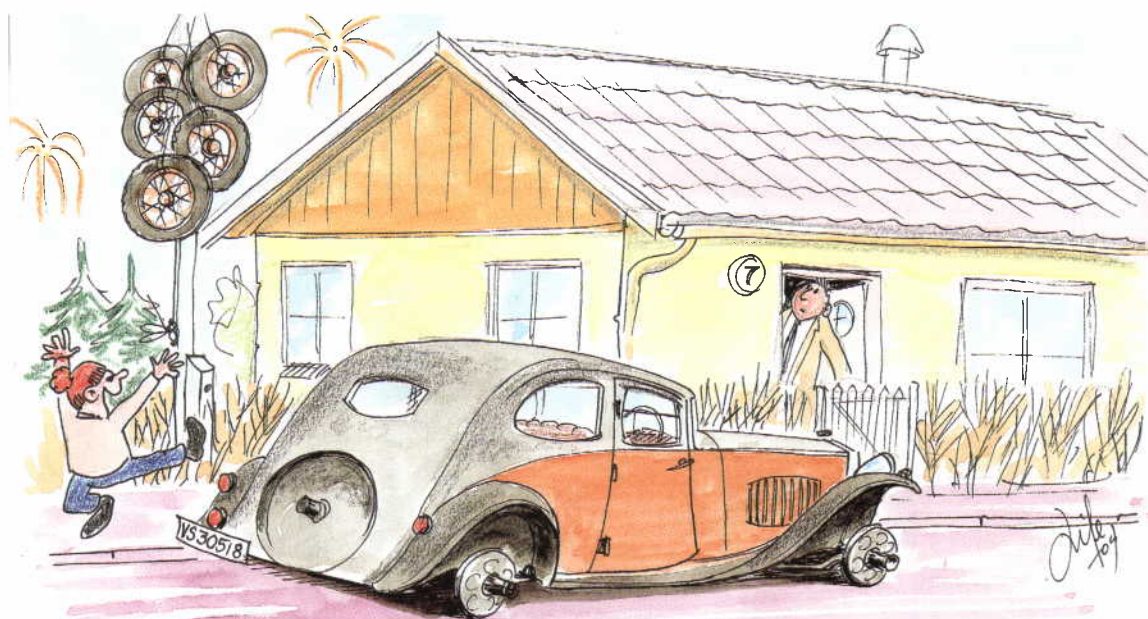
Arrangementer

Føtex-løbjan 26
 Kastelletjun 32
 Jysk-fynsk autojumblejul 8-9
 Esbjerg veteranløb 04.....jul 10
 Klosterløbet.....jul 11
 Nivåløbet.....jul ..22-23
 Odsherredløbet.....jul 36
 Bankløb i Sønderjyll.jul 37
 Brønshøjløbet.....jul ..38-39
 Klampenborg.....jul ..40-41
 Bornholmaug..... 8-9
 Englændertræf.....aug..10-11
 Gavnøaug..... 17
 Hanse Rally Lübeckaug..20-21
 Hist. Grand Prixaug..22-26
 Havnetræf.....aug..32-33

Fanø.....aug..34-35
 Danmarksløbetaug..36-38
 Styrkeprøve m.Swiftsep....8-10
 10 år i Amazon Klubsep..... 11
 Bridgestone Rally.....sep..16-17
 Ring Djursland.....sep..18-19
 Odderløbet.....sep..26-27
 Herregårdsløbet.....sep..... 28
 Store Skoda dagsep..34-35
 Stevnsløbetsep..36-37
 Klubaften i Nærumsep..... 49
 Handestsep..50-51
 Havnetræf.....sep..52-53
 Herregårdsløbet.....okt 11
 Svenstrupløbet.....okt ..12-13
 Lillebæltsturenokt 14
 Munkebjergløbet.....okt 15
 Bisonturen.....okt 17
 Class. Marathonokt ..24-25
 Swapmeet.....nov..... 44
 Fredericia-messennov..34-35
 Sydhavsrallydec..... 11
 Herning-messendec..30-31
 Sæsonafslutningdec..... 35

Teknik

Klubbilens tilstanddec..32-34



- Godt nytår Hr. Olsen.



