

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



55. årgang - juli 2011 - VT nummer 421

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

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 reprojektere.

### Annoncerpriser:

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 veteranforeninger aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervskorretøjer, teknisk brevkasse og

### restaurering:

P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
e-mail: pehansen@mail.tele.dk  
Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

### I redaktionen desuden:

Morten Alstrup  
Peter Bering  
Svend Carstensen  
Peter F. Lykkeberg  
Erik Nielsen  
Leif Gr. Thomsen

### LAYOUT, SATS:

Ole Callesen, tlf. 61 78 16 11  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben)

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

### Næstformand:

(Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben)

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

### Kasserer:

Erik Lindholm  
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup  
Tlf. 2215 4669  
erik@lindholmst.com

### Sekretær:

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

### (Løb og arrangementstilsud)

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

### (Veteran Tidende, MhS)

Henning Thomsen  
Bogyden 14, 5610 Assens  
tlf. 29 73 33 80  
rosenparken@hotmail.com

### (Mødesteder og udstillinger Vest)

Erik From  
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå  
Tlf. 74 62 53 61  
erik.from@veteranbilklub.dk

### (Mødesteder og udstillinger Øst)

Ole Poulsen  
Bursøvej 33, 4930 Maribo  
Tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### Suppleanter:

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20  
Kristian Nørgård Gravesen, Vest, tlf. 27 81 01 31

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Amager Landevej 246  
Kaj Christensen, Hollændervej 17,  
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.  
kaic@c.dk

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Mogens Ottosen, 21781736  
lotosen@hotmail.com

### Midtsjælland - Kværkeby:

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

### Østsjælland - Klippinge:

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

### Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng  
Johnny B. Rasmussen  
20745709

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Anne Lise Gustafsson  
se under bestyrelsen.

### Vestfyn - Rørup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup  
Bent Konradsen  
Tlf. 64421227 - 20129782  
bent.konradsen@mail.dk

### Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev  
Kræn Hjortlund, tlf. 30337370  
kraenh@hotmail.com

### Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Lars Hofbeck, tlf. 8699 9161

### Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721  
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729 yak@esenet.dk  
www.dvk-sydvest.dk

### Vestjylland - Spjald

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

### Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå  
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959  
holm-nielsen@bbsyd.dk  
Erik From, tlf. 74625361  
erik.kef@webspeed.dk

### Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje  
Peter Bering  
55996089  
pb@arkitektbering.dk

### Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia  
John Andersen, tlf. 29782909  
ja-ryesgaard@c.dk  
Ole Troen, tlf. 20716694  
troline@yahoo.dk

### Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum  
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27231433  
jakobsen@skjerna.dk  
Erik Hougaard, tlf. 40340049  
k.e.hougaard@mail.dk

## Historiske nummerplader

### Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

**Dansk Austin Klub**  
Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø  
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300  
www.danskaustinklub.dk

**Ford T Klubben Danmark**  
Claus Olesen, tlf. 59507155  
claus@clo.dk

**Ford V8**  
Hans Pedersen  
hans.pedersen@fordv8.dk

**Foreningen Motorhistoriske Formidlere**  
Svend Carstensen, tlf. 39698115  
svca@post3.tele.dk

**Jensen-Klubben**  
Poul G. Jensen  
40504364  
takko@takko.dk

## Vejledere

### Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 20745709  
johnnybgoode@rasmussen.dk

### Austin Seven

Ole Troen  
Tlf. 75943494  
troline@yahoo.dk

### Chevrolet 1929 til 1932

Jens Rasmussen  
Tlf. 86178002 - 24840013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### FIAT - Efterkrigs

Kurt Krøgh  
9868 1189 - kurtogjonna@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. 40272930 poularne@email.dk

### Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520  
tteisen@yahoo.com

### Singer

Bent Friis, tlf. 61352211  
bent.friis@veteranbilklub.dk

### SAAB

Claus Oppenheim  
cloppost@gmail.com

### 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. 49191129  
aurelia@webspeed.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

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

### Chevrolet 1911-32

Jens Rasmussen, tlf. 86178002  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager  
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

### Ford Junior

Michael Deichmann, tlf. 22278651 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordyandmodelregister.dk

### Morris

Ole Nordlund, tlf. 4656 0229  
jonordlund@mail.dk

### Opel

Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

### Porsche

Paul Wilson, tlf. 27285725  
paul@yellow1.dk

### Renault

Kristen Korsgaard, tlf. 8648 6968

### Rover

Henning Helmer, tlf. 4919 2700  
henning.helmer@gmail.com

### Singer

Kaj Dyring Larsen, tlf. 3990 4240  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Studebaker

Gorm Albrechtsen,  
97223630/40447505  
post@gorma.dk

### Triangel

Uffe Mortensen, tlf. 4920 2301  
umo66@helsbib.dk

### VW - luftkølede

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

## Køreselskaber/Sektioner

### Alvis

Peter Bering, 5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

### Jysk 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, 23236706  
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 tirsdays kl. 10-14 eller efter aftale.  
Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)



En Volvo 1800E foran Arne Jacobsens tankstation i Skovshoved. (Per Groth).

## Indhold

Brev til Ole Emil Riisager.....	3
Vi kan godt bruge hjælp.....	3
Guide til brug af veterankøretøj.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter.....	8
DVK nord på Strøjer.....	11
Leif Gr. Thomsen 75 år.....	11
Spørgsmål fra et medlem.....	11
Mødested Engelholm.....	12
Fyn er fin.....	13
Besøg hos Christian Langelund.....	14
Kina tur.....	16
Ethanol - bio eller ej.....	19
Cheetah.....	20
Prøvekørsel af Opel Super Six.....	24
Bugatti i Danmark (1).....	28
Trabant.....	34
Tur til TV2-Fyn.....	39
Fartkongens gamle racer.....	40
Swap Meet.....	43
Odsherredløbet.....	44
OER donerer sin samling til DVK.....	46
Genbrugstanken.....	47
Velkommen til nye medlemmer.....	48
Møder i Kværkeby.....	50
Invitationer.....	51
Køb salg.....	56

## Historiske nummerplader

### Hvordan går det med udstedelsen af de historiske korrekte nummerplader?

Desværre ikke alt for godt.

Den ny skatteminister fik ændret fra "Historisk Korrekte Nummerplader" til bare "Historiske Nummerplader"

Da det korrekte blev fjernet er det nu nærmest historisk tilfældige nummerplader der bliver udstedt.

På den blanket man bestiller nummerplader på hos motorkontorerne, kan man nu skrive et tilfældigt ønsket nummer, og få det udstedt. Der er eksempler på man ønsker konens fødselsdag eller køretøjets stelnummer eller noget helt tredje - og man får det.

Det er brandærgeligt at man ikke fastholdt det historisk korrekte. Vi der ønsker at vor hobby skal tages seriøst, må se på de uhyrligheder, der opstår, og ærgre os.

Det er dog stadig muligt at få historisk korrekte numre, hvis man bestiller via Motorhistorisk Samråds hjemmeside. MhS har oplysningerne om de rigtige bogstavkombinationer, nummerpladetyper, og de talkombinationer der var gældende i perioden 1903 til 1976, så hvis man ønsker at sikre det korrekte, kan det anbefales at benytte sig af denne tjeneste.

Et spørgsmål der stilles ofte, er om man kan få en kvadratisk bagnummerplade til biler fra før 1966 da de kvadratiske plader blev indført. Det er selvfølgelig muligt, da man jo også dengang kunne omregistrere et køretøj, så en bil fra før 1966 kunne være omregistreret i 1966 eller senere, og kan derfor korrekt få en kvadratisk bagnummerplade. Det er så bare ikke bilens første registreringsnummer eller en tilnærmelse af dette, men en senere omregistrering man tilnærmer. Det er jo for så vidt også historisk korrekt.

Erik Mieth

## Motorhistorisk Samråd og FIVA:

Alle kan holde sig orienteret om, hvad både Motorhistorisk Samråd og FIVA arbejder med ved at melde sig til at modtage nyhedsbreve på de respektive hjemmesider [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk) og [www.fiva.org](http://www.fiva.org).

Er man til internationale arrangementer, kan det anbefales at holde øje med FIVA's kalender (events).

Mvh

Henning Thomsen

### Sommers Automobil 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

### Juli

- Mandag 11. Rørup-Vestfyn.** Intet møde, sommerferie.  
**Torsdag 14. Sydjylland.** Besøg i garnisonsværkstedet på Ryes kaserne. Kl. 19.  
**Torsdag 14. Åbenrå.** Ud i det blå og grønne.  
**Torsdag 14. Østjylland.** Besøg på Garnisons værkstedet på Ryes Kaserne  
**Tirsdag 19. Kværkeby.** Intet møde - ferie.  
**Onsdag 20. Sydsjælland.** Klubmøde. Tag det gamle køretøj og gode idéer til efterårets møder med.  
**Torsdag 21. Nærum.** Cafeaften.  
**Mandag 25. Sydvestjylland.** Udflugt til Kvie Sø.  
**Torsdag 26. Egeskov.** Klubmøde for dem der ikke holder ferie.  
**Onsdag 27. Amager.** Dragør Fort, Luxus platte og gamle biler.

