

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



51. årgang - december 2007 - VT nummer 378



## Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3  
2850 Nærum

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

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med  
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200  
ISSN 1600-8278

### Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager  
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk  
(Forlang kvittering).

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

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.

Bubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veterankoretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

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

### I redaktionen desuden:

Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Erik Nielsen  
E.W. Neesgaard  
Leif Gr. Thomsen

### LAYOUT, 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, kontakt til medlemmer).

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
Tlf. 45 83 80 08  
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Løb og arrangementer).

Anne Lise Gustafsson  
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby  
Tlf. 62 63 20 51  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).

Kaj Dyring Larsen  
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge  
Tlf. 39 90 42 40  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol, MHS, museer).

Erik Mieth  
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk  
Tlf. 45 89 13 35  
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger-vest).

John Andersen  
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia  
Tlf. 75 93 17 85  
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Bent Friis  
Ryvej 31, 2830 Virum  
Tlf. 61 35 22 11  
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen  
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV  
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49  
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen  
Tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Amager Landevej 246  
Kaj Christensen, Hollændervej 17,  
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.  
kaj@c.dk  
Klaus M. Pedersen, Tlf. 2467 9783

### København Nærum

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

### Midtsjælland:

"Steffensgård"  
Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted  
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040  
samme adresse som mødestedet

### Østsjælland:

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

### Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng  
Johnny B. Rasmussen  
5818 6309

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Torben Olesen, tlf. 6617 4249  
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV  
torben.olesen@veteranbilklub.dk

### Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161  
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

### Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721  
Samme adresse

### Vestjylland-Spjald

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

### Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.  
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729  
yak@esenet.dk

### Sønderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egersund  
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959  
holm-nielsen@bbsyd.dk  
Erik From, tlf. 74625361  
erik.kef@webspeed.dk

### Sydostjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Poul-Erik Jakobsen, 27231433  
Tranevej 109, 8721 Daugård.  
jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland  
Claus E. Neble - 2253 5550

Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm  
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland  
John Andersen - 7593 1785

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53  
www.fordv8.dk  
Jens Munk, tlf. 6596 1303  
jens.munk@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere  
Jesper Jespersen, tlf. 45891965  
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben  
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000  
info@jensen-klubben.dk  
www.jensen-klubben.dk

## Vejledere

Amerikanske biler -  
Efterkrigs & Ford Mustang  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Tlf. 7586 9510

### Austin Seven

Ole Troen  
Tlf. 75943494  
troline@mail.dk

### FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtogioma@mail.dk

### Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303  
jens.munk@fordv8.dk

### Ford T

Claus Olesen  
5950 7155 - claus@clo.dk

### Mercedes-Benz

Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

### Singer

Bent Friis  
Se under bestyrelse

### SAAB

Claus Oppenheim  
elop@webspeed.dk

### Tatra

Svend Carstensen  
3969 8115

### Toyota

Henning Holm  
9865 8011

## IT og medlemsregister

Bo Odegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.odegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

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

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Niels Jonassen  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk  
Tlf. 49191129  
aurelia@webspeed.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

Austin Seven  
Jørgen Frode Bakka  
Tlf. 4576 1224

### FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

### Ford Y & C Model

michael@deichmann.org  
www.fordyandmodelregister.dk

### Morris

Ole Nordlund  
Torben Valerius  
3956 0710  
www.morrisregister.dk

### 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

### VW - luftkølede

Robert Hagen  
Tlf. 3251 7624  
Robert.hagen@sas.dk

## Køreselskaber/Sektioner

### Jydske Køreselskab

Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

### Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson  
62632051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### Køreselskab Vest

Erik Hougaard  
7583 0049

### Peugeot

Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

### Sokkelund Herreds Køreselskab

Svend Draaby  
3871 3902

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.

Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

## Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600  
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.  
Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne. DVK-medlemmer gratis adgang på mødeaftener.  
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.  
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.





**Forsiden:**  
Paul Wilsons 911 '69T  
foran Operaen.  
Foto: Helene Hasen

## Indhold

Nyt fra bestyrelsen .....	3
Aktivitetsskalendar .....	4
Grand Sport efterår .....	5
DASU Classic .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Østjylland Ristrup .....	8
Midtsjælland Kværkeby .....	9
Jul i DTM .....	10
Særudstillingerne .....	10
Brems - igen-igen .....	10
Kære klubkammerater .....	11
Havana Blues .....	12
91'ere og nye venner .....	22
Europa Nostra .....	26
RR Silver Ghost 100 år .....	27
De tre musketerer .....	28
Konkurrencen .....	34
Boganmeldelse »Folkevognen« .....	38
Boganmeldelse »Ring Djursland« .....	39
Indholdsfortegnelse 2007 .....	40
Invitationer .....	42
DVK's fødselsdag .....	42
De åbne turistbusser .....	42
Invitationer .....	43
Køb/salg .....	44
PBS tilmelding .....	47



## Nyt fra bestyrelsen



Siden sidste "Nyt fra bestyrelsen" har der været holdt to møder. Et i forbindelse med Fredericia udstillingen og et den 18. november i Kværkeby.

I Fredericia var dagsordenen meget kort, idet alle var travlt beskæftiget med at passe DVK's stand på messen. Det blev besluttet, at Kaj Dyring Larsen & Torben Olesen repræsenterede DVK ved Motorhistorisk Samråds årsmøde d. 17. nov. (MhS).

På bestyrelsesmødet 18. november 2007 i Kværkeby var der en lang dagsorden.

Der er blevet ansat to sekretærer på DVK's kontor, da Kaj Madsen ønsker at fratæde pr. 31.12.2007. Mette Glidovs arbejdstid er aftalt til 18 timer pr uge og Merete Wagners arbejdstid er aftalt til 24 timer pr uge. Vi ønsker dem begge velkommen, og glæder os til samarbejdet. Når der nu er to personer, vil det blive nemmere at holde kontoret bemandet i ferier, ved sygdom og lignende, og vi håber medlemmerne vil være glade for den forbedring af servicen.



Mette Glidov



Merete Wagner

På biblioteket har vi været så heldige at få endnu tre frivillige medarbejdere. Vi ønsker Gert Nielsen og Arentse og Leif Fortmeyer meget velkomne, der er mange arbejdsopgaver, der kan tages fat på. Hvis andre har lyst til at give en hånd med, skal de også være meget velkomne.

Der blev foreslået endnu en bustur fra Jylland/Fyn til DVK i Nærum, da vi måtte sige nej til mange der gerne ville være med til "Emil dagen". Deltagerne kunne få lejlighed til at se DVK's lokaler, biblioteket og den aktuelle særudstilling "Danmark på hjul efter krigen", samt møde medlemmerne fra øst. Se invitationen i dette nummer til 19. januar, hvor vi håber at se rigtig mange både fra øst og fra vest, og Erik Mieth har lovet at fortælle om udstillingen.

Køretøjslisten er under udarbejdelse og vi håber at kunne have den klar til udsendelse med januar nummeret af Veteran Tidende.

Mødestedet på Egeskov har 20-års jubilæum 27. april 2008. Der planlægges lidt festivitas i dagens anledning.

Fra Ib Jensen var der modtaget et forslag om oprettelse af et særligt professionelt løbsudvalg for arrangering af store løb for de ældste biler, over mange dage. Bestyrelsen finder at de mange entusiastiske arrangører af løb rundt om i landet varetager opgaven på fremragende måde. Desuden finder vi ikke at der er basis for et professionelt permanent udvalg, dels fordi det vil være dyrt, og dels fordi den varierede måde løbene foregår på er spændende. Det er svaret til Ib Jensen.

Tiden er inde til at huslejekontrakten for lejemålet i Nærum skal genforhandles. Det foregår for tiden, og forventes afsluttet snarest med et tilfredsstillende resultat for DVK.

Bestyrelsen





## Møder

### December

**Tirsdag 18. Kværkeby.** Julefrokost kl. 18. Tilmelding i god tid.

**Torsdag 20. Esbjerg.** Klubmøde, evt. julefrokost - meld dig til snarest.

**Tirsdag 25. Egeskov.** Juleferie.

### 2008

#### Januar

**Onsdag 2. Sæby.** Spillefilm.

**Torsdag 3. Nærum.** Peter Bering om at fotografere biler i bevægelse - Peter viser billeder fra klubbens barndom og drengear.

**Tirsdag 8. Ristrup.** Klubmøde med film.

**Torsdag 10. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

**Torsdag 10. Egersund.** Klubmøde. Tilbageblik på det gamle år og ønsker for det ny.

**Lørdag 19. Ristrup.** Biblioteksmøde kl. 14.

**Tirsdag 22. Klippinge.** "Baghulekomsammen".

**Mandag 28. Vesterhede.** Filmaften. Tag videoklip og billeder med.

**Torsdag 31. Amager.** Klubmøde.

**Torsdag 31. Morris-møde.** Kl. 19 hos Ole Nordlund, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene. Tilmelding senest 28/1 46560229 eller mail.

#### Februar

**Tirsdag 5. Ristrup.** Poul Suhr om Danmarks Veteran Motorcykel Clubs Skagensløb 2007.

**Onsdag 6. Sæby.** Martin Lund om kongelige biler.

**Torsdag 7. Nærum.** Forfatteren, medlem af Eventyrernes Klub Henrik Andersen fortæller og viser dias fra sin tur jorden rundt på mc.

**Torsdag 14. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

**Torsdag 14. Egersund.** Filmaften og snak om bibliotek.

#### Marts

**Onsdag 5. Sæby.** Besøg hos Martin Olsen i Løgtved, der laver ting i metal.

**Torsdag 13. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

**Torsdag 27. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19 hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov.

#### April

**Onsdag 2. Sæby.** Garagerundering nord for Sæby.

**Torsdag 10. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

**Torsdag 24. Morris-møde.** Kl. 19 hos Grumløsebanden, Grumløse, 4750 Lundby. Tilmelding senest 21/4 på 26193714 eller mail.

#### Maj

**Torsdag 8. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

#### Juni

**Torsdag 12. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

## Løb og arrangementer

### Januar

**Lørdag 19. Ekstra bustur tværs over landet til Nærum med frokost, museumsbesøg osv.** Indbyd. i VT december.

### Marts

**Lørdag 29. Herning stumpemarked.** Kl. 8-16. Info. Svend Aage Morgensen, tlf. 97151603.

### April

**Lørdag 19. Odsherredløbet.** Conny Larsen. Indbyd. i VT 379.

### Maj

**Søndag 4. Karolinetraf Middelfart** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

**Lørdag 10. Nivaløbet kl. 9.** Willibald Farbmacher, tlf. 23339957.

**Onsdag 21. Aftentur i det fynske.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

### Juni

**Søndag 1. Karolinetraf Middelfart.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

**Torsdag 5. National køredag.** I hvert fald i mødested Sæby, sikkert også mange andre steder.

**Lørdag 7. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked kl. 8-16**

**Jysk Automobilmuseum, Gjern.** tlf. 86875050 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Søndag 8. Herregårdsturen Fyn.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954. Indbydelse i VT april.

**Fredag 13. Optakt til Englændertraf i Løgumkloster.**

**Lørdag 14. Englændertraf i Løgumkloster for 7. gang.**

**Onsdag 18. Aftentur i det fynske.** Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

### Juli

**Søndag 6. Karolinetraf Middelfart.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

**Onsdag 16. Aftentur i det fynske.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

### August

**Lørdag 2. Ole-timer turen (tidl. Odderløbet).** Per T. Hansen, tlf. 86544595.

**Søndag 3. Karolinetraf Middelfart.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

**Onsdag 20. Aftentur i det fynske.** Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

**Fredag 29. -søndag 31. Automania - Silkeborg Automobilfestival.** Bilmarked på Sotorvet, Hillclimb i Gjern Bakker, 4x4 kørsel i Kalbygård Grusgrav mm. Blive løbende opdateret på [www.automania.dk](http://www.automania.dk)

### September

**Lørdag 6. Veteranlastbiltraf kl. 10-16 Jysk Automobilmuseum, Gjern.** Tlf. 86875050 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Søndag 7. Karolinetraf Middelfart.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

**Onsdag 17. Aftentur i det fynske.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

### Oktober

**Søndag 5. Karolinetraf Middelfart.** Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

### November

**Lørdag 1. Herning stumpemarked.** Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

### 2008 Udland

#### Maj

**Søndag 25. Tjolöholm Classic Motor 2008. For 15. gang.**





## GRAND SPORT EFTERÅR



I bragende flot efterårssol søndag den 21. oktober fik de mange spadserende i Folehaveskoven syd for Hørsholm og på Rungsted Havn og omegn en usædvanlig motoroplevelse ved synet af ikke mindre end 2 Alfa Romeo 1750 Grand Sport, der med deres skønhed og kompressor-snerren påkaldte sig nogen opmærksomhed.

Der var de store smil fremme hos de fleste der iagttog den nybagte 90-års-fødselar Svend Hauberg, nu med bil, (for

ham var det naturligvis), ledsaget af vennen Fröjd og søn fra Landskrona i tilsvarende Alfa, ligeledes fra 1930.

Det er ikke så let at køre vintagebil som det har været, så Svend overlod rattet til undertegnede, der dermed atter en gang kunne føle sig som en anden Nuvolari i ”Danmarks fineste sportsvogn” jvf. Bilhistorisk Tidsskrift nr 96, 1988.

Tekst og foto: Palle Murmann



## DASU Classic

Dansk Automobil Sports Union arrangerede i oktober et stjerneløb på ca. 200 km som optakt til en serie pålidelighedsløb næste år for ældre biler. Dvs. mindst 25 år. I øvrigt åbent for alle, uanset klubtilhørsforhold og med uddeling af endagslicenser. Ved stjerneløb forstår man at der er startsteder forskellige steder.

Desværre havde arrangørerne ikke tænkt på at advisere Veteran Tidende, så vi kunne have givet begivenheden en forhåndsomtale. Men det ser ud til at have været vellykket. Fra

seks større byer kørte i alt 72 biler til udstillingen Biler for Alle i Herning. Deltagerne talte så forskellige biler som VW 1200 og Jaguar XK150 og var inddelt i flere klasser, begynder, sport, ekspert og en klasse for motorjournalister.

Arrangementskomiteen bestod af folk fra De Danske Bilimportører, MG Klubben og DASU's historiske udvalg, og med i afviklingen var Kolding Automobil Club, Dansk Historisk Motor Club, Automobil Sports Klubben, Århus Automobil Sport, KOA (som står for?) og Kongelig Dansk Automobilklub Sport Fyn. Sidstnævnte klubs medlemsblad konstaterer at de deltagende køres gennemsnitsalder ville udløse et seniormedlemskab af KDAK Sport Fyn.



**AMAGER**

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Husk NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246.

Onsdag den 31. januar kl. 19. Klubmøde.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, bemærk ny e-mailadresse kajc@c.dk

**BØRKOP VANDMØLLE**

Først en rigtig glædelig jul og et godt nytår til alle. Jeg forventer, vi kan fortsætte den gode stil på mødestedet. Gerne med nye ansigter blandt de fremmødte og med ny ideer til besøg og aktiviteter.

Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30 10. januar, 14. februar, 13. marts, 10. april, 8. maj og 12. juni.

Jeg er ved at aftale besøg hos Würth i Kolding. Det vil komme i Tidende hvilken måned i begyndelsen af det nye år, vi vælger.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

**SØNDERJYLLAND - EGERNSUND**

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 10. januar. Vi byder det nye år velkommen med et tilbageblik på året som gik, i lyd og billeder. Har du ønsker for det nye år, så lad os det vide.

Torsdag den 14. februar filmaften. Vi vil også gerne have en snak om vores lokale bibliotek (bøger og blade). Vi skulle gerne have etableret et "lån-med-hjem system". Vi har en del blade med test af gamle biler, som bare venter på at blive læst.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

**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.

Tirsdag den 25. december – juleferie.

NYT: I løbet af oktober er oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen [www.dvk-egeskov.klubsider.dk](http://www.dvk-egeskov.klubsider.dk)

Torben Olesen, tlf. 66174249

**ESBJERG**

Vigtigt: Det har været nødvendigt at ændre den faste mødedag pga. sammenfald med andre klubbers. Så i stedet for første bliver det tredje torsdag hver måned.

Første gang det er tredje torsdag i måneden er 20. december, tæt op under jul. Hvis der er tilslutning til det blandt de lokale medlemmer laver jeg gerne et møde den dag. Det skulle så være noget i julefrokoststil, pakkespil mm. Så meld jer til når I ved om I har lyst og tid, jo før jo bedre.

I 2008 vil jeg komme med noget andet, besøg på virksomheder, finde en foredragsholder etc. Når vi kommer hen til påsketid er det vel meget passende at få lavet nogle køreture, vores biler skal ud at køre, det har de faktisk bedre af end af at holde stille.

Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 [yak@esenet.dk](mailto:yak@esenet.dk)

**ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE**

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

Vores oktobermøde var med John Toldsted, som kaldte sit oplæg "Mit liv med biler", og det levede han fuldt ud op til, godt forberedt, veltalende, om et interessant emne. Ja, så blev det en hyggelig aften, selv om der gik ild i hans trøje, da han kom for tæt på et stearinlys.

I december er der ingen klubmøder, da vores normale mødedag falder på juledag. Og da er alle nok optaget af andre gøremål. Til gengæld indleder vi 2008 med vores traditionelle "baghjulekom-sammen" tirsdag den 22. januar. Husk tilmelding senest 10. januar, da pladsen er meget begrænset.

Her fra Klippinge ønskes I alle en rigtig glædelig jul og et 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.

Tirsdag den 18. december, bemærk kl. 18. julefrokost som tidligere år. Vi håber på en hyggelig aften. Pris 125 kr. Husk tilmelding i god tid på tlf. 40351585, 57525040, eller i klublokalet.

Preben Boisen 57525040 – 40351585

**KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møde den første torsdag i hver måned. Torsdag den 3. januar kl. 19.30: Det er en fornøjelse at kunne præsentere et af klubbens meget tidlige medlemmer, Peter Bering, som kommer og viser billeder fra klubbens barndom og drengear.

Der vil garanteret blive et gensyn med mange af de nu måske glemte biler og ejere. Som de fleste ved har Peter fotograferet klubbens biler i årtier; han siger at de helst skal være i fart når han optager dem, for så er de i deres rette element, de gamle biler skal køre.

Alex Nielsens menu i januar: Stegt kyllingebryst med bacon, haricots verts, gulerodssalat, kartofler og persillepesto.

Torsdag den 7. februar kl. 19.30 kommer forfatteren, medlem af Eventyrernes Klub Henrik Andersen og fortæller og viser dias om sin tur jorden rundt på motorcykel.