Alfa Romeo Camion Moyen type 450, årgang 1950

Tekst og foto: Hans Pedersen

Alfa Romeo hører blandt de største navne i bilens og motorsportens historie. Fabrikken har deltaget i motorløb næsten uafbrudt siden 1911, og er kendt for sportslige personbiler

Navnet Alfa står for Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, dvs. den lombardiske bilfabrik aktieselskab.

Virksomheden blev grundlagt i 1910, og hensigten var at fremstille en ægte italiensk bil i de tidligere fabriksfabrikker, hvor man havde samlet de franske Darracq biler.

De næste mange årtier fremkom der rigtig mange berømte biler fra Alfa Romeo, men det er nok de færreste der er klar over, at Alfa Romeo ikke kun var personbiler.

Fabrikken producerede el-komfurer, flymotorer og fly og en del lastbiler.

Lastbilen type 450 fra 1950 er et godt eksempel på tiden dengang. Netop i 1950 udgjorde flyafdelingen hos Alfa Romeo 85% af produktionen, lastbiler 10% og personbiler kun 5%. Der blev fremstillet lastbiler i mange afskyninger, ligesom der blev bygget busser og rutebiler.

Artiklens lastbil ankom til USA i oktober 1950, og den blev annonceret i en helsides annonce.

En ranchejer sad en søndag morgen og nød sin kaffe, og han bemærkede straks annoncen for Alfa Romeo lastbilen. Han syntes godt om lastbilen, og efter morgenkaffen kørte han ned til den lokale Alfa Romeo-forhandler og fik lastbilen demonstreret. Han var mere end tilfreds og købte straks bilen.



Det var ikke fordi han havde noget særligt at bruge den til, men da han jo havde en stor ranch kørte han rundt på markerne hver søndag for lige at se til afgrøderne. Og mere skulle lastbilen ikke bruges til, og mere blev den heller ikke brugt til. Landmanden dør, og lastbilen overgår til sønnen, der heller ikke benytter bilen særlig meget.

Helt fremme i 2002 annonceres lastbilen til salg på Internettet, og nuværende ejer Ole T. Hansen i Brovst købte den, da han i forvejen ejer flere Alfa Romeo personbiler af de mere sjældne typer.

Lastbilen er ret stor, ca. 640 cm lang, så at få den hjem fra USA var ikke så let. Den kunne ikke blot stoppes ind i en container, som er fremgangsmåden med personbiler. Nej, lastbilen skulle anbringes på en stor platform, hvilket betød, at der heller ikke kunne stables noget ovenpå. En kostbar transport blev det.

Det meget interessante med lastbilen er at den kun har kørt 5.900 km på de godt 50 år. Så bilen er jo knap nok kørt til.

Lastbilen er monteret med en fremragende dieselmotor med direkte ind-

sprøjtning, der udvikler en effektiv trækraft på 90 hk.

Bilens affjedring med halvelliptiske lamelfjedre og stødabsorbering på forakslen sikrer den nødvendige smidighed under alle forhold, selv på dårlige veje. Styringen, som er let og smidig, den lille venderadius, det kraftige luft-hydrauliske bremsesystem på hjulene, og den mekaniske bremse på transmissionen forener den med en ekstraordinær let styring og nedbremsning.

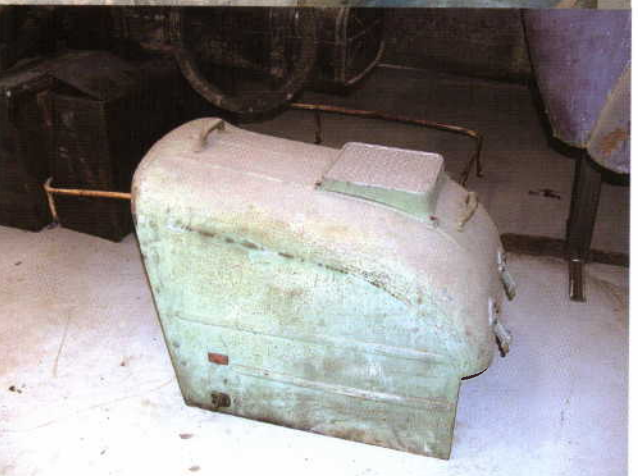
Førerhuset med rene og elegante linier er komfortabelt og rummeligt – skrev man dengang i 1950.