### August

- Tirsdag 2. Løve.** Planlægningsmøde.  
**Mandag 8. Rørup-Vestfyn.** Besøger Hindsgaul Madsens veteranbilmuseum i Strib  
**Tirsdag 9. Østjylland.** Klubmøde.  
**Torsdag 11. Sydjylland.** Køretur afsluttende med grill på mødestedet.  
**Torsdag 11. Åbenrå.** Grillaften  
**Torsdag 11. Østjylland.** Køretur ud i det blå.  
**Tirsdag 16. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.  
**Tirsdag 30. Egeskov.** Klubmøde

### September

- Torsdag 1. Sydvestjylland.** Kørsel med syge børn.  
**Lørdag 3. Løve.** Foredrag om DOMI af Kurt Plith.  
**Torsdag 8. Åbenrå.** Klubaften.  
**Mandag 12. Rørup-Vestfyn.** Besøg hos Toyota Danmark i Middelfart.  
**Tirsdag 13. Østjylland.** Klubmøde. Garagebesøg hos Jens Heldgaard.  
**Tirsdag 20. Kværkeby.** Besøg af mærkeklub kl. 19  
**Torsdag 27. Egeskov.** Besøg Svendborg Synshal aps.  
**Torsdag 29. Morris-møde.** Morris møde hos Bent Riff  
**Torsdag 29. Sydsjælland.** Klubmøde med besøg af Godsejer Gerner Wolff-Sneedorff

### Oktober

- Mandag 10. Rørup-Vestfyn.** Klubaften kl. 19.00  
**Tirsdag 11. Egeskov.** Cafe og Biblioteksaften.  
**Torsdag 13. Åbenrå.** Klubaften.  
**Tirsdag 18. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19  
**Tirsdag 25. Egeskov.** Foredrag. Svendborg - Palæstina med røde kors  
**Torsdag 27. Morris-møde.** Morrismøde hos Verner Christiansen  
**Mandag 31. Sydvestjylland.** Besøg af sadelmager Steffan Juister fra Billum

### November

- Tirsdag 8. Egeskov.** Cafe og biblioteksaften.  
**Torsdag 10. Åbenrå.** Året der gik.  
**Mandag 14. Rørup-Vestfyn.** Klubaften kl. 19.00  
**Tirsdag 15. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.  
**Torsdag 24. Morris-møde.** Morrismøde/ julefrokost hos Lene og Stig Hansen  
**Lørdag 26. Nærum.** Julebal i Restaurant Skovhus.  
**Mandag 28. Sydvestjylland.** Julefrokost kl. 19.00  
**Tirsdag 29. Egeskov.** Julefrokost på Cafe Rigborg. kl. 18.30

### December

- Torsdag 8. Åbenrå.** Julefrokost.  
**Mandag 12. Rørup-Vestfyn.** Julefrokost, information kommer senere.  
**Tirsdag 13. Egeskov.** Cafe og biblioteksaften samt lidt julehygge.  
**Tirsdag 13. Kværkeby.** Julefrokost kl. 18.  
**Mandag 26. Sydvestjylland.** Intet møde

## Løb og arrangementer

### Juli

- Freitag 1. -søndag 3. Tour de Hvidebæk** Indbydelse i VT 417.  
**Lørdag 2. -søndag 3. Bornholm Rundt.** OBS fuldttegnet. www.bornholmsmotorveteraner.dk Internet link  
**Søndag 3. Bagagerumsmarked i Nærum.** Kl. 09-14. Info Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465  
**Søndag 3. Karoline Træf, Middelfart** fra kl. 12.30. Info Bob Hansen, tlf. 23236706  
**Mandag 4. Cruise for amerikanske klassikere.** Start fra klubhuset i Løve kl. 19  
**Mandag 4. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21.** Se VT 419. Arendse og Leif Fortmeier.  
**Tirsdag 5. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.  
**Tirsdag 5. Havnetræf i Fredericia.** Gl.Havn i Fredericia kl. 18.30. Info. John Andersen 2978 2909 eller Ole Troen 2071 6694  
**Tirsdag 5. Havnetræf i Sønderjylland, start Haderslev.** Se VT 414.  
**Onsdag 6. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk  
**Lørdag 9. Festivaltur til Kulsvierne i Gribskov.** Info Arne Castello Jensen, tlf. 4586 8194  
**Lørdag 9. Ø-tur i det sydfynske.** Inge Holm og Inge Hansen. Se VT 419.  
**Søndag 10. Odense Veteran Event.** Indbydelse i VT 418.  
**Tirsdag 12. Havnetræf i Fredericia.** Gl.Havn i Fredericia kl. 18.30. Info. John Andersen 2978 2909 eller Ole Troen 2071 6694  
**Onsdag 13. Havnetræf i Lundeberg fra kl. 18.** Indbydelse i VT 417.  
**Tirsdag 19. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.  
**Tirsdag 19. Aftentur ved Storstrømmen.** Indbydelse i VT 418.  
**Tirsdag 19. Havnetræf i Fredericia.** Gl.Havn i Fredericia kl. 18.30. Info. John Andersen 2978 2909 eller Ole Troen 2071 6694  
**Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00.** Svenstrup strand Middelfart, slutter Fjordgården Svenstrup Strand 5, Middelfart. Info Agner Justesen, tlf. 64403007  
**Onsdag 20. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk  
**Lørdag 23. Madpakke tur i Nordsjælland. Tilmelding ib@vantage.dk** Vi mødes i Nærum kl. 10.00  
**Tirsdag 26. Havnetræf i Fredericia.** Gl.Havn i Fredericia kl. 18.30. Info. John Andersen 2978 2909 eller Ole Troen 2071 6694  
**Tirsdag 26. Havnetræf i Sønderjylland, start Åbenrå.** Se VT 414.  
**Onsdag 27. Dragør Fort. Gamle biler og spisning.** Dragør Fort. Stor Luxus Platte. Tilmelding senest d 23 Juli. Betaling til Fortet Pris 125Kr Kom i gamle Biler. Med venlig hilsen Kaj Christensen Tlf 40539401 mellem 18- 19 - kajc@c.dk Claus Sommer Tlf 60703801 - cb.sommer@vip.cybercity.dk  
**Onsdag 27. Havnetræf i Kerteminde.** Kl. ca. 18.30. Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.  
**Onsdag 27. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk  
**Torsdag 28. Harald Nyborg-løb.** Start Roskilde kl. 18 - 19. Info Flemming Pradel 25278720  
**Torsdag 28. -lørdag 30. Ringkøbingløbet.** www.ringkobinglobet.com Internet link  
**Freitag 29. Svendborg Havn.** Indbydelse i VT 418.  
**Lørdag 30. Stevnsløbet 2011** Info Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 (aften 5657 8093)  
**Lørdag 30. Veteran-vintagettræf på Sporvejsmuseet.** Skjoldenæsholm. Indbydelse i VT 415.



**Søndag 31. Klassikere på Assens Havn**, fra kl. 14.00-16.30.  
Indbydelse i VT 418.

**August**

**Mandag 1. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21.** Se VT 419.  
Arendse og Leif Fortmeier.

**Tirsdag 2. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.

**Onsdag 3. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til  
solnedgang. Info [www.jksfoto.dk](http://www.jksfoto.dk)

**Lørdag 6. -søndag 7. Copenhagen Historic Grand Prix.**  
Internet link

**Lørdag 6. Old Timer-turen i Odder. Mødetid kl.8.30 ved  
Ålykkecentret.** info Per Hansen tlf. 21437383

**Søndag 7. Bagagerumsmarked i Nærum.** Kl. 09-14. Info  
Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465

**Søndag 7. Karoline Træf, Middelfart** fra kl. 12.30. Info Bob  
Hansen, tlf. 23236706

**Søndag 7. Veteraner på hjul i Jelling. 11:30-15:15** Kom og  
vær med i et historisk, nostalgisk miljø omkring Jelling  
station. Vi indbyder veteranbiler, traktorer, mc og andre gamle  
maskiner.

**Onsdag 10. Havnetræf i Lundeberg** fra kl. 18. Indbydelse i  
VT 417.

**Onsdag 10. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til  
solnedgang. Info [www.jksfoto.dk](http://www.jksfoto.dk)

**Lørdag 13. Ferritslev-løbet.** Indbydelse i VT 417.

**Lørdag 13. -søndag 14. Lungholm Car Walk,** Biludstilling  
omkring Lungholm Slot, Rødby. [www.lungholm-carwalk.dk](http://www.lungholm-carwalk.dk)

**Lørdag 13. Munkebjergløbet.** Indbydelse i VT 417. Hans  
Geschwendtner tlf. 32538470 [hans@geschwendtner.dk](mailto:hans@geschwendtner.dk)

**Søndag 14. Munkebjerg Hillclimb.** Hans Geschwendtner tlf.  
32538470 [hans@geschwendtner.dk](mailto:hans@geschwendtner.dk)

**Søndag 14. Odense Veteran Event.** Indbydelse i VT 418.

**Tirsdag 16. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.

**Tirsdag 16. Aftentur ved Storstrømmen.** Indbydelse i VT  
418.

**Tirsdag 16. Havnetræf i Sønderjylland, start Sønderborg.**  
Til Mommark Havn. Se VT 414.

**Onsdag 17. Aftentur i det fynske Mødes mellem** kl 17.30 og  
18.0 på parkeringspladsen v. Stenstrup Kirke. Info: Inge og  
Benny Hansen, tlf. 6226 2211

**Torsdag 18. Hyggetur til Rudkøbing** Mødested: P-pladsen  
ved Svendborg Idrætscenter, Ryttervej 70 - kl. 18.00

**Søndag 21. Kørsel og hyggeligt samvær i Bolderslev**  
invitation i VT 419 info Erik From telf. 7462 5361

**Søndag 21. Tour de Have, Høvefestival 2011** Vi besøger 9  
åbne haver, og afslutter på Ryvej hvor grillen tændes. Info og  
tilmelding Dorte Stadil tlf. 45838008.

**Onsdag 24. Kør med og hjælp Mødrehjælpen**  
Mødrehjælpen har inviteret tilknyttede børn og mødre på  
picnictur til Eremitagesletten kl. 17.00 - 20.00.