Venlig hilsen Claus Nebel





## ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Til vores mødeaften i september kørte vi en tur efter kort ad små veje fra Ristrup til rastestedsplads ved Knudsø. Det blev desværre mørkt inden vi nåede frem, og vi kom lige et kvarter for sent til at kunne nyde solnedgangen over søen. Til gengæld nød vi den medbragte kaffe og wienerbrød i en dejlig vindstille aften under stjernerne.

Vores oktobermøde var henlagt til værkstedet hos Steen Laursen i Højbjerg ved Rødkærbro. Der nåede vi dog ikke at blive længe, idet Steen havde arrangeret at resten af mødet var flyttet til CC Cars' udstillingslokale i Viborg. Der kørte vi så hen og tilbragte en hyggelig aften med at se på de mange rare biler. Der var biler for enhver smag og pengepung. Tak til Steen og CC Cars for jeres gæstfrihed (se særskilt fotoreportage).

På novembermødet så vi film om indførelsen af samlebåndsarbejde på bilfabrikkerne, først og fremmest naturligvis hos Ford, men der var også filmklip fra britiske fabrikker i begyndelsen af tyverne. Imponerende, så voldsomt produktionen blev forceret, og lige så skræmmende var arbejdsforholdene for de mennesker, som arbejdede der. I begyndelsen havde fabriksledelsen nærmest diktatoriske beføjelser over arbejderne, men magten skiftede, da arbejderne efterhånden organiserede sig og viste deres magt med arbejdsnedlæggelser.

Det første møde i 2008, tirsdag den 8. januar, ser vi film og holder almindelig klubaften på Ristrup.

På februarmødet tirsdag den 5. februar, vil Poul Suhr fortælle om Dansk Veteran Motorcykle Klubs Skagensløb 2007.

Der bliver desuden biblioteksdag lørdag den 19. januar kl. 14. Klubben giver kaffe.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

## VESTJYLLAND - SPJALD

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

## VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

Omkring 30 medlemmer havde stukket næsen i retningen mod Halkevad, syd for Slagelse, hvor Jørgen Christiansen havde indvilget i at åbne døren til garagen med hans to flotte projekter. Studebaker Dictator årgang 1937 og Austin-Healey 1959 er begge endnu under renovering. Studebakeren er dog både synet og køreklar, men han mangler at finde en til at renovere interiøret. På Healey'en mangler der kun det sjove med montagen af alle de nye og nyrenoverede dele, så den skal nok komme ud at køre til foråret som planen er. Aftenen sluttede med kaffe og kage i gårdens store stue. Flere tilbød at lægge garage til en hyggeaften, så det er absolut ikke utænkeligt at DVK'erne tger på hjemmebesøg en anden gang.

2. januar: Er i friske? Vi starter det nye år ganske forsigtig med at se en spillefilm, en af de gode gamle som alle kan huske men ingen har set i lang, lang tid. Der er flere forslag oppe og vende i filmudvalget, men han kan ikke rigtig blive enig, så i må vente og se. Sodavand og popcorn? – selvfølgelig!

6. februar: Kongelige forventninger. Martin Lund er vel det nærmeste vi i DVK kan komme på en kongelig hofreporter, han har i hvert fald i snart en del år samlet på materiale til en bog om den kongelige staldetat og de køretøjer der har været igennem der. Det er med allerstørste fornøjelse at jeg kan invitere til en aften hvor Martin Lund vil komme og fortælle lidt om den opgave han har givet sig selv i den forbindelse. Han vil vise nogle billedeksempler på hvad det er han har researchet sig frem til.

5. marts: Stik ham en plade. Martin Olsen er en driftig ung mand som fra sin bopæl i Svebølle fremtryller de herligste ting i metal. På [www.martinshamnerworks.dk](http://www.martinshamnerworks.dk) kan du se nogle eksem-

pler på hvad det er at han kan så godt at det nu er blevet en fuldtids beskæftigelse for ham, eller du kan vente til den første onsdag i marts og så mødes med os andre på adressen Pilekrogen 4, Løgtved, 4470 i Svebølle. Til den tid er det planen at han har fået indviet en udvidelse af sin eksisterende garage, så der nu er plads til os alle og de ting vi gerne vil have lavet.

2. april: Garagerundering. Da det jo er sådan at de medlemmer der sædvanligvis benytter mødestedet er nogenlunde ligeligt fordelt mellem nord og syd for Sæby, er det vel meget rimeligt at efter som vi har besøgt Jørgen ved Slagelse, at vi så også finder en i den nordlige ende af Sjælland. Detaljerne omkring dette besøg ligger ikke helt klare endnu, men vi har noget spændende i kikkerten, så følg med her.

Vi er også gået i planlægningsfasen hvad angår sommeren 08, hvor vi vil forsøge os med endnu et Familieløb i maj, da vi havde så fint et fremmøde og siden alle havde det så morsomt sidste gang. Der er naturligvis også den nationale køredag den 5. juni, hvor vi inden længe vil spørge veteranmotorcyklerne og motorveteranerne om vi skal hjælpes ad igen. Nå ja og så er vi jo bagud med en temaaften, det må vi så også se på.

Følg med på mødestedets hjemmeside: [www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm](http://www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm)

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Den sidste køretur i gammel bil i år blev ind til Vintapperiet i Krogager. Seks gamle biler var mødt, men ingen vin-kyper, så vi kørte hjem på Vestergård og lukkede nogle gode flasker op. Det blev til en del snakken, og aftenen sluttede med kaffebord og jordbærkage. Hans Sørensen fik til opgave at finde datoen for næste års stumpemarked.

28. januar filmaften. Jeg håber mange tager videoklip og billeder med.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen, tlf. 23950721





## ØSTJYLLAND - RISTRUP



Tekst: Erik Nielsen

Foto: Morten Kræmmer og Erik Nielsen

Oktobermødet i klubbens østjyske afdeling var et udemøde hvor nogle midt- og østjyske medlemmer besøgte Steen Laursen i Højbjerg ved Anst.

Steen er en velkendt person i veteran- og vintagebilkredse i Jylland. Han har gennem mange år været aktiv ved gammelbilsarrangementer, og han har repareret og restaureret gamle biler på sit

eget værksted i Højbjerg, både for sig selv og andre.

Steen har gennem tiden haft mange forskellige biler, og han har altid haft en forkærlighed for usædvanlige biler og har ejet flere køretøjer der var helt unikke, og derudover har han været kendt for sin forkærlighed for røde biler.

For nogle år siden havde han en sygdomsperiode der fik ham til at skille sig af med de fleste af sine biler, men den er han ved at være kommet over, og der er igen ved at være aktivitet i værkstedet og gammelbilsinteressen, så nu har han først og fremmest kaster sin kærlighed på de små Abarth sportsvogne, som han selv opbygger og restaurerer. Og vi fik også præsenteret hans seneste erhvervelse, en Porsche.

Selv om der var mange interessante ting at se på hans værksted, syntes Steen ikke han havde nok at vise frem til at få hele aftenen til at gå, så han førte os ind til Viborg hvor vi besøgte bilforhandleren CC Cars, der specialiserer sig i klassiske biler. Her fik vi kaffe



og havde lejlighed til at bese deres store udvalg af gamle og hovedsagelig sportslige biler. Der var så meget at se på, at mængden af biler var lige ved at sprænge rammerne for hvad der kunne være i udstillingslokalet, og vi fik da også at vide at de var ved at indrette nye lokaler ude i Anst.



Glas 1700 GT 1966-67.





## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

### Teknik og mekanik i Kværkeby

Tekst og foto: Erik Madsen

Novembermødet var annonceret til at skulle handle om motorrenovering. Vi er i gang med at renovere en Rover V8-motor, som nu har været på beddingen over et par klubaftener med andre arrangementer ind i mellem (der skal være noget for enhver smag).

Aftenens absolutte hovedperson blev Jørgen Busch, som ud over at være eksperten og tovholderen omkring motorrenoveringen startede aftenen med en beretning om et Triumph-arrangement. Arrangementet var inspireret af det engelske "Round Britain Reliability Run", som køres uden stop over 48 timer og er på 2000 miles. Fra den ene ende af England og tilbage igen. Den danske pendant blev kørt over 36 timer non stop og med en distance på 2000 km. Jørgen fortalte levende og med en god portion humor og lune om turen og de mange fortrædeligheder de "ældre" biler måtte udstå. Det skal tilføjes, at det var den 29. og 30. september i år at løbet blev kørt og hvis nogen skulle have glemt, hvordan vejret var de to dage, så regnede det nærmest konstant begge dage.

Aftenerne med motorrenoveringen har ikke helt det samme deltagerantal som normalt. Det er måske især ikke så interessant for pigerne. Denne aften mødte der alligevel den sædvanlige hårde kerne på 20-22 medlemmer op, som fik et indblik i hvordan man tilpasser stempleringe m.m. Der blev også udvekslet en masse erfaringer på kryds og tværs mellem de fremmødte. En enkelt af pigerne skulle også lige ud og røre ved tingene og få lidt olie på fingrene. Alt i alt en god aften og vi fortsætter med motoren i januar.







## Jul i DTM

Danmarks Tekniske Museum i Helsingør afslutter Industriens År med en vandrestilling, der med plancher fortæller både den store og den lille historie om industri-samfundet herhjemme i 200 år.

Udstillet er også museets eksemplar af den flåde af Mack AC "Bulldog" lastbiler, Århus Oliefabrik fik som brugte – formentlig amerikanske militærbiler efterladt i Europa efter Første Verdenskrig.

5-6 af disse mindeværdige, kædetrukne slidere overlevede et halvt århundredes brug, læs alt om det i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 47.

Af dem er eksemplaret i Jysk Automobilmuseum i Gjern restaureret og ført tilbage til original form på førerhuset og med de oprindelige artillerihjul med fast gummi. DTM's derimod er "som fundet", og det er i grunden ikke så dårligt. Dvs. med den patinerede, grønne maling, det med tiden lukkede førerhus, luftgummi og elektrisk lys.

Mere eller mindre uændret blev 40.000 model AC fremstillet hos Mack fra 1916 til 1939, dog sideløbende med mere moderne modeller.

I tiden op til jul er museet i særdeleshed børnevenligt, med opgaver for de mindste.



## Særudstillingerne

Man kan stadig nå at se særudstillingen "Danmark på hjul efter krigen" i Sommers Automobil Museum. Den er åben hver søndag kl. 14 til 17 og onsdage kl. 17 til 20, med sidste åbningsdag søndag den 29. januar. På DVK's mødedage er adgangen til museet gratis for medlemmer.

Kender du nogen der har en Aero? eller en Böhmerland?

Næste særudstilling er programsat og planlægningen i fuld gang. Emnet bliver tjekkiske veteranbiler og -mc, og udstillingen arrangeres i samarbejde med den tjekkiske ambassade i København som led i et fremstød for Tjekkiet i februar-marts 2008, som kaldes "Focus Tjekkiet". Det omfatter musik, film, teater, økonomi, ølsmagning(!) etc. – og altså en udstilling af klassiske tjekkiske køretøjer.

Arrangørerne har tilsagn om 8-10 biler af mærkerne Skoda og Tatra samt et par Jawa og CZ motorcykler. Men jo større variation jo bedre. Derfor spørger arrangørerne, om der blandt læserne er nogen, der har - eller kender nogen der har - biler af andre tjekkiske mærker, som Aero, Aero-Minor, Jawa og/eller motorcykler af mærkerne Böhmerland/Cechie, Velorex og selvfølgelig Jawa og CZ (vi har tilsagn om et par stykker, men flere interessante køretøjer er altid velkomne!).

Henvendelser modtages med kyshånd af Svend Carstensen, tel. 3969 8115 eller svca@post3.tele.dk.

## Brems - igen-igen

Den ene af de to genopstandne Brems biler var en af de første dage i november i Lyngby, hvor den blev fremvist for slægtens ældste nulevende medlem, Else Nicolaisen. Hun er datter af Jacob Brems, den ene af fabrikantens sønner.







## Kære klubkammerater

Jeg vil gerne herigennem sige tak til alle dem der var med til at samle ind til mit barnebarn i forbindelse med min datters begravelse. Det rørte mig meget at I tænkte på ham i denne svære stund. Det var en god ide at give et beløb, i stedet for at sende blomster. Pengene har allerede udmøntet sig i et "Nintendo" spil, som kan sende hans tanker på afveje når livet bliver for tungt. I det nye år skal vi en tur i Legoland.

Nicolai har ytret ønske om at komme mere med i klubben (han ejer selv en lille Morris), efter at have været med til overrækelsen af Årets Emil, hvor han arbejdede meget hårdt med at servicere medlemmerne ved at uddele øl, vand og vin, samt tage ud af bordene. Som I der var med kunne se, så var han i sit "S" ved dette arbejde.

Han er flyttet hjem til bedstefar og mormor, permanent.

Hjertelig tak til alle der har bidraget, tak for tanken, men aller mest tak til jer alle for det gode fællesskab fra Claus E. Neble.

Foto: Hans Holtman



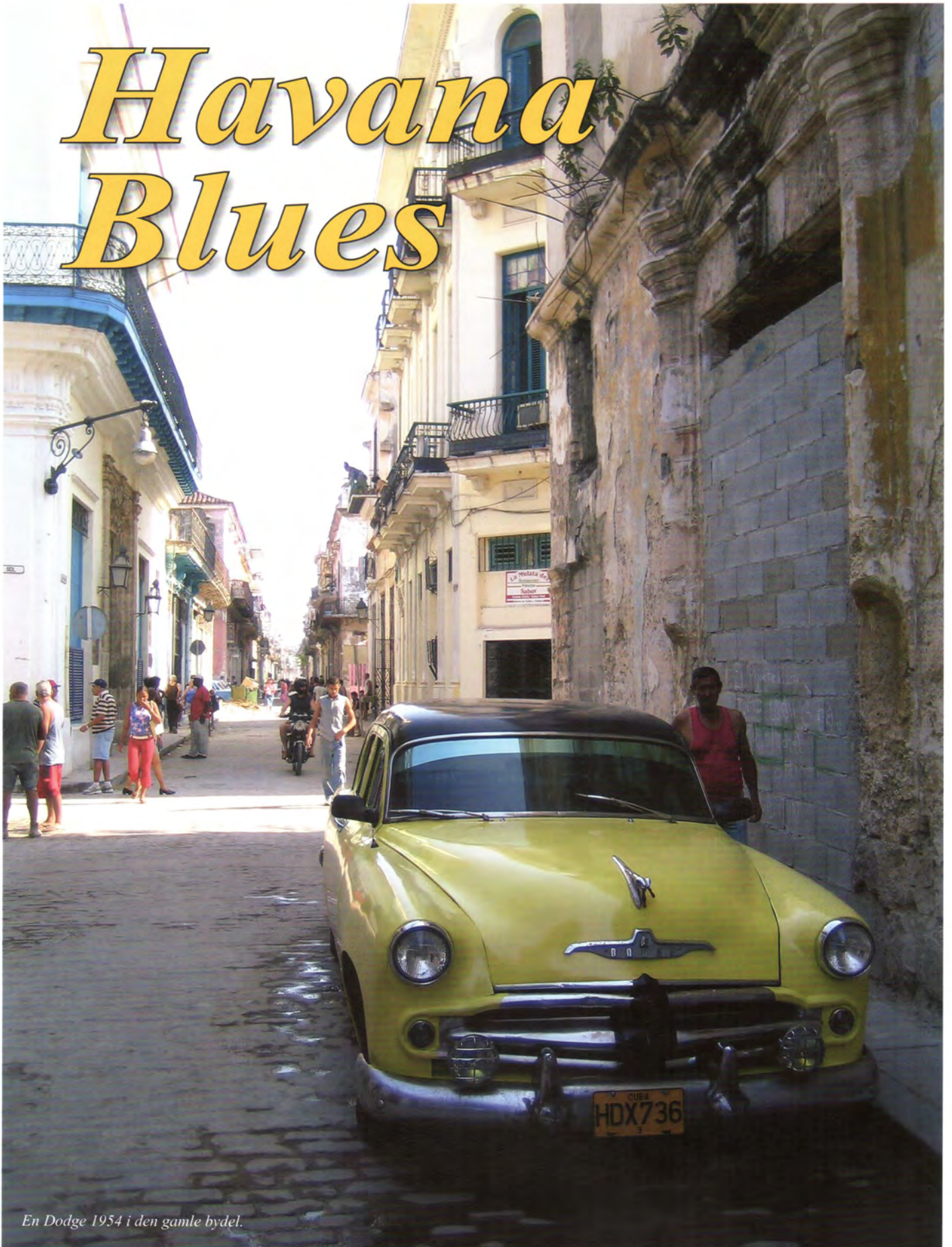
Nå bette far. Hvad ønsker du dig til jul ?

- A ønsker mig forkromning af endeplader til dynamo og selvstarter.





# Havana Blues



*En Dodge 1954 i den gamle bydel.*





Tekst og foto: Stefan Petsch Jensen

Venezia har sine gondoler, London sine dobbeltdækkerbusser og Havana sine 50'er biler. Det er sjovt som nogle byer i den grad er blevet synonyme med deres transportmidler.

Cuba, og især Havana, er verdens største veteranbilmuseum. Oven i købet et særdeles levende. At stå foran Capitolio, Cubas tidligere regeringsbygning, er som at stå midt i en tidslomme fra 50'erne. Skønheder fra bilismens guldalder, der i den vestlige verden for længst er hugget op og glemt, defilerer talrigt forbi. Pontiac, Nash, Hudson, Cadillac, Buick, Oldsmobile, Packard, Studebaker... De er her alle sammen. Ikonerne fra 50'ernes USA, fra en tid hvor troen på teknikkens magt var så stor som aldrig før eller siden. NASA var ved at indtage rummet med satellitter og drabanter, og på landjorden kreerede General Motors nye rumskibe, med stadig større halefinner, outrerede linier, og orgier i krom.