Der er ekstra sæder bag de to forstole, men i denne lastbil var der mod ekstra betaling og bestilling monteret 2 opklappelige køjer.

Måske har landmanden taget sig en lille lur når han om søndagen kørte den lille tur rundt på markerne.

Lastbilen skal nu renoveres 100 %, og når den bliver færdig om 1-2 år, da vil vi bringe den som månedens køretøj.







Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Bendt	Friis	Frederiksværkvej 13		3390 Hundested	4793 8806	
Erik	Frederiksen	Kirkeltehusvej 1		3450 Allerød		
Peter	Gert-Jørgensen	Bøgelundevej 30	Venslev	4243 Rude		
Morten	Nørgaard	Orla Lehmannsvej 3 C		2000 Frederiksberg		Chevrolet
Lars	Holm	Orfeus Alle 6		2650 Hvidovre	3649 1553	Ford
Troels Henrik Molke	Hersom	Skodsborg Strandvej 162		2942 Skodsborg	4011 4453	Triumph
Henning	Christoffersen	Næstvedvej 367		4100 Ringsted	5764 3893	Ford
Henning	Christoffersen	Næstvedvej 367		4100 Ringsted	5764 3893	Nash
Karsten	Nielsen	Hjertingvej 48		6800 Varde	7521 0881	
Glenn	Strehle	Østerkærvej 21		9240 Nibe	9835 5558	Buick
Glenn	Strehle	Østerkærvej 21		9240 Nibe	9835 5558	Cadillac
Glenn	Strehle	Østerkærvej 21		9240 Nibe	9835 5558	Mercedes-Benz
Glenn	Strehle	Østerkærvej 21		9240 Nibe	9835 5558	Plymouth
Finn	Olsen	Bispevej 6		4500 Nykøbing Sjælland	5991 0862	Triumph
Ronnie	Nielsen	Maglegårds Alle 56		2860 Søborg	3969 1811	Mercedes-Benz
Diana	Myllerup	Fredericiavej 49		7100 Vejle	7583 3457	Porsche
Anette	Ovesen	Nibevej 54		9530 Støvring	9837 4219	Scania
Flemming	Jørgensen	Smedevej 21	Veksebo	3480 Fredensborg	4848 3393	
Claus	Lauritzen	Rødlersvej 55		2990 Nivå	4059 1015	MG
Michael	Christensen	Lyongade 8, 2. th.		2300 København S	3284 8281	VW
Bjarne Ytzen	Jørgensen	Vitvedgade 2	Vitved	8660 Skanderborg	8692 7709	Mercedes-Benz
Per Christian	Back	Gl. Strandvej 412		3060 Espergærde	4913 1022	MG
Henning	Hopmann	Alfred Christensensvej 9 B		2850 Nærum	4580 8681	
Martin Bay	Holm	Galgebakken Sønder 6-9A		2620 Albertslund	4036 6031	Studebaker
Peter E.	Grønbech	Skovvænget 8		6440 Augustenborg	2422 2522	Porsche
Henning Stiig	Jensen	Strandvejen 335		2980 Kokkedal	4918 0822	Mercedes-Benz
Carsten	Meng	Ædelgranvænget 1		5270 Odense N	6618 7964	Volvo
Jørgen	Andersen	Ærtemarken 102		2860 Søborg	3969 8653	Mercedes-Benz
Jan	Nielsen	Hobrovej 45	Gerndrup	9510 Arden	9855 4541	Opel
Aage	Jørgensen	Plantagevej 5		7300 Jelling	7587 2156	VW
Martin	Bøjesen	Hesteskoen 1, 2, th		3000 Helsingør	4976 3580	
Stig	Andersen	Skovmarksvej 25		5762 V. Skerninge		
Peter	Hein-Sørensen	Damtoften 4		2750 Ballerup	4465 0583	Opel
Ole Beck	Rasmussen	Bakkesvinget 32		2760 Måløv	4465 6717	
Jacob	Lefèvre	Refshalevej 200 Z		1432 København K	2812 4888	
Kim	Frederiksen	Reerslevvej 54, Reerslev		4291 Ruds Vedby	2020 7525	Volvo
Torben	Bech	Stubdrupvej 69		7100 Vejle	7586 3468	Chevrolet
Torben	Bech	Stubdrupvej 69		7100 Vejle	7586 3468	Ford
Torben	Bech	Stubdrupvej 69		7100 Vejle	7586 3468	Harley Davidson
Palle Friis	Pedersen	Holmen 8		4800 Nykøbing F	5443 9225	
Niels Nolsøe	Grünbaum	Lundbygsgade 37		6400 Sønderborg		MG
Jonathan Krag	Frausing	Ålbrosvinget 13		2730 Herlev		
Claus	Andersen	Ubberodvej 1		5491 Blommens Lyst		
Jens	Rasmussen	Ting Jellingevej 5		4262 Sandved	2181 8668	
Bjarne Ry	Mathiasen	Baunevej 17		8361 Hasselager	8628 2069	MG
Sinan	al-Barazi	Mosehøjvej 23B		2920 Charlottenlund	+447976353583	
Erik	Høier	Vigerslev Alle 40, 3. st. 2500 Valby		3646 3328		MG
Heinrich	Hass	Svanekærvej 11		3660 Stenløse	4717 0911	
John	Carlsen	Østre Parkvej 5 A		4100 Ringsted	5761 1247	
Kjeld	Nielsen	Dyssevænget 7		3300 Frederiksværk	4777 1382	FIAT
Einar	Solvang	Sønderstrandsvej 86		4400 Kalundborg	5950 4201	Chevrolet
Johnny Holst	Kristiansen	Rismosevej 8		2400 København NV	3967 3870	Porsche



