

# VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



58. årgang - januar 2015 - VT nummer 463

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med  
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200  
ISSN 1600-8278

### Redaktionen:

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller mail senest d. 20.

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

### Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

### I redaktionen:

Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Peter F. Lykkeberg  
Erik Nielsen  
Leif Gr. Thomsen  
Thom Bang Pedersen

### Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 6178 1611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

## Bestyrelsen

### Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
Tlf. 4583 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen  
Bjæregårdsalle 10, 6933 Kibæk  
tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

### Kasserer:

Per Henrik Nielsen  
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C  
tlf. 2969 2423  
phn@vandcenter.dk

### Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik Lindholm  
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup  
Tlf. 8623 0295  
erik@lindholst.com

### Sekretær:

#### Protokol

Kaj Dyring Larsen  
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge  
Tlf. 4678 8687  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen  
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde  
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)  
rasmussen@sport.dk

### Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen  
Bogden 14, 5610 Assens  
Tlf. 4051 4799  
rosenparken@hotmail.com

### Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen  
Bursøvej 33, 4930 Maribo  
Tlf. 4044 4666  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2234 6195  
Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup  
Claus Sommer, 6170 3801  
csommer1960@gmail.com

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Ernst Elholm, 2421 3631  
ernst@elholm.se

### Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"  
Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted  
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829  
jan.lemming@gmail.com  
Erik Madsen, tlf. 4063 3125  
madsen.roskilde@city.dk

### Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge  
Kontakt: Kai Wredström, 5657 8205  
Samme adresse  
angliakai@dukamail.dk

### Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng  
Dirch Glad  
Tlf. 2084 8940  
dirchglad@gmail.com

### Nordsjælland - Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted  
Ib Rasmussen, 2026 3220  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk

### Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernoje  
Peter Bering, 5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

### Fyn:

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby  
Anne Lise Gustafsson  
Tlf. 6263 2051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### Sydvestjylland - Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse  
Ib Rønne, 2280 8112  
roenne@digpost.dk  
Bruno Kold, 2099 0026  
kold@profibermail.dk

### Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev  
Kræn Hjortlund, 3033 7370  
kraenh@hotmail.com

### Midtjylland - Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning  
Peer Bak, tlf. 9712 2914  
peba@kabelmail.dk

### Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Erik Nielsen, 8692 3943  
Jens Rasmussen, 2484 0013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum  
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433  
jakobsen@skjerna.dk  
Erik Hougaard, 4034 0049  
k.e.hougaard@mail.dk

### Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Henning Knudsen, 9738 1264  
Samme adresse

### Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721  
Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@essenet.dk  
www.dvk-sydvest.dk

### Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia  
John Andersen, 2978 2909  
ja-ryesgaard@c.dk  
Ole Troen, 2071 6694  
troline@yahoo.dk

### Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå  
Erik From, 2966 9847  
erik.kef@webspeed.dk

## Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4  
3230 Græsted  
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage  
md@motorhistorisk.dk

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub  
Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø  
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300  
www.danskaustinklub.dk

### Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155  
claus@clo.dk

### Ford V8

Kim Høier  
shoobox@hotmail.dk

### Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115  
svca@post3.tele.dk

### Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364  
takko@takko.dk

## Vejledere

### Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709  
johnnybgoode@rasmussen.dk

### Austin Seven

Ole Troen  
Tlf. 7594 3494  
troline@yahoo.dk

### Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen  
Tlf. 2484 0013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtigonna@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

### Pontiac

Poul Arne Christensen  
tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

### Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520  
tteisen@yahoo.com

### Rover

Henning Helmer, 4919 2700  
henning.helmer2@gmail.com

### Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211  
bent.friis@veteranbilklub.dk

### SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286  
Bechmann.eng@mail.dk

### Tatra

Svend Carstensen  
3969 8115

### Toyota

Henning Holm  
4056 8011

### Volvo

Ole Callesen  
6178 1611

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Niels Jonassen  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk  
Tlf. 4919 1129  
aurelia@webspeed.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

Austin Seven  
Jørgen Frode Bakka, 4576 1224  
www.austinseven.dk

### Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordyandcmodelregister.dk

### Morris

Ole Nordlund, 4656 0229  
jonordlund@mail.dk  
www.morrisregister.dk

### Opel

Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

### Porsche

Paul Wilson, 2728 5725  
paul@yellow1.dk

### Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

### Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Studebaker

Gorm Albrechtsen,  
9722 3630/4044 7505  
post@gorma.dk

### Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301  
autotriangel@gmail.com

### VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624  
robert.hagen@sas.dk

## Køreselskaber/Sektioner

### Alvis

Peter Bering, 5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

### Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

### Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, 6263 2051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706  
bobrhansen@gmail.dk

### Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

### Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777  
linnedal@hotmail.com

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller efter aftale.  
bibliotek@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)  
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301  
autotriangel@gmail.com





VW 1954.  
Foto: Erik Mieth.

## Nyt fra biblioteket

Der er mange kasser i klubbens bibliotek. De indeholder en blanding af gamle regninger, udklip, småskilte, emblemer og meget andet mærkeligt. Det meste af det fortæller en historie, så vi ser frem til den dag hvor vi får tid til at gå det grundigt igennem. Det sker dog at vi snyder os til et kig i skattekisterne. Det følgende er en lille historie om noget vi fandt.

Som de fleste ved var Sønderjylland tysk mellem 1864 og 1920. Det var i en periode hvor den moderne, industrialiserede verden voksede voldsomt. Så det Sønderjylland der kom tilbage til Danmark i 1920 var et ganske andet land end det der blev tysk i 1864. Industrien havde holdt sit indtog, og der var opstået et utal af nye firmaer og arbejdspladser. Et af dem var J.H.Jensens karrosserifabrik i Højer som blev grundlagt i 1877. Virksomheden begyndte naturligvis med hestevogne, både til fint brug og til arbejdskørsel, og en af Jensens sønner byggede i 1907 som mesterstykke en meget fin karet.

Da Højer lå i Tyskland rejste denne søn, Hans Jensen, rundt i Tyskland for at videreudanne sig, og han trak flere tyske håndværkere med sig til Højer – eller Hoyer, som byen hed på tysk.

Overgangen fra tysk til dansk i 1920 betød helt ændrede vilkår for virksomheden, og Jensen begyndte at bygge bilkarrosserier. Op igennem 20'erne og 30'erne byggede fabrikken i Højer mange, ofte meget fine, karrosserier. Især cabrioletter.

I kassen i biblioteket fandt vi et par af de skilte som virksomheden satte på sine karrosserier. De har tydeligvis aldrig været brugt, og vi aner ikke hvordan de er havnet i DVKs bibliotek. Det interessante ved dem er at de fortæller et lille stykke verdens- og Danmarkshistorie. På det ene står der: J.H.Jensen, Wagenfabrik, Hoyer. På det andet: J.H.Jensen, Højer. Altså et skilt fra da Højer var tysk og et fra efter 1920, da Højer igen var dansk.

I Bilhistorisk Tidsskrift nr. 58 fra foråret 1979 er der en længere artikel om Højer Karrosserifabrik med mange billeder af de biler de byggede.

nj

## Indhold

Nyt fra biblioteket .....	3
Aktivitets- og mødekalender .....	4
Arne A. Jørgensen in memoriam .....	5
Klubaktiviteter .....	6
MG klubben .....	9
Set i biblioteket .....	9
Ringkøblingløbet .....	10
Julefrokost Uldum Mølle .....	11
Jens Bagge 90 år .....	11
Folkevogn Käfer .....	12
AACA Museum .....	14
BeringBilBilleder 23 .....	17
Wet Race .....	18
Opel Blitz .....	20
Peugeot som stockcar .....	26
Kommentarer fra medlemmerne .....	28
Invitationer .....	29
Køb / Salg .....	34

### Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.  
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.  
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.  
Entré for voksne: Kr. 50.  
Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.  
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.  
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,  
e-mail [lillian.bech@e-sommer.dk](mailto:lillian.bech@e-sommer.dk)





## Møder

### JANUAR

- Tirsdag 20. Kværkeby.** Introduktion af ny Mødestedsleder kl.19.  
**Onsdag 21. Engelholm.** Klubmøde med bilbilleder fra 2014  
**Mandag 26. Mårum.** Værkstedsaften bemærk 19,00  
**Tirsdag 27. Fyn.** Klubmøde med billeder fra året der gik.  
**Tirsdag 27. Klippinge.** ”Baghjulskomssammen”  
**Torsdag 29. Morris-møde.** Morrismøde hos Torben Valerius

### FEBRUAR

- Torsdag 5. Nærum.** Niels Jonassen fortæller om biblioteket.  
**Tirsdag 10. Fyn.** Cafe og biblioteksaften.  
**Torsdag 12. Aabenraa.** Tema aften.  
**Torsdag 12. Mårum.** Mr. Traction Jens Møller Nicolaisen  
**Tirsdag 17. Kværkeby.** Foredrag kl. 19.  
**Onsdag 18. Engelholm.** Klubmøde med Amilcar  
**Mandag 23. Mårum.** Værkstedsaften bemærk 19,00  
**Tirsdag 24. Fyn.** Foredrag om Militærhistorisk Samling.  
**Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde hos Stig Hansen

### MARTS

- Tirsdag 10. Fyn.** Cafe og biblioteksaften.  
**Torsdag 12. Aabenraa.** Veteranbilsforsikring.  
**Torsdag 12. Mårum.** Goodwood stemning by Milland 19,30  
**Tirsdag 17. Kværkeby.** H.H. Havsted - 2. halvleg kl. 19.  
**Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde hos Gunner Sørensen  
**Mandag 30. Mårum.** Værkstedsaften ”Kvinde kend din bil”. kl.19.00  
**Tirsdag 31. Fyn.** Bilen på billedet fra Bellaahøj

### APRIL

- Torsdag 9. Aabenraa.** Almindelig klubaften  
**Tirsdag 21. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.  
**Torsdag 23. Morris-møde.** Morrismøde hos Kim Clasen

### MAJ

- Torsdag 7. Aabenraa.** Aabenraa Veteranbane den 7.maj  
**Tirsdag 19. Kværkeby.** Besøg af en mærkeklub kl. 19.

### JUNI

- Fredag 5. Kværkeby.** Klassisk Køredag  
**Tirsdag 16. Kværkeby.** Aftentur kl. 19.

### JULI

- Tirsdag 21. Kværkeby.** Sommerferie

## Løb og arrangementer

### JANUAR

- Torsdag 22. Fransk aften i Nærum, i anledning af ny bog ”Renault i Danmark”** Forfatterne til bogen, Erich Karsholt og Henrik Stenholt, kommer begge og uddyber tiden med og om Renault.

### MARTS

- Lørdag 7. Generalforsamling i Nyborg**  
**Lørdag 21. -søndag 22. Fredericia Bilmesse**  
**Lørdag 28. Herning Stumpemarked.**

### APRIL

- Søndag 26. Swapmeet, Holbæk**

### MAJ

- Lørdag 2. Bakken. Paradekørsel til Bakken**  
**Lørdag 2. Odsherredsløbet** køres St. Bededags lørdag. Info Conny Larsen, tlf. 59 30 25 71  
**Søndag 3. Forårsparade, Aabenraa**  
**Søndag 3. Kastelet Forårsparade.**  
**Lørdag 9. -søndag 10. Brønderslev Veteran dage**  
**Søndag 17. Kong Museum.** Veteranbilstævne med stumpem.  
**Søndag 31. Jens Høstrup’s Forårsløb**  
**Søndag 31. Travbanen.** Info senere

### JUNI

- Lørdag 6. Nivåløb** Tilmelding hos Willibald@mail.dk  
Når der er opnået fuldt deltagerantal lukkes for tilmelding. Lukkede dato og tidspunkt vil stå i et af den følgende Veteran Tidende.  
**Lørdag 6. Stumpemarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern** Telf. 8687 5050  
**Søndag 7. Gavne Classic Autojumle**  
**Lørdag 13. -søndag 14. Engländertræf**  
**Lørdag 13. Vitus Bering Løbet.**  
**Lørdag 20. -søndag 21. US-Biler i Texas Town.** Hotel Pejsegården i samarbejde med Oldsmobile Forum.  
**Lørdag 20. Ø-tur, Fredericia**  
**Lørdag 27. Sydhavsrally.**

### JULI

- Torsdag 2. ClassicMotorShow, København**  
**Torsdag 2. -søndag 5. Countryside Break. Nordsjælland** Invitation i Jan. VT 463  
**Torsdag 2. Kulsvierne.** invitation følger.  
**Torsdag 23. -lørdag 25. Ringkøbingløbet** info 97322342. www.ringkobinglobet.com  
**Torsdag 23. -søndag 26. Styrkeprøven på Møn. Indbydelse følger**  
**Lørdag 25. Sporvejsmuseet.**

### AUGUST

- Lørdag 8. Munkebjergløbet**  
**Søndag 9. Munkebjerg HillClimb**  
**Fredag 28. Hestekræfter i Horsens**

### SEPTEMBER

- Tirsdag 1. Børnesnes Køredag.**  
**Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. kl. 10-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern** telf. 86875050

### Udlandet

### FEBRUAR

- Fredag 6. -søndag 8. Bremen Classic Motorshow.** Special show ITALIAN CLASSINESS

### JUNI

- Lørdag 27. -lørdag 4. juli. Fiva World Rally** afholdes i Schweiz Fiva World Rally, Schweiz

### SEPTEMBER

- Torsdag 10. -mandag 14. Goodwood rejse,** info Dorte Stadil, tlf. 40158008



## Arne A. Jørgensen in memoriam

Arne er død. Verden er blevet en spændende personlighed fattigere. Arne fik hjertestop natten til den 8. januar. En skånsom død i forhold til, hvad der måske ventede ham på længere sigt. Han var plaget af KOL gennem de senere år.