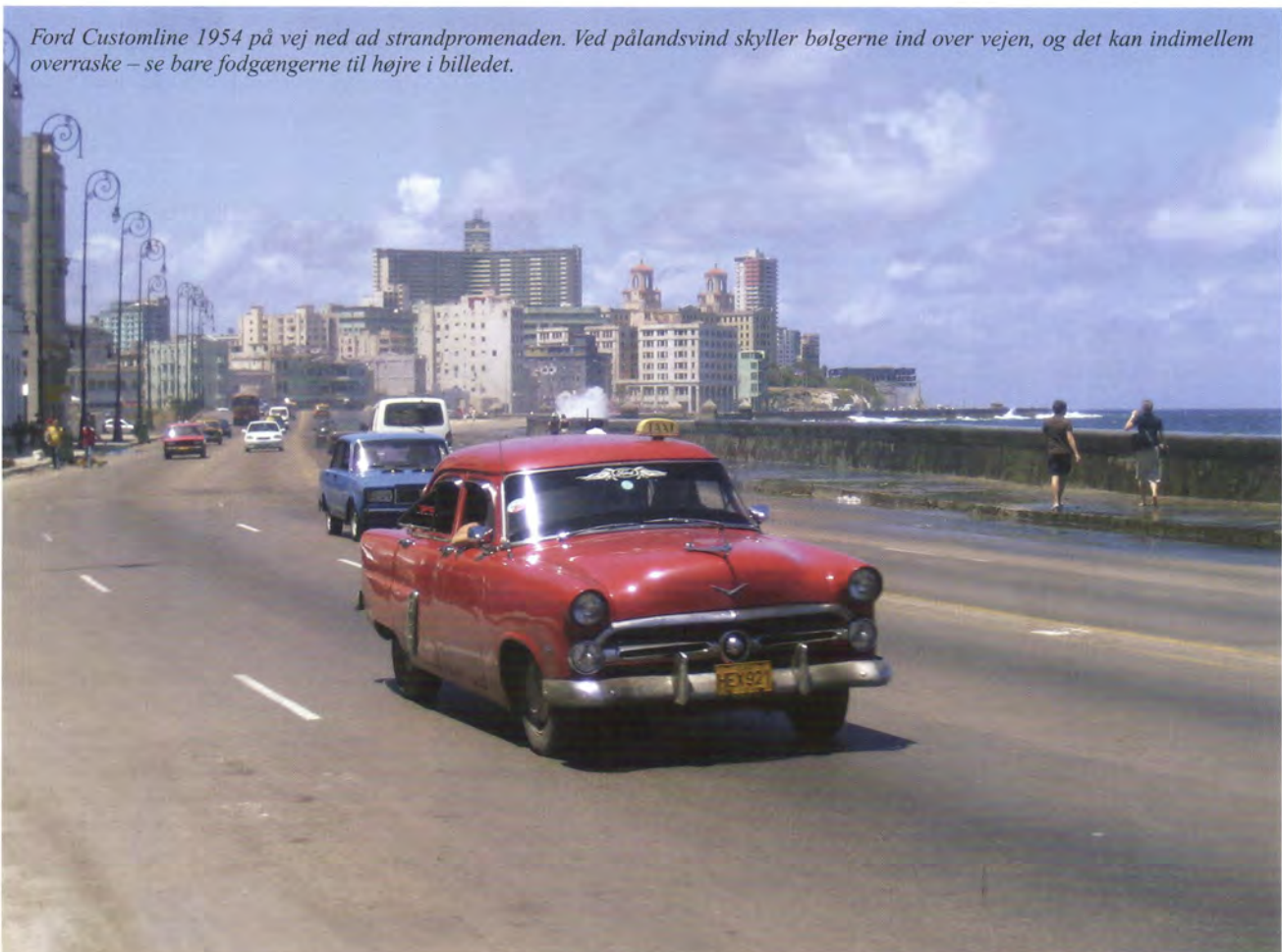


Studebaker Champion 1950, "Bullemnose"- med original bagende!

Det er et af historiens største paradokser at disse ultimative symboler på overflod og storkapitalisme kun har overlevet fordi de er blevet fanget i en kommunistisk revolution, der netop foragtede alt amerikansk.

glimrende sted at stå og fotografere herlighederne med Hemingways Hotel i England som baggrund. Det var her det skete i 50'erne. Havana var dengang et turistmekka for amerikanere. Forbudstiden i 30'erne havde givet

Ford Customline 1954 på vej ned ad strandpromenaden. Ved pålandsvind skyller bølgerne ind over vejen, og det kan indimellem overraske – se bare fodgængerne til højre i billedet.







Taxiholdeplads i provinsen.



Typisk sortiment.



En bedaget Ford A i provinsbyen Trinidad.

startskuddet til turisme baseret på druk, gambling og prostitution. Dengang sejlede der bilfærger mellem Miami og Havana, og de fleste amerikanske turister kom kørende hertil. Mafiaen havde kronede dage uden for lovens snærende bånd. Den drev casinoer og natklubber, byggede hoteller og skyskrabere og hvidvaskede narkopenge til den store guldmedalje. Jetsetten levede i overflod og holdt hi-society parties ude i det mondæne Vedado distrikt. I øvrigt i diametral modsætning til den fattige landbefolkning, hvis levevilkår ikke havde ændret sig ret meget i de foregående 100 år. Snart var en revolution på vej, og resten er vist historie...

### Forårsførmelser...

Jeg husker ikke længere hvor det skete. Tid og sted bliver så evigt ligeegyldigt når man bliver forelsket... Den første gang jeg så hende, kører stadig som et surrealistisk filmklip på indersiden af mine øjenlåg. Alt andet er sløret, men hun står knivskarpt, som hun slænger sig ned ad gaden, i al sin pragtfulde ynde. Toppen er tilbagestrøget og lagt i elegante folder bag hendes bagsæde. Hendes metalrøde lak skinner og klæder hende forbandet godt, Med svedne håndflader og flakkende blik bliver jeg draget til øjenkontakt. Mødet med hendes skinnende sølvgrå forlygter giver mig sommerfugle i maven, og jeg lader hurtigt blikket glide videre hen ad de voluminøse krombeklædte sider. Sikke former, sikken en sensualitet! Ufatteligt at blikplader kan formes så smukt. Hun er født i Detroit en kold forårsdag i 1955, men er som ganske ung emigreret til varmere himmelstrøg. Hendes navn er Buick Century Convertible. Jeg vender om og sætter kursen mod Hemingways gamle vandhul La Florida. Det er blevet tid til en styrkende cocktail...Un Mojito, por favor!

Her er pragtfuldt. Det er ligesom fri-landsmuseet, bare med biler!

50'er bilerne udgør vel en 15-20 % af trafikbilledet i Havana. De næste 25-30 % er gamle østbiler, Lada, Moskvich, Skoda og Wartburg, hvilket giver en interessant kontrast. Resten af gadebilledet udgøres (desværre) af nyere bi-





ler der er brugt importeret fra Holland, Tyskland, og Canada. Det er ikke svært at se hvad vej tendensen går.

I midten af 80'erne var der en livlig privathandel og eksport af de gamle amerikanerbiler. Staten besluttede sig for at skride ind overfor disse kontra-revolutionære aktiviteter, og oprettede derfor et statskontrolleret kombinat der opkøbte bilerne for værdiløse pesos, eller gav en fabriksny Lada i bytte. Mange tog imod tilbuddet, og de gamle klassikere hobede sig op i eksporthavnene. Staten eksporterede herefter bilerne for hård valuta. Da Sovjetunionen, og dermed Cubas økonomiske navlestreng, kollapsede i '91, var Cuba nødsaget til at åbne for turisme. Derfor blev eksporten stoppet og senere forbudt, da Cubas antikverede bilpark var et af trækplasterne, og en af de mange forunderlige ting som resten af verden forbinder med Cuba.

#### Taxatur...

Jeg havde besluttet mig til at tage en taxi ud til forstaden San Francisco de Paula hvor Hemingway havde sit elskede landsted "Finca Vigilia". Turen skulle naturligvis gøres i en 50'er bil. Både for stemningens skyld, men også fordi jeg ville i kontakt med cubanere der rodede med amerikanerbiler. Turister er egentlig henvist til de statslige taxier, der har næsten samme prisniveau som herhjemme, og som oftest er nyere biler. Det er der jo ikke meget skæg ved, så jeg er ude og finde en pirattaxi. Det er ikke noget problem, en kort slentretur ned ad havnepromenaden, og man hører ordet "taxi" fra alle sider, som regel hvisket af en avislæsende mand uden at han løfter blikket fra avisen. Jeg får handlet en god pris, men glemmer at undersøge hvilken bil chaufføren har... Det var derfor med en vis skuffelse at jeg tog plads på passagerersædet i hans Lada 1200. Især da jeg opdagede at russiske biler åbenbart ikke er bygget til os velvoksne skandinaver. Med knæskallerne kilet ind bag instrumentbrættet satte vi kursen vestpå. "Pablo" som han præsenterede sig, snakkede som et vandfald, og tog tilsyneladende ikke notits af at jeg ikke forstod halvdelen af hvad han sagde. Den lille lyseblå Lada fik ikke for lidt, og jeg fik et



En Chevrolet Styleline i "vaskehallen".



En SAAB 93 med Wartburg motor og VW kofangere.



Lloyd 400 nydeligt istandsat.





*Chevrolet 1954 foran Capitolio Nacional.*



*Ford Customline 1955 foran biograferne ved Capitolio Nacional.*

*Chevrolet Fleetline 1948 foran det tidligere præsidentpalads, nu  
Revolutionsmuseet.*



*Chevrolet 1954.*





lynkursus i latinamerikansk trafikultur. Som jeg i øvrigt sent skal glemme. Midt i en rundkørsel giver han sig til at dytte og vinke til en buschauffør, som vi efter en kort og intens jagt er kommet op på siden af. "Mi Padre" siger han. Hans far. Mens vi kører gennem San Miguel tænker jeg på legenden om Hemingways 1955 Chrysler New Yorker Convertible... I 1961 ankommer en delegation af embedsmænd til Finca'en for at konfiskere ejendommen fra Hemingways enke, Mary Welsh, fordi hun er amerikansk statsborger. Hans bil er derimod forsvundet, men dukker flere år senere op hos en cubansk politimand. Regeringen forsøger at skaffe bilen tilbage, og tilbyder en Lada i bytte. Han forlanger imidlertid et hus. Midt i alle de bureaukratiske forhandlinger har politimanden tilsyneladende fået nok, og flygter til Miami. Bilen er sporløst forsvundet... igen!

Et par dage forinden havde jeg spist frokost med den finske konsul, som jeg rendte ind i via mit arbejde. Han fortalte hvordan han havde brugt år på at opnuse en Maserati fra 1951, som havde tilhørt en af de større mafiosoer i Havana før revolutionen. Da han endelig fik fundet bilen og ejeren, viste det sig at den var i en jammerlig stand, hinsides restaurering. Den stod sunket i jorden i en baghave, rusten, slidt træt, spartlet og malet i det uendelige... på vej tilbage til naturen.

Vi drejer ind ad en smal grusvej og kommer til sidst til en stor park. Pablo kommer med en længere søforklaring på spansk til personalet, med det resultat at vi får lov at køre det sidste stykke ind i parken. Han standser bilen og giver sig til at rulle ruden op. Jeg leder efter rudehåndsvinget til passagerersiden, og opdager til min forbløffelse at han gemmer det i handskerummet. Det eneste håndsving til bilens resterende tre døre! Det viser sig at huset er under renovering, og alt inventaret derfor er fjernet. Så efter at have set stilladser og murerbaljer nok, går vi en tur i haven og nyder den formidable udsigt over byen og havet. Jeg var især nysgerrig efter at se swimmingpoolen som Ava Gardner efter sigende skulle have frekventeret jævnlige. Den var dog tør-lagt. I modsætning til dens daværende ejermand.



Buick 1956.



Lykken er at køre en gammel SAAB.



En Moskvitch og en Chevy Belair '57 på samme tankstation. Det kan vist kun forekomme ét sted i verden.





*En Chevrolet 1955 på Malecon, Havanas strandpromenade.*



*Ford og Mercedes foran Capitolio Nacional.*

*Chevrolet Belair 1956 foran en restaurant på Paseo de Marti.*







## Men lad os komme tilbage til bilerne...

Et af de store problemer med at holde dem kørende i 50 år har naturligvis været USA's handelsblokade, der har medført at der ikke, officielt i hvert fald, er blevet importeret så meget som en eneste reservedel til de mange tusinde amerikanske biler siden 1962. Det har sat gang i udviklingen af et helt nyt håndværk, nemlig kunsten at tilpasse forhåndenværende reservedele til de gamle amerikanske biler. Især Perkins dieselmotorer og Lada gearkasser viste sig at være velegnede til at erstatte de gamle benzinslugende V8 motorer og deres utætte automatgearkasser. "Más economico" som Pablo forklarede mig, mens hans lille dueblå Lada nærmest fløj over hullerne i vejen.

Visse værksteder har specialiseret sig i at nyfremstille dele til bilerne. Således har en mekaniker selv lavet støbeforme til nye dørhåndtag til adskillige 50'ere biler, og andre igen fremstiller kofangere på gammeldags manér. Især forkromning er dog et problem, da det er meget få steder på øen det kan gøres, og som regel skal man kende nogen der kan organisere det. Ordentlig autolak er faktisk umulig at skaffe, for slet ikke at tale om velegnede sprøjtekabiner. Således oplevede jeg to gange at se nogle der stod og sprøjtelakerede bilen ude på gaden, med busser, fodgængere, hunde og katte myldrende omkring sig. Men standarden er nu mest penselfarve og masser af spartelmasse.

Under en slentretur i havnen faldt jeg over en statslig reservedelsforretning. Jeg gik straks derind og troede at jeg havde fundet Aladdins hule. Det viste

dig dog at de kun havde nye dele til russiske køretøjer, og i øvrigt et imponerende udbud af gamle skrotdele importeret fra Europa. Brugte motorer, topstykker, styretøjer, Og min favorit: En oversavet forende fra en Peugeot 405. Den var sakset ved A søjlen, men ellers stod snuden af bilen pænt på forhjulene, mens den overklippede vognbund var sat op på gasbetonblokke. Der skal vist et par timers arbejde til før den kommer ud at køre igen. Den fik mig til at tænke på en Studebaker Champion fra 1950 som jeg så nede ved Chinatown. Det var modellen med den besynderlige "bulletnose". Jeg gik om bag bilen for at beundre Raymond Loewys mesterværk, blot for at konstatere at jeg stod og kiggede på en Lada. Nu kan hukommelsen jo sagtens spille én et puds, især her i varmen, med al den

*Hvem der dog bare var taxichauffør i Havana...*







*En Studebaker Champion coupe 1953. Efter min mening en af de smukkeste amerikanske biler.*



*En herlig gammel russisk GAZ lastvogn. Det ser ud til den har firehjulstræk.*



*Chevrolet 1950.*

rom og cigarer, men jeg kunne sværge på at den var en Studebaker jeg så lige før. Jeg gik op foran igen.. Bilen viste sig at være et gadekryds! Sandsynligvis en hækskadet Studebaker og en frontskadet Lada (måske endda i samme uheld?) der var blevet lænket sammen. Med eller uden præstens velsignelse. Ak ja, intet går til spille. Bilerne synes lige så ukuelige som den evigt optimistiske og livsglade befolkning.

Hvis nogen vil læse mere om emnet, så vil jeg anbefale bogen "Cuba Classics" af Christopher P. Baker. Den er udgivet af Macmillan Caribbean, ISBN 1-4050-1335-4. og kan f.eks. bestilles hjem fra: [www.amazon.co.uk](http://www.amazon.co.uk). Den er efter min mening den bedste af de mange fotobøger om Cubas forunderlige bilpark.

(Lige efter at vi havde fået Stefans manuskript faldt redaktøren indenfor i vores medlem Ole Parelus' boghandel, og der stod en anden bog om bilerne i Havana: Heroes of the Revolution, American Cars and Cuban Beats. Nogenlunde af samme kvadratiske format som et gammeldags pladeomslag, og af en betragtelig tykkelse. Med helsides og dobbeltsidige fotografier. Plus i omslaget indlagt 4 cd'er med cubansk musik. Trykket er ikke godt, men jeg kunne alligevel ikke stå for den og købte den. Fotografierne er af Robert Polidori, og de korte tekster af en med det meget dansklingende navn Helge Thomsen.)







*Buick 1947 malerisk henslængt foran det arabiske institut på Paseo de Martí.*





Paul Wilson og Thomas Teisen

**Tekst:** Paul Wilson og Thomas Teisen

**Foto:** Helene Hasen

### 2007 viste sig som et godt år for ejere, fans og beundrere af tidlige Porsche 911 modeller i Danmark.

Flere af os, der blot havde interessen for disse gamle luftkølede hækmotor-sportsvogne til fælles, fik pludselig mulighed for at finde svar på vores spørgsmål om emnet og selv dele vores viden og iver med ligesindede. Nye gode venskaber opstod på den måde. For i lighed med andre lande som især USA og England, hvor Porsche 911 fra før 1974 i disse år oplever en voldsom efterspørgsel, fik vi i 2007 i Danmark en samlende faktor for vores interesse. Vi oprettede internetforummet [early911.dk](http://early911.dk) for alle os, der alt for længe har gået rundt og kedet vores venner ihjel med snak om flade eller dybe fuchs-følge, fabriksmonteret ekstraudstyr, rust i batterikasser og andre topnørdede 911-ting.

# 911'ere og nye venner

For når man først er faldet for en af disse gamle tyske tingester er der ingen vej udenom; ligeså smuk og elegant som man synes den er, ligeså mange spørgsmål vil man efterhånden begynde at undersøge omkring de særlige specifikationer, korrekte reservedele og optimeringsmuligheder til netop ens eget eksemplar.

Der er flere steder man kan vende sig hen for at pleje denne interesse; DVK, Porsche Club Danmark og Porsche-356club afholder jo upåklagelige og spændende arrangementer, men aktiviteten på deres respektive internetforummer har ikke været høj, og et egentligt teknisk forum for spørgsmål på alle niveauer har også været savnet.

Så det måtte jo ske, at de af os med et sådant behov skulle finde samme via et af de populære udenlandske internetforumer. Så da Thomas Larsen på den engelske hjemmeside DDK (Die Deutsche Klassiker) forhørte sig om tekniske spørgsmål om en 911S han overvejede at købe, og Paul Wilson, der trods sit engelskklingende navn har sin faste gang i København, samt Thomas Teisen gav deres besyv med, var grunden lagt; kort efter besluttede Paul og Thomas Teisen, der allerede var lykkelige ejere af hver sin 911, at mødes og se hinandens køretøj an og snakke lidt videre. Og det viste sig, at der var meget at snakke om. Så efter en køretur og

over en kop kaffe på café Jorden Rundt på Strandvejen i Charlottenlund opstod idéen om at invitere flere venner med gamle 911'ere med til noget lignende 14 dage senere. Vi regnede med måske at kunne mønstre 4 biler på samme café's parkeringsplads, men da dagen kom ankom 13! Snakken gik livligt, og det var en fryd at se entusiasmen omkring disse gamle biler, og at så mange havde det på samme måde med deres gamle Porsche som én selv.