Velkommen til Esbjerg Veteranløb 2005 - lørdag den 30.april.



Har du en veteranbil eller en veteranmotorcykel, og har du lyst til sammen med dit køretøj – og måske familiemedlemmer – at få en spændende og anderledes lørdag, så deltag i dette løb, der for syvende gang arrangeres af Vestjysk Motorveteran Klub. Arrangementet er ikke et eventyr, men det foregår blandt andet i Eventyrets Land - og i den øvrige dejlige vestjyske natur. Ud over pragtfulde naturoplevelser vil du få nogle hyggelige timer sammen med andre veterankørere, så - hvis det er noget for dig - og du vil have nogle gode oplevelser med små sjove konkurrencer, og nogle hyggelige timer i et dejligt veteranmiljø – ja så bør du tilmelde dig løbet.

Om løbet i øvrigt:

Løbet starter i Esbjerg, og når de forventede ca. 90 køretøjer med omkring 170 deltagere kører i mål nord for Esbjerg, er der tilbagelagt ca. 100 km.

Mødestedet er ved Sparbank Vest, Stormgade 2, 6700 Esbjerg, og der er åbent for registrering og morgenmad fra 8.30 - 09.45.

Kl. 10.00 startes løbet og efter en paradekørsel i gågaden i Esbjerg, går turen mod nord. Første del af løbet afsluttes med en tiltrængt middagspause, hvorefter anden og sidste del af løbet afvikles. Efter løbet er der kaffebord, præmieoverrækkelse og afslutning.

For at få "løbspakken", skal du betale: 225 kr. i startgebyr for dit køretøj med fører, 150 kr. pr. voksen ledsager og 100 kr. pr. ledsager under 12 år.

Yderligere information fås ved: Finn P. Olesen, tlf. 75269509, e-mail: r.v.p@mail.dk, Kristian Mogensen, tlf. 75170180, e-mail: lismo@privat.dk eller Harry Ørsted, tlf. 75127776, e-mail: ørsted@esenet.dk

Tilmelding senest den 11. april til: Finn P. Olesen, Valmuevej 4, Alslev, 6800 Varde, e-mail: r.v.p@mail.dk. **Betaling** til Sparbank Vest **kt. nr.: 8119-0001782185**, eller til Finn P. Olesen.

Bemærk: Der er en deltagerbegrænsning – max. 100 køretøjer, og eventuelle køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-/registreringsattest!

Tilmelding:

Førers: Fornavn: _____ Efternavn: _____ Tlf.: _____

Adresse: Gade/vej: _____ Post nr.: _____ By: _____

Køretøj: Personbil Varebil Lastbil Bus Kabinescooter Mc-solo Mc m. sidevogn

Fabrikat: _____ Type: _____ Årgang: _____ Cyl.volumen: _____ liter/ccm

Cyl. antal: _____ Antal hk: _____

Betaling: Pr. køretøj inkl. fører----- kr. 225

Voksne ledsagere: Antal _____ a 150 kr. ----- kr.