Jeg lærte først Arne at kende sent i livet. Jeg var medlem af Dansk Veteranbil Klubs bestyrelse. Klubben var flyttet til Nærum og havde fået mulighed for at formidle motorhistorie med fundament i Sommers Automobilmuseum. Jeg havde god kontakt til klubbens daværende redaktør, Ole Emil Riisager og spurgte ham på et klubmøde, om han kunne pege personer ud i kredsen, jeg kunne bruge i mine planer om at levendegøre en statisk samling biler. ”Du kan godt forlade dig på ham der” svarede Ole Emil og pegede på Arne, som stod og talte med tre fire personer i det modsatte hjørne. Jeg nærmede mig langsomt, ligesom man cirkulerer ved en reception, stod lidt og lyttede og kom så med en eller anden kommentar. Jeg husker ikke indholdet. Den har nok ikke været for kløgtig, for Arne korreksede mig på stedet. Det var dog li’ godt satans, tænkte jeg, men det blev begyndelsen til et ”beautiful friendship”, som politichefen siger til Humphrey Bogart i filmen Casablanca.

Arne fortalte mig om Skaftø Rasmussen og hans industrieventyr i Tyskland. Jeg lånte en stak Skylleporten, DKW-klubbens medlemsblad, som han havde været redaktør for, og jeg læste en række spændende beretninger om Skaftø fra Nakskov, som skabte verdens største motorcykelfabrik og en overgang Tysklands næststørste bilfabrik. Her var stof til en hel bog. Forlaget Motorploven var med på idéen, og jeg serverede hele projektet for en noget overrasket Arne, men han gik i gang. ”Du havde nær taget livet af ham”, sagde hans kone, Jytte engang, men jeg kan tydeligt huske, da en meget stolt Arne forærede mig et eksemplar med påskønnende dedikation. Han havde sat et spor, en milepæl. Nu stod han for tid og evighed på biblioteker landet over. På samme tid havde han samlet gamle DKW-venner om en udstillingsidé på museet om Skaftø. Efter et par møder formulerede vi et projekt, fik Skaftøes barnebarn, Jörgen Skaftø Rasmussen, som havde et stort arkiv og sit eget museum med udelukkende DKW i Frankfurt, med på ideen. Vi besøgte Skaftø, lånte arkivalier og biler til udstilling af ham, og han og fru rejste herop og åbnede udstillingen. Det var i oktober 2006. Arne var i sit ’s’, der var skubt i tingene. Om foråret arrangerede vi en pilgrimsfærd i bus til Skaftø Rasmussens steder i Tyskland. Til sine dages ende talte Arne om dengang, vi rejste Med ringenes herre fra vugge til grav.

Da jeg et par år senere stod med et manuskript til en bog om Jaguar, og spurgte Arne om han ikke ville læse det igennem og komme med sit besyv, sagde han ja, selvom det også var en krævende opgave for ham. Hans svar var otte tæt skrevne A4 sider med ’apotekerskrift’, som han indledte med ”Kære Claus”. ”Her er noget, som du efter min mening bør rette eller i hvert fald undersøge....” og så fulgte 76 punkter pindet ud i detaljer. Sådan var han. Skulle det laves, skulle det faneme laves ordentligt.

Arne A. Jørgensen blev født den 3. maj 1935 i København. Han gik ud af syvende for at blive arbejdsdreng på et maskinværksted. Året efter var der en læreplads, ikke som maskinarbejder, men som blikkenslager og rørlægger. Så det var det han blev. Det meste af sit arbejdsliv var han hos Nordisk Ventilator Co. i Næstved som rejsemontør men stationeret i København. Her blev han til han gik på pension i 1997 men havde så også som sjakbajs installeret frisk luft i monumentale byggerier som DR Byen i Søborg, NOVO i Gentofte, Seruminstituttet m.fl.

Interessen for biler, motorcykler og motorløb lagdes i 1948. Han var tretten år, og hans far tog ham med til motorløb på travbanerne, senere Lufthavnsløbet. Mere end to hundrede motorløb med to, tre og fire hjulede køretøjer over hele Europa, sagde han selv, det var blevet til. Undervejs samlede han en formidabel viden op om motorisering, firmahistorie, motorteknik, biler og motorcykler, hvad indbragte ham 64.000 kroner i Kvit eller Dobbelt i Danmarks Radios fjernsynsudsendelse i 1991. Han vandrede hjemmavant rundt i de store Grand Prix slagsmål mellem Auto Union og Mercedes i 30’ernes Nazi-Tyskland. Den unge, smukke, succesrige, tyske racerfører Bernd Rosemeyer var hans helt. Så meget at hans to sønner hedder Bernd til mellemnavn. Han interviewede DKW’s succesrige fabriksracerfører, Sigurd Wünsche og skrev flere artikler, som senere blev oversat til tysk og i bogform udgivet på et tysk forlag. Han fulgte med i al motorsport på tv, alt, og han var ikke bleg for med myndig røst at gå ind i en diskussion om Formel 1: ”Knægten kører sgu da godt, det er hans bil, der ikke er hurtig nok. Det kan enhver idiot da se.” sagde han om Kevin Magnussen.

I 2008 besluttede redaktør Riisager og klubbens bestyrelse, at Arne skulle have ÅRETS EMIL. Dansk Veteranbil Klubs hæderspris for fremragende forskning og formidling af især dansk motorhistorie. I sin taketale sagde Arne, at Årets Emil var den påskønnelse, han havde sat mest pris på siden bronzemedaljen ved sin svendeprøve. Jeg fik det privilegium at portrættere modtageren i Veteran Tiden- de.

I takt med mit faldende engagement i DVK udviklede Arne og jeg et inspirerende kammeratskab med omdrejningspunkt i arbejderbevægelsen, som han kom af og besættelsestiden, som han som barn havde haft uhyggeligt tæt inde på livet. Vi fulgtes fx til Folkeuniversitetets forelæsninger om netop den del af danmarkshistorien eller til foredrag på Arbejdermuseet eller hos Frihedsmuseets Venner og diskuterede bagefter hjemme hos Jytte over et par dåseøl og en sildemad.

Jeg lærte Arne at kende sent i livet – for sent. Men tak for turen, Arne, altid udbytterig. Min respekt. Jeg vil savne dig. Det var sgu for tidligt, du kørte i pit.

Claus Frausing





## AMAGER

**Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.**

**Hørby Allé 11, 2770 Kastrup. Indkørsel fra Engelsvej.**

Amagergruppen har altid haft en mail liste til udsendelse af information, denne vil vi nu gerne sætte i system, så hvis du gerne vil modtage info om arrangementer og nyhedsbreve fra Amager kan du tilmelde dig følgende mail adresse: amagerdvk.jbl@gmail.com dette gælder for nye medlemmer til listen.

Med venlig hilsen

Amagergruppen

Med venlig hilsen

Claus Sommer, tlf. 61703801

csummer1960@gmail.com

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

**4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Nygade 3, 4672 Klippinge**

Januar d. 27. kl. 18.00. (Bemærk 1 time før !! vores normale mødetid). Så lykkedes det alligevel at få lokalet på hotel Stevns til vores "baghjulskommissen". Programmet, som sidste år, men prisen er steget lidt til 150,- kr. pr. næse, tilmelding til mig tlf. 56578205, senest søndag d. 18. jan, så ses vi på hotel Stevns. Algade 2. 4660 St Heddinge.

Rigtig godt nytår ønskes alle, af Kai Wredstrøm.

angliakai@dukamail.dk

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

**3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.**

**Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.**

Årets julefrokost blev indledt med et minuts stilhed - for at ære Preben Boisens minde. Aftenen forløb herefter helt i Prebens ånd - alle indkøb, menu og aftale med køkkenpersonalet havde Preben sørget for. Vores nye mødestedsleder og hustru havde gjort et stort stykke arbejde med borddækning og tilrettelæggelse. Og Jan styrede

aftenens forløb på en udmærket og fin måde. Dorte Stadil roste Jan for med så kort varsel at træde til allerede nu og ønskede mødestedet god vind fremover.

Januar d. 20. Introduktion af ny mødestedsleder kl. 19.00.

Februar d. 17. Sygeplejerske Annita Rasmussen fortæller om sit virke ved et felthospital i Afghanistan. kl. 19.00.

Marts d. 17. H.H. Havsted fortsætter sin fortælling om familiens biler - denne gang om sine egne. kl. 19.

Maj d. 19. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Juni d. 5. Klassisk Køredag kl. ?

Juni d. 16. Den årlige Aftentur kl. 19.

Juli d. 21. Sommerferie - intet møde.

September d. 15. "NSU-Thomas" kommer med et spændende foredrag kl. 19.

Der arbejdes med programmer for de øvrige møder. Følg med på hjemmesiderne.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig a jour med eventuelle programoplysninger og ændringer, er ved at tjekke hjemmesiderne eller at ringe til mig sekretær Erik Madsen, Roskilde tlf. 40633125

madsen.roskilde@city.dk

www.emfoto43.dk

[www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)

Jan Lemming, tlf. 22883829

Jan.lemming@email.dk

## VESTSJÆLLAND - LØVE



**Alle TIRSDAGE holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.**

**Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.** Vi er tit hurtige til at arrangere en kø-

retur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

**ALLE ER VELKOMNE TIL AT KIGGE IND** og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940

dirchglad@gmail.com

www.dvk-loeve.dk

## KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

**1. TORSDAG i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30**

**3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.**

**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum** Januar d. 15. Cafeaften.

Februar d. 5. Niels Jonassen "På tur i England i Klassisk bil" Lancia Aurelia

Marts d. 5. Johnny B Rasmussen, Motorhistorisk Samråd, fortæller om arbejdet som sekretariatsleder i MhS April d. 9. Bemærk ændret dag pga. påsken. Carsten Frimodt holder foredrag om Formel 3 Midget og Roskilde Ring 50 års jubilæum.

Maj d. 7. UDEMØDE. Værkstedstræf og spisning. Vi kører samlet til Bernt Hansens efterfølgers nye flotte værksted, hvor Jens Kjærulff viser rundt. Juni d. 4. Grillaften og snak på plænen.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klubaftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 24213631

ernst@elholm.se

## NORDSJÆLLAND MÅRUM

**2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår. Tindhusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.**



Januar d. 26. Mandag. Værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Vi starter på værkstedet med svejskursus.

Februar d. 12. Torsdag. Mr. Traction, Jens Møller Nicolaisen kommer og fortæller. Jens er ved at skrive en ny bog om Citroen Traction. Han er Danmarks mest vidende på dette område og bogen bliver det største samlede værk, der til dato er set. Jens har samlet info gennem en lang årrække og dette skal nu samles.

Marts d. 12. Klubmøde. Goodwood stemning by Milland. John Milland kommer og fortæller om sine mange ture til Goodwood som ægte motorsports entusiast og selv "historisk racerfører".

Marts d. 30. kl. 19.00. Værkstedsaften "kvinde kend din bil". Hvor sidder strømfordeleren, krumtappen og vandpumpen og hvordan virker de. Vi starter med en gennemgang af bilen og lidt praktik på værkstedet. Der vises film for herrerne i slyngelstuen.

Februar d. 23. Mandag værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Drejbænkursus. Grundkursus for uøvede.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk

## SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

**3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10  
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje  
På Engelholm er parkeringen delt:  
De gamle holder foran hovedbygningen;  
nye biler henvises til pladsen nede mod syd.**

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen; mens nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne. Januar d. 21. Ved det første møde i 2015, fejrer vi, at halvdelen af den veteranbilløse vinter er gået, vi drikker klubbens 60års-fødselsdagschampagne og kigger på deltagernes medbragte billeder af gamle køretøjer, de har set i 2014.

Februar d. 18. Mogens Bessermann kommer og fortæller om sit foretrukne bilmærke Amilcar og sine egne køretøjer.

Peter Bering, tlf. 55996089  
pb@arkitektbering.dk

## FYN



**Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.**

**Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.**

Januar d. 13. Nytårskur. Mødestedet byder på et glas champagne og kransekage.

Januar d. 27. Billeder fra året der gik og vi snakker om, hvad i kan tænke jer af arrangementer. Kom med gode forslag, så vi i fælles kan lave et spændende program for 2015.

Februar d. 10. Cafe/ biblioteksaften  
Februar d. 24. Klubmøde.

Marts d. 10. Cafe/ biblioteksaften og for dem der har lyst til at se en god gammel film viser vi "Convoy" med Kris Kristoffersen

Marts d. 31. Præsten fra Nr. Broby kommer og fortæller om "Bilen på billedet fra Bellahøj" - om da familien Danmark pakkede campingbordet, fyldte termoflasken, foldede Esso-vejkortet ud, startede bilen og tog på tur. Snyd ikke jer selv for denne oplevelse. Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk  
www.dvk-fyn-broby.dk

## SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



**2. TORSDAG i hver måned kl. 19.00  
Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.**

Mødestedet DVK-Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia

På hjemmesiden [www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.dk) opdateres vore aktiviteter løbende. Januar d. 8. Nytårskur kl. 18.00, hvor vi spiser en varm ret.