**Torsdag 25. Harald Nyborg-Løb.** Start Amager.kl 18 - 19.  
Info Flemming Pradel telf 25278720

**Fredag 26. -søndag 28. Automania - Silkeborg  
Automobilfestival**

**Fredag 26. -søndag 28. Skandinavisk Pagodetræf.** Kun for  
Mercedes Pagode. Fra herregården Nr. Vosborg, Vemb, blandt  
andet med besøg på Strandingsmuseet i Torsminde. Info Poul  
Erik Johansen, tlf. 97323274.

**Lørdag 27. Autogalleriet Herning lørdagstræf.**

**Søndag 28. Klassikere på Assens Havn, kl. 14-16**  
Indbydelse i VT 418.

**Tirsdag 30. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.

**Onsdag 31. Havnetræf i Kerteminde.** Kl. ca. 18.30.  
Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.

**September**

**Torsdag 1. Børnenes Køredag. Læg 4-pers. bil til eller  
meld dig som tovholder til Dorte Stadil [dorte@stadil.net](mailto:dorte@stadil.net)**

Ca. kl 13- til 17.

**Lørdag 3. Sensommertur til Herregården Møltrup.** Start hos  
Ketty og Anton Sørensen, Ørnevej 8, Videbæk

**Lørdag 3. Veteranlastbiltræf ved Jysk Automobilmuseum i  
Gjern.** Kl. 10-16. Tlf. 86875050 - 21372582 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk) Internet link

**Søndag 4. Bagagerumsmarked i Nærum.** Kl. 09-14. Info  
Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465

**Søndag 4. Fjordløbet.** Ved Roskilde Fjord. Tilmelding fra 1.  
maj på [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk). Se VT 420.

**Søndag 4. Karoline Træf, Middelfart** fra kl. 12.30. Info Bob  
Hansen, tlf. 23236706

**Mandag 5. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21.** Se VT 419.  
Arendse og Leif Fortmeier.

**Lørdag 10. Havnetræf i Lundeberg, bemærk lørdag og fra  
kl. 14.** Indbydelse i VT 417.

**Lørdag 10. Krudtværksfestival.** Køretur fra Nærum til  
Frederiksværk, hvor køretøjerne udstilles. Festivalen giver  
frokost. Aktiviteter for børn og voksne. Info & tilmelding til  
- Gert Nielsen 4970 9580 eller på mail [gertasger@stofanet.dk](mailto:gertasger@stofanet.dk)  
- senest 31. august

**Lørdag 10. -søndag 11. Øresund Rally, Rally i 3 kategorier.**  
Se [www.oresundrally.org](http://www.oresundrally.org)

**Søndag 11. Odense Veteran Event.** Indbydelse i VT 418.

**Tirsdag 13. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.

**Onsdag 14. Aftentur i det fynske. Bemærk 2. Onsdag i mdr.  
Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00.** Superbrugsen Tommerup  
St., Tallerupvej 16, 5690 Tommerup og slutter Lilleskov  
Teglværk, Tommerup. Info Lidia og Niels Jørgen, tlf. 6476  
1531 / 4021 0510

**Tirsdag 20. Aftentur ved Storstrømmen.** Indbydelse i VT  
418.

**Lørdag 24. Autogalleriet Herning lørdagstræf.**

**Tirsdag 27. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.

**Onsdag 28. Havnetræf i Kerteminde.** Kl. ca. 18.30.

Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.

**Oktober**

**Søndag 2. Biler i gågaden i Hørsholm.** Kl. 10 til 14. Gågaden  
giver frokost. Info og tilmelding Per Lumholz, tlf. 40870818.

**Lørdag 8. Nat-o-løb for køretøjer ældre end 30 år.**  
Skanderborg Nimbus Klub. I år både bil- og mc-kategori.  
Tilmelding til Benny Nielsen 86890914 eller [a-e@mail.tele.dk](mailto:a-e@mail.tele.dk)

**Søndag 9. Odense Veteran Event.** Indbydelse i VT 418.

**Lørdag 22. -søndag 23. Fredericia Bilmesse og  
Brugtmarked.**

**Søndag 30. Løvfaldsløb - Sjælland** Info Gert Nielsen, tlf.  
4970 9580. Indbydelse senere i VT

**November**

**Lørdag 12. Stumpemarked i Herning.**

**Udland**

**Juli**

**Lørdag 16. Falsterbo Auto Classic,** Sverige Udstilling  
af klassiske biler i Skanør. [www.facc.nu](http://www.facc.nu)

**Fredag 22. -lørdag 23. Thulinträffen** i Landskrona. info  
på [www.mhkskane.nu](http://www.mhkskane.nu)

**August**

**Torsdag 4. -søndag 7. Styrkeprøven 2011** info@arvika-  
fordon.nu



## Nekrolog over Erik Knud Høpfner Petersen

Vort medlem gennem mange år Erik Knud Høpfner Petersen, vi kaldte ham jo altså Petter, døde stille og roligt den 8. juni hjemme i sin stol.

Vi vil huske ham for medvirken ved mange arrangementer, nationale såvel som internationale, både som deltager, planlægger og som filmfotograf. Han var sekretær for DVK i en periode, ligesom han har været mødestedsleder i det sønderjyske. En af hans livs store oplevelser var dengang i 1994, da han sammen med 3 andre medlemmer og et par sponsorer deltog i 50 året for invasionen i en lorry fra dengang, med DVK-mærket på kofangeren.

De sidste år slog helbredet ikke rigtig til, og vi så ham sjældent, således måtte han afhænde sin DKW vogn, da han ikke orkede at vedligeholde den.

Vi, der er gamle nok, vil huske Petter for hans bamsede facon og gode humør, der gav sig udslag i mange ideer med en underfundig tone, og vi vil bevare mindet om ham i kærlig erindring.

Leif Gr. Thomsen



## Motorhistorisk Køredag i Odense.

Allerede før det annoncerede tidspunkt var der adskillige køretøjer mødt tidligt og linet op foran rådhuset i Odense. Planen var at få køretøjerne parkeret i en skøn blanding af mærker og årgange, hvilket delvis lykkedes, dog var der adskillige ejere af "amerikaner biler", som ikke ville være med på legen og absolut ville holde ved siden af hinanden, hvilket de fik lov til. "Man separerer da heller ikke ægtefæller, når man skal ind i en elevator- eller redningsbåd", heller ikke selv om man bliver bedt om det!

Der var ca. 10 motorcykler og 150 biler, herunder også et par "kit cars" som havde forvildet sig ind i selskabet, men arrangøren valgte at se mellem fingre med dette, idet der jo ikke var annonceret tilmeldingspligt og dagen var for alle på tværs af klubberne, selv om arrangementet er tænkt som en rullende udstilling af motorhistoriske køretøjer.



*Peter Donsig kom i sin usædvanlig smukke Bentley.*





## Grundlovsfest den 5. juni på Flynderupgård



Vi mødtes kl. 10 på Åsebakken i Birkerød - 16 biler/26 personer - glade for det skønne vejr og nogen for at bilen kunne starte. Turen gik først til bagagerumsmarkedet ved DVK, Nærum hvor der blev kigget på udbuddet og nydt en forfriskning.

Derefter kørte vi til Espergærde og Flynderupgård, hvor vi deltog i Grundlovsfesten med Hjemmeværnets musikkorps, Espergærdekoret og Grundlovstale v/forstanderen fra Den Internationale Højskole, Helsingør.

Her kunne der købes håndmadder, øl og vand.

Dernæst kunne de, der havde lyst, fortsætte til Teknisk Museum, der holdt Fars Dag med alskens kørende mekanik – bl.a. så vi en far, der kørte med en fjernstyret lastbil, mens børnene så til med lange øjne. Alt i alt en dejlig dag.

Venlig veteranhilsen Hanne og Jens Kron

## Svar på Keld Tipsmarks billeder

I VT, juni bladet efterlyser hr. Keld Tipsmark oplysninger om hvad det er for en bil der optræder på et par billeder han har fået tilsendt fra en bekendt fra Samsø. Jeg har kigget lidt på billederne og jeg er ret overbevist om at billederne forestiller en Tysk Mathis model 5/14 Hk fra ca. 1915-16. Billederne er dog optaget noget senere fordi den er blevet moderniseret med elektriske lygter i stedet for de oprindelige gas lygter, og af en eller anden grund er den forsynet med en kaleche der kun dækker forsæderne og lader bagsædet være ude i det fri. En bil af omtrent samme type, om end med fuld størrelse kaleche, kan ses i Ry Andersens Auto Album her er den dog opført i kapitlet om Franske biler fordi fabrikken kom til at ligge i Frankrig efter 1. verdenskrig.

Med venlig hilsen  
Erik Nielsen  
8362 Hørning



## Bagagerums marked i Nærum

Jeg var til bagagerumsmarkedet med min morfar, det var rigtigt hyggeligt, bare ærgerligt der ikke kom flere mennesker. Hilsen Loke  
så derfor køber en tur til Nærum den første søndag i måneden og få en sludder med andre klubmedlemmer.



## AMAGER

Onsdag 27 Juli Kl. 19.00 Dragør Fort. Stor Luxus Platte. Tilmelding senest d 23 Juli.

Betaling til Fortet Pris 125.00 Kr. Kom i gamle Biler. August, normalt klubmøde er ændret til Torsdag d. 25. Harald Nyborg- Løb Start fra Harald Nyborg Kirstinehøj kl18-19. Der køres et Harald Nyborg løb, efter rute, der kan købes kaffe og brød mm. Der er præmiekonkurrence med præmier.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen Tlf 40539401 mellem 18- 19 - kajc@c.dk

Claus Sommer Tlf 60703801 - cb.sommer@vip.cybercity.dk

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19. Nygade 3 Vores maj møde med "Mercedes fans'en" i Karise, havde samlet fuldt hus og deltagerne blev ikke snydt, "Flagbilen" er afgjort den fra Kongehuset Krone 9, men der var også en ombygget ambulance, til en meget praktisk autocamper, så det var godt møde, da fru en også er malende kunstner, så der var noget for os alle.