Arrangementerne blev til en tilbagevendende begivenhed, folk tog efterhånden familie, børn og venner med, og køretur i formation efter hinanden på den smukke Kystvejen afsluttede flere gange seancen. Ikke bare Porsche 911 fra før 1974 var repræsenteret, snart begyndte også 356, 912, nyere 911'ere samt enkelte øvrige Porschemodeller at kigge forbi med deres ejere.

Udvekslinger af erfaringer med renoivering, reservedelspriser, værkstedsbesøg, teknik, mv. foregik nu livligt og i en fornøjelig atmosfære på disse møder såvel som i det nyoprettede webforum [early911.dk](http://early911.dk), hvor også tilrettelæggelsen af møderne foregik og foregår. Hjemmesiden er oprettet af Carsten Cederqvist, Ole Sass and Johnny Knochel efter vores blot andet møde i sommeren 2007. I dag har sidens forumdel over 70 faste brugere, hvor alt mellem himmel og jord omkring Porsche 911







Helsingør.

vendes og drejes og flere og flere brugere kommer til hele tiden.

De større etablerede klubber på området og officielle Porscheforummer, som flere brugere af siden også er medlem af, opleves ikke på samme måde at have fokus på de hverdagsagtige behov early911.dk dækker. Som Carsten forklarer: "Helt ærligt, så var der ikke så mange steder, hvor man kunne dele sin Porsche entusiasme før early911.dk. Jeg blev medlem af Porsche Club Danmark i håbet om at møde andre med samme interesse. Jeg savnede et sted, hvor jeg kunne dele min viden og dyrke min passion omkring disse biler. De store klubber har banedage og fastlagte pro/am-arrangementer, men opleves ikke som et forum for at samle danske entusiaster og drøfte vedligeholdelse og gør-det-selv reparationer. Jeg kan huske, at der kun var et enkelt årligt garagetræf udover banedagene, og det var ikke nok til at samle folk og skabe et fællesskab. Vi savnede en dansk pendant til det amerikanske Pelican Parts Forum for eksempel, og early911.dk er således skabt ud fra dette simple behov."

*Dækspark ved cafe Jorden Rundt ved den gamle Charlottenlund takstgrænse, hvor Strandvejen og Kystvejen splitter.*



Første store kortege på Kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg.







1974 RSR tvillinger.

Træffene og early911.dk's måske væsentligste styrke er, at det er gratis. Her er intet medlemskab og intet hierarki. Det er afslappet, informativt, og blot et spejl af den glæde som disse klassiske biler er skabt til at give deres ejere. Alle kan deltage i det omfang de lyster, og folks boblende entusiasme er hele omdrejningspunktet, der gør det spændende at deltage og som giver det hele et undergrundsagtigt præg og en vedkommende menneskelig dimension. Det er brugerne, og ingen andre, der kommer med idéer til nye tiltag og arrangementer, og det er hele idéen med siden.



Eremitageslottet.

Carstens personlige håb for sidens fremtid er da også prisværdigt: "Jeg håber det vil vokse og udvikle sig til et stort Porscheleksikon og blive ved med at være et sted, hvor alle kan dele deres Porscheviden, -spørgsmål og -erfaringer. Da antallet af Porscheejere i Danmark jo trods alt er begrænset, ville det da med tiden være dejligt, hvis også andre skandinaviske nationaliteter ville finde vej til siden.

Der foregår en masse på siden, og enkelte personligheder stikker fra tid til anden snuden lidt længere frem end andre. Rasmus Watson er på den måde blevet en fremtrædende personlighed i det lille fællesskab. Rasmus er altid mand for at skabe god stemning og for-







tælle om spændende oplevelser, hvor end det lille grønne billede, der sekunder hans navn popper op. Den fortsatte historie om det løbende arbejde med Johnny Knochels 1973 RSR-ombygning er en fast og legendarisk føljeton på siden, og en påmindelse til os alle om engagement og viljen til at lære alle detaljer i bilen at kende. Jesper Dam har vist sig som en ildsjæl fra det jyske, en samlende faktor for de af os, der har meget langt at køre, hvis de skulle til træf på Kystvejen i Charlottenlund hver gang. Også Carsten må nævnes, som ikke er bleg for at skille en motor ad på få minutter med bind for øjnene, hvis det skulle være, og som er den tekniske krumtap for sidens virke.

Siden er således et væld personligheder, specialer og viden, der blot finder glæde i at kunne dele deres interesse med ligesindede.

Hvad er så status nu? Sidste træf inden vinter er nu afholdt og i september mødte omkring 40 biler op. Det var næsten for mange til den lille parkeringsplads ved Jorden Rundt. Der er planer om garagetræf i løbet af vinteren, og hovederne er lagt i blød for at finde et større sted til forårets træf. Forslag er velkomne. I øjeblikket har vi kig på parkeringspladsen ved Bakken. Jævnlig træf i Jylland er så småt også ved



Watsons "Frøen" og Wilsons "Blodappelsinen".



Cruising på Kystvejen.

at blive en mulighed, og der arbejdes på at organisere en fælles tur til Classic LeMans i sommeren 2008. Endelig overvejes også et samlende stort møde for alle sidens danske Porscher på Fyn den første lørdag i april 2008. Det sidste er der stor interesse for, og håbet er, at kunne samle 70-100 Porscher den dag til fælles træf, evt. kombineret med andre hyggelige aktiviteter som grill, relevant værksteds- eller udstillingsbesøg, eller lignende.

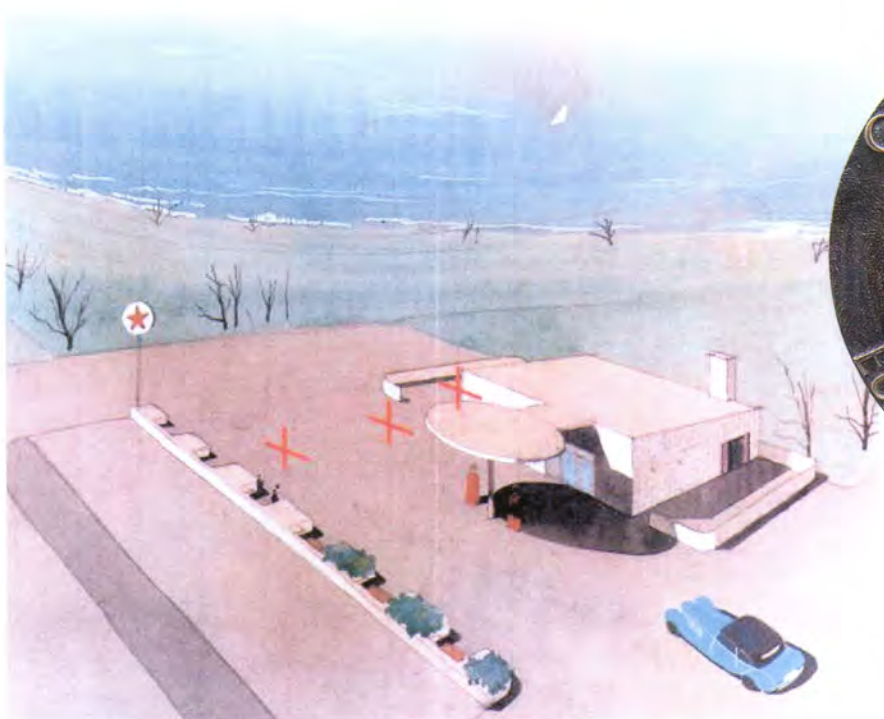
Det har været meget givende og glædeligt at opleve de gode vibrationer, som disse små tyske vidundere med luftkølede boksermotorer og orangestribede frontemblemer og deres ejere synes at sprede hvor end de kommer frem. Vi håber at siden early911.dk også for fremtiden kun vil bidrage til at udbrede den glæde og den fællesskabsfølelse, som disse biler er ambassadører for.

Jo, det har været et spændende år for danske 911-ejere. Et nyt står for døren.

På gensyn på early911.dk  
Thomas Teisen, Carsten Cederqvist,  
Rasmus Watson and Paul Wilson  
OKT 2007







Tankstationen blev indviet i 1938 sammen med Kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg nord for København og udvidelsen og moderniseringen af Skovshoved Havn.

Deres redaktør var dengang knap 6 år

og stærkt optaget af at benzinmærket var noget nyt og eksotisk, Texaco hed det. Siden blev det Caltex og Chevron, eller måske omvendt, og nogle billigmærker.

Anlægget er forlængst fredet, og da vi for et par år siden fotograferede Hans Holtmans M.G. TC i det sceneri, lå der et par mand og sleb nogle gule parkeringsstriber af asfalten ud mod vejen. Striberne havde krænket fredningen. Det skal blive spændende at se om fredningsmyndighederne også forlanger Europa Nostras bronzeplade fjernet.

På tegningen ses at Jacobsen åbenbart troede at anlægget kom til at ligge tæt på en slags strandbred – skønt der fra begyndelsen blev bygninger tæt på de to sider. Bemærk den smarte bil.

Over årene gik anlægget stærkt i forfald, men nu fremstår det fint og flot og som ganske nyt.

Foto: Hans Holtman & O.E. Riisager

## Europa Nostra

Det er navnet på en lidt mystifistisk organisation, der giver sig af med at præmiere for eksempel istandsættelsen af bevaringsværdige bygninger. Således Arne Jacobsens berømte tankstation på Skovshoved Havn, der fik Europa Nostras hæderspris sidste år.

Den blev imidlertid først officielt overrakt 30. oktober i år ved højtideligheder først på Gentofte Rådhus og derefter kortvarigt på gerningsstedet, begge dele i overværelse af Europa Nostras danske protektor, Prins Joachim. I anledningen stillede DVK med et mindre antal biler, som prinsen vist nok knap ænsede.







## RR Silver Ghost 100 år



Vort meget aktive medlem i det engelske Jens Pilø deltog i den tur til Cornwall, der markerede 100-året for lanceringen af Rolls-Royce 40/40 HP, senere populært kaldet Silver Ghost. Piløs eget eksemplar er en Barker tourer årgang 1920.

Der deltog ca. 25 biler, de fleste af dem Silver Ghost, og af dem var en tredjedel fra før Første Verdenskrig.

Billederne er fra Brooklands, der også fyldte 100 i år, og fra Exmoor nationalpark.

Læs i øvrigt i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100 til 102 den forbløffende historie om det halve hundrede Silver Ghoster, som kom til Danmark fra 1909 og de følgende blot 12 år.

Pilø skriver at han ikke kan nære sig for at vedlægge et fotografi af en nyhervervelse, som han vil forsøge at deltage med i Styrkeprøven til næste år i Sverige. En De Dion Bouton type B1 1908 med originalt karrosseri og i det hele fuldstændig original på nær indtrækket.





Der er trængsel i F3 bag Legarths nye Brabham BT15 på vej op under Lucas-broen til åbningsløbet i 1965.

## DE TRE MUSKETERERER DEL 2

Af Carsten Frimodt

### Løbsdeltagelse

Før 1960 var der ikke mange danske køreere at finde på de udenlandske startlister. Et fåtal, som kunne tælles på en hånd, kørte race udenfor Danmarks grænser, og de fleste tog nordpå til de nordiske brødre. Det hørte til sjælden-

hederne, at danskere deltog regelmæssigt i europæiske løb. På den tid var det i øvrigt kun et fåtal af hele den danske befolkning, der havde været i udlandet - charterrejser var ikke opfundet endnu. Og bare det at overveje at tage østpå forbi jerntæppet og over i den kolde krigs lande, uden garanti for at komme retur, var tæt på utopi. Stort set

ingen rejste frivilligt ind bag jerntæppet, og når invitationer fra østbanerne nåede de danske køreere via forbundet, turde ingen tage af sted. Men det skulle snart ændre sig, da de første musketerer regelmæssigt drog på langfart. Alt i alt er det svært at forstå eller sætte sig ind i, hvordan det var at køre racerløb anno 1960, og hvor få midler, der var til rådighed dengang, hvis man ikke selv havde været der! Det forsøger min ny bog at give et indblik i.

De tre racermusketerer fik navnet af en journalist, da de i 1962 alle kørte i formel junior klassen, der officielt var klassen under F1 og hvorfra topklassen fik sine udøvere. Som Dennis Hulme, Jochen Rindt, Piers Courage og Jackie Stewart. Men inden havde det danske trekløver trådt sine barnesko i racing såvel som i det private liv på vidt forskellig vis.

*Ved Jyllandsringens Esso Cup fører Ellekær pænt i Brabham BT21 (32) inden han spinner placeringen bort i 1967.*



*Ellekær nyder livet blandt præmier og pokaler og Jeanette på Hjemmevej i 1964 (Rej).*



### Jørgen Ellekær

Jørgen Ellekær, som var den ældste af de tre, blev født i 1933 på Frederiksberg i velhavende omgivelser, da familien ejede et mindre møbelkonsortium. Jørgen voksede op med andre interesser end racerbiler, og det var først da han på en studietur i England kom forbi Silverstone, at han blev indfanget af alle dens lyde og lugte, og så var terningerne kastet. 25 år gammel tilmeldte han sig den skrappeste af alle racerskoler – en Rennschule sydpå. "Racerbilen" han debuterede i var en cabriolet og aldeles uegnet til væddeløb, hvad en dramatisk hændelse snart viste ham. Herved kunne karrieren reelt være stoppet inden den var startet! En gammel Cooper Bobtail var den første rigtige racerbil for Jørgen. Racersportsklassen, som Ringen havde åbnet og hjulpet på fode i 1958 med købet af et bundt Lotus 11 (læs Sig Holm-Madsens bog om Roskilde Ring), var stedet hvor han kørte de følgende år, inden han skiftede til en nyere Lotus i samme klasse. Springet til formelbil skete i slutningen af 1962 med købet af en knap et år gammel Lotus 22 FJ.

*Ellekær i Lotus 22 vinder en vigtig sejr foran arvefjenden från hinsidan Andersson i Cooper T59 i 1964 (Tüchsen).*



*Til Ringens CC er Ellekær havnet ude i botanikken, da bagfølgen revnede, og Falck redder her stumperne i land i 1963 (JE).*







*Cognac i sin gamle Lotus 18 får en opmuntring som bedste dansker på 6. pladsen til Ringens GP i 1962 (Rej).*

### **Hartvig Conradsen**

Hartvig var født i 1936 i Roskilde og blev den sidste af de tre, der blev grebet af racing, da han først havde en fortid i vandet. Hartvig, som var uddannet fotograf, havde specialiseret sig i undervandsfotografering, som han foretog med specielle kameraer. Han var en fri fugl og en driftig herre, der satte mange projekter i gang i fødebyen uden at interessere sig meget for væddeløb, dengang Ringen blev bygget. Da han senere fotograferede i luften, mødte han sin store barndomshelt Morian, der med historier fra sit eventyrlige liv satte tanker i gang hos Conradsen. Han ville også være berømt med alt hvad

der dermed fulgte, så han købte som 26-årig en fuldblods racer – en Lotus 18 FJ, som han debuterede med i 1962. Den første ejer og kører var den allestedsnærværende gamle kører Gunnar Henriksen, som opfordrede de unge talenter til at gøre noget ved det!

### **Jens Christian Legarth**

Jens Christian vidste fra barnsben, at han ville køre race på de store baner ligesom sit forbillede Stirling Moss. Men inden måtte han gå så gruelt igennem, da han som lille fik et alvorligt handicap, der fulgte ham resten af livet! Han voksede op på Djursland i meget stille omgivelser midt ude

på landet, hvor vindens blæsen var den største støjkilde. Bortset fra lidt markrace blev den første racerbil en lille formel midget, der blev væltet for øjnene af ham på Ringen i sommeren 1958. Alligevel købte han den af den fortunlede kører, som overlevede uden synlige skrammer – Gunnar Henriksen. Efter en kort gæsteoptræden i standardbiler som Volvo og Hillman fik han skaffet sig en ny Lotus 22 FJ.

### **Racing**

Da sæsonen startede i 1962 havde Ringen sat alle sejl til, med et F1 GP som årets højdepunkt. Men også i klassen under skete der ting og sager, idet to nye Lotus 22 var kommet til landet, hvor kun en enkelt centermotorbil i form af den velkendte Lotus 18 kørte i klassen. Det var Legarth og Henriksen (senere Nøhr) i de nye biler, mens Conradsen havde den gamle Lotus. Trekløveret tog kampen op mod Europas topkørere, som fabriksholdene fra Lotus og Cooper (Tyrrell), der gæstede Ringen.

Der blev også kørt race i broderlandet på landevejsbaner som Skrea og Djurgården og på den flade flyveplads ved Skarpnäck, samt på de første svenske permanente sløjfer Gelleråsen og senere Knutstorp. Ved landskampen i Falckenberg mod de uovervindelige sven-

*Cocnac i Cooper T59 over sin præcision efter start-/målstregen på Ringen til åbningen i 1964 (Tüchsen).*







*Under indvielsen af Ring Djursland kører ejeren Legarth sit sidste race i formelbil og sætter banerekord, her på vej ned i hullet i 1965.*

ske og finske hold fik udstødningspipen snart en anden lyd. Her på den hurtige og barske bane med stengærder, lygtepæle og grøfter op til den smalle bane, viste danskerne hvem der var de rigtige vikinger og kørte med sejren, der gav genlyd i Norden, og ikke et øje var tørt under festen på stadshotellet!

Europa kaldte og de første besøg på spændende baner som Albi og Reims (Frankrig), Avus og Nürburgring (Tyskland), Budapest (Ungarn), Innsbruck og Aspern (Østrig) og Monza (Italien) viste, at danskerne kunne begå sig udenfor landets grænser uden at falde igennem. Motorsportens moderland England fik dansk besøg på Aintree, Brands Hatch, Crystal Palace og Goodwood, dog uden at pokaler blev hjemtaget.