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2015.

John Andersen, tlf. 29782909  
ja-ryesgaard@c.dk  
www.dvk-lillebaelt.dk

## ØSTJYLLAND - ÅRHUS



**1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30  
Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39,  
8471 Sabro.**

Februar d. 3. Klubmøde hvor Tom viser billeder af biler fra 50' og 60érne

Marts d. 3. Filmaften  
Erik Nielsen, tlf. 86923943  
Jens Rasmussen, tlf. 24840013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk  
www.dvk-ristrup.dk

## NORDJYLLAND - STENUM



**3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00  
Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej  
25, 9700 Brønderslev.**

Tjek hjemmesiden [www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk) for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet. Kræn Hjortlund, tlf. 30337370  
kraenh@hotmail.com  
www.dvknord.dk



## VESTJYLLAND - SPJALD

### 3. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Højgård, Holstebrovej 17.

Februar d. 19. klubmøde  
Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.  
Henning Knudsen, tlf. 97381264  
hkknudsen@events.dk  
Kristian Nørgård, tlf. 97166252  
nsunuser@gmail.com  
www.veteranvest.dk

## ØSTJYLLAND - ULDUM

### 2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum. Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.

Januar d. 13. Klubmøde på Møllen.  
Vi byder det nye år velkommen med lidt godt til ganen. Kristian Nørgård Gravesen, mødestedsansvarlig for vor region besøger os denne aften.  
Februar d. 10. Klubmøde.  
Marts d. 10. Klubmøde.  
April d. 14. Klubmøde.  
Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433,  
jakobsen@skjerna.dk  
Erik Hougaard, 40340049,  
k.e.hougaard@mail.dk.  
Jens Heldgaard, 30562299, heldgaard8700@gmail.com.

## SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

### Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

#### Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk  
Jørgen Jacobsen tlf. 20222729, joergen@dvk-sydvest.dk  
Ove H. Iversen tlf. 23950721, ove@iversen.mail.dk

## SYDVESTJYLLAND - SKJOLDBJERG

### Sidste TORSDAG i måneden kl. 19.00

**Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg**  
Januar d. 29. Jørgen Lauritsen fra Billund kommer og viser billeder og fortæller om gamle biler.  
Kontakt ved spørgsmål til:  
Ib Rønne tlf. 22808112 skjoldbjerg52@gmail.com eller  
Bruno Kold tlf. 20990026 kold@profibermail.dk

## SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



### 2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

Mødestedet Aabenraa planlægger ekstra mødeaktiviteter, startende med 1. torsdag i måneden, Februar d. 5. første gang. Hvor der i tidsrummet 10.00 - 13.00 vil være bibliotekslæsning, arkivering med mere. Ligger medlemmerne inde med gamle brochurer, som de vil donere til klubhuset, vil vi lave et arkiv for disse. Dette er tænkt som en vinteraktivitet. Om sommeren kan der arrangeres køreture. Dette er tænkt som et tilbud til de af jer, som ikke er på arbejdsmarkedet mere.  
Februar d. 12. Temaaften med Sten Jørgensen, Mølleforvalter Dybbøl

Mølle, der vil fortælle om slaget ved Dybbøl 1864  
Marts d. 12. Vi får besøg af en forsikringsmand fra veteranbilforsikring, der vil orientere om forsikring af veteranbiler, og der kan stilles spørgsmål.  
April d. 9. Almindelig klubaften.  
Maj d. 7. Vi har flyttet mødedato i maj til den 7. maj, på grund af helligdag den 14. maj.  
Vi er inviteret til at se Aabenraa Veteranbanes arbejdslokaler på adressen Østergade 58, 6230 Rødekro HVOR VI MØDES KL. 19.30. Aabenraa Veteranbane er vært ved kaffe og kage. Af hensyn til kaffe og kage, bedes man tilmelde sig senest 3 dage før til Kjeld, på mobil 20234491 eller Erik, på mobil 29669847  
Kjeld Holm-Nilsen, tlf. 20234491 holm-nilsen@bbsyd.dk  
Erik From, tlf. 29669847 erik.kef@webspeed.dk

## MIDTJYLLAND - HERNING

### 1. MANDAG 1 måneden kl. 19.00 Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

Februar d. 2. Afgang fra Auto Galleriet til besøg hos Herning Biblioteker i Østergade.  
Marts d. 2. Virksomhedsbesøg hos Dong Energy, max 25 deltagere, så tilmelding til nedenstående nødvendig.  
April d. 13. Bemærk ændret mødedag. Venstres trafikpolitiske ordfører Kristian Pihl Lorentzen, kommer og fortæller om "Mine tanker om trafikudvikling i det midtjyske område".  
Peer Bak, tlf. 97122914 peba@kabelmail.dk



Vores kære medlem og personlige ven, Leif Malchau "Hansen" er stille sovet ind d. 30/12-14 i hjemmet ved Gevninge, efter kort tids sygdom.  
Leif blev 83 år og levede livet til det sidste, med hans kære veteranbil og motorcykler.  
Leif var en meget afholdt person i veteran-kredse og hans humor, humor og glæde ved livet vil blive savnet.  
Vores tanker går til Leif's kone Karin samt familie. Æret været Leif's minde.  
Claus & Bendt Sommer. Amager afd.





# MG-KLUBBEN

Til klubmødet den 2. oktober i Nærum havde vi en meget velbesøgt aften.

Aftenens emne var MG-KLUBBEN, og klubbens formand LARS THOUSIG holdt et blændende godt foredrag og viste billeder fra en meget dynamisk og velorganiseret mærkeklub. Der var et fint fremmøde af MG biler og også andre biler naturligtvis. På billedet ses klubbens formand og det andet billede viser PER KRUSE med sin fantastisk flotte sorte MGA mk. II fra 1962.

Ernst Elholm



*Set i biblioteket*

# SHORT TRACK

Photographs by Jake Mendel  
Essay by Darius Himes

Short Track er en fotografisk hyldest til de små ovalbaner som findes mest i sydstaterne i USA, samt folkene og bilerne som bruger disse, bogen består af 100 A4 sider sort/hvid fotos i en meget fin kvalitet som viser banerne, folkene og bilerne i denne specielle sport.

Skal man sammenligne med noget vi kender, så ligner bilerne noget fra en Stock Car bane, lige bortset fra at man ikke påkører hinanden, man kører på en ovalbane der har en længde på 1/2 til 1 hel mile med mere eller mindre blød belægning, hastigheden er cirka 100 miles og sikkerheden er selvfølgelig i orden med det for hånden værende udstyr.

Man startede allerede i 1896 med forsøg på Automobile race på en bane der normalt blev brugt til Hestevæddeløb, dette var ikke den store succes da starteren måtte råbe "Kør hvis I kan"

Allerede i År 1900 afholdt man et kombineret show og race i Branford Park, Conneticut og her kom 2000 tilskuere så derfra tog udviklingen fart, dette kender vi jo til med de forskellige typer race i USA, Nascar og andre store løb.

Short Track løbene er nok det der kommer tættest på de gamle dage og er meget lokal præget hvilket også fremgår af denne fine bog.

Thom Bang Pedersen.





# Ringkøbingløbet

## - større og flottere end i flere år

Af Jørgen Hansen



### Deltagerantallet og køretøjernes kvalitet tæt på det maksimale.

Kongelig Dansk Automobil Klub Classis's "Motorhistoriske Dage" torsdag 24. juli, fredag 25. juli og lørdag 26. juli, med diverse indlagte konkurrencer og kulminerende med selve hovedløbet "Ringkøbingløbet" om lørdagen, blev i 2014 – udgaven en megasucces.

120 deltagende køretøjer og ca. 250 motorhistorisk interesserede førere og passagerer var tæt på at overskride grænsen for, hvad arrangements-organisationen kan overkomme såvel programmæssigt, som logistisk, men det gik, og det gik godt!



### En tilfreds arrangør

Det var også en stolt og tilfreds løbsarrangør/koordinator, Niels Jørgen Kannevorff, der lørdag aften med ro i sindet kunne sætte sig til bordet for at nyde gallamiddagen på Hotel fjordgården ovenpå tre dages hektiske aktiviteter.

"Det strålende vejr – bortset fra en enkelt byge – var med os, hovedturen på ca. 105 km gennem det smukke høstklare vestjyske landskab fik megen ros, de forskellige motorhistoriske bedømmelses-konkurrencer lå på et utroligt højt niveau, og ja: Generelt var bilerne i det hele taget bare en tand flottere og bedre i år", opsummerede Niels Jørgen Kannevorff.

Som i øvrigt også glædede sig over stor støtte og hjælp fra lokalpolitisk hold, og de kommunalt ansatte, der giver en praktisk hånd med.

### Velfortjent hæder.

*E. F. Jacobsens Mindepris gik til Margit og Svend Aage Andersen*

Når Ringkøbingløbet's forskellige aktiviteter og discipliner: Aften-Cruising, Concours d'Origine, selve hovedløbet på 100-105 km, og til sidst Old Timer Expert Class, er overstået, så resterer der en særdeles vigtig bestanddel af "det totale arrangement": Gallamiddag i festligt kammeratligt samvær, og ikke mindst: Uddeling af E. F. Jacobsens Mindepris!

Prisen går til en modtager/et modtagerpar, der håndhæver den motorhistoriske autencitet, er velagtede, trofaste overfor KDAK Classic's aktiviteter, og i det hele taget fortjener den fornemme hæder og den medfølgende flotte pokal.



### Et populært valg

Da tiden var inde under den dejlige menu, bad Niels Jørgen Kannevorff om forsamlingens opmærksomhed, og annoncerede herefter, at mindeprisen for 2014 gik til Margit og Svend Aage Andersen, Herning. At dømme efter den jubel, der brød løs, var det et godt og retfærdigt valg.

Og at dømme efter Margit og Svend Aages attitude under pokaloverrækkelsen, så havde de heller ikke noget imod hæders-bevisningen!

Men det var tydeligt, at det kom bag på dem!

Selvom pokalen er pænt stor, så kunne den sagtens være i bagagerummet på ægteparrets trofaste SAAB 96, totakters, årgang 1965, 0,984 liter og 44 HK, og ikke mindre end 434.000 km landevej bag sig.

Bilen er Margit og Svend Aages første, leveret den 17. juli 1965, og udover at have fungeret som egentlig brugsbil til sin pensionering i 1993, så har den givet ejerne mange store oplevelser, mange dejlige bekendtskaber, og nu også en velfortjent Mindepris!







# Godt nytår !

Med billeder fra en rigtig hyggelig julefrokost den 9. december, i Cafe Gaslight på Industrimuseet i Horsens, vil vi fra mødested Uldum Mølle, gerne ønske alle veteranvenner i Dansk Veteranbil Klub et rigtigt godt nytår, med mange gode oplevelser med vore gamle køretøjer.

Rammerne for julefrokost 2014 var igen de hyggelige lokaler på Industrimuseet i Horsens, og de 31 deltagere startede med en lille rundvisning af museumsleder Ole Puggaard, der bl.a. viste rundt i nye afdelinger, hvor man var ved at indrette forskellige lokaler, der viser noget af den spændende historie fra den gamle industriby Horsens – bl.a. Hede Nielsen-virksomhederne og Tobaksfabrikkerne der var i byen. Vi nåede også lige at se det lille Nimbus museum. En hyggelig optakt til julefrokosten i Cafe Gaslight, med Janes lækre retter. Godt Nytår

Venlig hilsen, Mødested Uldum Mølle / Poul-Erik, Erik og Jens.



## Jens Bagge 90 år

**2. juledag fyldte vort mangeårige medlem 90 år i fin stil. Der var på dagen åbent hus på Krusmølle, hvor familie, naboer og ikke mindst veteranbil venner kunne fejre en vellidt gentleman.**

Jens og Anne Bagge er stadigvæk aktive medlemmer, som gerne stiller op til Dansk Veteranbil Klubs arrangementer. Er ”fast inventar” på klubbens stand i Fredericia, hvor der hygges om medlemmer fra nær og fjern. Jens passer og plejer selv deres Rolls-Royce, så den altid fremstår flot og ikke mindst i perfekt teknisk stand. Mere end 70 køretøjer har passeret igennem Jens Baggens kyndige hænder.

Os i Klubhuset i Aabenraa, værdsætter Jens Baggens viden og ikke mindst selskab. Hustruen Anne er Jens en trofast ledsager og støtte i deres fælles hobby. Også tak til Anne for et altid smittende humør.



Der er derfor os en glæde, at kunne ønske Jens Bagge STORT TILLYKKE med den runde dag og ser med glæde frem til rigtig mange gode oplevelser sammen med Jens og Anne.