Ledsagere under 12 år: Antal _____ a 100 kr. ----- kr.

Beløb i alt ----- kr.

Husk tilmelding senest d. 11.04.2005 til Finn P. Olesen, Valmuevej 4, Alslev, 6800 Varde.



BILER SÆLGES

Folkevoegn 1303 1972. 106.000 km sort. Kører udmærket men trænger til en kærlig hånd og noget lak. Kr. 25.000 eller deromkring. Tlf. 4576 2529.

Triumph TR3A 1960. Royal Blue. Synet juli 2004. Perfekt stand. Original bagagebærer, aeroscreen + alm. forrude. Ny udstødning, karburator, luftfilter, vandpumpe, dynamo. Gennemrenoveret i 1997. Al dokumentation og historie forefindes. Pris kr. 175.000. Lene Østergaard, tlf. 35434712

Plymouth PB 1932 4-dørs 7-pers. (klapsæder). Urestaureret rustfri bil. Kr. 41.000.

Renault Monasix cabriolet 1928. 4-dørs, 6-cyl., ikke kørt siden totalrestaurering Kr. 99.900.

Volvo PV444 1947. Sort. Ældre restaurering, rustfri nordlandsbil. Kr. 59.500. Evt. Nimbus eller anden mc/bil som hel el. delvis betaling. Tlf. 40148037

Plymouth 1965, Nu SKAL sommerbilen sælges! Grundet køb af anden bil afhændes denne helt igennem fejlfri, velkørende Plymouth cabriolet til nærmest spotpris. En af 2.500 producerede og en af de 2 der blev solgt ny i Danmark af Nordisk Diesel. Der er intet, og jeg mener virkelig intet, der skal gøres ved denne bil for at man kan køre endnu en sommer i møde. Motoren er en meget velkørende 318 smallblock Udstødningen er helt i rustfri, incl potterne. Meget fint original interiør med midterkonsol og bundskifte. Flot el-kaleche. Den blev synet uden anmærkninger i okt/03, da fik den nye bremses. Der er en del nykromede detaljer. ALT kører og virker perfekt. Bilen sælges inklusive evt. vinteropbevaring og næste års syn !!! . Pris kr. 75000
Johnny B. Rasmussen, tlf. 20745709

Ford Costumline 1955. Pænt fejlfrit indtræk, god motor og mekanisk stand. Ekstra forskærm, 4 nye dæk. Noget rust, men et meget godt restaureringsobjekt. Kr. 15.000. Mogens Ottosen eller Søren Thrane, tlf. 35263030 / 25793032

Buick Skylark LTD 1979. Usædvanligt flot og velholdt. Sælges nysynet og indreg. pris kr. 35.000.

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

Leyland traktor med entreprenørpumpe. Kan køre. Fungerer fint. Original stand. Kr. 10.000. Tlf. 65361383

Volvo 66 1976. 71000 km. Nysynet, nye Michelin dæk, nye bremses, Brembo, og bremsesør. Fuld Volvo service. Pava beh. velholdt garagebil, sælges fra dødsbo. Prisdé kr. 25.000. Axel Kristiansen, tlf. 98522197

Morris Minor Serie II 1954, Ægte klassiker. Bilen er istandsat til original stand. Meget flot eksemplar. Billeder kan ses på www.racinggreen.dk. Pris kr. 39.000. Lasse Kristensen, tlf. 23352766

Austin Healey 3000 MK1 1958. Flot stand. Mørkeblå med rødt læder. Dansk indregistre-

ret. Sorte plader. Ny kaleche. Istandsats af en af Danmarks bedste mekanikere. Kører perfekt. Lyder fantastisk. Billeder kan sendes.. Pris kr. 229.000.