*Vinderen Legarth tager det hele relativt nemt i en usorteret bil i F3 på Ringen i 1965 (Jørgensen).*

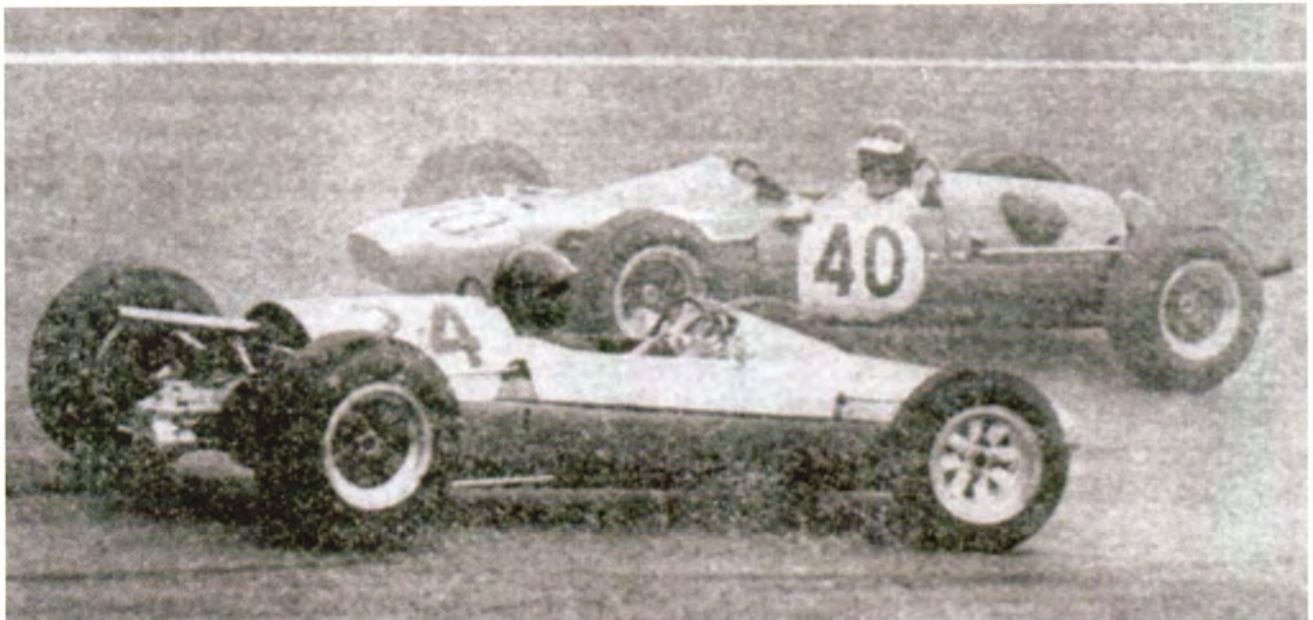






*Den stolte Frank Williams er her afbildet i al sin pragt, mens en svensker forgæves forsøger at psyke ham før start i F3 i 1965 (IMS).*

*En der har det betydeligt sværere er Frank Williams i sin umulige Cooper ex F2 (24), mens Banting griner godt og grundigt i 1965.*



Senere (1964) gik turen til de farlige baner bag jerntæppet i DDR, Jugoslavien, Tjekkoslaviet og Ungarn, og det med en vis succes. Disse lande, som var svære at komme ind i og især ud af, opviste baner af en hidtil ukendt farlighed og med mere mandefald af den alvorlige slags end sløjferne i Vesten.

#### **Afslutning**

Afslutningen for Legarth og Cognac kom i 1965, mens førstnævnte var på vinderkurs i sin nye Brabham, men sidstnævnte havde problemer med en nyere Cooper. Conradsen forblev aktiv i kulissen et års tid efter sit stop som aktiv kører, idet han tilmeldte nogle unge håbefulde køere som Thorkild Thyrring til start i sit Cognac Racing Team.

Legarth var stoppet dels på grund af familieforhold, dels fik han fik skabt Ring Djursland, som blev stadigt udvidet hen ad vejen. Felterne med F3, der var hans hjertensbarn, blev større og bedre indtil kulminationen med GP'et i 1967, hvor man så et stjernespækket felt af sjældne biler og kommende storkørere. Ulykkeligtvis blev dette løb også et skæbneløb, der stadig huskes med gru.

Ellekær fortsatte flere år i forskellige Brabham'er på spændende baner som Avus og Monza indtil 1971, hvor han passende sluttede i det formelmærke han startede i – Lotus.

...



Et PS fra redaktøren: Man kan sige at de to appetitvækkere i november- og decembernumrene af Veteran Tidende er, hvad man i bladverdenen kalder "tekstreklame". Dvs. at de gør fordækt reklame for noget, i dette tilfælde en bog. Så meget mere som de er skrevet af bogens forfatter. Men redaktøren har ingen betænkeligheder haft, fordi artiklerne er skrevet specielt til VT og indeholder så godt stof og gode billeder, at det med indholdet af dansk motorhistorie er oplagt stof for os.

Nu er bogen udkommet, og det er en i dobbelt forstand vægtig sag. Køkkenvægten viste et kilo og 370 gram. Foruden de tre hovedkapitler, indledning og forord er der appendiks med resultatlistor, gennemgang af konkurrenter, biler og baner, hvorved bogen også bliver et uforligneligt opslagsværk.

Teksten og indsamlingen af billeder (også fra DVK's arkiv) er udslag af en pertentlig og utrættelig omgang med materialet, og resultatet er et utroligt værk om de danske formelkørere i 1960'erne. Carsten har talt med stort set alle, som har haft forbindelse med de tre hovedpersoner. Mekanikere, andre kørere, tilskuere, familiemedlemmer og selv tjenestefolk. Og Carsten Frimodt har den store fordel frem for så mange forfattere at han selv har følt biltyperne på sin lange krop.

Man kan undre sig over en teknisk tilrettelægning af nogen og især et repararbejde af meget ujævn kvalitet, men ingen tvivl om at både denne bog og Morten Alstrups om Ring Djursland er julegaver, man skal give sig selv, hvis man har bare en snært af interesse for emnet.

"De tre racermusketerer – Legarth – Ellekær – Conradsen". 336 sider i stort format, 319 fotografier, hvoraf 35 i farver. Pris 368 kroner. I boghandelen eller direkte hos GT-Forlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg, tlf. 86577201, fax 86577204 gt.forlag@mail.dk www.gtforlag.dk

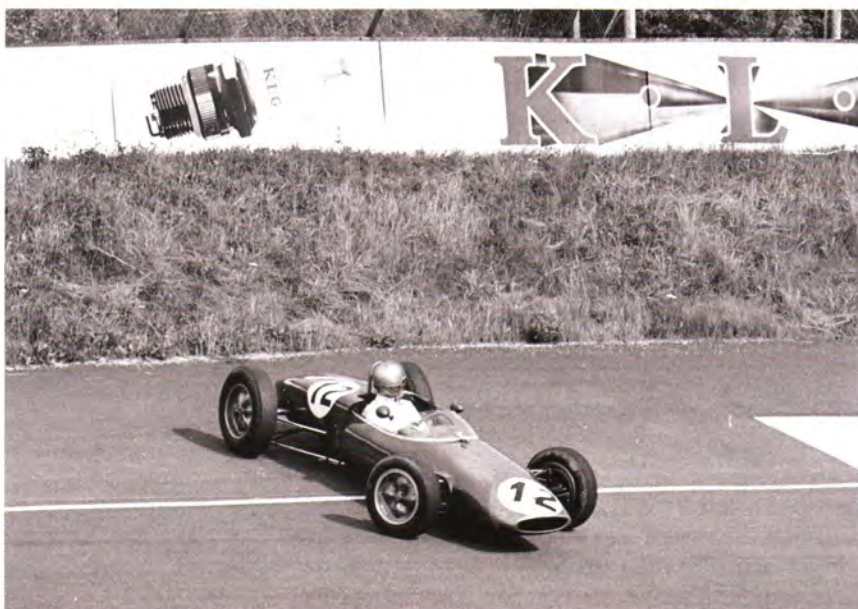
*Spinning Cooper T59 betragter det spændende udvalg af reklamer i Everton-svinget på Ringen i 1963.*



*Den suveræne Jackie Stewart vinder alt i sin Cooper T72 i sæsonen 1964, her på bjerget i Rouen (Ludvigsen).*



*Der er trængsel i Monaco, hvor Norinder i Lotus 18 (142) vippes op på to hjul for at skabe mere plads i feltet i 1962 (Rej).*







# KONKURRENCEN

Om jeg forstår det – hvilke konkurrencer der vinder genklang hos læserne. Jeg tog grundigt fejl da jeg regnede med at det var svært at identificere alle 10 biler på Nils Weitemeyers fine billeder fra udstillingen i Forum i 1958. Det veltede ind med besvarelser, alle tiders rekord, og de fleste var mere eller mindre rigtige.

Vi bad bare om bilmærkerne, og nogle var selvfølgelig nemme fordi man simpelthen kunne læse navnet på billederne. Men det viser sig at adskillige også kunne huske at det hele stod at læse i Bil-årbogen, årgange 1956 til 1958. Hvor må det være godt at have så god hukommelse, min er for længst



## 1. SAAB Sonett Super Sport

Også kaldet SAAB 94. SAAB fik midt i halvtredserne skrammer i sit image i Sverige, fordi SAAB 93 ofte blev slået af tunede VW'er i motorsportssammenhæng. SAAB's chefkonstruktør Rolf Melde havde allerede først i halvtredserne tegnet en lille, let sportsvogn, og for at tilføre markedet en sportslig flair blev det besluttet at sætte Meldes konstruktion i produktion.

Basis for bilen var den trecylindrede totaktsmotor på 748 cc fra SAAB 93, der gennem forhøjelse af kompressionsforhold og anden tuning blev fralokket først 57, senere 59 hk. Motoren blev lagt i en aluminiumsmonocoque, og der blev påmonteret tre skaller af glasfiber, der tilsammen udgjorde karrosseriet. Stregerne var slået af Sixten Sason, SAAB's chefdesigner helt frem til 1967.

Kun seks biler blev bygget, de to første med tretrins gearkasse, resten med fire trin. Ratgear selvfølgelig! Bilerne var efter datidens forhold ret hurtige: 0-80 på 8 og 0-100 på 12 sekunder. En stående kilometer blev afviklet på 34 sekunder, og bilens normale topfart på 180 km/t kunne hæves til 210 km/t hvis man ændrede gearing og monterede en hardtop. Planlagt vægt for bilen var 500 kg, men det kunne langt fra holdes når den var i løbstrim. Rolf Melde gav selv bilen sin ilddåb på Karlskoga i august 1957, hvor han vandt trods en løbsvægt på 696 kg. Bilerne blev brugt til jordbaneløb rundt om i Sverige de kommende uger, men allerede 15. september 1957 var det slut, da Erik Lundgren vandt på Solvalla banen ved Stokholm. En ændring i løbsreglementet gjorde bilerne forældede fra den ene dag til den anden. Navnet? Et ordspil på musikbegrebet sonet og svensk: Så nett (så køn)! Af de 6 siges 5 at eksistere. Da Sonett kom i egentlig produktion var det med et coupekarrosseri. Sonett II 1966-70 kunne først fås med den trecylindrede totaktsmotor, nu på 900 cc og med 60 hk, senere også med V4 firetakter på 65 hk. Sonett III 1970-74 kun med V4.

forduftet. Medlem Kurt Malini-Jensen skriver at for ham var det nemt – for han så udstillingen og har stadig kataloget (huske det kan han dog ikke, han var kun 5 år). Også Jørgen Sjøland så udstillingen, men husker kun Renaults rekordvogn. Hans alder oplyses ikke.

Allermest omfattende var besvarelsen fra Jens Langdahl, så det følgende grunder sig for størsteparten på hvad han skrev – dog har redaktøren sløffet lidt hist og føjet en hel del til pist. Alt sammen ud fra andres besvarelser, jeg har ikke haft mulighed for selv at tjekke noget.



## 2. Renault Étoile Filante

Turboméca, en fransk producent af turbiner, foreslog i 1954 Renault at bygge en rekordvogn drevet af en gasturbinemotor. Bilfabrikken slog til, og udviklingschef Fernand Ricard og Albert Lory designede et vindglat køretøj der blev navngivet Étoile Filante (stjernesked).

Både i 1954 og 1955 blev der foretaget forsøg i vindtunnel med bilen, og et år senere rejste et hold medarbejdere under ledelse af Jean Hébert til Bonneville Salt Flats i Utah, USA, hvor det lyseblå vidunder under rekordforsøg nåede en gennemsnitshastighed på 309,8 km/t, hvilket var ny verdensrekord for turbinedrevne biler. Bilen blev derefter vist på udstillinger over alt i verden, og altså også i København. Lykkeligvis undgik bilen den ophugning, der er overgået så mange andre koncept-biler og prototyper. Den må også være blevet vasket grundigt efter rekordforsøgene, for saltet fra Bonneville havde midt i halvfemserne endnu ikke formået at ødelægge bilen totalt. Renault valgte derfor fornuftigt nok at renovere dette stykke bilhistorie, der er inspireret af både den gryende rumalder og den ukuelige tro på teknologiens fremskridt, der fyldte befolkningernes bevidsthed i de år da bilen blev skabt.

Både chassis og motor blev gennemgået grundigt på Billancourt fabrikken i Paris, og bilen står således i dag i køreklar stand. Den indgår til daglig i Renaults egen samling af historiske køretøjer, men får også lov til at "komme ud at lege". Således var den et af mange trækplastre på Goodwood Festival of Speed i 2000.

Enkeltstødet rekordvogn, turbinemotor med 270 hk/28.000 omdr/min, baghjulstræk via 3-trins reduktionsgear. Langsgående reaktionsarme og torsionsfjedre for, pendulaksel med torsionsfjedre bag. Skivebremser og teleskopstøddæmpere på alle 4 hjul. Hjul 17 x 6,5. Akselafstand 2413 mm, sporvidde 1270 mm, længde 4839 mm, højde 991 mm. Vægt 950 kg.





Renault-eksperten Henrik Stenholt fortæller, at speditør Vagn A. Kjøge, som 1951 til 1981 var ansat hos importøren Brdr. Friis-Hansen, har oplyst følgende: Kort før udstillingen i Forum gav direktør Einar Friis-Hansen ham besked på sammen med en værkfører at køre med en mindre lastbil til Bruxelles og hente Stjerneskuddet. Den var i en kæmpe stor trækasse, som viste sig at være længere end lastbilens lad, og der var store problemer med at få den læsset på. Undervejs gennem Tyskland i bidende kulde sprang speederkablet, men værkføreren fik det i snestorm på motorvejen flikket sammen. Henrik fortæller videre at fra ca. 1968 stod Étoile Filante på 2. etage i Renaults lille museum på Champs Élysées, men da museet blev lukket for knap 10 år siden blev den flyttet til et nyt fabriksmuseum i det gamle fabriksområde i Boulogne Billancourt. Det blev imidlertid frasolgt af Renault, tilligemed det legendariske fabriksanlæg på øen Seguin i Seinen (som siden er blevet totalt revet ned, snøft). Så blev Stjerneskuddet og alle de andre museumsbiler flyttet til den nyere fabrik i Flins, den der blev opført i 1955 specielt til at fremstille Dauphine. Denne store samling kan beses efter aftale.

Medlem Matthies Nissen har haft Stjerneskuddet som legetøjsbil da han var dreng – men hvad mon der blev af den? Den havde selvfølgelig Frankrigs blå væddeløbsfarve.



### 3. Studebaker Golden Hawk

I 1953 præsenterede Studebaker sin Starliner model, der straks fik klassikerstatus. Fagbladet "Motor Trend" beskrev bilen som: "Det mest forfriskende, stimulerende og progressive design vi har set fra en producent af standardbiler siden Cord (1935) og Lincoln Continental (1940)". Alligevel undgik Virgil Exners og Raymond Loewys mesterværk ikke "vingepesten". Fra 1957 fik modellerne Silver Hawk og Golden Hawk i lighed med andre US biler skarpe, høje gevækster på bagskærmene. Til Studebakers ros skal det siges, at det blev gjort både smagfuldt og med stil – i hvert fald i forhold til mange andre fabrikkers produkter.

Den smagfulde stil blev videreført inden døre, hvor instrumenteringen bestod af 7 klassiske ure med hvide tal på sorte skiver. Altsammen monteret i et cirkelpoleret aluminiumspanel. Også på den tekniske side efterstræbte man de europæiske dyder. I 1956 havde Studebaker benyttet en 5,7 liters V8 motor fra Packard i sine topmodeller. Den var kraftig, men gjorde bilerne for næsetunge, og for at forbedre køreegenskaberne gik man 1957 over til at benytte fabrikkens egen "lille" 4,7 liters V8. Den var langt lettere end Packards støbejernsklods, men også svagere. For at rette op på effekt-

tabet blev alle Golden Hawk modellerne forsynet med en remtrukket McCulloch kompressor. Resultat var, at man beholdt de 275 hk som Packard-motoren havde givet, mens man betalte en pris i form af et reduceret drejningsmoment. Bilen er sjælden. Trods en favorabel US pris på 3282 dollars blev der kun produceret 756 eksemplarer (indsenderne har vildt forskellige produktionstal for denne bil). Mindst ét blev solgt i Danmark, måske den udstillede bil i København. Motorjournalist Gorm Albrechtsen ejer i dag et eksemplar, der tidligere tilhørte Ole Hübbe i Fredericia. Jeg (Jens Langdahl) så den i Fredericia for ca. 25 år siden, hvor Hübbe fortalte om bilen, og viste presseklip fra bilens første tid i Danmark. Efter hukommelsen er historien, at to direktørenner købte hver sin nye amerikanerbil, nemlig den nævnte Golden Hawk og en Ford Thunderbird. Derefter tilmeldte de bilerne til Rally Monte Carlo! Et løb hvortil de absolut hverken var egnede eller konstruerede. Hübbe mente da også, at den egentlige konkurrence for de to venner bestod i, hvem der kørte hurtigst hjem fra Monaco!



### 4. Fiat 1200 Gran Luce Trasformabile

Fiat havde i 1955 præsenteret en lille roadster kaldet 1100-103 Trasformabile. Konstruktion og design stammede fra FIAT's egne rækker, hvor den hovedansvarlige var Fabio Luigi Rapi med assistance fra Dante Giacosa. Bilen var i produktion frem til 1957, hvor det lidt svulstige karrosseri fik en lettere retouchering. Samtidig blev 103 E motoren på 1.089 cc. erstattet med type 103 G på 1.221 cc. Af samme grund skiftede modelnavnet til 1200 Gran Luce Trasformabile. På billedet fra Forum ser det ud som om der står Roadster på nummerpladen. Måske fordi ingen danskere ved hvad Trasformabile betyder? (Red.: italienerne kalder den også gerne Spider). Produktion: 1955: 571 stk, 1956: ca. 450 stk, 1957-59: I alt ca. 2360 stk.

Pris i DK 1958: 29.993 kroner.

4-cyl. rækkemotor, 1.221 cc, 55 hk. 4-trins gearkasse med ratgear. Uafhængigt forhjulsophæng m. skruefjedre og krængningsstabilisator, stiv bagaksel m. halvelliptiske bagfjedre. Tromlebremser. Længde 3920 mm, bredde 1458 mm, højde 1468 mm, egenvægt 930 kg. Topfart 140 km/t.