På Dansk Veteranbil Klubs mødested Aabenraas vegne





# Folkevogn Käfer

## Den var ny da DVK var det

*Tekst og billeder: Erik Mieth*

**Ingen bil har vel præget de danske landeveje mere i 50erne end Folkevognen – model Käfer. Alle der levede dengang, kan sikkert huske familierne, der sad med klappbordet i vejkanten og nød kaffen lige ved siden af den nyhervedede og nypudsede Folkevogn. Det var symbolet på den stigende velstand.**

Den lille enkle luftkølede bil, blev skabt af dr. Teknik Ferdinand Porsche i 1933-34 på bestilling af Adolf Hitler, som en bil det tyske folk skulle kunne købe for max 900 reichsmark, med en opsparing på 5 mark om ugen. Det program der blev kaldt KDF – Kraft durch Freude. Ideen var god, og Käferen blev sat i produktion i 1938. Mange tyskere begyndte opsparingen. Desværre blev produktionen meget hurtigt omstillet til krigsmateriel og de bilhungrende tyskere måtte kigge langt efter de forventede biler.

Under krigen blev fabrikken som nævnt stillet om til produktion af krigsmateriel, blandt andet de specielle Kübel og Schwimmwagen samt flydele, men VW folkene var så kloge at gemme værktøjerne til fremstillingen af personbilerne i kældrene under den store nybyggede fabrik. Så selv om fabrikken blev stærkt bombet, så kunne man snart efter krigen starte produktionen op igen, godt hjulpet af englænderne. Men herom i en senere artikel.

I Danmark søgte man en importør, men forbavsende nok takkede Bohnstedt-Petersen nej (det har man nok fortrudt), og i stedet blev det Axel Semler, der med Skandinavisk Motor Co. A/S fik importen.

Den første danske VW blev leveret til KTAS A/S i 1949. Det var en Perlgrau (grå) VW personbil, der nu står på Teknisk Museum i Helsingør, i en stand som ny, hvor den kan ses.

Den lille velkonstruerede Käfer blev hurtigt meget populær og fik mange



øgenavne. For blot at nævne nogle: Asfaltbobbel, Nedgroet negl, Gravid rulleskøjte, Avnblæser, Hitlerslæde osv., men alle navnene viste blot, hvor populær den var.

Den var i produktion helt frem til 2003, hvor den sidste løb af samlebåndet i Brasilien. I Tyskland var den for længst afløst af en anden succes – Golf.

Gennem årene blev de løbende forbedret, men grundmodellen var den originale. I alt blev der fremstillet over 21.5 millioner Käfer, og den 17. februar 1972 oversteg antallet af Käfere verdens hidtil mest producerede bilmodel Ford T's 15.007.033 med Käfers 15.007.034.

Konstruktionen var meget gennemtænkt i al sin enkelthed. Den viste sig også at være endog meget pålidelig. Platformen var en centralrørsramme, 4 frit ophængte hjul, bremses på alle hjul og håndbremses på baghjulene. Luftkølet 4-cylindret topventilet boxermotor. Motorerne var meget slidstærke med lav stempelhastighed og et max omdrejningstal på kun 3400 o/min.

Bilen er også meget reparationsvenlig, og det medvirker til at holde ejernes vedligeholdelses udgifter nede. Motoren kan f.eks. demonteres fra bilen på ca. et kvarter.

Instrumentering og udstyr var meget enkelt. Instrumenteringen bestod af et speedometer med advarslamper olietryk, langt lys, ladelampe - enkelt og effektivt, og benzinadvarslen var en

hane der sad under instrumentbordet, så man kunne slå over på en reserve-tank.

Varmesystemet i den luftkølede bil var ikke noget at råbe hurra for, det var helt afhængig af at de såkaldte varmekasser (pladekanaler) blev holdt i orden. Når de rustede var vinterkørsel ikke rart, så var det svært at holde ruderne isfri og kabinen varm. Til gengæld kørte bilen fint gennem sne og is med de store 15" hjul, og den havde ry for at starte selv i meget stærk frost.

Man sad godt i Folkevognen. Både for- og bagsæde var noget af det bedste for tiden, kraftige velpolstrede sæde med god støtte – ikke helt som nutidens sæder – men sammenlignet med datidens mellemklassebilers sæder, var de blandt de bedste.

Bilen havde da også et par uheldige detaljer. Benzintanken var placeret på tværs lige foran så fører og passager





faktisk havde den på skødet, men jeg har ikke kendskab til at det skal have forårsaget ulykker eller biler der er brudt i brand ved sammenstød.

Det eneste man virkelig kan kritisere Käfer modellen for, er den meget sløje bagageplads. Foran er der under hjelmene kun plads til en blød taske, og i den smalle plads bag bagsædet kan der så være en kuffert på højkant. Derfor så man ofte en Käfer med tagbagagebærer og højt læs på vejene. Hvad det betyder for køreegenskaberne skal jeg ikke komme ind på.

Benzinforbruget ligger på omkring 12-14 km/l men er med denne motortype meget afhængig af kørselsmåden. Bli- ver den kørt hårdt med læs og høj top- fart falder forbruget til ca. 10 km/l

#### Den prøvekørte bil.

Denne bil har dansk historie hele ve- jen, det er en VW de luxe indregistre- ret i oktober 1954, men det er en 1955 model. Mange fabrikker benytter som- merferieperioderne til at stille om til nye modeller. Det mest interessante er nok at nuværende ejer Leif Hansen, Si- gerslevøster ved Frederikssund købte bilen allerede i 1958, og har haft den lige siden.

Den har været løbende vedligeholdt, og den har aldrig været restaureret men fremstår stadig i meget fin stand, selv indtrækket er originalt. Den dybsorte bil, farven hedder Ebenholtzschwarz, spejler omgivelserne og har ingen skrammer.

Vi kørte ad de små Nordsjællandske veje, hvor bilen viste at den stadig er i fin stand. Den karakteristiske folke- vognlyd brummede hyggeligt og viste at de 30 heste stadig er til stede. 30 hk lyder måske ikke af meget, men gearin-

gen er fint afstemt, så bilen føles kvik. De luftkølede Folkevogne havde også det ry, at de kunne køres med spee- deren i bund og topfart i timevis, og mange danskere der har kørt på ferie sydover fortæller, at det har de gjort.

Topfarten opgiver VW til 110 km/t men Leif har ofte kørt mere, og andre ejere af Käfer med 30 hk fortæller, at de selv med bilen læsset kan køre hurtigere, men det prøvede vi selvfølgelig ikke. Gearskiftet er præcist, selv om gear- kassen er placeret bagude ved motoren, hvilket giver nogle ret lange forbindel- ser, men det mærkes ikke.

De 4 tromlebremser er kraftige og nemme at dosere.



I 1954 var prisen med indkøbstilladelse kr. 10.950,- . Uden på dollarpræmierin- gen (valutarestriktionen) kr. 15.360



#### Tekniske data:

Vægt 810 kg

Motor luftkølet 4 cyl. boxer topventilet 1192cc 30 hk v/3400 O/min

Fabriksoplyst tophastighed 110 km/t

Kobling Tør enkeltplade

Gearkasse 4 trin med synchronimesh mellem 2/3 og ¼

Bremser 4 tromler, hydraulisk

Tankindhold 40 liter

Instrumenter: Speedometer med kilometertæller advarselslamper for ladestrøm, olie- tryk og langt lys





# AACA Museum

## Antique Automobile Club of America Museum

*Tekst og foto: Thom Bang Pedersen*

AACA museum ligger ved Hershey i Pennsylvania, og dette museum har vi besøgt flere gange, men i år (2014) måtte jeg endnu engang ind og se det, her åbnede man en ny permanent udstilling hvortil man havde lavet en tilbygning.

### The Gammack Tucker Gallery.

Museet arvede den største samling af Tucker biler, motorer, mekanik, automobilia og udstillingsgenstande der har været i privat eje og vel også det største samlede antal effekter om disse biler fra samleren David Cammack.

Den nye udstilling levede fuldt op til museets standard, her var mange ting at studere og som man aldrig havde set om disse biler, og så havde man stadig effekter opmagasineret i biblioteket til senere brug, for ikke at gå i for meget detaljer vil jeg lade billederne fortælle. Om museet kan man ellers fortælle at det består af tre etager og masser af skiftende udstillinger, man havde for eksempel i år en udstilling om Dodge 100 år. Herudover har man udstillinger med busser og transport samt motorcykler i kælderens, hertil er lige kommet et pænt modeltoganlæg, man har selvfølgelig en stor samling biler udstillet i



*I indgangen vises spændvidden for køretøjer.*

forskellig sammenhæng, bilerne er for det meste doneret af klubbens medlemmer. Man har også i løbet af året forskellige arrangementer i tilknytning til museet, jeg har været til et Auburn Cord Duesenberg træf som blev holdt med museet som centrum.

I 1993 startede den Amerikanske Veteranbil Klub et Non Profit projekt der skulle skaffe penge til at bygge et museum, som skulle bevare og vise bilhistorien gennem tiderne, dette skulle kunne være et led i uddannelse og til underholdning for museet's gæster. På denne måde blev donationer fradragsberettiget for giveren, denne ordning

har man også for klubbens Bibliotek der også ligger ved Hershey. I oktober 2001 havde man samlet 7 millioner dollars sammen og kunne nu starte bygningen af museet, museet åbnede for publikum den 26 juni 2003.

AACA museum er blevet anerkendt som et tilknyttet museum til Smithsonian Institute, dette betragtes som en stor ære, at man samtidig er blandt de 16 bedste automotive museer i verden gør det jo ikke dårligere.

Et besøg på dette museum kan jeg varmt anbefale og vil man yderligere orientere sig kan man kigge på deres hjemmeside: [aacamuseum.org](http://aacamuseum.org)



*Parkering, Walter 1967 sneplov*



*Kunst udstilles også.*





Indgang til Tucker udstilling.



Originale tegninger.



Første 1 til 1 model.



Tucker.



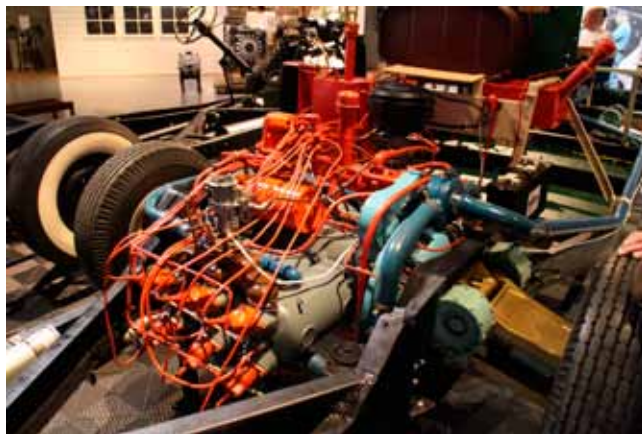
Tucker.



Tucker.



Ældste modelbil.



Chassis prototype sammenlignes med Cadillac chassis fra samme årgang.



Uafhængig forhjulsophæng.



Udstillings montre.





# AACA Museum



*Dodge udstilling 100 år.*



*Helikopter motor med Cord gearkasse fra Tucker nr. 1018.*



*Thunderbird 1959 i rustfri stål.*



*Bus udstilling.*



*Modeltog anlæg.*



*Kælder udstilling.*



*Motorcykel udstilling.*





## BeringsBilBilleder 23



I decemberbladet skrev René Hammershøj om Alfasud Sprint. Det bringer minder frem hos mig. Det bliver ikke en artikel om Sprint-udgaven. Der har dog været sådan en i bladet. I Bilhistorisk Tidsskrift 111 fra 1992 kan man læse om Bent Mackeprangs biler. Han havde først en berlina og bagefter en Sprint Verde. Han anså Alfasud "for at have de bedste køreegenskaber, det nogensinde er lykkedes at frembringe i en fabriksfremstillet bil". Mine sudminder går tilbage til 1973, hvor der var kommet gang i en dansk Alfa-Romeo import igen; vist mest på grund af netop den lille folke-Alfa. Jeg fik min far til at købe en Alfasud hos importøren (og eneste danske forhandler) Riedel på Bülowvej. Den kostede 42.912 kroner og den brugte Renault 16TS gik i bytte for 22.500. Vi hentede den d.19. januar 1974. Renaulten var hurtig og næsetung; men Alfasuden var utroligt livlig og meget lettere at køre hurtigt om hjørnerne; det var lige noget for en ung mand. Jeg fik heldigvis jævnlige lov til at låne den. Hele familien brugte den faktisk, og mekaniker Olesen (Car Centre) sagde, at det var den kvikkeste Alfasud han kendte. Og han mente at

grunden var de fire forskellige kørestile den blev udsat for.

Hammershøj skriver om rustgraven, som de fleste af vognene endte i. Det gjaldt også vores. Det viste sig allerede det første år. Og det blev ret graverende andet år. I marts 1976 blev vognen tjekket af FDM og deres rapport er artig læsning: "Karosserikanter og samlinger er stærkt rustangrebet p.g.a. manglende bundbehandling og vedhæftning. Samleområder for lister stærkt rustangrebet - lakeringen beskadiget ved monteringen af pyntelisterne. Bagtorpedo gennemtæret i højre side. Større og mindre lakafskalninger på karosseriet bl.a. på motorhjælm, vandrender, venstre forskærm og bagklap. Efter vort skøn er ovennævnte fejl af ældre dato - 1 til 1½ år gammel og efter vor erfaring er dette unormalt for denne vogntype efter 2 års forløb". Vores var en af de første der kom til Danmark. Og FDM måtte sikkert revidere deres erfaring. Fatters Alfatid endte i april 1976, hvor han skulle til at køre fransk igen og netop havde købt en Peugeot 504, da jeg så en et år gammel Triumph Dolomite til salg hos - af alle - Riedel. De engeske vogne havde han

altid haft hang til, så han endte med at købe Dolomiten. Alfasuden gik i bytte for 30.352 kroner incl. difference på mellemregning bevilget af Alfa Romeo Danmark. Riedels tid som importør var ovre og FDMs jurister havde forhandlet en god aftale hjem. Fatter kørte igen engelsk og det blev han ved med til sin død.