Vores julimøde tirsdag den 26. juli, er for de medlemmer, der ikke er på ferie. Vi hygger os i haven, og hvis vejret er godt, kører vi en kort tur her på Stevns i Veteranen.

Augustmødet tirsdag den 23. august kl. 19.00 kommer Karen og Ole Poulsen, som endnu engang har været en tur til Frankrig og den fornøjelse vil de dele med os andre.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Juli d. 19. Intet møde på grund af sommerferie.

August d. 16. Klubmøde kl. 19

September d. 20. Besøg af en mærke-

klub kl. 19

Oktober d. 18. Klubmøde kl. 19

November d. 15. Klubmøde kl. 19

December d. 13. Julefrokost kl. 18

Erik Madsen har på sin egen hjemmeside oprettet en side om mødested Kværkeby, mest med en hele tiden opdateret mødeliste. [www.emfoto43.mono.net](http://www.emfoto43.mono.net)

Preben Boisen tlf. 4035 1585

Erik Madsen, Roskilde tlf. 4632 3825 eller 4063 3125

## VESTSJÆLLAND - LØVE



Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng. Følg med på mødestedets hjemmeside. [www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk). Mødeprogrammet i Løve er lagt til og med september – se mere på hjemmesiden.

Vi planlægger den nye sæson den 2. august i klublokalerne, som til den tid gerne skulle være udvidede med plads til endnu flere. Medens vi lige arbejder på at finde et arrangement til erstatning for DOMI foredraget der ellers var planlagt til d. 6. september, men som vi er blevet nød til at aflyse.

Du kan få meget mere information via vores enorme mailliste, er du ikke med på den så send en mail til [johnnybgoode@mail.dk](mailto:johnnybgoode@mail.dk), du kan også kigge forbi vores nye hjemmeside på [www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk)

## KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned kl. 19.00 og cafeaften den tredje torsdag i måneden kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3.

Til de ordinære møder bestilles mad hos [h.froberg@live.dk](mailto:h.froberg@live.dk), der er grillmad i sommermånederne.

Cafeaftner d. 21. juli – 18. august – 15. september – 20. oktober – 17. november

Ordinære møder torsdag d. 4. august – 1. september. Kom i gamle køretøjer, da vi regner med vejret er godt og vi

kan nyde bilerne på plænen.

Oktober d. 6. er der klubmøde

November d. 3. foredrag om "Peking to Paris" 2010

November d. 26. Julebal i Restaurant Skovhus.

December d. 1. er der klubmøde

Bagagerumsmarkeder i Nærum d. 7/8 & 4/9 fra kl. 9 - 14

Harald Nyborg løb: 28/7 start Roskilde Venlig hilsen

Mogens Ottosen

Tlf. 21781736

## SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

Engelholm ligger 2½ kilometer syd for Tappernøje. Fra hovedvejen nr. 151 kører man dertil ad Broskovvej eller Søndre Hovstræde. Man kan også komme op fra Strandvejen langs Præstø Fjord (vej nr. 209) ad Broskovvej. Indtil videre parkerer vi på pladsen helt oppe ved hovedbygningen: Gamle køretøjer holder foran hovedbygningen; mens nye holder nord for, på pladsen hen imod herskabsstalden.

20. juli almindeligt klubmøde. Tag det gamle køretøj og gode idéer til efterårets møder med. Planlægningsmøde kl. 19

17. august. Gammelbil-møde kl. 19

På gensyn,

Peter Bering, [PB@arkitektbering.dk](mailto:PB@arkitektbering.dk)

## FYN EGESKOV



Alle DVK's medlemmer er velkomne til vore klubmøder også damerne. Mødestedet lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor, følg vejen bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned af alléen til godskontoret. Mødeaften den sidste tirsdag i måneden kl. 19.00. hvis ikke andet er meddelt.

Nyt, nyt, nyt i vinterhalvåret, den 2. tirsdag i mdr. kl. 19.00, starter vi igen biblioteksaftener op, og kalder dem for cafe og biblioteksaften.





Tirsdag den 26. juli, klubbmøde for jer der ikke er på sommerferie. Måske en lille køretur ud i det blå.

Tirsdag den 30. august. Klubbmøde

Tirsdag den 27. september. Besøg hos Svendborg synshal. Kuopiovej 14, 5700 Svendborg. KL. 18.30. Vi tager en veteranbil med som synsmanden vil syne, vise og fortælle, om de krav der stilles til et syn af en veteranbil. Sluttes med kaffe i mødelokale på Egeskov.

Tirsdag den 11. oktober. Cafe og biblioteksaften.

Tirsdag den 25. oktober Svendborg – Palæstina med Røde Kors

Lektor Inge Helles og sygeplejerske Inge Holm har været i Palæstina, - et af verdens brændpunkter og med egne øjne iagttaget konfliktens virkning på Palæstinenserne hverdag. De vil fortælle og vise billeder om baggrunden for konflikten og om vores oplevelser fra Jerusalem og Vestbredden, specielt om børnene, da det altid er de svageste som det går mest ud over.

Røde Kors og dermed bl.a. genbrugsbutikken i Svendborg, støtter og afvikler et Psyko Socialt program for børn med krigstraumer. Varighed ca. 1 time.

Tirsdag den 8. november Cafe og biblioteksaften.

Tirsdag den 29. november. Julefrokost på Cafe Rigborg til kl. 18.30.

Tirsdag den 13. december Cafe og biblioteksaften samt lidt julehygge.

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson

Tlf. 6263 2051/22811954

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk  
www.dvk-egeskov.klubsider.dk

## RØRUP - VESTFYN

Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup. Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen, følg vejen forbi Regnbuen.

Mødeaften den anden mandag i måneden kl. 19.00 såfremt ikke andet er meddelt.

Mandag den 11. juli intet møde, sommerferie.

8. august besøger vi Hindsgaul Madsens veteranbilmuseum i Strib. Vi kører fra mødestedet i Rørup kl. 19.00 præcis. Kaffe og brød kan købes. Tilmelding senest d. 1. august.

12. september, besøg hos Toyota Dan-

mark i Middelfart. Vi kører fra mødestedet i Rørup kl. 19.00 præcis. Tilmelding senest d. 5. september.

10. oktober, Klubaften kl. 19.00. Kaffe, brød, øl og vand kan købes.

14. november, Klubaften kl. 19.00. Kaffe, brød, øl og vand kan købes.

12. december. Julefrokost – information kommer senere.

Med venlig hilsen mødestedgruppen

www.dvk-vestfyn.dk

Bent Konradsen, tlf.6442 1227 bent.konradsen@mail.dk

Mogens Andersen, tlf.6443 1653 orsbjergvej33@hotmail.dk

## SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

Møderne holdes på Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27 7000 Fredericia.

Torsdag d. 14. juli besøger vi Garnisons værkstedet på Ryes Kasserne i Fredericia. Vi mødes på Ryesgaard Nrd. Kobbelvej 27 - kl.18.30.

Torsdag d. 11. august. Køretur ud i det blå. Vi mødes på parkeringspladsen ved Børkop Vandmølle. Kl.17.00. Herfra følger vi en rute ud i det ukendte, danske land. Ruten er tilrettelagt af John Andersen, så den er ikke kedelig. Køreturen afsluttes på Ryesgaard kl.19.00 hvorefter der er tændt op i grillen. Der kan købes drikkevarer, pølser og Fru Andersens hjemmelavede kartoffel salat til vore sædvanlige små priser. Tilmelding senest 8.august til John Andersen 29 78 29 09 eller Ja-ryesgaard@c.dk

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

John Andersen tlf.29782909 ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen tlf.20716694 troline@yahoo.dk

## ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Med venlig hilsen

Lars Hoffbeck,

tlf. 86999161 - 40335431

## NORDJYLLAND - STENUM



Møderne foregår den 3. tirsdag i måneden på Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden 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.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70 kraenh@hotmail.com

## VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30. Højgård, Holstebrovej 17.

Henning Knudsen, tlf. 9738 1264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

## ØSTJYLLAND - ULDUM

Skolegade 25, 7171 Uldum

Ved alle møder serveres der kaffe, te og boller af mel malet på Møllem og bagt nede på Kroen. Der kan selvfølgelig købes øl og vand.

9. august 2011 Klubbmøde på Møllen.

13. september 2011 Klubbmøde. Garagebesøg hos Jens Heldgaard, Lund. Vi starter fra Møllen kl. 19:10 og finder nogle små veje, der fører til Lund. Hos Jens Heldgaard ser vi tre VW type 1 og en MG TF.

Ved alle møder på møllen serveres der kaffe/te og boller bagt af mel malet på Møllen og bagt nede på kroen. Der kan selvfølgelig også købes øl og vand.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433



## SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Mandag den 25. juli. Udflugt til Kvie Sø. Vi kører fra mødestedet i Vesterhe-  
de kl. 19.00 præcist! De der hellere vil  
køre direkte gør bare det, vi er fremme  
ca. kl. 19.15. Klubben tager kaffe med.  
"Pandekagehuset" ligger ved søen og  
har mange slags pandekager og et stort  
udvalg af belgisk øl. Ingen tilmelding,  
bare mød frem med dit klassiske køre-  
tøj.

Torsdag den 1. september kl. 14.00 -  
ca. 16.00.

Hvert år på denne dato vil DVK køre  
med børnene fra landets sygehuse. Vi  
kører fra Esbjerg sygehus. Børn over  
3 år må transporteres på bagsædet af  
biler uden sikkerhedsseler. På forsædet  
skal der bruges seler til børn, børn un-  
der 135 cm, skal også have en passende  
selepude. Vi ved kun et par dage før  
hvor mange børn der vil være, så vi har  
brug for nogen der kan stå "standby" til  
opgaven. Tilmelding og mere info ved  
Jørgen tlf. 20 22 27 29.