Lars Hee, tlf. 26145450

Ford A 1/2 ton pickup 1929, Velkørende nyligt restaureret med trækrosseri. Leveres indregistreret med tidshistorisk korrekte nummerplader. Pris kr. 100.000. Olav Haugland, tlf. 56315168

Plymouth Belvedere 1961, delvis adskilt for renovation. Mangler tiden til at komme i gang. Kræver en kærlig hånd og gode evner inden for rust arbejde. Sjælden bil i Danmark!! Ring mellem 14:30 og 20:00.. Pris kr. 25.000. Bjarne Christensen, tlf. 20634415

MGB GT 1969, rød, 10.000 km efter fler-årig renovering med bl.a. ny 1,8 motor og gearkasse m. overdrive. Under renovering blev kasse syret af og alt rust repareret. Trådhjul, orig. rat, H4 lys og mange nye dele. En praktisk klassiker. Kr. 125.000. Evt. fotos fra jki@techmedia.dk. Pris kr. 125.000. Jørgen Kindt-Ipsen, tlf. 45570673

Singer Nine 1934. 4-pers. åben. Velholdt. Coventry Climax motor og gearkasse, alt er ok. Pris kr. 70.000. John Andersen, tlf. 75931785/29782909

Renault 17 TI coupe 1972. Km-garanti 96.000 af én ejer. Et godt restaureringsobjekt. Nye pladedele mm. medfølger. Kr. 10.000 eller bud. Kurt Jensen, tlf. 39697133
4cv@webspeed.dk

Volvo Amazon 121 1966. Perlelignende. Rødt indtræk. 2 ejere. Usædvanligt velholdt og velkørende. Sorte nr. plader. Kr. 45.000. Ole Callesen, tlf. 74561611

DELE TIL BILER SÆLGES

Chevrolet 1931: Komplet forvogn med styretøj, ratstamme samt fjedre osv. samt bagvogn med kardan, fjedre osv. Originale instrumenter samt en mængde smådele. 5 stk. hjul. Demonter evt. selv. Samlet pris 6000.

Tony Johansen, tlf. 60158669.

Til Volvo P1800: Ny lamineret tonet forrude, bagrude uden el. Kromliste til for- og bagrude, tagrende, top af bagskærm (et stk.). Instrumentbord (beklædning skal rep.). Olietryksmåler.

Til Opel Record A: Fabriksnyt kølergitter. Horn til: **Ford A, Chevrolet 1926-33.** Amerikanske biler 1920-33. Div. motorhorn. Tlf. 40148037

Vauxhall 39/49 2 højre døre brugte + 1954 PE motor 2 stk. samlet pris 1000 kr. Opel motor med stor sideplade fra brandsprøjte 2000 kr. Austin motor 4 cyl. sideventilet med vandpumpe fra brandsprøjte 2000 kr. Ford T et lille parti brugte dele. Ford A et lille parti brugte dele. Ford Taunus P5/P7 kofangere og lygte dele samlet 500 kr. Ford Taunus 1976 2 pæne brugte forskærme 400 kr. 10 kasser

med forlygter til førkrigsbiler. 30 rataksler komplette med rat til førkrigsbiler. Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Morris Mascot 1972 og frem. Lille lager af motorer (850cc, 1100 cc og 1275 cc), gearkasser og smådele sælges billigt.. Erik Christoffersen, tlf. 39632002

2 forskærme, originale, blå/sorte til **Chevrolet** årgang 38/39 sælges. Prisdé 2.000 kr. Tlf. 39651918, bedst morgen eller aften.

Ford 1600 c-flow (Kent) HIM blok. Komp. og olietryk ok. Ej slidt, kan høres i gang. Kr. 10.500. Kenn Prinds, tlf. 22438819

Ford A motor. Totalt istandsat med kobling og vandpumpe. Garanti ydes. Kr. 18.000. Et sæt fabriksnye Arrow afviservinger 12V. Kr. 700. Fabriksny kaleche og tonneudækken i lys kanvas til **MG TD** eller **TF**. Kr. 3.500. Tlf. 32533444.

BILER KØBES

Ford A købes. Er du kørt træet i dit 30-31 projekt, er jeg interesseret. Tlf. 32533444.

Heinkel kabinescooter/ BMW Isetta 59-65. Skal være synet og i orden. Pris kr. 15.000. Irene Jepsen, tlf. 75539394. irenejepsen@stofanet.dk

DELE TIL BILER KØBES

Opel Rekord Olympia 1955. Komplet pakningssæt til 1,5 fra 1955 med lille sideplade eller en hel motor der skal være ok. Mogens Laursen, tlf. 29256042.