*pb*

Peter Bering omtaler foroven Bent Mackeprangs Alfasud Sprint. Nogen synes måske det er sjovt at vide at denne bil eksisterer den dag i dag og endda i bedste velgående. Boet efter Bent Mackeprang solgte den til en kendt brugtvognshandler, Viklit Graae Jørgensen, som solgte den videre til sin broder Rolf. Han kom desværre til at bruge den udendørs i en kort periode, men de deraf opståede dårligdomme blev udbedret og den fik en gang lak. Han har den endnu.

PL



# WET RACE



Af Jørgen Lind

Vi kørte til AUTOMANIA i Silkeborg sidst i august, og besøgte ved samme lejlighed Inger og Peter, som vi kender i STOEWER-sammenhæng.

Sammen kørte vi - Peter med 2 gamle specielle VW og vi med LOTUS'en - hen og parkerede til biltræf på Søtorvet, der var fyldt op med mange forskellige klassiske biler.

Historisk Motorsport kørte samme dag Dansand Classic Sprint for klassiske racerbiler og sportsvogne, der én ad gangen blev sendt ud på en afspærret rute ad Søvej og Søgade langs vandet. Der kom ret kraftig og temmelig vedvarende regn, så sprinterne kørte nærmest wet race **på** vandet.

Vi forlod igen træffet på Søtorvet, og kørte med alle 3 biler hjem igen til vore venner. Den ene af de gamle VW havde ikke strøm nok på batteriet til at starte, blev derfor skubbet igang og sat ind i carporten, hvor den kunne stå med motoren igang og lade op.

For Peter insisterede nemlig på, at vi skulle ud og køre **på** vandet. Eller rettere: ud at **sejle** på søen, for denne specielle VW er nemlig en gammel tysk militær amfibievogn med den officielle

betegnelse VW Schwimmwagen type 128, en prototype, som der kun er bygget 150 stk. af, og kun 5 af dem har overlevet.

(foto 6)

"Svømmeren" - bilen/båden - er lige som den almindelige VW konstrueret af Ferdinand Porsche og produceredes i godt 14.000 eksemplarer mellem 1942 og 1944 - dengang naturligvis ikke med et fredeligt formål for øje. Såvel hjul som propel drives af den 4-cyl. 1.131 cc luftkølede boksermotor med 25 hk. VW Schwimmwagen har normalt tohjulstræk, men kan skiftes om til firehjulstræk og terrængear med 3 km/t tophastighed. Den har selvvlåsende differentialer på både for- og bagakslerne og portal-gear i de bageste hjulnav, en konstruktion, der øger frihøjden, reducerer gearingen og mindsker vridningen i aksler og tandhjul, når alle 25 heste trækker.

Skal den sejle, svinges en propel ned fra motorhjelmens bagude. Propellen drives af en simpel tand-kobling, der sidder på et skydestykke med en hardyskive og går i forbindelse med remskiven direkte på motorens krumtap, og kan derfor kun tilkobles, når motoren står stille. Da motoren selvfølgelig ikke kan løbe baglæns, giver den også kun fremdrift. For at vende eller bakke på vandet må der anvendes alminde-







lige hånddrevne pagajer - eller man kan vælge at køre op på land og vende. Man kan da også bakke på vandet ved at koble propellen fra og sætte i bagegear med firehjulstræk. Forhjulene virker som ror, så styretøjet virker både til lands og til vands. "Svømmeren" kan altså både køre på vejen og på vandet. Jeg og "Svømmeren" er af omtrent samme årgang. Men hvor jeg er et forholdsvist almindeligt og ret udbredt eksemplar af "de store årgange" fra mørklægningstiderne, er "Svømmeren" én af de mest sjældne og mest eftertragtede vintage VW. Nu er det for mig ikke formålet med-, men teknikken og præstationerne, der gør de militære WW2 veterankøretøjer interessante. Som værnepligtig ved "telegrafren" i Aarhus for snart 50 år siden var en af de få fornøjelser i løbet af 14 lange måneder nok at drøne rundt i den 6-hjulede, 6-cyl. CHEVROLET CANADIER 6-hjulstrækker - også af ca. samme årgang som jeg selv. Køre-, styre- og især bremseegenskaberne var uhyggeligt mangel- og rædselsfulde på almindelig vej, men at slæbe sig op og ned og ud og ind gennem en virkelig skrap terrænbane, det kunne den!

Tilbage til Silkeborg: Da regnen var stilnet af og batteriet ladet op, var der ingen vej udenom: Vi *skulle* en tur ud med "Svømmeren", og kørte om på nordsiden af Silkeborg Langsø, hvor vi fortsatte ned ad en rampe, lige ud på det dybe vand. Peter stoppede motoren, slog propellen ned og - stilhed - motoren ville ikke starte igen!

Vi padlede bilen/båden rundt, så den kunne trækkes op på land, men inden hjælpen kom, prøvede vi lige starteren igen - og motoren sprang nu igang. Så til søs!

Bilen kørte, nej, sejlede ganske støt og roligt. Fordi vi kun var to ombord, stak næsen lidt dybere og propellen gik højere i vandet, så den ikke kunne tage for meget gas.

Efter et besøg ovre ved springvandet og langs Søvej på den anden side af søen, tøffede vi over til en anden rampe på nordsiden.

"Svømmeren" kan godt køre op på land, uden at propellen skal kobles fra, så vi nåede velbeholdne og tørskoede i land.

Men på vejen tilbage kom en særdeles heftig byge, så vi dårligt kunne se, hvor vi kørte. Og hjemme igen lignede vi nok mest af alt nogen, som havde kørt på søens bund - men spændende var det alligevel!







# D-DAG – OG OPEL BLITZ LASTBILER

## (OPEL BLITZ I KRIG OG FRED) fortsat



### Industriens formåen indtil januar 1944.

Problemet for den tyske bilindustri i tiden 1940-42 var at finde tilstrækkelig udnyttelse af produktionsapparatet. Både motorcykel- og bilindustrien blev væsentligt reduceret, da den civile produktion blev stoppet, medens produktionen af lastbiler ikke nåede op på mere end 80 % af 1939-produktionen. Værdien af den samlede produktion fra 1938 til 1941 faldt med 48 %.

For at sikre at produktionen i Brandenburg af Opel Blitz opfyldte de afstukne mål, flyttede man en af sine garvede produktionsfolk fra Rüsselsheim til Brandenburg. Der var tale om Heinz Nordhoff, der startede hos Opel i 1929, og som var en af fædrene til den første Opel Kadett i 1936 og de andre nye modeller med selvbærende karrosseri, men han blev mest kendt som førstemanden bag VW's opbygning og succes i de første mange år efter krigen.

Som følge af den stigende mangel på brændstof gav myndighederne Nordhoff til opgave at udvikle en mere brændstoføkonomisk motor til Blitz'en, selv om der på det tidspunkt var udviklingsforbud i bilindustrien. Det lykkedes faktisk at forsyne den eksisterende motor med benzinindsprøjtning og dermed reducere forbruget med ca. 20 %.

I Brandenburg blev Nordhoff blandt medarbejderne kendt som en leder, der også tog menneskelige hensyn til

de mange tvangsarbejdere, som var på fabrikken. I perioden 1943-44, var der mindst 1500 tvangsarbejdere, hvilket svarede til halvdelen af arbejdsstyrken. Disse arbejdere boede i barakker på fabrikkens område, hvor de var under befaling af en SA-Sturmbannführer. Når tvangsarbejderne var i arbejde på fabrikken, var de derimod under fabrikkens ledelse. Nordhoff indså hurtigt efter sin tiltrædelse, at på fabrikken med det komplicerede produktionsudstyr ville det være nødvendigt at give alle medarbejderne tålelige forhold. Han sørgede derfor for den bedst mulige mad og for tildelinger af arbejdstøj til tvangsarbejderne. Da produktionen af Blitz efter bombningerne i 1944 blev flyttet til Mercedes-Benz i Mannheim sørgede han for, at mindst 500 tvangsarbejdere blev overført fra Brandenburg til Mannheim, i stedet for at blive sendt tilbage til arbejds- eller fangelejre.

I 1942 havde de tyske myndigheder længe været overbevist om, at Opel Blitz 3,6 var det køretøj man ønskede som standard transport for de væbnede styrker. I forbindelse med en standardisering af køretøjer til Værnemagten blev der samtidig gennemført en yderligere standardisering af 3,5 t. køretøjer til militæret. Der blev kun tre leverandører: Borgward, Mercedes-Benz og Opel. Kravet var samtidig, at alle produkterne skulle være identiske med Opel Blitz 3t., dvs. en licensproduktion af Opel Blitz.

Det var ikke noget Borgward eller Daimler-Benz var glade for, men der var ikke noget alternativ, og da aftalen

blev indgået, fik Opel som kompensati-on for at stille licenserne til rådighed et engangsbeløb på 800.000 Reichmark. Som følge af tabene, specielt på den russiske front, blev produktionen af Opel Blitz i 1943-44 som tidligere nævnt kraftigt øget, især af "Maultier" typerne, altså køretøjer med bæltetræk i stedet for træk gennem baghjulene. Hele bæltesektionen stammede fra den lette kampvogn "Panzer 1" fra 1935, som blev bygget bl.a. hos Daimler-Benz og Krupp.

Også produktionen af rene bæltetekøretøjer hos de andre fabrikker blev sat i vejret, men mangel på råvarer og værktøjsmaskiner til den nye type køretøjer, gjorde at produktionsmålene alligevel ikke blev nået. Samtidig var arbejdsstyrken blevet reduceret med 12 % og styrken af mandlige, tyske arbejdere var faldet med 31 %.

Det lykkedes dog at erstatte en del af den tabte produktion med produktion fra de okkuperede områder, Tjekkoslovakiet og Frankrig, på ca. 10.700 enheder. For 1944 blev dette tal øget til 12.426 enheder inkl. italiensk produktion.

Trods den anstrengte produktionssituation lykkedes det alligevel for de tyske fabrikker at eksportere 3.513 lastbiler (af alle mærker) og man må tro, at en del af disse gik til Danmark.

### Spredning af produktionen

Det var ikke før i 1943, at den tyske bilindustri begyndte at overveje spørgsmålet om en spredning af fabrikkerne for at gøre dem mindre sårbare



Heinz Nordhoff (1899-1968)  
Det gamle kraftværk hos VW i Wolfsburg







for luftangreb. De tyske myndigheder blev også klar over, at koncentrationen af produktion i få store fabrikker, som ganske vist lå i forskellige regioner af Tyskland, gjorde fabrikkerne til meget sårbare mål for de allieredes luftangreb.

Der blev i begyndelsen af maj 1943 startet en mindre spredning af de større fabrikker, men da ingen af bilfabrikkerne var blevet bombet på den tid, havde det måske givet myndighederne en falsk tryghedsfølelse, for da bombingerne for alvor begyndte i juli 1944, specielt rettet mod lastbilfabrikkerne, var der kun sket en mindre spredning af produktionsapparaterne.

Til sammenligning kan det nævnes, at den engelske britiske regering allerede omkrig 1937 begyndte at opføre et antal "shadow factories", altså skyggefabrikker, som blev opført i nærheden af de eksisterende bilfabrikker. Ideen var, at man i tilfælde af bombeskader på kendte fabrikker hurtigt kunne flytte produktionen til en shadow factory.

### Beskyttelse og camouflage

I begyndelsen af krigen blev der etableret provisoriske beskyttelsesrum i kældrene under fabriksbygningerne. Der blev ligeledes foretaget forstærkninger af vægge og etageadskillelser, og der blev desuden installeret gastætte døre.

Udvendigt blev bygningerne camoufleret med net, som skulle skjule tagvinduer samt veje og passager mellem bygningerne. I flere tilfælde blev de flade tage beplantet med græs. De mindre fabrikker måtte dog nøjes med at blive camoufleret. I nærheden af Daimler Benz i Untertürkheim var der tre punkter, som kunne bruges til identifikation af stedet fra luften: en vandfyldt grusgrav, et stadion og et kapel. Det hele blev dækket med net og beplantet med kunstige træer.

Det første anlæg til udlægning af et tågeslør som beskyttelsesmiddel blev installeret hos Daimler-Benz i Sindelfingen, og ledelsen på fabrikken gav dette anlæg æren for at fabrikken selv efter tre luftangreb kun led begrænset skade. Den 10. og 13. september 1944, efter at



Opel Blitz med gasgenerator, licensbygget af Mercedes Benz 1944/45 (Museum Sinsheim)



Er de på vej hjem ?

gasforsyningen til anlægget var ophørt, gennemførte RAF et nyt angreb, som ødelagde ca. 80 % af fabrikken.

Et lignende anlæg var installeret på fabrikken i Untertürkheim, men da anlæggets virkning var afhængig af luftfugtigheden på stedet, var det ikke altid virksomt. Hovedangrebet på denne fabrik skete på en dag med tør, klar luft, hvor sigbarheden ikke blev påvirket af tågesløret.