Mandag den 31. oktober kl. 19.00. Vi  
får besøg af saddelmager og autopol-  
ster Steffan Juister fra Billum. Han vil  
fortælle lidt om det han kan lave. Har  
du et sæde, en dørbeklædning, en MC  
- sadel eller andet med stof / læder  
der trænger til en renovering, så tag det  
med. Steffan kan fortælle om hvad man  
kan gøre ved de forskellige emner. In-  
gen tilmelding, bare mød frem.

Mandag den 28. november kl. 19.00.  
Traditionen tro holder vi julefrokost.  
Vi slutter med gavespil, tag en eller to  
gaver med til ca. kr. 50,-.

Tilmelding senest den 20. november.

Mandag den 26. december. INTET  
MØDE!

Vi håber I nyder juledagene og vil ønske  
Jer alle alt godt i det nye år.

Glem heller ikke de faste ugentlige  
træf:

Ribe Classic. Hver tirsdag aften i den  
lyse tid. Frem til august er det på "Ho-  
vedengen". Se mere på: [www.facebook.com/pages/Ribe-Classic/185706411451523?sk=info](http://www.facebook.com/pages/Ribe-Classic/185706411451523?sk=info)

Tørskind Grusgrav. Hver onsdag hele  
sommeren.

Henne Strand. Hver søndag aften kl.  
18.00 frem til udgangen af september.

Hilsen og på gensyn

Ove H. Iversen tlf.23950721

Jørgen Jacobsen tlf. 20 22 27 29 yak@  
esenet.dk

[www.dvk-sydvest.dk](http://www.dvk-sydvest.dk)

OBS! Check altid vores hjemmeside  
for evt. ændringer. [www.dvk-sydvest.dk](http://www.dvk-sydvest.dk)

## SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ ÅBENRÅ

Hvis ikke andet er meddelt begynder  
klubmøderne kl. 19.30. Skolevænget  
12, 6200 Åbenrå.

Torsdag den 14. juli mødes vi i klub-  
huset kl. 19.30 for at køre en tur "ud i  
det grønne/blå". Tag selv kaffe og kage  
med. Turen vil have en længde af ca.  
30 – 40 km.

Torsdag den 11. august mødes vi kl.  
19.00 til grill aften i klubhuset. Med-  
bring egne drikkevarer og kød/pølser.  
Vi tænder op i grillen og sørger for  
salat og brød (ligesom de foregående  
år). Tilmelding senest mandag den 8.  
august.

Torsdag den 8. september har vi almin-  
delig klubaften.

Torsdag den 13. oktober har vi almin-

delig klubaften.

Torsdag den 10. november har "året  
der gik i lyd og billeder". Tag gerne  
egne optagelser med og lad os andre  
nyde godt af dine iagttagelser.

Torsdag den 8. december mødes vi kl.  
18.30 til "Årets julefrokost" med pakke  
leg. Medbring venligst en pakke til en  
værdi af 20 – 25 kr. per person. Forven-  
tet kuvertpris kr. 125,00. Max. deltager  
antal vil være 50 personer. Så "først til  
mølle" tilmelding til enten Erik From  
eller Kjeld. Tilmelding senest den 30.  
november kl. 20.00 Men husk "først til  
mølle".

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen



## Østjylland

Torsdag den 9. besøgte vi Børkop Savværk langt inde i Børkop skov.

Indehaveren Erik Therkildsen arbejder hovedsageligt med restaurering og fremstilling af bindingsværk til hele Danmark. Det var spændende at se hvordan man ved hjælp af en stor økse og gamle maskiner kunne fremtrylle de flotte stolper til et bindingsværks hus. Vi fik indblik i hvordan man tappede de tunge stolper sammen, uden brug af moderne søm beslag. Den hyggelige aften afsluttede vi i det store kaffetelt med kaffe og hjemmebak. Med udgangspunkt i hvornår folk gik hjem – Ja så må vi konstatere at det var en vellykket aften.



*Billede tekst:*

*Hej Dorte.*

*Jeg vil ikke have dårlig samvittighed på grund af manglende tekst til vore foto.*

*014.jpg Skarpretter øksen svinges med sikker hånd på Børkop savværk.*

*016.jpg Der saves på den gamle maskine.*

*020.jpg Hygge i kaffeteltet*

*010.jpg Der var trængsel på parkeringspladsen i Børkop Skov.*

*MVH*

*Ole*



# Tur i det sønderjyske



**Lørdag d. 21. maj havde Jørgen Boel Hansen fra Skovby ved Vojens arrangeret en køretur på egnen omkring Haderslev og Vojens.**

Der var 28 biler og knap 60 personer meldt til turen, og vi mødtes foran DVK's klubhus i Åbenrå kl. 9. De ældste deltagende biler var to Ford T'er fra 1926 (Jørgens egen) og -27, imens de yngste biler var fra 1960erne, så for at være sikker på, at alle kunne følge

med, havde Jørgen valgt, at de ældste biler skulle køre forrest.

Fra klubhuset gik turen ad de mindre veje til VeteranPostens redaktion i Vedbøl ved Vojens, hvor redaktørparret Hanne og Steen Jørgensen trakteredede os med frikadeller og kartoffelsalat samt drikkevarer. Herudover var der også lejlighed til at se nogle af Steen Jørgensens egne veteranbiler.

Godt mætte kørte vi videre til det gamle elværk i Christiansdal, hvor vi udover den flotte natur omkring elværket også fik mulighed for at komme inden i elværket, som i dag fungerer som museum, og se de gamle turbiner i aktion.

Fra Christiansdal gik turen videre til Tørninggaard, og undervejs kørte vi bl.a. forbi Tørningmølle, dog uden at gøre holdt, men da vejen forbi Tørningmølle stadig er brolagt, fik vi rig lejlighed til at finde ud af, om bilernes affjedring var i orden.

På Tørninggaard havde man indrettet et museum, hvor der især var mulighed for at se gamle landbrugs- og husholdningsredskaber men også mange andre ting fra gamle dage, bl.a. værktøj og legetøj fra dengang bl.a. Jørgen selv var barn. Her fik nogle af de ældre deltagere også rig mulighed for at fortælle om deres oplevelser med lignende redskaber.

Sidste del af turen gik til Jørgens hjem, Danagaard i Skovby, hvor Steen Jørgensen og to af VeteranPostens trofaste hjælpere sørgede for kaffe og boller med pålæg til de sultne deltagere.

Det var en rigtig hyggelig dag, og deltagere roste Jørgen Boel Hansen meget for den fine tur og for at have sørget for fint vejr til dagen.

Lis Boel (VeteranPosten)







# Klassisk Køredag Kværkeby 2011



Efter at have kørt til Sorø de sidste 3 år, var der flere henvendelser om at finde på noget alternativt i år. Aben landede så lige pludselig på min skulder. H.H. Havsted kom mig imidlertid til undsætning, han havde et par kontakter, som jeg så overtog.



Vi endte med at være 25 biler, der kørte fra Kværkeby på en smuk og solrig 5. juni morgen. Turen gik ad de mindre og ikke så befærdede veje til Englerup Autoværksted i Hornsherred, hvor vi holdt drikkepause. Stedet ejes af Egon Larsen, hvis søn driver værkstedet i dag. Det var ikke så meget bilværkstedet, der havde vores interesse, men derimod Egons imponerende bilsamling. Det største trækplaster var helt sikkert lastbilerne, som også var dem, der trak de fleste af de mange pokaler hjem til Englerup. Efter kikket og kaffepausen gik det videre mod dagens endemål.



Den røde Arabella, ejet af John Jeppesen; kørte helt fra Randers for at deltage med os.

Turen fra Englerup gik nordpå og til højre i krydset ved "Munkholmvejen" og forbi Ryegård over Torkilstrup til Dreamhouse i Kirke Såby. Stedet, som er en gård, ejes af Michael Vestbjerg, der dels driver det som et bilværksted og dels som et selskabslokale. Endnu engang var det ikke umiddelbart bilværkstedet, der havde vores største interesse. Michael har indrettet nogle helt unikke selskabslokaler i amerikansk 50er stil med bar, båse, musikboks og meget andet. Oppe på første sal er der udstillet en masse meget forskellige effekter med alt fra radioapparater, landbrugsmaskiner, husgeråd og sågar en ældre Opel personbil. Det er umuligt at nævne det hele her, så for yderligere information, tjek hjemmesiden [www.dreamhouse-world.dk](http://www.dreamhouse-world.dk)



Frokosthygge i det grønne.



Første etapemål.



Kirke Såby.



Drikkepause i Englerup.

Resten af dagen blev tilbragt på et tilstødende græsareal, som var gjort klar i dagens anledning. Marken var tidligere blevet afgræsset af en ged og et får. Geden var nu død og fåret sendt i "familiepleje". Michaels medhjælper Kim brugte så 2 timer på at slå hele området og fjerne et par fag i indhegningen – og voila. Alternativet havde været, at vi skulle have holdt i vejkanten, som man selvfølgelig gjorde, da vi og vore biler var unge.

Vi siger endnu engang tak til Egon Larsen og Michael Vestbjerg for værtskaberne og så vil jeg også endnu engang takke deltagerne for eksemplarisk kørsel.



Baren i Dreamhouse, bemærk diasshowet med biler fra Kværkeby på nummerpladens plads.

Erik Madsen  
Roskilde

# Aftentur i Kværkeby

En smuk juni aften var rammen om vores årlige aftentur i DVK Kværkeby. I alle de år, jeg har været med på disse ture, har vejret bare været perfekt og Preben havde endnu engang lagt en smuk rute.