Chevrolet Capitol 1927 købes 1 stk. topstykke + 1 stk. kølerkappe. Frank Simonsen, tlf. 75267216.

Toppakning og manifoldpakninger til **Buick 1934** serie 60. Kender nogen en mulig leverandør? I USA fås disse pakninger kun fra og med 1936-modeller. Kan nogen fortælle, om række 8 motoren i Buick 1934 og 36 ligner hinanden så meget, at pakninger til 1936 kan tilpasses? Mogens Camre, tlf. 44 49 20 07.

Mc sælges

Velocette Viper 350 ccm 1959, Nyrestaureret, nylakeret og meget velkørende. Er konverteret til 12 volt, nyt ledningsnet, renoveret dynamo og magnet. Honet cylinder og nyt stempel, renoveret top. Alle sliddele udskiftet, nye bolte og møtrikker overalt, ny kobling og lejer. Der medfølger speciallitteratur, ekstra reserve/sliddele og specialværktøjer. Sælges kun for at gøre plads til nyt spændende projekt. Billeder kan mailles. Pris kr. 48.000. Christian Søb-Jensen, tlf. 44446772.

Rudge Ulster 1937, 500 cc med fire ventiler i bronzetoppen. Motor renoveret m. nyt



stempel og boring, nye Avon dæk, renov. magnet, renov. knaster, racerpude. Kører og lyder herligt, hurtig førkrigsmaskine. Div. dele og litteratur.. Pris kr. 75.000. Jørgen Kindt-Ipsen, tlf. 23234106.

Velocette MSS 500cc 1955. Flot istandsat. Kr. 38.000.

Triumph Tiger 500cc 1965. Let choppet, kører perfekt. Kr. 26.000.

Knallert **Puch Flagskib 1977.** Kun kørt 2 mdr. Stået indpakket i varmt rum. 100% som ny. Serios bud evt. bytte med bil. Alex Sledz, tlf. 86464104

Wanderer mc sælges. 2-cyl. m. kædeetræk og gear årg. 1921. En ejer. Registreret som ny i Ringkøbing amt. Har siden restaurering stået 10 år i stuen. Tlf +45 97141325

MC-DELE

Købes: Corbin speedometer gern med kabel og drev til mc. God pris gives. Tlf. 40148037.

AUTOMOBILIA

Benzin og Oliebladet 1951-67. 24 stk. Motorfolk 1934-51. 38 stk. Nordjydsk Motorblad 1928. 8 stk. Ford Service Bulletin 1926-35. 20 stk. Benzin Bladet 1946-50. 14 stk. Motorservice 1937-51. 71 stk. British Automomobiles 1949-59. 14 stk. The Export Trader 1933-49. 13 stk. The American Automobile 1926-46. 8 stk. Autocykkelkatalog 1957. Evt. bytte med gl. bilbrochurer/krystalapparat. John Boe Kristensen, tlf. 98521828.

Til **Bukh** traktor **D30/DZ30** købes instruktionsbog og anden litteratur. Tlf. 40148037.

DIVERSE

Garageplads nord for København, gerne i Charlottenlund søges til langtidsleje for 1 bil. Aflåst og tør. Gerne fra 1. marts. Henv.: Morten Kornerup, 3964 2032, 2085 3377, mk@bluebusiness.dk..

BACHO 3500 1973, Benzinfyr BACHO 3500 t. vand-opvarmning af motor/kabine. Fyret er fra 1973 og fungerede perf. da det blev udtaget for mange år siden. Fin manual og garantibevis haves. Sjovt funktionelt tilbehør. Billeder kan mailes. Mikael Nielsen, tlf. 40113401

Ventilsliber, Merlin, kr. 2.500. Claus Grøn-Nielsen, tlf. 86949157

Trækkrog. Jeg er ejer af en Ford Taunus 17M Tournier, stationcar, fra 1962. Jeg mangler oplysning om hvor stor anhænger/campingvogn med påløbsbremse, vognen må køre med. Måske en tidligere ejer/forhandler kan hjælpe mig? Ib E. Jensen, tlf. 54701104

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

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!

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