### Luftangreb i 1944

I januar 1944 var den tyske lastbilsituation blevet meget kritisk efter tabene på fronterne i Rusland, Nordafrika og Italien. Mængden af tabte lastbiler var større end et års produktion under normale forhold. Ganske vist var produktionen i første halvår af 1944 af næsten samme størrelse som i samme periode i 1943, men det var ikke muligt at øge produktionen yderligere pga. af



*En af de hvide busser; denne er fra Tønder*



*En anden af de hvide busser klar til afgang til Tyskland i april 1945*



*En efterkrigs-brunkulstransport*

manglen på pressede emner, støbegods, krumtappe, styretøjer osv.

Den eneste fabrik, som blev bombet i begyndelsen af året var østrigske Steyr i Graz, der som følge af tre kraftige angreb i februar og marts, mistede produktion af 3.000 køretøjer. Alt i alt blev der fremstillet ca. 88.000 lastbiler og 21.500 personbiler. Personbilerne kom næsten udelukkende fra Volkswagen.

Det kan indskydes, at de amerikanske fabrikker i 1944 fremstillede 595.000 køretøjer til militæret.

Generelt var det kun de bilfabrikker, som fremstillede medium - og store lastbiler, dvs. fra 3 tons og op, der blev udset om bombemål, da det var de fabrikker som fremstillede de køretøjer, som var ryggraden i Værnemagtens transportsystem. Da 78 % af værnemagtens behov for disse køretøjer kom fra kun tre fabrikker, Opel, Ford og Daimler Benz, blev disse fabrikker meget sårbare mål for bombeangrebene. Det viser sig også, at bombeangrebene efter juli 1944 havde en stor effekt på produktionen, idet næsten 50 % af kapaciteten forsvandt.

Hovedårsagerne til nedgangen var ødelæggelserne på Opel-fabrikken i Brandenburg d. 6. august 1944, hvor 50 % af bygningerne og 20 % af maskinparken blev ødelagt. Hertil kom ødelæggelserne af Daimler-Benz i Gaggenau d. 10. september og 3. oktober og den næsten totale standsning af Ford's produktion i Köln som følge af kraftige bombardementer af Köln, som forårsagede at hele områdets infrastruktur brød sammen.

Udover de angreb, der allerede er omtalt, blev Borgwards fabrikker i Bremen bombet d. 30/8 og d. 26/9, hvorefter al produktion ophørte. I august 1944 blev Ford i Frankrig bombet, hvorefter al produktion der ophørte.

Büssings bus- og lastvognsfabrikker blev bombet d. 5/8 og d. 22/10. Magirus (KHD) i Ulm blev også bombet to gange, d. 12/9 og 17-18/12.

#### **Blitz-produktion hos Daimler-Benz**

Det var først i 1944 at aftalen om licensproduktion af Opel Blitz hos Borgward og Daimler-Benz blev realiseret; hos Borgward var produktionen dårligt nok kommet i gang før fabrikken





Den første Efterkrigs-Blitz 2,5 (vist nok fra Holland).

i Bremen blev bombet i oktober 1944. Hos Daimler-Benz var produktionen startet i Mannheim i august 1944, næsten samtidig med at Opel-fabrikken i Brandenburg blev beskadiget ved bombeangreb.

Mercedes-versionen var forsynet med et militærførerhus af træ og med øget lofthøjde, så soldaterne kunne beholde deres stålhjelme på under kørsel. M-B nåede at producere ca. 3.500 biler indtil krigen ophørte ca. 6 måneder senere. Mercedes-folkene måtte erkende, at Opel Blitz'en i den givne situation var et mere hensigtsmæssigt produkt end Mercedes' egen 3-tonner, som havde en totalvægt på 6,7 t. med en nyttelast på kun 3,1 t., hvor Blitz'en med en totalvægt på 5,8 t. kunne laste 3,3 t.. Sagt på en anden måde: Man kunne få tre Blitz med samme materialeforbrug som to Mercedes'er krævede.

Daimler-Benz måtte erkende, at det også kunne være en fordel, at man kunne fortsætte med at producere Blitz'en efter krigens ophør. Licensaftalen med Opel blev forlænget med to år og civilproduktionen gik allerede i gang i juni

1945, og modelbetegnelsen var L 701. I 1948 begyndte Opel igen at levere stålførerhuse til L 701, hvilket fortsatte indtil 1949, hvor Daimler-Benz havde sin egen 3-tonner L 3250 klar. Der var da blevet produceret i alt 10.300 stk.

#### Følgerne af bombningerne

Videre viser undersøgelsen også, at en stor del af tabet i produktion skyldtes fravær af medarbejdere, som ikke kom på arbejde som følge af bombninger af deres boligkvarterer og at bombningerne i sig selv ikke alene forårsagede produktionsnedgang som følge af bombningernes effekt på bygninger osv., men i høj grad eftervirkningerne på maskiner, oprydninger efter skader og ikke mindst skader på installationer uden for bygningerne som el, gas og vandforsyningslinier.

Derimod havde tab af menneskeliv en meget lille indflydelse på effektiviteten, idet der i de syv bomberamte fabrikker med 61.834 ansatte "kun" omkom 495 personer og 528 blev såret under angrebene. Disse tal omfatter kun de syv hårdest ramte fabrikker og det er derfor sandsynligt, at hvis man

medregner hele bilindustrien, er tabene mindre end én procent.

Som tidligere nævnt skete der kun en meget begrænset spredning af fabrikkerne før bombeoffensiven startede, og det gjorde det vanskeligt for de ramte fabrikker hurtigt at genoptage produktionen efter angrebene. Da genopbygning var næsten umulig som følge af manglen på byggematerialer, var den eneste mulighed for fabrikslederne for at genoptage produktionen at flytte brugbare dele af produktionsapparatet til andre faciliteter, som imidlertid var meget vanskelige at finde, da andre industrier åbenbart havde været mere forudseende end bilindustrien og på et tidligere tidspunkt havde gennemført udflytning og spredning af produktionsapparatene.

Af de fire fabrikker, hvor dette forhold er undersøgt, var det kun Daimler Benz, som havde foretaget en spredning af noget af produktionen og kunne derfor ret hurtigt efter bombeoffensiven fortsætte produktionen, hvorimod det for de andre fabrikker ville tage op 6-8 måneder at genstarte.



*Flyttemand Olsens Opel Blitz – den sidst Blitz model*

### **Tab af biler ved fronterne**

Optegnelserne hos Værnemagten viser, at der i perioden januar-august 1944 gik 109.113 lastbiler tabt på fronterne, hvilket svarede til produktionen i 1943 og udgjorde 39 % af hele Værnemagtens vognpark på det tidspunkt.

For at imødegå følgerne af bombardementer blev det i begyndelsen af 1944 påbudt fabrikkerne at opføre forstærkningsmure i fabrikshallerne til ekstra beskyttelse af maskiner, samlebånd, transformatorer og andre sårbare installationer. Der blev dog pga. materialemanglen i virkeligheden kun udført de allermest nødvendige sikringer af transformatorer og specialmaskiner.

I løbet af første halvdel af 1944 var næsten alle beskyttelsesrummene blevet forstærket og udvidet, så der blev plads til både tyske og de udenlandske arbejdere!

### **Ændringer i produktionen**

I perioden 1944-45 var der kun få ændringer i udnyttelsen af bilfabrikkernes produktionsapparater. Bortset fra Auto-Union i Siegmar og Opel i Branden-

burg, var alle de andre fabrikker næsten 100 % omstillet til krigsproduktion. Auto-Union blev dog til sidst omlagt til at fremstille motorer til tanks. Samtidig med dette var der blevet gennemført en kraftig standardisering af de køretøjer, som militæret skulle benytte.

Hele motorindustriens produktion var efterhånden til militæret, og organisationer skulle søge værnemagten om de biler, man havde behov for. Civile organisationer fik kun meget små tildelinger af køretøjer og det var i reglen kun køretøjer, som værnemagten ikke kunne anvende. I 1944 blev der kun tildelt 3 % af lastbilproduktionen til civile formål, men mange køretøjer i privat eje, blev udskrevet til brug for militæret som erstatning for tabet i produktionen og ved fronterne. Det anslås, at der ved krigens slutning kun var 160.000 køretøjer i brug mod 3 mil. ved krigens begyndelse.

### **Reservedelsituationen**

Det er sandsynligt, at den tyske regering i krigens sidste år gjorde den fejl,

at koncentrere sig om at producere færdige køretøjer på bekostning af produktionen af reservedele, med det resultat at et stort antal køretøjer var blevet uarbejdsdygtige pga. stor mangel på reservedele.

Militærcheferne klagede over reservedelsproblemerne, som til dels skyldtes bombardementerne af både fabrikkerne og af værkstederne og reservedelslagrene bag fronten. Reservedelslagrene var specielt sårbare over for bombninger, bl.a. fordi de ofte var placeret i ældre bygninger med tage af træ beklædt med pap. En anden faktor var, at de som regel også rummede store mængder emballagemateriale som papir, pap og træuld.

Disse forhold resulterede i en næsten total ødelæggelse af Opels, Henschels og Daimler-Benz reservedelsafdelinger. Trods den katastrofale effekt disse bombninger havde på mulighederne for at reparere defekte køretøjer på fronten, blev der intet gjort for at erstatte disse dele. Fabrikkerne foretrak at ignorere produktionen af reservedele til fordel for produktion af dele til nye køretøjer, fordi reservedelsproduktionen ikke indgik i produktionstillene for køretøjer og derfor ikke udløste nye tildelinger af stål og andre strategiske råmaterialer.

### **Efterspil**

I november 1998 bringer Washington Post en artikel, der med udgangspunkt i den furor, der tre år tidligere havde været om de svejtsiske bankers samarbejde med Nazi Tyskland under 2. verdenskrig, befunder flere af de amerikanske bilfabrikker sig nu i en lignende situation.

Ligesom de svejtsiske banker benægtede bilfabrikkerne energisk, at de havde støttet den tyske krigsmaskine eller at havde profiteret betydeligt ved anvendelse af udenlandske tvangsarbejdere i deres tyske fabrikker under 2. verdenskrig. Men nu var historikere og advokater begyndt at undersøge mulighederne for på vegne af tidligere krigsfanger, som har udført tvangsarbejde, at skaffe bevis for at bilfabrikkerne samarbejdede med Naziregimet.





De krav, som bilfabrikkerne kunne blive mødt med, ville ligge langt over de erstatningsbeløb, som forekommer i almindelige retssager. Under krigen havde de amerikanske fabrikker i USA fået opbygget et renommé som "demokratiets arsenal" ved at omlægge deres produktionsanlæg til fremstilling af fly, tanks og lastbiler til det militær, som bekæmpede Adolf Hitler. De benægter, at deres store forretningsinteresser i Tyskland, bevidst eller ubevidst, havde gjort dem til "diktaturets arsenal".

Selv om emnet jævnligt dukker op, ser det ikke ud til, at der er sket udbetaling af erstatninger, men artiklen i Washington Post oplyser, at General Motors efter krigen af den amerikanske regering fik udbetalt en erstatning på US\$ 32 mil. for skaderne på Opel fabrikkerne under krigen.

#### Efter krigens afslutning

Ved krigens afslutning var Opels situation allerede ret kaotisk: Rüsselsheim fabrikken var kraftigt beskadiget og I Brandenburg var mindst 20 % af anlægget beskadiget af bombardementer. Hertil kom, at Brandenburg nu lå i den sovjetiske besættelseszone. Russerne

gjorde krav på udstyret i den beskadigede Brandenburg-fabrik og fjernede stort set alt fra bygningerne. Det siges at selv vinduesrammerne blev fjernet.

Hvad værre for Opel var, at russerne også gjorde krav på – og fik udleveret - produktionsapparatet til Opel Kadett fra Rüsselsheim-fabrikken. Der kom aldrig nogen Blitz-lastbil fra Rusland, men Opel Kadett dukkede op som Moskitch og indtog dermed den plads som en "folkets bil", som Stalin længe havde haft en plan om.

Efter krigsophøret var spørgsmålet for GM, om man overhovedet skulle genoptage aktiviteterne i Tyskland; Brandenburg-fabrikken var tabt; Rüsselsheim fabrikken var kraftigt beskadiget og produktionsapparatet til Kadett-produktionen overtaget af russerne. Desuden var der usikkerhed om ejerforholdet for GM's værdier i Tyskland. Umiddelbart efter krigsophøret var Opel under kontrol af de amerikanske besættelsesmyndigheder og det lykkedes ret hurtigt at få genetableret noget af produktionsapparatet, således at det første køretøj af efterkrigsproduktion, en Opel Blitz 2,5-32 førkrigsmodel,

forlod fabrikken d. 15.07.1946. Desuden begyndte man at fremstille Frigidiare køleskabe fra GM. Genopbygningen af fabrikken varede indtil 1950.

Herefter blev produktionen gradvist udvidet med Olympia og Kapitän-modellerne og d. 1. november 1948 fik GM igen fuld kontrol over sine investeringer i Tyskland (Vest-Tyskland). Produktionen af lastbiler fik, trods stor efterspørgsel, dog kun en begrænset levetid.