Jeg har vist aldrig fået fortalt, at køreturene er arrangeret som, det man i min spæde motorkarriere kaldte, et "tulipanløb". Denne aften var 22 biler mødt op og de blev sendt ud på en 52 km rute i det midtsjællandske landskab og uden fejl i rutebogen.

Da der ikke er lagt "specialetaper/prøver" ind i selve løbet, tog et par af kørerne på eget initiativ, et lille hvil ved Bjernede Rundkirke (den eneste på Sjælland).

For at finde en "vinder" af løbet skulle man gætte på løbets samlede distance, som af Preben var målt ud til 52 km. Her var der dødt løb og der måtte lodtrækning til – min "observatør" (kone) vandt.

En dejlig aften med mange forskellige biler (det er det jeg elsker) og mennesker (det elsker jeg også).  
God sommerferie til jer alle sammen.

Erik Madsen, Roskilde



Kørenoterne udleveres af Preben Boisen.



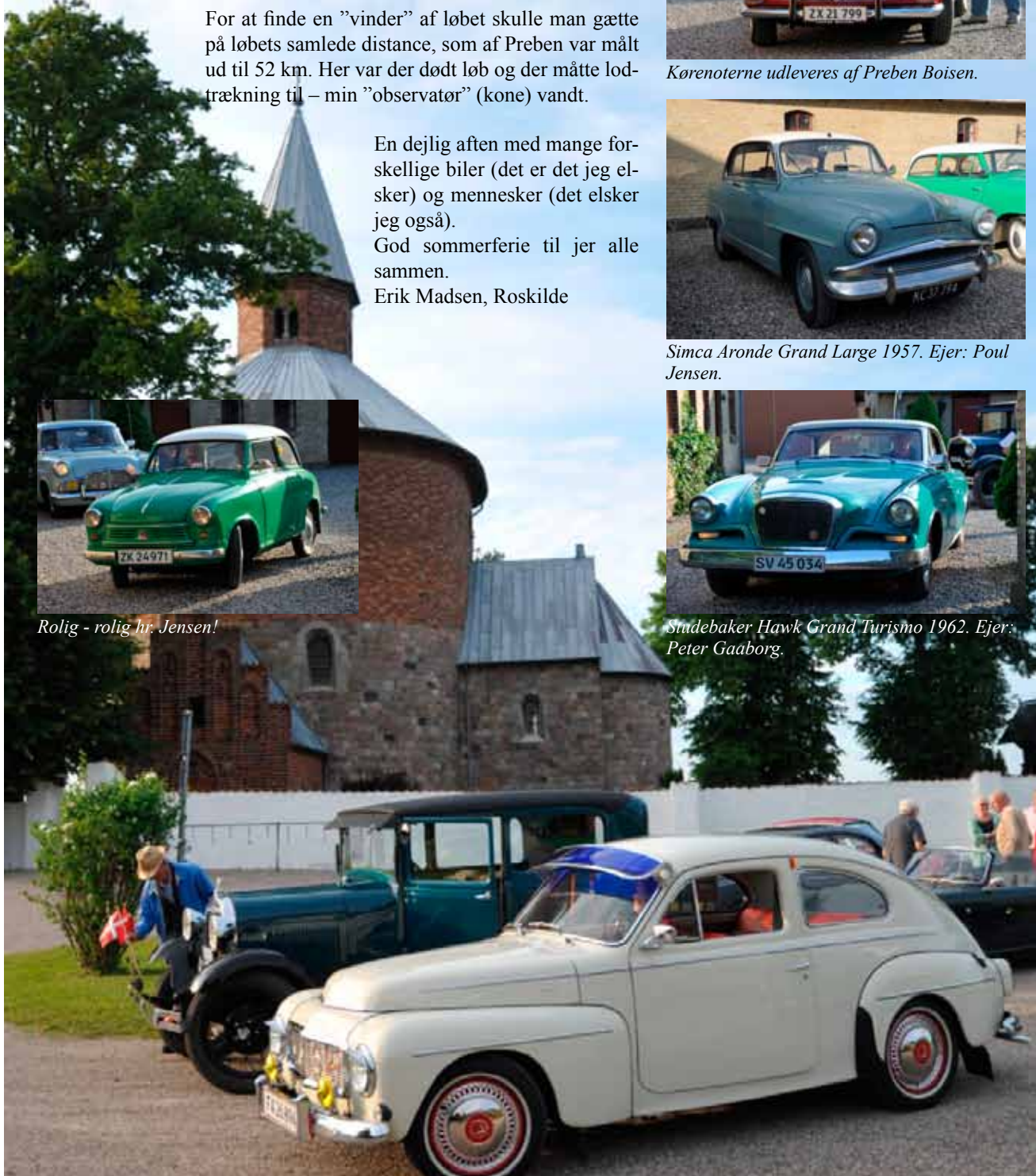
Simca Aronde Grand Large 1957. Ejer: Poul Jensen.



Studebaker Hawk Grand Turismo 1962. Ejer: Peter Gaaborg.



Rolig - rolig hr. Jensen!





# Kristi Himmelfartsdag i Kragevig og omegn

Have-pic-nicen var begunstiget med fantastisk vejr, så det var godt, at køreturen bød på et koldt hjørne i form af en isbod. Til arrangørens store glæde var langt de fleste deltagende køretøjer ældre end ham selv. Og halvdelen var 30'er-biler. Der var også vogne vi aldrig har set før: F.eks. Mogens Bergs BMW 327, som lige netop er blevet køreklar (helt fra Nyborg) og Lizzi og Svend Draabys DeSoto Airflow, som er hentet hjem fra staterne.

Foto af Peter Bering









# Hvad har disse biler tilfælles?

Af Steen Winther-Petersen

**I det tyske magasin "Oldtimer Markt" udvælges af og til en annonce fra en privat sælger, der så får besøg af, hvad han tror, er en interesseret mulig køber, der dog afslutningsvis afslører sig som værende journalist, sendt af bladet, der ønsker stikprøvevis at tjekke kvaliteten af annoncerens indhold.**



*VW Karmann Ghia, Type 34, 1962, 1.5 L., 45 hk*



*Porsche 912, 1966, 1.6 L., 90 hk*



*Audi Quattro Turbo Coupé, 1983, 2.1 L. 5 cylinder, 200 hk.*



*VW Golf Cabriolet, aut., 1989, 1.8 L., 95 hk*

Engang imellem gør journalisterne sig lidt kostelige over sælgeren, hvis fremtoning beskrives, ligesom hans bil(er). Engang blev en ejer med en noget varieret samling beskrevet som "Konceptløs"; et noget nedladende udtryk, efter min mening, da den stakkels mand jo blot havde købt, hvad han syntes om, og ikke havde anlagt en linje for sine køb, altså fastlagt et koncept på forhånd (vel stemmende bedre overens med tysk grundighed, kan man gætte sig til!).

Jeg følte mig også truffet, hvis bladet havde aflagt et besøg i min garage. Nok har jeg nogle få med den berømte Stuttgart-stjerne på køleren i højre side af garageanlægget, men venstre side er noget rodet, umiddelbart set, altså uden koncept.

Så var det, at det gik op for mig, at min venstre side absolut ikke er "konceptløs". Tværtimod, kunne man mene. Her er ikke tale om samme mærker, men nok om biler med en historisk sammenhæng, nemlig tyske produkter med en tilknytning til VAG og/eller Dr. Ferdinand Porsche.

Det er imidlertid slet ikke den sammenhæng, der er interessant, efter min mening; den ligger jo næsten for meget til højrebenet!

Interessant er det derimod, at de viste 4 biler er bygget på samme fabrik, nemlig Karmann-Werke i Osnabrück. Fabrikken havde jo en lang tradition for at bygge små serier af store producenters produktion eller træde til med specialløsninger. Karmann var jo "verdensberømt" for- tidligere - da det tog mange år at udvikle nye modeller, specielt at præsentere åbne versioner af "husholdningsbiler", næsten samtidig med at disse kom på markedet. Et berømt eksempel er VW's type 3 i sedanudgave (1961) der - forsynet med en kaleche - var klar til salg (brochurerne var trykt), da VW's magtfulde daværende generaldirektør satte hælene i og stoppede salget inden det var kommet i gang. Andre eksempler på specialkarrosserier er åbne Opel og Ford.

Karmann-Werke led en krank skæbne. I april 2009 måtte den give op og indgive konkursbegæring; den var blevet overhalet af computerteknologien, der sætter enhver bilfabrik i stand til at producere enhver specialmodel på ingen tid, på egne fabrikker. Derfor var der ikke plads til en selvstændig specialfabrik a la Karmann mere. På den årlige biludstilling i Geneve - hvor fabrikken stadig var tilstede med en lille udstilling indtil den lukkede - lykkedes det mig for nogle år siden at få tiltusket mig et eksemplar af fabrikkens katalog over mange af de biler, den har ombygget, da jeg fortalte om mit ejerskab af de her viste 4 biler. Det katalog passer jeg meget på!

Et efterfølgende forsøg på, undervejs til TecnoClassica året efter, at få adgang til fabrikkssamlingen (der ikke var åben for offentligheden, men fungerede som "studiesamling" for ingeniørstuderende), lykkedes desværre ikke, men kataloget har jeg da. Samlingen er nu delvist opløst, idet VW har overtaget godt halvdelen, nemlig biler med tilknytning til VAG, men resten er spredt for alle vinde. Og det er ærgerligt! VAG burde have kunnet gå i så store sko, at samlingen fortsat var intakt, men Branding og Story-telling betyder jo alt nu om dage og der har konkurrenter, heller ikke set i historisk



## Amagermøde d. 25. maj 2011 hos Søren og Ingelise Lund



31 medlemmer havde fundet ud til St. Magleby til møde hos Søren og Ingelise, det er altid en fornøjelse at se den store samling af diverse ting og sager sammen med de 21 Peugeot biler eller var det 23, man må virkelig beundre det system og orden der er over hele udstillingen.