### 5. BMW 503 Coupé

Bilen er designet af Albrecht Graf Goertz og blev præsenteret på biludstillingen i Frankfurt i september 1955. Motoren var BMW's letmetals V8 på 3,2 liter, der i denne version





ydede 140 hk. Kræfterne blev overført til en 4-trins gearkasse liggende under forsæderne(!), og videre derfra til en stiv bagaksel, der var ophængt og styret af reaktionsarme og Panhard-stang. Trods aluminiumskarrosseri og -motor vejede bilen 1500 kg, så det var fornuftigt nok, at der var servoassistance til tromlebremserne. Prisen var horribel, og der blev blot solgt 273 coupémodeller og 139 cabrioletter. De sidste i øvrigt med el-kaleche.

(Red.: Bilen på billedet blev i Danmark, den blev dagligbil for juniordirektøren i stormagasinet Illum og fik den karakteristiske nummerplade K 5. I dag i DVK-medlemseje og stadig med nummeret). Jeg ved ikke, om typen var lagervare, men i Bil-årbogen 1958 er 503 coupé og cabriolet begge prissat til 135.770 kroner. Præcis ti gange så meget som en Folkevogn! BMW fremstillede 412 stk. 503.



#### 6. Simca Aronde Plein Ciel

Bilen er en coupé-udgave af den firecylindrede Simca Aronde. Modellen blev produceret fra 1957 til 62 hos den franske karrosserifabrik Facel, der også byggede sin egen superluxusvogn Facel Vega. Bilen kunne i øvrigt også fås i en cabrioletudgave kaldet Océane. Effekten var i begge tilfælde beskedne 48 hk fra de 1.290 cc. Modellen er klart inspireret af US Ford fra 1955 og frem: Kasketskygger over lygterne, bredt kølegitter, panoramarude og små halefiner. 1958 var den bedst udstyrede årgang, bl. a. med kraftigere kofangere. Stigende priser på bilerne førte til et svigtende salg, og allerede fra 1959 skar man mærkbart ned på luksusen.

Der blev fremstillet 11.560 – tallet dækker formentlig både Plein Ciel og Océane. Prisen i Danmark for en Simca Aronde Plein Ciel 1300 var ved udgangen af 1957 29.628 kroner. Mindst to har overlevet her i landet.

#### 7. Rolls-Royce Silver Cloud

Tja, fabrikken er ikke så svær at gætte! Der er selvfølgelig tale om en Rolls-Royce, og modellen må være den Silver



Cloud I, der blev præsenteret i maj 1955. Leverancerne begyndte først i maj 1957, og frem til 1959 blev der bygget 2238 eksemplarer på 3124 mm chassis og 121 på det lange 3226 mm chassis (akselafstand). 90 % af bilerne blev monteret med fabrikkens standardkarrosseri fra Park Ward, og det er derfor sandsynligt, at der tale om den model. Det kan også være et karrosseri fra H.J. Mulliner eller James Young, det er næsten ikke til at se forskel. Specielt ikke på et frontbillede.

”Herresædet” bevægede sig rundt i landskabet vha. af fabrikkens gamle række-sekser, til denne model med slagvolumen på 4887 cc. Til Silver Cloud modellerne var motoren blevet opdateret med alu-topstykke med separate indsugningskanaler til cylindrene, men stadig konstrueret som ”halvtopper”, dvs. med udstødningen via sideventiler. Effekten var som altid ”tilstrækkelig” og blev sendt til baghjulene via en 4-trins automatgearkasse af General Motors design. For en Silver Cloud I rakte det til en acceleration fra 0-100 på 13 sekunder og en tophastighed på 160 km/t. Bremserne var selvfølgelig tromler, og de var udstyret med mekanisk servoforstærkning (det gamle Hispano-Suiza patent?)

Prisen i Danmark ved udgangen af 1957 er i Bil-årbogen opgivet til ca. 196.000 kr.

Silver Cloud II kom i 1959 med en noget større V8 motor.



#### 8. Mercedes-Benz 190 SL

Lige så karakteristisk som nr. 7. Bilen blev til på foranledning af den amerikanske Mercedes-importør Max Hoffmann, der gerne ville tjene penge på fabrikkens sejr i det mexicanske landevejsløb Carrera Panamericana i 1952. Sølvpilen 300 SL var for dyr til at kunne få stor udbredelse, så den Mercedes-Benz 190 Sport Leicht prototype der blev præsenteret på New York Auto Show i 1954 passede perfekt ind i Hoffmanns vision.





Den færdige produktionsmodel fik debut i marts 1955 på biludstillingen i Genève. Undervejs i processen var der sket nogle mindre ændringer med designet, bl. a. var et luftindtag på motorhjelmens forsvundet.

Produktionsmodellerne var forsynet med en 4-cylindret rækemotor på 1.897 cc med beskedne 105 hk. Trods navnet var bilen med sine 1160 kg ingen letvægter, og præstationerne var derfor ikke sindsoprivende. Accelerationen 0-100 tog 14,5 sekunder, mens tophastigheden var mere respektable 180 km/t. Der var således snarere tale om en åben rejsevogn end om en sportsvogn. Det skræmte nu ikke køberne. I årene 1955-1963 blev bilen produceret i sammenlagt 25.881 eksemplarer, hvoraf 10.368 stk. gik til det amerikanske marked. Tallene for modelåret 1958 var henholdsvis 2094 og 628 eksemplarer. Hvor mange af dem der blev solgt i Danmark ved jeg ikke. Roadsteren kostede 55.638 kroner, og bestilte man sin nye Mercedes med den fabriksfremstillede hardtop lød regningen i stedet på 60.537. Det har helt sikkert haft en begrænsende virkning på antallet af kunder.



### 9. Pontiac Club de Mer

Konkurrencens største udfordring! Det stod klart, at der var tale om et af de amerikanske designstudier, der i halvtredserne blev fremstillet for at undersøge retningen for fremtidens bildesign. GM's "dream cars" blev præsenteret på de 8 Motorama shows som GM afviklede rundt om i USA fra 1949 til 1961. Udover at præsentere de seneste tekniske landevindinger og det vildeste design, benyttede GM selvfølgelig disse shows til at promovere de sidste nye produktionsmodeller. Alt sammen akkompagneret af levende musik fra tidens hotteste danseorkestre!

Bilen på billedet er den Pontiac Club de Mer, der som en af seks "dream cars" blev vist på Motorama 1956. Alle disse "dream cars" fik stjernestatus, men Pontiac Club de Mer regnes for mesterværket fra 1956. Designet blev til i samarbejde mellem Harley Earl og Pontiacs studiochef Paul Gillian. Karrosseriet var udført i børstet aluminium med kromlister og var 457 cm langt og blot 95 cm højt. Kører og passager var beskyttet af to halvkugleformede skaller i gennemsigtig plastic, der erstattede en traditionel forrude. Bilen var forsynet med halefinne, og forlygterne kunne rotere ud af syne, når de ikke var i brug. Siddebrønden blev domineret af det zinnoberrøde indtræk, en komplet instrumentering og to separate sportssæder med sikkerhedsseler. De sidste var ikke kun til pynt, for bilen var fuldt køreklar og har som en af få "dream cars" rullet mange miles ved egen kraft. En 300 hk Pontiac Strato-Streak V8'er med 2 fireportede karburatorer leverede effekten, der via transaksel blev overført til specialfremstillede hjul med dæk i dimensionen 6,4 x 13 tommer. På Motorama udstillingen stod Club de Mer bilen i øvrigt

sammen med en model i ¼ størrelse. Mon den også var med i København?

GM havde ikke for vane at bevare de "dream cars" der blev bygget op gennem halvtredserne, og skuffende få eksisterer derfor i dag. 1958 var året hvor Club de Mer bilen fik dødsdommen, og den er sidst set i 1959 i en lagerbygning i Warren, Michigan.

Modellen i kvart størrelse overlevede derimod, fordi Harley Earl monterede den med motor og forærede den som lejetøjsbil til et barnebarn! Den er siden bygget tilbage til originalstand, og blev af auktionshuset Barret Jackson solgt på auktion i 2007. Hammerslag? 75.000 US dollars!

Medlem Hans Ersgaard fotograferede med et boxkamera Club de Mer på udstilling i Los Angeles i 1957. Han var da 10 år.



### 10. Tatra T 603

Tjekkisk luksusbil med luftkølet hækmotor. Egentlig sjovt, at den var med i Forum, for bilerne blev først efter 1960 leveret til lande uden for den gamle Warszawapagt. I alt blev i årene 1957-1962 fremstillet 5992 eksemplarer. Motoren var en V8'er på 2.545 cc, der kun ydede 95 hk. Takket være det strømlinformede karrosseri, hvor de tre forlygter sad bag en afdækning i glas, rakte effekten imidlertid til en tophastighed på 170 km/t. Den midterste forlygte bevægede sig ikke med hjulenes drejning, som nogle har troet. Motoren var udviklet allerede i 1949, og Tatra havde brugt den i både sportsvogne og racerbiler først i halvtredserne. Kræfterne blev gennem en 4-trins gearkasse overført til en pendulbagaksel. Længde 5065 mm, bredde 1910 mm højde 1530 mm.

Med diverse ændringer fremstillet i 20.422 eksemplarer.

(Red.: Tatrass oprindelige version af hækmotorvognen med luftkølet V8 motor stammer fra tredverne og der kom før krigen enkelte til Danmark).

Det var Jens Langdahls betragtninger, med visse tilføjelser og sletninger. Skulle der være unøjagtigheder kan man altså ikke gøre ham ansvarlig. Besvarelsen burde i alle tilfælde indbringe en særpræmie, men retfærdighed skal ske fyldest, for der var som sagt mange korrekte besvarelser (og enkelte svipsere) og vi har udtrykket Knud Jørgensen, Nr. Broby som vinder af konkurrencen i november VT.

Oven på den kraftanstrengelse holder konkurrencen juleferie og kommer igen i januar.

oer





# Folkevognen

Mange bilmærkers historie tager udgangspunkt i et smedeværksted beliggende i en baggård. Folkevognens historie er den diametralt modsatte, ja vel egentlig enestående: en stat, Det Tredie Rige, beslutter at bygge en bil til sine borgere. Historien begynder i 1934 ved et møde mellem rigskansler Adolf Hitler og den geniale konstruktør Ferdinand Porsche. Porsche havde et projekt, Hitler havde nogle ufravigelige krav, bilen måtte ikke koste over 1000 Mark, der skulle være plads til to voksne personer og tre børn plus bagage, dertil nogle tekniske specifikationer. Projektet forløber op gennem 1930'erne. Prototyper fremvises ved de store biludstillinger i Berlin under hagekorset og Hitlers svulstige taler og anbefalinger garneret med æresvagter og militærmusik, hvem sagde "brød og skuespil til folket".

En bilfabrik planlægges og bygges i Fallersleben nær slottet Wolfsburg, og i maj 1938 kan grundstenen lægges i overværelse af Hitler, naturligvis med opbud af militærpersoner og hornmusik. Det tyske folk informeres om begivenheden i den skrevne presse og ved biografernes ugerevyer.

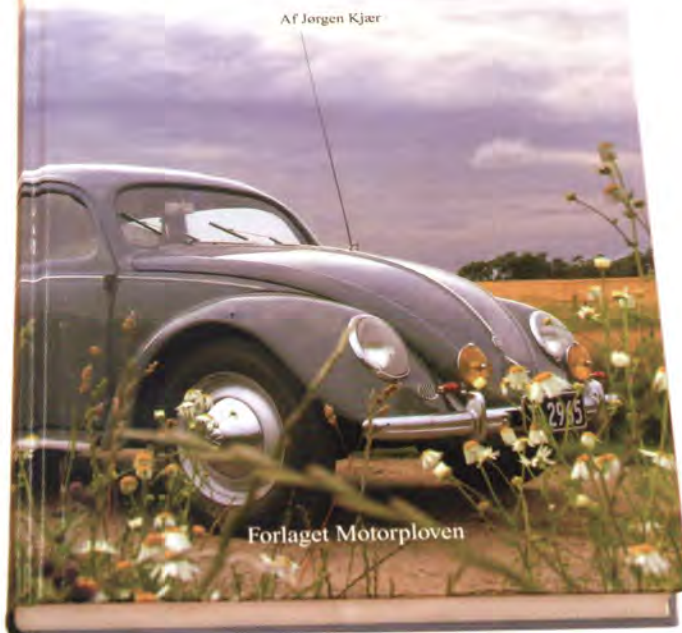
Bilproduktionen får en brat ende d. 1. september 1939. Tyskland invaderer Polen, det der udvikler sig til anden verdenskrig er begyndt, og folkevognsfabrikken omstiller til produktion af militærkøretøjer og udstyr.

Nu skal man være grumme forsigtig med at udtrykke sympati for noget projekt, der bærer Hitlers navn, det afstår både forfatteren og anmelderen fra, så hvilket karakter begrebet Sparkarte skal have må læseren være foruden. Ideen var, at den tyske arbejder sparede op til en Folkevogn ved ugentlige bidrag på 5 Mark i form af mærker i et Sparkarte. Når man havde opsparat 990 mark kunne man afhente en bil på fabrikken, man ville spare forhandleromkostninger. Ingen nåede at få en bil, krigen satte en stopper for dette arrangement. Den senere offentlige mening var at Hitler havde brugt de indbetalte penge til krigsførelse, men de allierede fandt efter krigen alle indbetalinger på en konto i Arbejderbanken i Berlin, de havde endda trukket 35 millioner Mark i rente.

Ved Tysklands deling i fire besættelseszoner efter maj 1945

# Folkevognen

Af Jørgen Kjær



Forlaget Motorploven

lå fabrikken i den britiske zone, ganske vist meget beskadiget af bombardementer. Så det blev englændernes opgave at foretage et valg, skulle man lukke fabrikken eller genopbygge den? Heldigvis valgte man retableringen. Fornuftige britiske officerer med indsigt i andet en krigsførelse fik langsomt gang i hjulene indtil de i 1948 kunne overlade roret til tyskerne. Som direktør valgte man en tysker med en fortid hos Opel, Heinrich Nordhoff, som blev en legende i VW's historie.

Forfatteren beretter også om dr. Porsches skæbne efter krigen. Han måtte opleve anklager af forskellig art og sad 22 måneder i fængsel under dårlige forhold. Det nedbrød hans helbred, vel både fysisk og psykisk, Porsche døde som 75-årig i 1951. En krig og et diktatur som det tyske har sine ofre, dem der døde og dem der overlevede.

Efter 1945 skulle dansk bilimport reorganiseres, men vi manglede valuta at købe for, først i 1949 kom Folkevognen til Danmark. At skaffe sig agenturet blev anset for attraktivt, foromtaler af bilen var rosende om end nogle syntes den var grim.







Tre danske foretagende lagde billet ind på importrollen, Vilh. Nellemann, Nordisk Diesel, der var et B & W selskab, og Skandinavisk Motor Co.; som bekendt vandt SMC. Om seniorchef i SMC Axel Semlers, aktivitet for at få agenturet fortælles indgående.

Om Folkevognen i Danmark berettes i flere illustrerede kapitler. Om forhandlere, motorsport og de klubber der opstod da bilen var dagligt køretøj. Ligeledes besøger forfatteren mennesker, der ejer og kører Folkevogn, og man erindres ved billeder af det tilbehør, der kunne fås til bilen for at peppe udseendet op, noget af det vil anmelderen kalde tingeltangel. Bedøm selv.

Bogen slutter med en produktionsoversigt. Man må nok sige at Folkevognen blev en verdensbil, så eksotiske steder som Nigeria og Malaysia skruede man VW'er sammen, indtil

produktionsnummer 21.529.464 løb af båndet i Mexico d. 30. juli 2003 for at blive overført til museet i Wolfsburg. Gennem 370 velskrevne sider, rigt illustreret, indføres læseren i Folkevognens historie. Papirvalg, indbinding og grafisk opsætning er helt i top, man frydes ved at have et stykke kvalitetsarbejde i hånden.

Mange roser til Jørgen Kjær for at samle mange brudstykker til et hele, bogen om Folkevognen, og som vanlig med Ole Callesen som kvalificeret medarbejder på det grafiske område.

P.E. Hansen

**"Folkevognen". 370 sider, rigt illustreret. 398 kr.  
Forlaget Motorploven, 8370 Hadsten,  
tlf. 86983177**

## Ring Djursland

Det er bemærkelsesværdigt, at der i denne bogsæson udkommer to vigtige værker om dansk motorsport i efterkrigsårene. Carsten Frimodts om tressernes formelkørere, som er omtalt andetsteds i bladet, og Morten Alstrups udelukkende om Ring Djursland. Begge resultat af et utroligt forarbejde og en grænseløs entusiasme.

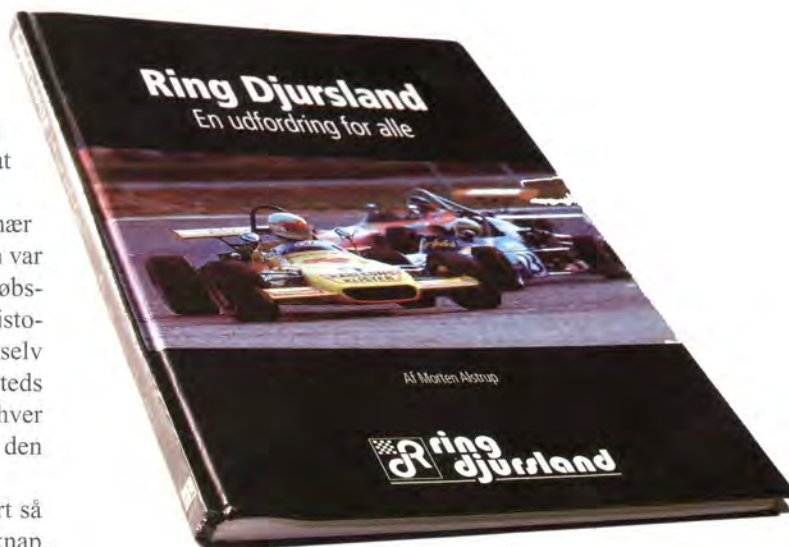
Det er ingen hemmelighed, at Morten Alstrup har haft nær tilknytning til Ring Djursland i mange år, faktisk fra han var 5-6 år, og senere blandt andet som dens pr-mand og løbsspeaker, og han har i den grad levet sig ind i banens historie, dens mennesker, løbene og køretøjerne. Det får vi selv ned i de mindste enkeltheder, endda uden at det noget steds bliver trættende. Man synes under læsningen at lære hver en jordknold og kvadratcentimeter asfalt at kende under den vanskelige banes mange omskiftelser.