I 1952 kom en ny model; det var den gamle mekanik med et nyt førerhus og en ny front i amerikansk stil. Denne model fortsatte til 1960, hvor den blev afløst af en ny model med fremrykket førerhus. Den fik en face-lift i 1965 og fortsatte indtil 1975, hvorefter det var slut med lastbiler fra Opel. Opel havde længe manglet en dieselsonversion, og det forsøgte man uden større succes at afbøde ved fra 1968 at købe dieselmotorer hos Peugeot, og Opel måtte se at salget af de lette lastbiler var blevet overtaget først og fremmest af Borgward (for en tid,) Mercedes Benz og Hanomag Henschel.



Opel Blitz 1953. Oprindelig kranvogn, men i 1957 ombygget til katastrofevogn



# Søren Lund fortæller om sin tid med Peugeot som Stockcar

Af Søren Lund

## Stockcarløb på Amager Speedway

I 1964 var der en murer i Dragør, der ville køre stockcar løb i en Studebaker. Han var ved at gøre den klar ved siden af min arbejdsplads - på det tidspunkt Dragør opretning og lakering. Det kunne jeg da også godt tænke mig at prøve. Man ville starte stockcar-løbene op igen. De havde været afbrudt i cirka 6 år. Jeg havde tidligere kørt nogle orienteringsløb, men de passede ikke rigtigt til mit temperament. Så havde jeg kørt nogle rallies og det man på det tidspunkt kaldte specialprøver, alt sammen i min Peugeot 403. Jeg var medlem af ASK og havde naturligvis licens.

Nå men nu var beslutningen taget, jeg ville køre stockcar og det skulle naturligvis være i en 403. I Sverige købte jeg en 1955 model. Sæder og alt andet røg ud. Det måtte ikke være noget der kunne brænde og alle ruder røg også ud - ja kort fortalt, alt overflødigt.

Benzintanken blev erstattet af en Jerry Can, som stod ved siden af føreren. Et bur af jernrør blev svejset i indvendigt. Så blev der fastsvejet 4 vanger - u-profiler - i hvert hjørne af bilen, som samtidig blev svejset fast til buret. Og i fronten et 80 cm højt gitter. Bagest blev det svejset en stor u-profil i hele vognens bredde. Hvor frontruden og ruden i venstre fordør tidligere havde været, blev det monteret hønsenet.

Ved det første løb blev bilen trykket godt og grundigt bagfra. Det viste sig, at den simpelthen ikke var hurtig nok og samtidig var den for let bagtil. En mekaniker som jeg kendte fra min arbejdsplads mente at den skulle tunes. Så af med topstykket, polere indsnugningsportene, tage noget af forsnævringen, større dyser, afhøvling af topstykke med videre. Så kom der liv i kludene! Bagenden blev kortet af og en 100 kg tung sandsæk blev svejset ind i det nu noget mindre bagagerum.

Ved den næste løbsdag viste det sig, at den nu hørte til blandt de hurtige af stockcarbilerne. Jeg vandt da også et heat, men i 2. heat fik den et knald bag-



403 Stok - car

fra, så ventilatoren røg ind i køleren. Det opdagede jeg først da det var for sent. En Peugeot-motor skal ikke køre for længe uden vand inden den sætter sig og hvad dertil følger. Til næste løbsdag måtte jeg skaffe en ny brugt motor. Den fik jeg - sammen med andre dele - fra en autoophugger, som jeg reklamerede for på bilen.

Nå men på med det tunede topstykke. Køleren blev flyttet ind i kabinen ved hjælp af 2 lige udstødningsrør og en del slanger. Men jeg fik kun lov til at køre den ene dag med det. En løbskommisær havde set en nordmand blive skoldet ved et løb i Norge. Argumenter prellede af på ham, selvom jeg viste ham termometeret stod på 60 grader. Og den kom heller ikke højere op, da der var mere vand i systemet end normalt. Til næste løb sad den ude foran igen, men var nu rykket ud i rummet ved gitteret.

Det første år væltede jeg rundt med bilen. Det var tomme olietønder der stod ved inderkredsen, så når nogen påkørte dem, rullede de ud på banen og så kørte man op over dem, så bilen væltede. Jeg kan huske, at da jeg lå med hovedet nedad, dryppede benzinen ud af tanken. Jeg holdt en finger for. For meget benzin i taget kunne føre til brand. De

andre biler påkørte en af og til, så der var masser af gnister. Da heatet var slut blev jeg hjulpet ud af min sele og bilen blev væltet på ret køl. Jeg satte mig ind og startede bilen og kørte ud under stor jubel. Det blev til en væltetur mere og en gang var jeg helt oppe på balancepunktet, men kom ned igen og vandt heatet.

Jeg fik i min stockcar-karriere adskillige advarsler om, at lade være med at køre ræs, men at køre stockcar. Så man lavede simpelthen reglerne om, så ingen måtte overhale uden at køre ind i den forankørende. Det anfægtede mig nu ikke. Jeg vandt alligevel masser af heat og løb efterfølgende. Der var i de fleste tilfælde pengepræmier men jeg vandt også pokaler, som jeg fortsat har stående.

403 kunne ikke splittes ad. Hvor for eksempel Volvo 444 bare knækkede i forvagen og blev skæv og når vogne med bladfjedre bagtil fik et lille skub i hjørnet kørte de skævt. Jeg har set fælge der blev revet af og møtrikkerne blev siddende tilbage, men aldrig 3 huls. 403 var den eneste der kørte i 4 år. I 1967 startede jeg egen autolakering, så jeg solgte den til en pladesmed. Dermed stoppede min motorsportskarriere også indtil 1988, hvor jeg be-





*1966 præmie i hus*

gynede at køre hill-climb og almindelig ræs i min MGB. Men det er jo en anden historie.

Stockcar:

Min Peugeot 403 med nr. 25 kørte cirka 50 heats over 4 år. I dag kunne jeg godt have tænkt mig, at den stod i min hal, nymalet i den rigtige røde og sølvfarve. Men den er for længst ophugget og smeltet om til nyt stål og stålet er måske brugt i en af de nyere Peugeot 'er der står i min garage.

*Undertegnede i 3. bil på 2 hjul, vandt løbet*



*ASK specialprøve 1963. 403 1959 model*



*Præmieoverrækkelse, undertegnede med briller*



## Kommentarer fra medlemmerne

På side 37 i sidste nummer spørger Mogens Camre om der er nogen der kan give en forklaring på hvorfor Hammelbilen havde K 1720 da den deltog i London-Brighton løbet.

Som man kan se på den Chevrolet prisliste fra 1932 som er vedlagt var firmaets telefonnummer 1720 og Grosserer C.A.Bülow der sammen med min farfar F.C. Jacobsen var anden generation i F. Bülow & Co. havde nummerplade K 1720 som blev flyttet fra bil til bil. En af de sidste biler han havde, var den Chevrolet 1957 som ses på vedlagte billede.

Sådan skriver Jan Bülow Jacobsen, og samtidig medsender 3 foto

1 foto, som er en Buick 1939, som her i 1947 er udlånt til kongelige transport i anledning af Chr X begravelse, derfor kronenummerplade.

2 foto, omtalte Chevrolet 1957, stadig med nummeret K 1720, og endeligt på medsendte Chevrolet 1932 prisliste, som viser at telefonnummeret også er 1720.



mvh Uffe, billedarkivet

**Fra mine mange observationer i Toldvæsnets protokoller om de danske biler, er Hispano Suiza med chassissnummer 11824 noteret tre gange mellem 1928 og 1939:**

Den 22. juli 1928 købt som ny af Jan (eller Jac) Olsen, Amagertorv 19, København K.

Værdi af bilen var sat til 25.000,-. Omsætningsafgift var sat til 7.650,-.

Derefter den 18. Juli 1938 køber, Vognmand E. Praestin Olsen, Korsørgade 32, 3. København Ø, bilen

Den 26 juli 1939 flytter Direktør E. Praestin Olsen adresse til Vesterbrogade 177, 1. København V.

I alle tre gange havde bilen motornummer 301808, og var betegnet som en 6 personers åben cabriolet.

Jeg har ikke fundet ud af om bilen overlevede krigen, måske en dag er der mulighed for at den dukker op igen!

Med venlige hilsen  
Eugenio Lai







- Jeg er altså nogle gange i tvivl om, hvorvidt det er gamle biler, i interesserer jer for !



## ODSHERREDSLØBET

### Køres st. bededags

### Lørdag 2. maj 2015.



**PROGRAM. Kl. 9<sup>00</sup> - 10<sup>00</sup>** Løbs deltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Nyvej 22, 4573 Højby  
**Der serveres morgenkaffe fra kl. 9,00**  
**Kl. 10<sup>00</sup>** Løbet starter med præsentation af køretøjer. Der sendes af sted i nummer orden.  
**20. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca. 110 km lang rute, som afslutter med frokost på STRANDLYST, Lyngvejen 199 4560 Vig.**  
**DELTAGELSE.:** Alle køretøjer over 35 år max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).  
**HUSK** beskrivelse af køretøj gerne historie.

**Betaling. Startgebyr. 50,00 kr. pr. køretøj**  
**Forplejning pr. person 180,00 kr. pr. person.** Morgenmad, frokost, incl. 1 øl eller 1 vand eller 1 glas vin samt kaffe antal.....a 180,00 kr.  
**børn(12 år) antal..... a 85,00 kr.**  
**Tilmeldingsfrist. Max 100 køretøjer først til mølle.**  
 Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1, b. 4573 Højby Mail. [col@mail.dk](mailto:col@mail.dk) tlf. 59 30 25 71  
 Beløb sendes pr. Check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 0001017899  
**HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.**

**Man er ikke tilmeldt før beløb er modtaget. Alle modtager besked pr. brev.**  
 Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen



## Jens Høstrup's Forårsløb



**Forårsløbet køres i år den 31. Maj 2015**

**Kl. 09.00 mødes vi til morgenbord på Låsby Kro, Hovedgaden 49, 8670 Låsby  
Starten går Kl.10.00**

Vi skal ud at køre en smuk tur hvor vi bl.a. skal besøge CC-Cars i Ans som er et af Danmarks største bilhuse. CC-Cars vil under besøget være vært ved en lille forfriskning.

Vi skal derfra videre på små biveje bl.a. forbi Tange Sø og Tangeværket frem til Restaurant Pøt Mølle Her skal vi så nyde en dejlig gammeldags middag med en skøn dessert og efter middagen bliver der så tid til at beundre de smukke omgivelser omkring Pøt Mølle i Frijsenborgskovene.

Vi fortsætter derefter tilbage til Låsby Kro hvorfra vi startede og hvor vi afslutter med eftermiddagskaffe med lagkage og ikke at forglemme præmiefordelingen af de mange sponsorgaver.

Løbets længde ca. 80 Km. Selvfølgelig kun på asfalterede veje!

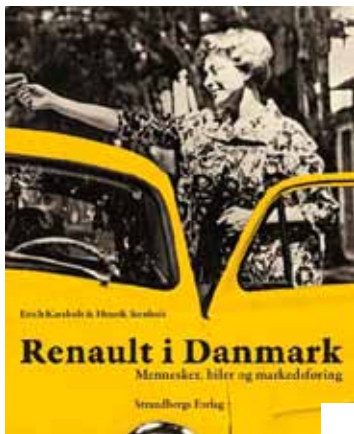
**Bemærk: Pris excl. drikkevarer pr. person Kr. 350,- hvilket indbefatter: Stort morgenbord på Restaurant Låsby Kro, besøg hos CC-Cars, middag på Restaurant Pøt Mølle samt eftermiddagskaffebord med lagkage på Restaurant Låsby Kro.**

**OBS! Der er kun plads til Max. 50 Køretøjer!**

Tilmelding er derfor efter princippet Først til mølle og betaling: Danske Bank (3636) 3664 030055

**HUSK! Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget og husk, inden du betaler, at sikre dig at der er flere ledige pladser.**

Jens Høstrup Tlf.75 66 58 98/40420422 E-Mail [Jens-NSU@c.dk](mailto:Jens-NSU@c.dk)



## Invitation til en fransk aften i de danske Renaultbilers tegn.

**Torsdag d. 22. januar  
velkomst fra kl. 18.00 og  
herefter spisning fra kl. 18.30**

I anledningen af bogudgivelsen af **"Renault i Danmark"** mennesker, biler og markedsføring af Erich Karsholt og Henrik Stenholt på Strandbergs Forlag, afholder vi i Sommer's Museum / DVK mødelokaler 1. sal i Nærum, en hyggelig sammenkomst med en god fransk inspireret aftenbuffet samt en uddybende gennemgang af tiden med og om Renault's tilblivelse samt import til DK.

Vi glæder os til de 2 forfatters gennemgang fra ideen til bogen og det efterfølgende store research arbejde.

Pris pr. deltager kr. 250,00 som inkluderer 1 velkomstglas vin og buffet med kaffe, øvrige drikkevarer sælges i "Wingbar" til klubpriser.