Blandt gæsterne var medlemmer fra Langeland og Spanien.

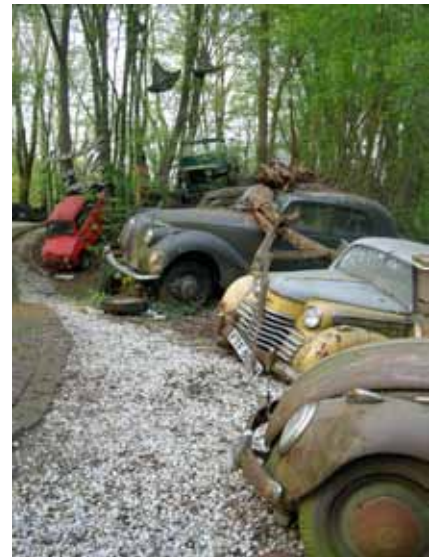
Der var også nye køretøjer blandt gæsterne :

Bent Sommers meget flotte Nimbus , Poul Olsens nyerhvervede MGA Mk.II og vognmandens Scania Vabis 1939 type 350-33.515 Lastbil.

Alt i alt en rigtig hyggelig aften.

Thom Bang Pedersen.









# Kørsel med børnesorgsgruppen i Slagelse



Tekst og foto: Johnny B. 'Goode' Rasmussen

**Er det ikke fantastisk når de gamle køretøjer ikke kun er til glæde men også til gavn?**

På foranledning af Børnesorgsgruppen i Slagelse, stillede vi med tre køretøjer på Marievangskolen i Slagelse en lun sommeraften i juni. Således kunne vi trille de 8 børn og deres to frivillige ledere, en tur til en cafe ved stranden i Stillinge og hjem igen.

Børnesorgsgruppen hviler på donationer og frivilligt arbejde, til gavn for de børn og unge der har mistet en forælder eller en nær slægtning. Vi stiller naturligvis gerne op, hvis vores tilstedeværelse på nogen måde kan bidrage til et lille lysglimt i en mørk og nok uoverskuelig hverdag.

Der skal gå en tak til Jørgen Christianesen, Halkevad og til Erling Henriksen, Høng der stillede op sammen med undertegnede. Kom blot frisk med den 1. september, når det er Børnenes Køredag over hele landet, vi skal nok være der.





# Engelholm

Tekst og foto: Peter Bering

Fra den første almindelig mødedag efter åbningen, er der her et par skud fra mødet Valdemarsdagsaften.

Poul Jensen, Tjørnemark kom i nyindregistreret trehjulet Morgan – et herligt køretøj. Supervejr og næsten alle deltagere i gammel bil – det bliver næppe bedre.

Full throttle





# Restaurering af Fiat Balilla

Af Preben Bøgh  
elprebsi@paradis.dk

**Dette er beretningen om restaureringen af en Fiat 508 Balilla, model 1936, og hvilket kæmpe arbejde det er, hvis det skal gøres grundigt.**

Vi skal ca. en halv snes år tilbage. Sammen med en god ven, havde jeg deltaget i en del veteranbilløb. Jeg var blevet medlem af DVK, og tænkte selv på at anskaffe mig en veteranbil. Det skulle være en lille bil, fra trediverne, så jeg begyndte at kigge i div. veteran- og bilblade, der var på markedet.

Først tænkte jeg på at købe en bil, der var restaureret, og så komme ud at køre med det samme, men da jeg indenfor få år ville gå på pension (efter 25 år som tekniker i DR) ville jeg også få mere tid til selv at restaurere en gammel bil. Men et sådant projekt kræver meget plads.

Vi var i mellemtiden flyttet fra Århus til Ebeltoft, hvor der i tilknytning til huset var en stor, dobbelt, lukket garage på 60 m<sup>2</sup>. Der var plads til demontering af bilen, og til frasættelse af de forskellige dele. Et sådant arbejde kræver, at man kan gå til og fra, uden at flytte alt på plads.



Men så en dag var bilen der! En lille Fiat 508, også kaldet "Balilla". En 2 dørs sedan. Den stod i en lade på Fyn, så der var ikke andet at gøre. Jeg måtte ned for at se på automobilen.

Der stod den så, sammen med ca. 20 andre biler. Overdænget med møj og skidt, kiggede den på mig med to tomme lygtehuller. Men heldigvis lå de originale lygteglas i en papkasse bag i bilen sammen med en del andre ting.

Efter at være kommet hjem igen, fulgte der de følgende dage flere telefonsamtaler frem og tilbage, om pris m.m. Og så kom endelig dagen, hvor vidunderet skulle hentes hjem. På med autotraileren og en tur til Fyn.

Ved købet af bilen, medfulgte en registreringsattest, hvor jeg kunne se, at bilen sidste gang var indregistreret i Horsens sommeren 1951, og igen afmeldt marts 1959. Af attesten fremgik det også, at Fiaten var indregistreret første gang 25. juni 1937 med nummeret L 5240.

Ved at kigge i nummerbogen fra Lolland/Falster, har jeg fundet navnet på den første ejer, og bilen har kørt fra ny i Stokkemarke på Lolland.

Selv om bilen var helt intakt, viste det sig ved nærmere eftersyn, efter hjemkomsten, at den var en del angrebet af råd og rust.

Bilen er opbygget på en chassisramme med et træskelet, påsat stålplader. Motoren er på 4 cylindre, sideventilet og 995 m<sup>3</sup>. Den har 12 volt el-anlæg, 4 gear frem og 1 bakgear og hydraulikbrems. Meget moderne efter den tid. Kort efter anskaffelse af Balillaén, meldte jeg mig ind i en Italiensk Fiat







klub: Balilla Registro Italiano! ([www.balillaregistroitaliano.it](http://www.balillaregistroitaliano.it)) Klubben er behjælpelig med alt til denne bil, det være sig nye som brugte reservedele. De registrerer også alle Balillaer med chassis- og motornummer. Jeg har fra klubben fået oplyst, at min bil er rullet af samlebåndet i Torino, den 12. december 1936, og det passer også godt med, at bilen er indregistreret første gang i 1937. Ligeledes er der en klub i Tyskland: "Balilla-Freunde Deutschland", hvor Herbert G. Spross, har hjulpet mig med flere dele. Han har også et lille museum (Galeria auto dépoça) som er et besøg værd. ([www.adunata-Balilla.de](http://www.adunata-Balilla.de))



Jeg gik i gang med projektet! Under demonteringen, blev der foretaget en masse optegnelser, og taget en masse billeder. Bilen blev totalt adskilt. Forskærme, bagskærme, kuffertrum, motorhjulm. Alt blev afmonteret og lagt til side, for senere renovering. Dørene blev skruet af, og taget, som er et lærredstag blev afmonteret. Det var defekt og blev kasseret, men heldigvis var træskellet i taget helt o.k. Et nyt tag blev bestilt hjem fra Italien.



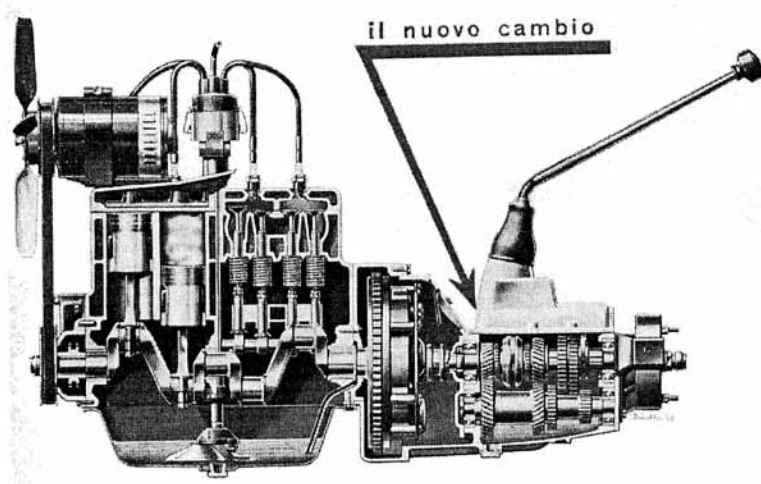
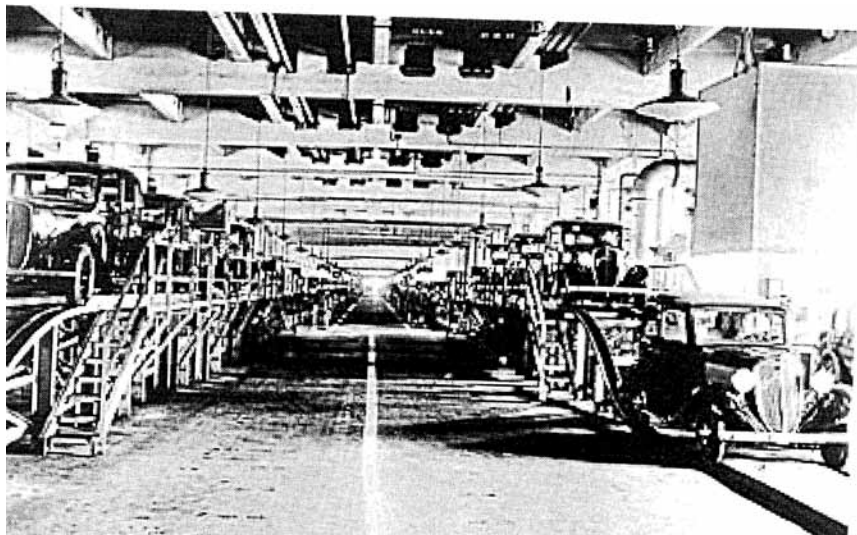
Jeg havde fremstillet en træramme som kunne monteres på en trailer, hvorpå jeg så kunne fastgøre karrossen. Det viste sig at være en god ting, da jeg senere skulle fragte karrossen til sandblæsning, karetmager, maler m.m.