Selv en som undertegnede, hvis interesse for motorsport så at sige rinder ud omkring 1950, fængslede bogen så jeg knap kunne slippe den. Det er også en yderst dramatisk historie, først og fremmest om den temperamentsfulde ildsjæl Hans Christian Legarth og hans kone Anni. Som det vil være mange bekendt endte eventyret for Legarths eget vedkommende med hans tragiske død ved en ulykke.

Vi får alt at vide om hvordan banen blev drevet videre af svigerfaderen Gunnar Henriksen og senere René Koors og Ulrik Aubertin-Oxholm. Vi bliver også indført i hvordan voksende miljøkrav og et ejerskifte i begyndelsen af firserne sætter gang i en udvikling, så banen i dag drives af en klub og en fond i harmoni med omgivelserne og i samdrægtighed med en større uddannelsesinstitution.

I teksten er der gjort rig brug af direkte citater af kørere og bagmænd, og billedmaterialet er helt enestående og livfuldt – og heldigvis glimrende sat op inden for bogens store format og fint reproduceret.

Sportsligt har banen lagt asfalt til alt på to, tre og fire hjul, og foruden egentligt ræs har der været rallyer, rallycross og manøvreprøver. Med dansk og international deltagelse. Me-



get er set for første gang i Danmark på Ring Djursland, det var for eksempel der at der for første gang i Danmark blev konkurreret om Europamesterskabspoint i flere vigtige discipliner.

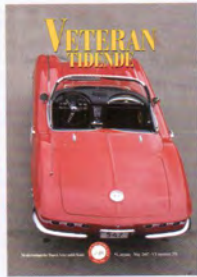
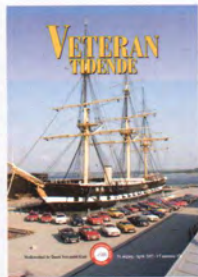
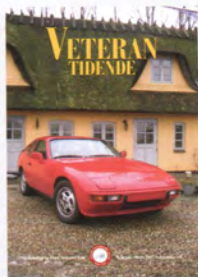
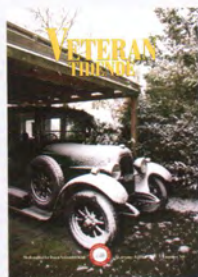
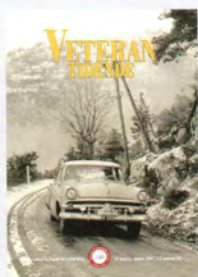
Bag i bogen er mange sider optaget af en komplet liste over samtlige løb fra 1965 til dato og deres vindere, og af en fortrinlig ordliste, hvor man fx kan blive klog på hvad der dækker sig bag formler som Gruppe 5/SSC, Puss o Kram eller Historisk TC1.

Man kan glæde sig over at det af taksigelserne fremgår at Frimodt og Alstrup ikke har været blege for at hjælpe hinanden, skønt deres bøger et lille stykke overlapper hinanden.

"Ring Djursland – En udfordring for alle". 160 sider med flere hundrede illustrationer. Vejledende pris 199 kroner. Forlagt af Fonden Ring Djursland Motorsport og fås i boghandelen eller via [www.ringdjursland.dk](http://www.ringdjursland.dk)

oer





## Indholdsfortegnelse for 2007

### Redaktionelt

Fejlfakta	jan.	5	Skafteland	juli	12-19	Nye vognemblemer	okt.	39
Tatratra	jan.	5	Brooklands 100 år	juli	40-41	Åbning særudstilling	nov.	5
10 år med VT	feb.	8-10	Halfcabs	juli	44-45	Nye medlemmer	nov.	40
Datering af fotos	feb.	13	Bornholm 1905 besøg	juli	49	Alfa Grand Sport	dec.	5
Fejlfakta	mar.	5	Brems genopstået	aug.	14-15	Jul i DTM	dec.	10
Fejlfakta mm	apr.	3	Lidt Ford T snak	aug.	20-21	Særudstillingerne	dec.	10
Fejlfakta	maj	3	På Samsø var en pige	aug.	28-29	Brems igen	dec.	10
Brennabor?	juni	3	10 år i Børkop	sep.	16-17	Kære klubkammerater	dec.	11
Fejlfakta	aug.	3	Trabant i 50 år	okt.	18-21	Europa Nostra	dec.	26
Fejlfakta	sep.	3	Beijing til Paris	nov.	12-20	RR Silv. Ghost 100 år	dec.	27
Fejlfakta	sep.	3	Ford A Turistbus	nov.	21-31	Indholdsfortegn. 2007	dec.	40-41
Fejlfakta	okt.	5	De Tre Musketerer 1.	nov.	34-37	DVK's fødselsdag	dec.	42
			Havana Blues	dec.	12-21			
			Porsche 911	dec.	22-25			
			De Tre Musketerer 2.	dec.	28-33			

### Fra bestyrelsen

Ny konstituering	aug.	3
Klubsekretær søges	sep.	5
Nyt fra bestyrelsen	okt.	3
Fredericia Messen	nov.	3
Nyt fra bestyrelsen	dec.	3

### Artikler

SMC 90 år	jan.	8-15
Jubi Monte Carlo	jan.	16-24
Chaufførhistorie	jan.	26-27
Tatraudstilling	feb.	18-19
Datering af biler	feb.	20-23
Turister/Bornholm	feb.	24-27
Kübelwagen	mar.	12
Mere Monte Carlo	mar.	13
Rejse i gammelbil	mar.	21
Kgl. biler 2	apr.	10-12
80 år med Volvo	apr.	16-23
Rétromobile 2007	apr.	24-25
Lille rejseberetn.	apr.	26-27
Museer i Europa	maj	14-19
Taxa K 1640	maj	24-25
Ungarnsambulancen 56	maj	32-35
Le Mans 75 år	juni	26-33
Hamlet og Ariel	juni	34-35
Ferrari 60 år	juni	44-45

### Diverse

Mikrobiler	jan.	25
Nye medlemmer	jan.	35
Langbølge lukker	feb.	13
Hist. overlevering	feb.	28
DTM	feb.	28
Nye medlemmer	mar.	28
Museum i Hjallerup	mar.	30
Gjern i 40 år	apr.	15
Swift	maj	7
Fredericiamessen	maj	21
Ny mødeleder Sdj.	maj	23
Gule postbil 100 år	juni	18
Jensen	juni	20
Inga Jerichau død	juni	21
RR 1929 i Polen	juli	43
Nye medlemmer	juli	52-54
Nyt bilmuseum	aug.	5
Alvis	aug.	9
Gjern 40 år	aug.	24
Nye medlemmer	aug.	42-43
Nye medlemmer	sep.	52
Nyt mødest. Esbjerg	okt.	8
Nyt mødest. Sønderj.	okt.	8
Særudstilling Nærum	okt.	9
Nye medlemmer	okt.	38

### Anmeldelser

DKW biler og MC	jan.	28
Ford Transit i DK	jan.	29
Nimbus og Nilfisk	jan.	30
Lige ud ad landev.	febr.	38
Volvo Amazon	febr.	39
Lancia Aurelia	mar.	27
Kakkellovnsrøret	aug.	35
Løgn og lastbiler	nov.	42
Folkevognen	dec.	38
Ring Djursland	dec.	39

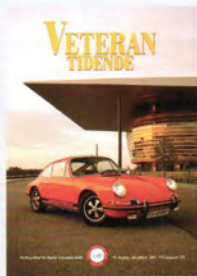
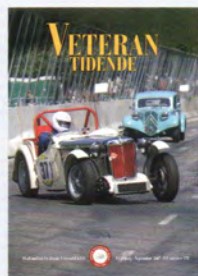
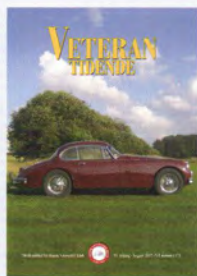
### Modelbeskrivelser

Porsche 924	mar.	14-19
Corvette 1961	maj	8-13
Audi 100 C1	juni	8-11
Jaguar XK150	aug.	10-13
Volvo P1900	okt.	22-25

### Erhvervskøretøjer

Sværgodstransport	jan.	31
Latrintransport	mar.	20
Genbrug	apr.	14
Aarhus Larsen	sep.	38-41





### Læserbreve

Ole Willumsen	jan.	34
Mogens Ottosen	feb.	30
Ole Willumsen	apr.	28
Henrik Thostrup	juni	42
Jens C. Jensen komm.	juli	47
Torben Aggerbeck	aug.	40
Allan Pihl Hansen	aug.	41
Bo Jensen	nov.	42

### Biblioteket

Nyt	febr.	3
-----	-------	---

### Generalforsamling

Kandidater 2007	febr.	5
Årsrapport	febr.	31-36
Indkaldelse	mar.	3
Ændringsforslag	mar.	22
Kommentar do.	mar.	23
Beretning	mar.	29
Referat	apr.	8-9
Forvarsel 2008	nov.	3

### Personprofiler

Kristiansen 70 år	feb.	10
Stig Emcken død	feb.	12
Allan Krogh død	feb.	12
Viggo Petersen død	feb.	14-17
Kurt Ø. Jeppsen død	mar.	5
E. Vestergård 90 år	mar.	8-11
Fr. Lillelund død	maj	20
Niels Jonassen 70 år	juli	3
Erik J. Barnewitz død	juli	47
Poul H. Jørgensen død	juli	47
Kai Ottosson 90 år	aug.	25
Anne Lise Gustafsson	sep.	26-31
Svend Hauberg 90 år	sep.	48
Ole K. Vium 80 år	okt.	9
Frank Petersen død	okt.	39
Årets Emil 2007	nov.	43

### Sektioner og registre

Peugeot 2006	feb.	11
Peugeotnyt 2007	apr.	28
Køreselskab Fyn	nov.	41

### Motorhist. Samråd & love

Nyhedsbrev 1/2007	feb.	29
Tyske miljøkrav	mar.	24
Nyhedsbrev 2/2007	maj	22
Nyhedsbrev 3/2007	sep.	25

### Teknik

Værktøj eget fabr.	mar.	25
--------------------	------	----

### Arrangementer

Glade minder	jan.	32
Egeskov 2007-11-19	maj	26-27
Harald Nyborgturene	maj	28
Kragevig	juni	12-14
Esbjerg Vet. løb	juni	15
Køng	juni	16-17
Ristrup	juni	19
Kastellet	juni	22-23
Odsherred	juni	24-25
Swap Meet	juni	37
Skagenløbet	juni	38-41
Ract. Avant skovtur	juni	43
Kongeågrænseløb	juli	8
Ristrup udemøde	juli	9
Fars dag	juli	10
Biler i gågaden	juli	11
Harzen og Berlin	juli	20-23
Vestsjælland	juli	24-27
Klampenborg	juli	28-29
Vitus Beringløb	juli	30-32
Gisselfeld	juli	33
Harald Nyborg 31/5	juli	34-35
Gjern Stumpem.	juli	36-37

Løgumkloster	juli	38-39
Lastbiler Silkeborg	juli	50-51
Dragør	aug.	8
Bornholm Rundt	aug.	16-19
Fynsk aftentur	aug.	22-23
Nordvestjysk	aug.	26-27
Passionistkøretur	aug.	30
Ringkøbing 2007	aug.	31
Ristrup	aug.	32
Storstrøm	aug.	33
Amagermøde	aug.	34
Sydhavsrally	aug.	36-37
Harald Nyborg	aug.	44-45
Kværkeby	sep.	8
Storstrøms	sep.	9
Styrkeprøven 2007	sep.	10-15
Copenhagen Historic	sep.	18-24
Nimbustræf	sep.	32-33
Skand. Ford V8	sep.	34-35
Fynsk sommertur	sep.	36-37
Jensen i Kværkeby	sep.	42-43
Stevnsløbet	sep.	44-45
Tvilum-Scanbirk	sep.	46-47
Singerbesøg	sep.	49
Sommerminder	okt.	10
Børkop og Kværkeby	okt.	11
Føtex Sdj.	okt.	12
Hjallerup	okt.	13
Harald Nyborg	okt.	14
Maritim Sønderborg	okt.	15
Thulin Træf	okt.	16-17
Øresundsdysten	okt.	26-31
Arken	okt.	32-33
Arresøløbet	okt.	34-35
Herregårdskoncert	nov.	9
Sæsonafslutning	nov.	10-11
Swapmeet Holbæk	nov.	32-33
DASU Classic	dec.	5





## Ekstra arrangement i Nærum lørdag d. 19. januar 2008

Da der ikke var plads til alle der gerne ville have været med til DVK's fødselsdag og overrækkelsen af Årets Emil, laver vi et arrangement mere med bus fra vest.

Kom og fordyb jer i bøger og blade i biblioteket, og se hvor meget der er kommet på hylderne, eller nyd den flotte udstilling i museet "Danmark på hjul efter krigen – tidstypiske køretøjer 1945-1960", hvor Erik Mieth vil fortælle lidt om de udstillede køretøjer og de spændene plancher der hænger overalt.

Spis en god frokost med medlemmer fra den anden side af broen, og kl. 15.00 serveres der kaffe inden bussen igen kører mod vest.

Som sidst vil der være busafgang fra vest, med startsted på p-pladsen Kolding - Hotel Scandic, med opsamling undervejs over Fyn og på Sjælland. Ved påstigning Blommenslyst bliver der serveret kaffe og rundstykker, og der kan købes øl og vand i bussen på turen.

Brug dagen til endnu en gang at samle øst og vest, og mød venner fra begge sider af broen.

Arrangementet koster kr. 50,- pr person.

Tilmelding til kontoret, tlf. 45 56 56 10 eller kontor@veteranbilkklub.dk

Hurtig tilmelding tilrådes, da der kun er plads til 53 i bussen og 100 i alt i Nærum.

Påstigningssted	Tid	Sted
1	8.00	Hotel Scandic Bramdrupdam – p-pladsen – afkørsel 63
2	8.20	Lillebæltsbroen Middelfart – p-pladsen – afkørsel 58
3	8.40	Blommenslyst P-pladsen afkørsel 53 (morgenkaffe til kl. 9.10)
4	9.35	Nyborg P-pladsen – afkørsel 44
5	10.10	Slagelse P-pladsen – afkørsel 39



## DVK's fødselsdag

På grund af sammenfald med messen i Herning var DVK's fødselsdag flyttet til lørdag den 10. november, og som vanligt de senere år blev den benyttet til overrækkelse af Årets Emil, som i år måtte foregå uden at modtageren var til stede - som omtalt i sidste blad var Søren Rislund nemlig i engagement i Århus sammen med sin partner Monrad.

Også som det har været skik de sidste år kom der en busfuld rare mennesker fra vest for vandet. De tog for sig af frokostbordets glæder og besøgte særudstillingen på Sommers Automobil Museum.

Foto: Hans Holtman

## De åbne turistbiler

Vi havde bebudet en fotoartikel i dette nummer om fortidens åbne turistbiler. Der bliver ikke plads denne gang, så den kommer senere.



## Rétromobile 2008

Traditionen tro arrangerer vi en tur til denne flotte biludstilling i Paris

**Program:** Afgang fra Århus tirsdag den 12. februar kl. 18 Harald Jensens Plads og hjemkomst søndag den 17. februar.

**Pris:** kr. 1.999, der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus (ikke sovebus) 3 hotelovernatninger med morgenbuffet på 3-stjernet hotel i gåafstand af udstillingen. 1 indgangsbillet og 6 timers udflugt til spændende bilhistorisk museum (hvis mindre end 30 deltagere plus kr. 100 pr. person).

**Tilmelding:** Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse, mail og tlf.nummer + betaling til: Lilian og Jørgen Poulsen, Søndergade 6, 6640 poulsendk@stofanet.dk - tlf. 75586178 Sydbank, Lunderskov, konto 7040-1292167.

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

Sidst i januar vil du modtage nærmere oplysninger.

Med venlig hilsen  
Lilian & Jørgen Poulsen  
Kristen Korsgaard





# Tá med til 1.-2. februar



Som årets første større arrangement og som mødested nr. 1 i Norden har Bremen Classic Motorshow fået en plads i hjerterne hos alle dem, der holder af klassiske køretøjer. På grund af den enorme succes dette show har opnået er udstillingsarealet udvidet til 40.000 kvm i 7 haller.

Over 30.000 besøgende fra hele Europa lægger turen forbi Bremen og de mere end 500 udstillere fra 15 lande tilbyder en bred vifte af produkter til hele veteranfolket

Tá med og se alt lige fra veteranbiler, veteranknallerter og -motorcykler til veteranlastbiler og -traktorer samt motorer.

For 4. år i træk arrangerer vi igen i 2008 en fællesrejse til dette enorme show med afrejse fredag 1. februar og med hjemkomst lørdag den 2. om aftenen.

Fra Jylland startes i Holstebro kl. 12.00 med opsamlingssteder: Holstebro/Skave, Viborg, Randers v. motorvejen, Århus/Tilst, DTC-Vejle, Kolding og Røddekro. Fra Sjælland startes i Roskilde ca. kl. 12.00 med opsamlingssteder: Roskilde, Ringsted, Slagelse og Halskov.

Turen går fredag til et hyggeligt familieejet hotel sydvest for Hamborg hvor vi overnatter og indtager et godt solidt aftensmåltid. Lørdag morgen går turen så de sidste kilometer til Bremen hvor der bliver en hel dag til at fordybe sig i herlighederne inden vi igen til aften forlader showet for at drage hjemad.

Se mere på [www.veteranposten.dk](http://www.veteranposten.dk)

Pris fra Jylland: kr. 885,- fra Sjælland: kr. 1185,-  
Enk. værelsestillæg kr. 165,- (begrænset antal)



#### Incl. i prisen er:

Bustransport  
Aftensmad fredag  
Overnatning på hotel i dobb.værelse, kaffe i bussen på ned og hjemturen, Moms, danske og tyske afgifter samt bidrag til rejsegarantifonden

#### Du skal selv betale:

Drikkevarer udover kaffe i bussen, indgangsbillet til Show-et (Reduceret pris ca. DKK 68,-) .... og hvad du i øvrigt fortærer på turen.