Tilmelding til: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk) og indbetaling skal ske til klubbens konto: 5326 - 0245257

Vel mødt

Arrangørerne

Dorte Stadil, Kim Polte





# Emaljeskiltetræf 2015

Lørdag den 11. april  
Dansk Veteranbil Klub mødelokale i Nærum

Af John Juhler Hansen

*For femte gang skiltetræf også denne gang i Nærum i Dansk Veteranbil Klub Mødelokale, Nærum Hovedgade. Gratis adgang for alle.*



Lørdag den 11. april 2015 fra kl. 09 til 15 afholdes der for femte gang skiltetræf. Arrangementet foregår også denne gang i Dansk Veteranbil Klubs mødelokale på adresse, Nærum Hovedgade 3, I sal, 2850 Nærum. Der er gratis adgang for alle til emaljeskiltetræf, hvor man kan købe, sælge og bytte gamle emaljeskilte, plakater og andre historiske reklameeffekter. Eneste betingelse er, at alle (også de handlende) kun sælger originale genstande. Igen i år møder en række af landets førende handlende op, for at sælge originale emaljeskilte, gamle blikkilte, blikdåser, emblemer, plakater, historiske reklameeffekter osv.

I lokalet hvor emaljetræffet afholdes, kan man ligeledes mødes med andre interesserede inden for dette felt. Det er en helt perfekt mulighed for at tale med hinanden om den fælles interesse for historisk reklame og emaljeskilte. Alle er således velkommen til at møde op og se, hvad der rører sig inden for dette specielle felt. Et dusin handlende har tilmeldt sig, og udbuddet af genstande til salg er gang for gang øget. Arrangørerne har også sat et par borde op, således at de fremmødte kan sidde ned, tale, bytte og sælge. Arrangørerne vurderer også gratis medbragte emaljeskilte. Eller tag fotos med af de skilte, du ønsker vurdering af. Arrangørerne fortæller, at der fortsat er mulighed for at leje en stand. Pris pr. bord på 140 x 70 cm. er 300 kr.

**Bestilling sker ved at maile på adressen [john@juhlerhansen.dk](mailto:john@juhlerhansen.dk) eller telefonisk kontakte arrangørerne, John Juhler Hansen, Vejle, tlf. 40 41 60 80 eller Bjarne Mortensen, Hellerup, telefon 40 63 14 65.**





# Tid til et Countryside Break?

*Håndplukkede højdepunkter i Kongernes Nordsjælland – langs  
Den Danske Riviera og i Lysets Land, Geopark Odsherred*



INTRO-  
PAKKEPRIS

**7.475,-**

pr. person i dobbeltværelse  
eksklusiv drikkevarer

Tillæg for enkeltværelse  
kr. 975,-

Oplev verdens næstbedste  
gastrohotel – Dragsholm Slot

*Bo på Fredensborg Store Kro, Gilleleje Badehotel og Dragsholm Slot  
Gourmetoplevelser fra nogle af Danmarks bedste køkkener · Besøg fire enestående haver – og gå en chefkok i bedene*

## DAG 1

Velkomst & frokost på Søllerød Kro  
Besøg i Peter Wibros private have  
Spadseretur & aftendrink i Den Magiske Have  
Middag/overnatning på Fredensborg Store Kro

## DAG 2

Guidet tur i parken på Fredensborg Slot  
Frokost på Leonora ved Frederiksborg Slot  
Spadseretur og kaffe i Barokhaven  
Middag på Restaurant Gilleleje Havn  
Overnatning på Gilleleje Badehotel

## DAG 3

Besøg i privat veteranbilsamling (kun 4/7)  
Tyrkisk bad på badehotellet (kun 7/8)  
Køretur langs Den Danske Riviera med færgetur Hundested-Rørvig  
Færgetur Hundested-Rørvig  
Frokost på Rørvig Kro  
Gårdbesøg med smagsprøver  
Middag/overnatning på Dragsholm Slot

## DAG 4

Samle vilde urter i chefkøkkens fodspor  
Frokost på Dragsholm Slot  
Kom godt hjem

En afslappet tur i egen bil gennem et af Danmarks mest naturskønne områder. Med besøg i hemmelige haver og på smukke slotshaver. Med gourmetoplevelser i særklasse, lækkerier fra hyggelige gårdbutikker og overnatningssteder, der er særligt udvalgt for naturskøn beliggenhed samt helt særlig atmosfære. Alt sammen fulgt til dørs af to af Danmarks mest engagerede tur-værter og livsnydere, Dorte Kiilerich og Peter Schneidermann.

Første tur: Torsdag den 2. juli – søndag den 5. juli 2015 / Anden tur: Onsdag den 5. august – lørdag den 8. august 2015

### TILMELDING

Se countrysidebreak.dk eller ring på tlf. 40 54 48 08

### VARIGHED

4 dage  
3 overnatninger

### REJSEFORM

Kør selv i egen bil, hvad enten den er gammel, ny, lille, stor eller veteranbil.

### PROGRAM

Se hele programmet på countrysidebreak.dk

**Countryside Break**  
Danmark for madelskere og livsnydere

**Den Danske Riviera.dk**  
– en del af Danske Destinationer





## Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGMÆRKE
				
RØD/SORT med logo <b>Kr. 350,00</b> med navn kr. 400,00	<b>Kr. 75,00</b>	Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>	<b>Kr. 50,-</b>	Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

### TOTAL OPHØRSUDSALG med skindtøj til sportsvognen

Ægte rulam. Dame & herre skindjakker med pelsfoer  
Biker & MC-jakker m. rødt foer  
Dameskindjakker i rød og sort  
Plus kaninveste

**ALT SKAL SÆLGES - Ring og hør**

Chevy Van Starcraft  
årgang 1997, 6,5 Turbo diesel, Momsfri  
m/konfektionsophæng kr. 36.500,-

**Birger Overgaard**

Skovvej 18 • 9560 Hadsund  
Tlf. 98 58 30 75 • Mobil 23 25 17 50 • Åben efter aftale

## Forcromning

Jeg kan tilbyde at formidle kvalitets  
forcromning i Polen til ca. halv pris  
i forhold til DK

Forespørg og kontakt på mail:  
poularne@email.dk

## Slidstærke klikgulve til garager

**NYHED**

Ecotile klikgulv er en fleksibel og moderne gulvløsning  
– ideel til brug i garager og andre mindre lokaler – hvor  
der er behov for et godt arbejdsunderlag.  
Gulvet opbygges af 500x500mm klinker, er flytbart og  
kan stort set lægges ovenpå alle eksisterende underlag.



**WALBOM A/S**

Amager Landevej 246 • 2770 Kastrup • Tel. 32 46 11 60  
[WWW.WALBOM.DK](http://WWW.WALBOM.DK)



## BILER SÆLGES

Er du interesseret i racing så er her en chance for at erhverve en unik Historisk bil til race. Danmarks ældste og først importerede **MGB** som næsten - helt fra start - har deltaget i et utal af Racerløb både i Danmark og i udlandet. Bilen står fuldstændig racing klar med helt nyrenoveret racermotor på 136 hk, http-bog. Kører i 65 klassen. inkl. historisk FIA Certifikat. Der medfølger mange nye/brugte reservedele, f.eks. ekstra hjul med dæk til Hill Climb mv. Kontakt for mere information. Pris: DKK: 225.000. Se [www.johnmilland.dk](http://www.johnmilland.dk)

John Milland, tlf. 40209622  
e-mail: [milland@milland.dk](mailto:milland@milland.dk)

**Volvo 245** årgang 1977. Kører godt - skal synes januar 2015. Nye dæk og ny køler. Der medfølger en ekstra B19 motor og gearkasse i god stand, en ekstra kardanaksel og flere nye dele til udstødning mm. kr. 8.000.  
Mogens Camre, tlf. 28605022

**Morris Minor** årgang 1932. Er synet. Med originale plader. Kr. 48.000.  
**Opel Olympia Rekord** årgang 1953 - 55.000 km - 100% original. Med nummerplader. Kr. 45.000.  
Kurt Ryden, tlf. 4057 9410

**MG TD** 1950. Meget velkørende og super stand. Restaureret med nyt træ overalt, rustfri rear quarter panels, syrefast alu. side panels, alle metaldele inkl. ramme sprøjtmetalliseret. Læder gaiters om bagfjedre, nye tæpper overalt. Fuldstændig original med matching numbers. Både 1/2 & 1/1 tonneau cover. Læder overalt, ikke kun på siddeflader. Massivt nøddetræ instrumentbrædt. Bund og bagagerum i bøgekrydsfiner. Rustfri udstødning (ikke potten). Mange dele medfølger. Bilen er på sorte plader - næste syn i 2015!! For dig der gerne vil have en bil der holder de næste 50 år. Sælges for at prøve anden klassiker. Pris kr. 175.000.

Tom Bjerg Lauritzen, tlf. 26201962  
e-mail: [tom@blauritzen.dk](mailto:tom@blauritzen.dk)

**Peugeot 403** st.car. 1965.til restaurering eller til reservedele. I original stand, det der er tilbage. Pris kr. 12.000.

Peter W. Olsen, tlf. 30132982  
e-mail: [lpnordlys@yahoo.dk](mailto:lpnordlys@yahoo.dk)

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Jaguar-dele** til XK motor: pakningssæt - nyt - 3,4 (uåbnet) kr. 600. Tråd hjuls møtrikaftager - krydsfiner - (næsten ny) kr. 150. Ny ventilatorrem - dobbeltsporet kr. 200. Det hele samlet og afhentet kr. 800.  
Brochure - tidlig XK 150 dhc og fhc a 5 folder (som ny) Afhentet kr. 350.  
Nils Weittemeyer, tlf. 75661366  
e-mail: [nero@email.dk](mailto:nero@email.dk)

## MOTORCYKLER SÆLGES

**Yamaha XV 1100 Gold Virago** 1986. Alt i custom udstyr, alt er nyt, fremstår i pæn showstand. Forsikres som klassisk MC og dermed billig at eje. Klar til bakkens åbning i marts 2015. Billede kan mailes. Pris kr. 39.900.  
Ole Poulsen, tlf. 40444666  
e-mail: [akatrafik@poulsen.mail.dk](mailto:akatrafik@poulsen.mail.dk)

## DIVERSE

Søjleboremaskine. Højde 165 cm. Vægt 300 kg. Morse II Konus. Remtræk m.23 hastighedskombinationer + en del bor og borepatroner. Pris ide kr. 4.000.  
Jørgen Hansen, tlf. 2489 2901

## AUTOMOBILIA

**Veteran Tidende** nr. 285 - 460 søger nyt hjem. Der er enkelte huller i rækken, men trods det siger konen, at vi ikke har plads til dem mere - det har hun nok ret i, så de kan afhentes gratis. Skal jeg sende dem, betaler modtager fragten.  
Jens Anton Dalgaard, tlf. 21726969  
e-mail: [111@skovbakkevej.dk](mailto:111@skovbakkevej.dk)

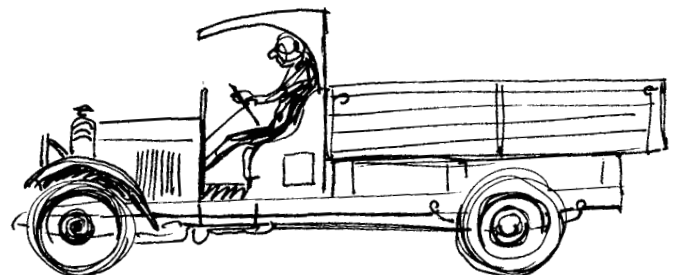
## TIL SALG



**Mercedes-Benz 170 V** 1936. Renoveringsobjekt. Motor går godt, ingen rust, indtræk rimeligt og ingen papirer. Pris kr. 75.000.  
Jørgen Larsen, tlf. 40531400  
e-mail: [larsenlincoln@gmail.com](mailto:larsenlincoln@gmail.com)



**Chevrolet 3600 PU** 1953  
Veteransynet til 2010.  
Lars P. Nielsen, tlf. 3029 0894  
e-mail: [lpogelse@gmail.com](mailto:lpogelse@gmail.com)







**Veterandele.dk**

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg
- Maskinemalje

og meget mere på [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

RESERVEDELE TIL

VI HAR OGSÅ BRUGTE DELE TIL FORD T, FORD A & CHEVROLET

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

Har din klub en foreningsaftale det giver rabat både til dig og tilskud til din klub

Vi forhandler Castrol's produkter

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

**Veterandele.dk**  
En del bedre..

**Man behøver ikke være veteran...**

**...for at læse Veteran Posten**

[www.VeteranPosten.dk](http://www.VeteranPosten.dk)

**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)

**Rustreparation af veteranbiler**  
**Pladedele fremstilles**

v/ Bo Kjer  
**40 45 88 82**  
[bo@kjer.net](mailto:bo@kjer.net)

Ballerupvej 91, 3500 Værløse  
[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

**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!**



## Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – [www.e-forsikringer.dk](http://www.e-forsikringer.dk)  
— står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – [www.etuforsikring.dk](http://www.etuforsikring.dk)  
— er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privاتفorsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

*Vi glæder os til at tegne din forsikring.*

### Priseksempler (2014):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 926 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.156 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.214 kr. inkl. vejhjælp

**Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.**

**NYT: Nu helt op til 38% VFK-rabat på dine øvrige forsikringer, hvis du samler dem. Ring 4320 2000 eller mail til [info@e-forsikringer.dk](mailto:info@e-forsikringer.dk) for tilbud.**



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK  
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

Al henvendelse:  
Dansk Veteranbil Klub  
Tlf. 45 56 56 10  
Mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)