Reserver din plads senest den 29. december:

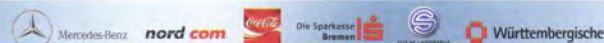
# Veteran Posten

Søvejen 1 • 6500 Vojens

Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086

E-mail: [info@veteranposten.dk](mailto:info@veteranposten.dk) • [www.veteranposten.dk](http://www.veteranposten.dk)

**Det første stævнемøde for alle dem,  
som elsker klassiske køretøjer!**



## Årets fornemste begivenhed i Tyskland

### 1.-3. februar 2008

### Messe Bremen

#### Højdepunkter:

Historisk Motorsport

„Panhard - Le Patron des Automobiles”

„Franske motorcykler”

Auktion for veteranmotorcykler  
fra Beform Versteigerung

Stumpemarket



[www.classicmotorshow.de](http://www.classicmotorshow.de)  
Info +49 (0) 180 555 837 42  
Åbningstider: Daglig kl. 9 - kl. 18

www.classicmotorshow.de



## Biler sælges

Ældre samling af **Cadillac** og **La Salle** fra 1930 til 1962.  
Tlf. 62224004

**MGA** 1957 coupe. Altid dansk, delvist adskilt, til restaurering. Med MGB 1800 motor, men komplet 1500 motor og ny shortmotor medfølger. Pris kr. 28.000, evt. bytte med Rudge eller Triumph motorcykel.  
Bent Eldahl, Stengelrisvej 33, 5620 Glamsbjerg, tlf. 64722704  
[57be@mail.dk](mailto:57be@mail.dk)

**Opel Blitz** 1970 kassebil, 6-cyl., 7000 kr. **Opel Kapitän** 1957, 9.500 kr. **Opel Senator A** 1983/84 12.400 kr.  
Jesper Christoffersen, Runebergs Alle 4, 2860 Søborg tlf. 22948839

**Ford Y** 1933 Fordor. Sælges grundet køb af anden veteranbil (pladsmangel). Eneste 4-dørs i DK. Samlet i København, i alt bygget 2.686 eksemplarer, kun 22 tilbage (dokumentation haves). Fin stand, kører godt. Originale papirer medfølger, billeder kan mailles. Ring for besigtigelse. Pris: Højeste bud over 89.000 kr.  
Gregers Boeg, tlf. 40459841  
[g.boeg@privat.dk](mailto:g.boeg@privat.dk)

**Morris 12 saloon** 1938 med skydetag. maroon, original, ingen rust, netop afmeldt. Afhændes pga. vandskade. Tilbud ønskes.  
Jytte Nørgaard, tlf. 74561999.  
[Jyttenv@mail.tele.dk](mailto:Jyttenv@mail.tele.dk)

**Ford Taunus 17M P3** 1964. Til restaurering, sjældent udbudt model, 6v elsystem, motor starter og kører, bremses bør renoveres (bremsevæske aftappet da den blev henstillet), lettere pladearbejde i forreste tårne og bund, nye pladedele medfølger, pæn krom, alle hjulkapsler sidder på og er pæne, forkofanger, venstre viskerarm og tændingsnøgle mangles, kofanger fra en model P7 (kan tilpasses), tændingslås med nøgle og orig. instruktionsbog medfølger. Dansk bil, km. 68.000, én reg. ejer, orig. reg. attest og toldattest fra 1964 medfølger. Pris kr. 8.000.  
Johan K. Carl, tlf. 26208039  
[maverick82@mail.dk](mailto:maverick82@mail.dk)

**Cadillac Fleetwood** 1971, ambulance/rustvogn konverteret til 7-pers.st.car. 7,7 ltr. V8 aut., velkørende, God stand, lav km., nem at syne Sælges uden afgift. Pris kr. 68.500.  
Lasse Nykær, tlf. 30450869

**MGB** roadster 1972, metalblå, hovedrenoveret for 5 år siden, rustfri, mange nye dele, bl.a. bremses, bremsesør, bladfyedre, fordæk + mange andre ting, stort set al krom er ny, alt interiør er af nyere dato og fejlfrit, lakken har et par små fejl, men det kan nemt repareres eller bruges som den er (ses ikke fra 1,5 meters afstand), originale Ro-style fælge, synkroniseret i 1. gear, kører rigtig godt, bilen er nysynet og toldsynet uden bemærkninger, rigtig sund og velkørende bil, sælges uden afgift (veteranavgift kun ca. 7.000 - 8.000 kr.). Pris kr. 104.900.  
Martin Stjernholm, tlf. 26164564  
[stjernholm.martin@gmail.com](mailto:stjernholm.martin@gmail.com)

**Porsche 924** 2,0 turbo (931) 1978 2-dørs, 16" alufælge. Registreret første gang 12/1978, sidste syn: 10/2006. Armlæn, læderrat, elruder, dellædersæder, sportssæder, radio med cd, hjul monteret: Alu 16" sommerhjul, elside-spejle. Super hurtig racer. 220hk + boret op til 2,3, større turbo kæmpe intercooler K&N. Nogle dele medfølger. Sælges pga. pladsmangel. Drivline trænger til renovering; har nogle stumper til det. Afslag i pris ved hurtigt salg. Pris kr. 96.000.  
Mikael Bruun-Rasmussen, Nyborg  
[mads\\_gedebuk@hotmail.com](mailto:mads_gedebuk@hotmail.com)

**GAZ (UAZ)** 69 1971. Har kørt 11.500 fra ny. 100 % original, sideventilet motor. 1 ejer (efter det polske militær). Har i de første 25 år kørt 80 km! Har stået opklodset som strategisk reserve. Pris kr. 40.000.  
Mark Lifsches, tlf. 30956499  
[mark@lifsches.com](mailto:mark@lifsches.com)

**Ford Cortina Mk 2 1.3** 1967, nysynet, god stand kører dagligt. Pris kr. 25.000.  
Mikkel, tlf. 26827858  
[mikkel@globalcph.dk](mailto:mikkel@globalcph.dk)

**Austin Maxi 1750**. Synsfrit træk, synet maj 07, ingen rust. Kr. 29.000.  
Carsten Hansen, Odensevej 21, 4700 Næstved, tlf. 55732037

## Biler købes

**MGC** roadster – i bytte må tages klassiske motorcykler: **Ariel SQ 4 Mk 2** 1954 1.000 cc, flot og original, uden afgift – **BMW R60** 1969 600 cc, dansk eje fra ny, pæn og original, lige afmeldt – **Matchless G 80** 1956 650 cc, original, uden afgift.  
Hasse R. Jensen, Kibæk, tlf. 97191076 – 40268875

## Dele til biler sælges

**Cadillac** og **La Salle** 1930-1979, flere 1.000 stumper mm.  
Tlf. 62224004

**Austin-Healey 3000**: 3 stk. 11/2" SU karburatorer, renoveret for ca. 5 år siden, inkl. 3 stk. aluminium ind-sugningsmanifolde, inkl. 3 stk. K&N luftfiltre, inkl. balancerør, inkl. termoskjold, alt er pænt, 1000 kr. **Austin-Healey 3000**: 2 stk. 2" rustfri stål forrør med flexslanger til udstødning, pæne og lækre, ca. 3-4 år gamle, ikke kørt ret meget, 500 kr. **Porsche 911**: 2 stk. originale forsæder (frem til 1973), sort vinyl, ingen revner, inkl. beslag og skinner, pæne og i orden, 750 kr. Speedometer (mhp), sort skive med hvide tal, pænt og i orden, 500 kr. 2 stk. originale forsæder (efter 1974), sort vinyl, inkl. beslag og skinner, pæne og i orden, 300 kr. **Cuckie Cut** fælg 15", pæn, inkl. dæk, 250 kr.  
Søren Dybdal, tlf. 20830818 – 45816816, 3460 Birkerød.

**Ford V8** 85 hk motor i meget fin køreklar stand, sælges med returret. Kr. 7.000.  
Torben Aggerbeck, tlf. 39627147  
[torben.aggerbeck@mail.dk](mailto:torben.aggerbeck@mail.dk)

**Mercedes /8 '73-75** pæn rustfri kølerhjul, 4 hjulkapsler i rustfrit stål og to sidespejle, samlet 500.  
Claus Engelsen, H.C. Lumbyesgade 61, 2100 København Ø, tlf. 39203743  
aften



Til **MG TD** og **TF**: 4 stk. kofangerhorn, kr. 200. Kofanger bag, kr. 300. 2 stk. baglygter, kr. 250. 2 stk. sidespejle til forskærme, kr. 250. Sort kanvaskaleche, kr. 900. Pæne sidevinduer, kr. 400. Kalechestiver, kr. 900. Meget fin stand, kun lidt brugt. Til **Mercedes SLK 230** 1997; Fabriksnyt ekstraudstyr langt under ½ pris. Trærat, valnød og læder, kr. 1.800. 2 stk. velourmætter med logo, kr. 250. Rustfri rørhale, kr. 100. 2 stk. forkromet dørafdækning, kr. 300. Til **Hillman Minx** 1939: Fortøj, kr. 500. Louis Nielsen, tlf. 66152654 hverdage efter 18.

**Volvo B16** motor m. karb. + starter + dynamo + udstødn.manifold + 4 tr. gearkasse. Ca. 40.000 km. Kr. 3.000. Diverse tomme dunke til **Esso** produkter.

B. Westh, tlf. 47528016

## Dele til biler søges

**Ford T** horn.

Kaj Fort, Toftegårdsvænget 121, 3480 Fredensborg, tlf. 49133726

## Motorcykler sælges

**Harley-Davidson** 1931 750 cc 2-cyl. Fin original stand, motor lidt nyere. Køreklar og klar til syn. 56.000. **Peugeot** 1927 fladtank, remtræk, 225 cc, i original lak og med nye dæk. Motor hovedrep. osv. 27.000. **Matchless** 1946 350 cc topventilet. Komplet, kan starte. 17.000. **Royal Enfield** 1927 225 cc. Gl. plade. Fin gl. patina og 100 % original. 38.000. Tlf. 60927532

**DISA V100** 1952. Adskilt med mangler. Mange motordele og andet. Godt vinterprojekt. Kr. 2.500, evt. bud. Tlf. 36778140

## Motorcykler søges

**Nimbus** på gamle papegøje nummerplader købes. Pris kr. ? Morten Gadegaard, tlf. 61462417 morten@herning-laaseservice.dk

## Dele til motorcykler sælges

**Nimbus** lygte af mærket Riemann. Lygten er den originale med udadbuet glas, og den er i god stand. 2.400 kr. Tlf. 86577201 eller [jens.jessen@get2net.dk](mailto:jens.jessen@get2net.dk) Billeder kan mailes.

## Diverse

**Michelinmand** med lys købes. Kaj Fort, Toftegårdsvænget 121, 3480 Fredensborg, tlf. 49133726

**MKP** campingvognsdele. Tromler, hjul, aksel. Jesper Christoffersen, Runebergs Alle 4, 2860 Søborg, tlf. 22948839

**Søjleboremaskine** – veteran med fladrem – købes. Tlf. 28440000

5 liter original **Redex** købes. Ib Jensen, tlf. 43994762 [ibbente@ishoejby.dk](mailto:ibbente@ishoejby.dk)

**Combi Camp** 1970, original urestaureret stand på originale emaljenummerplader sælges/byttes med gl. scooter eller knallert. Pris kr. 3.300. Morten Gadegaard, tlf. 61462417 morten@herning-laaseservice.dk

**Opbevaring** tilbydes i trekantområdet i fine og tørre lokaler (nedlagt bilværksted). Chris Holmgaard, tlf. 20201047, e-mail: [tholm@stofanet.dk](mailto:tholm@stofanet.dk)

**Honda F 190** to-cyl. havefræser fra sidst i tresserne. Den skal restaureres, har sidst været startet for to år siden. I Kina var det en helt almindelig traktor i rismarkerne, måske bruger de dem endnu. Forventet prisleje: 3.000 kr.. Poul Buhl, tlf. 96756060 [buhl1@mail.dk](mailto:buhl1@mail.dk)

## Automobilia

30 stk. forskellige USA nummerplader. Kr. 2.000. Verner Grebart, Forårsvej 20, 2920 Charlottenlund, tlf. dag 35424344, aften 39631034, [grebart@worldonline.dk](mailto:grebart@worldonline.dk)

**Cadillac** og **La Salle**, værkstedshåndbøger, instruktionsbøger, brochurer mm. fra ca. 1930 til 2007, alt originalt. Tlf. 62224004

**Bilhistorisk Tidsskrift** nr. 83-124, 41 stk. som nye, 250 kr. Fin julegave til veteranbilentusiast. Tlf. 43996556

Instruktionsbog til **BMW 2000** (tysk udgave). Giv et bud. Gregers Boeg, tlf. 40459841 [g.boeg@privat.dk](mailto:g.boeg@privat.dk)

Købes: Håndbog og reservedelsbog til **Bristol 400** samt brochurer, og **BMW** Blætter fra 30'erne. Ib Jensen, tlf. 43994762 [ibbente@ishoejby.dk](mailto:ibbente@ishoejby.dk)







### TIL SALG



#### STANDARD VANGUARD 1957

Denne utroligt sjældne bil sælges. Bilen har original, adskilt 1.990 cc Standard motor, kendt fra Ferguson og Fordson Dexta samt Triumph 2, 3 og 4 sportsvogne. Bilen er udstyret med ratgear og elektrisk overgear som Triumph. Der er behov for lidt rustarbejde, men bilen er komplet med velholdt og ubeskadiget interiør og med fuld historie og med original instruktionsbog og værkstedsmanual. Prisinde 18.000 kr. Interesserede er velkomne til at tjekke bilen, og der kan fremsendes billeder.

Tlf. 40200340 [henrik@hheide.dk](mailto:henrik@hheide.dk)

### TIL SALG



#### WILLYS-OVERLAND WHIPPET 1928

4-cylindret, grøn, kører helt fint og er i god stand. Kun 2 ejere. Fotos kan mailes. Pris 64.000 eller højeste bud derover. Bilen står i Nordjylland.

Kerstin, tlf. 45860687  
[kerstin@zeffram.dk](mailto:kerstin@zeffram.dk)

### TIL SALG



#### Til MORRIS 8 med trådhjul:

Navkapsler i rustfrit stål, som er Højglanspoleret. 250 kr. stk.

Finn Habekost

Plougslundvej 101

7190 Billund

tlf. 75332271

## Kørejakker til sportsvognen

Den engelske bombermodel i ægte rulam  
Normalpris kr. 3.000  
Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

### B. Overgaard Skind & Tøj

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager

Tlf. 98 58 30 75

## Sorptionsaffugtning af garager



- Forhindrer rustdannelse
- Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- Opvarmning unødvendig
- Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

**Munters**  
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • [www.munters.dk](http://www.munters.dk)



*dansk*  
**Nyt klassisk magasin**

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
- ✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Trix
- ✓ Set & Sket

Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-  
Årsabonnement kr. 450,-

60 år

Corgi -  
50 år med hund som varemærke

**Veteran Posten**  
- fås i alle førende kiosker  
- eller tegn et abonnement

VeteranPosten  
Søvejen 1 • 6500 Vejens  
Telefon 76 40 00 14

**www.veteranposten.dk**





## PBS tilmelding

Inden opkrævningen for 2008 bliver sendt ud, vil det være en god ide at tilmelde sig Betalings Service, det vil lette arbejdet på kontoret samtidig med at I er sikre på ikke at gå glip af bladet eller blive opsagt af forsikringen, fordi I ikke er medlem af en veteranbilklub, hvis betalingen udebliver. Tilmeldingen kan ske ved at udfylde blanketten på bagsiden og sende den til kontoret, så ordner vi resten, eller ved at gå ind på vores hjemmeside [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk), trykke på PBS logoet og der udfylde skemaet.

Dorte Stadil

 <b>BETALINGSSERVICE</b> - det nemmeste i verden	
Tilmelding til Betalingsservice	
<b>Dansk Veteranbil Klub</b>	
Navn	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>
Postnr.By	<input type="text"/>
Land	<input type="text" value="Danmark"/>
CPR-nr.	<input type="text"/>
Reg.nr.	<input type="text"/>
Konto nr.	<input type="text"/>
DVK medlemsnr.	<input type="text"/>
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>
Deb.grp.nr.	<input type="text" value="00001"/>
Sendes til egen bank, eller til Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum	

### Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

Salg Køb Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Medl. nr. og navn .....

Adresse .....

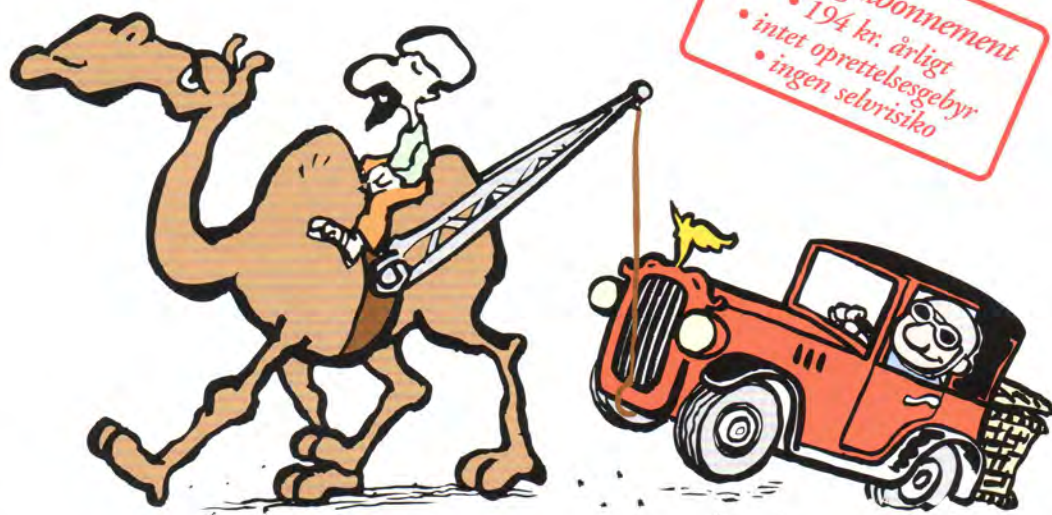
Tlf. og e-mail: .....

**DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum**

**Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**



# Et godt tilbud til DVKs medlemmer



Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnementet til kun 194 kr. om året.

DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnementet til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 15. marts - 15. november.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **3332 2200** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på [www.runa.dk](http://www.runa.dk) - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale forsikringskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - porto er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 3332 2200 · FAX 3315 7755 · [www.runa.dk](http://www.runa.dk)

## Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnementet på mit veterankøretøj.

Reg.nr.

Reg.nr.

Reg.nr.

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale forsikringskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.:

By:

Tlf. privat:

Tlf. arbejde:

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler porto.



RUNA FORSIKRING A/S

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

dvk 600 CVR nr. 13 30 84 38

5235  
BENT FRIIS  
RYEJ 31  
2830 VIRUM 2830 0 7 / 13



DANMARK

PP

Maskinel Magasinpost  
ID nr. 42123

Afsender:  
Postboks 7777  
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 4556 5610