Karrossen blev nu afmonteret fra chassisrammen (8 bolte), det samme blev styretøj, bagtøj, bundplader, bladfedre, støddæmpere, køler, motor o.s.v og o.s.v. Alt blev adskilt og lagt i kasser eller på hylder, for senere reparation og renovering.

Karrossen blev monteret på trærammen / traileren, og sammen med chassisrammen, dørene, skærmene og andre pladedele, kørt til sandblæsning. Så kunne jeg bedre se, hvad der eventuelt skulle udskiftes eller repareres.



Nu blev der så tid til at undersøge alle de andre ting. Det er et meget stort arbejde, for alt skal skilles ad, rengøres, eventuelt repareres eller nyt fremskaffes. Alle stumperne blev grundet og malet. Bilens bladfedre blev undersøgt. Den ene af de bagerste, blev repareret. Der blev ligeledes fremstillet



nye laskebolte med tilhørende bronzebøsninger.

Styretøjet blev også adskilt og rengjort. Nye kuglebolte med tilbehør, blev fremskaffet fra Italien. Bremsesystemet blev rengjort og totalt repareret. Ny hovedbremsecylinder, nye hjulcylindre, nye bremsebakker og nye bremserør / bremseklapper, blev fremskaffet fra udlandet. Motoren, som overhovedet ikke kunne dreje rundt, blev afmonteret fra rammen, adskilt fra gearkassen, og sendt til reparation i Varde. Det blev en total hovedreparation!!

I mellemtiden var karrossen, rammen og de øvrige dele kommet retur fra sandblæsning. Chassisrammen, der også var blevet metalliseret, blev nu malet flere gange. Nu kunne jeg så også se hvor meget pladearbejde, der skulle laves. Det var især karrossen under dørene og så den kant på skærmene, der stikker ind under karrossen, der var angrebet af rust. Det samme var bunden i dørene. Motorhjelmene havde også lidt rust, men ellers så den fin ud. Der var en del råd i træskelettet, og det var de samme steder der var rust. Altså under dørene, ved bagskærmene og i bunden af dørene. Karrossen og dørene blev derfor kørt til en karetmager i det nordlige Jylland. Her blev det defekte træ udskiftet med nyt asketræ.

Vel hjemme igen fra karetmageren forestod der nu et større arbejde med udskiftning af div. pladedele. Med hjælp fra en god ven, der er uddannet pladesmed, et svejseapparat og mig selv, der havde taget kursus i tyndpladesvejsning, gik vi i gang.

Det blev et større arbejde end først antaget. Vi fandt en del mere rust, men det blev klaret, og efter spartling og grundmaling, så der rigtig fint ud.

Nu var jeg nået så langt, at bilen skulle males, men først var jeg nød til at samle hele bilen, for at se om alle delene passede rigtigt sammen. At motorhjelmene, dørene, skærmene og karrossen sluttede rigtigt til hinanden. Derfor blev karrossen monteret på rammen, og alle delene løseligt monteret og justeret for derefter at blive adskilt igen.

Alle delene, der skulle males, blev gjort klar. Karrossen blev sat på traileren, og så gik turen til automaleren.



Han havde rigeligt med arbejde, så vi aftalte, at han kunne udføre malerarbejdet når han havde tid og plads.

Nu var der blevet mere plads i garagen, og jeg kunne nu begynde at gøre undervognen klar. Chassisrammen blev sat op på 2 bukke og bladfyedrene blev påsat. Det samme blev for- og bagaksel. De renoverede støddæmpere blev monteret. Nye bremsesør og bremseslanger. Hjulene (med nye dæk) blev påsat, og så kunne undervognen komme ned og stå på gulvet.

Jeg havde tidligere undersøgt de forkromede dele. De var slemt angrebet af tidens tand! Kølerkappe, kofangere og en masse andre småting blev sendt til forkromningsfirma.

Motoren var i mellemtiden kommet retur fra reparatør. Jeg skulle selv male den og valgte, syntes jeg selv, en pæn grøn farve, men da de så billederne af motoren i klubben i Italien, skrev præsidenten (Antonio Mietitore) tilbage til mig, at farven på en Balilla motor skal være grå!! Men den bliver ikke malet om.

Motoren blev samlet med gearkassen, sammen med en ny kobling. Det har nu senere vist sig, at en renovering af gearkassen havde været på sin plads. Der er en del støj fra slidte lejer. Den må senere afmonteres og repareres. Nye lejer kan fremskaffes.

Motor og gearkasse blev hejst på plads, med nye gummibøsninger. Kardanled med nye hardyskiver blev tilsluttet bagtøjet. Køleren blev påsat og tilsluttet motoren. Alle hjælpeagregater, tilhørende motoren blev tilsluttet, herunder et udstødningssystem.

Nu kunne jeg ikke vente længere. En akkumulator og en dunk med benzin blev tilsluttet. Tænding og strømfordeler blev indstillet efter bogen og starteren blev nu aktiveret og vupti! Efter et par startforsøg sprang den lille motor i gang, og tøffede nok så fint. Hurra! Så langt så godt!

Efter hjemkomst fra maleren, blev karrøssen påsat igen og fastboltet, tillige med kuffertrum, skillerummet ud til motoren og instrumentpanelet, men en ny opgave pressede sig på. Det elektriske ledningsnet. Det var blevet kasseret under adskillelsen af bilen, fordi det

var totalt mørkt og samlet med ledningsstumper ved hjælp af kronemuffer. Jeg blev derfor nød til at fremstille et nyt.

På en stor spånplade, blev der slået søm fast, og efter opmåling på bilen, hvor lange de forskellige ledninger skulle være, blev der mellem disse søm, og rundt om dem, trukket nye ledninger i forskellige farver. Ledningerne blev opmærket, så jeg kunne se hvortil de skulle gå. Der skulle jo også trækkes ekstra ledninger til blinklys. Bilen har afviservinger, så der blev trukket en ekstra ledning, så de også blinker når vingen er slået ud. Det nye ledningsnet blev trukket i plasticrør, og monteret.

Men der ventede mere arbejde forude! Montering af et nyt tag. Oven på træskelettet blev der udspændt og fastsømmet et stykke nyt sækkelærred og oven på dette igen isoleret med kappoklignende plader.

Øverst blev der så udspændt og fastsømmet et nyt sort lærredstag, afsluttet med aluminiumslister, tætnet med noget specielt siliconelim. Det tog tid, men efter flere ødelagte alulister, lykkedes det.

Et projekt jeg længe havde gået og tænkt over, var polstringen indvendig i bilen og ligeledes sæderne. Polstringen i kabinen var den originale fra trediverne. Noget mørkebrunt stof af ukendt art. Sæderne var dog senere blevet overtrukket med noget gardinstof af en slags.

Jeg fik en sadelmager til at se på sagen. Der blev herefter besluttet følgende:

Loftet blev nænsomt afmonteret, så kunne sadelmageren sy et nyt, ved at sammenligne med det gamle. Sæderne, med armlæn og de polstrede plader i dørene tog sadelmageren også med. Den øvrige polstring skulle jeg selv udføre. Jeg fik noget stof, lånte en krampepistol til trykluft af sadelmageren, og efter et hurtigt kursus af samme, gik jeg i gang.

Loftet fik jeg tilbage, som det første. Det blev nu sat op, strammet ud og fastsømmet på træskelettet. Det samme med polstringen rundt om vinduer og i dørkanter. Det skal gøres grundigt og omhyggeligt, for ingen søm og kramper må kunne ses bagefter. Det tog meget lang tid, men sadelmageren roste mig også, for veludført arbejde. Sæderne og de indvendige dørplader, kom herefter retur og blev monteret. Det pyntede.

Nu kunne jeg så endelig begynde monteringen af de øvrige dele såsom: Skærme, kølerkappe, kølerhjul, kofangere o.s.v. De medlemmer af klubben, der har prøvet at renovere en gammel bil, ved hvor mange mindre dele der skal monteres og tilsluttes. Instrumentpanelet med alle knapperne til bowdenkablerne.

Alle de elektriske forbindelser til lygterne. Den oplukkelige frontrude, foruden de øvrige ruder, med gummilister og skærm-/ kantbånd. Vinduerne i dørene, der skal kunne rulles op og ned. Speedometeret med tilhørende kabel. Masser af småproblemer der skulle løses.





## Mercedes 540 K på Bornholm

Af Erich Karsholt

**Kun meget få Mercedes 540 K fandt vej til Danmark. Antallet kan tælles på én hånd og bilerne kom først her til efter 2. Verdenskrig. I forbindelse med min bog om Mercedes-Benz i Danmark har jeg søgt at afdække deres rejse – heldigvis har udgivelsen af bogen givet anledning til supplerende oplysninger.**



*En 540 K var trods alt et særsyn også i 1950'erne. Her fotograferet mens den stadig var i København. (Foto: Uffe Mortensens arkiv).*

En af bilerne var en 540 K, Cabriolet B (2 dørs, 4-5 sæder og 4 sideruder) fra 1939 (chassis nr. 408407) der 29. marts 1940 var leveret til feltmarskal Fedor von Bock. I 1943 kom bilen til Danmark sammen med den tyske SS- og politichef Günther Pancke. Ved befrielsen blev bilen konfiskeret og sat til salg. 10. maj 1947 købtes den af direktør V. Sørensen, Grønnevej 102 i Virum og blev indregistreret A 5501. Kort efter blev bilen solgt til fabrikant

H. Schäbel, Gl. Kongevej 131. Han havde virksomhed på Frederiksberg, men noget tyder på, at han boede i Tårnbæk – for her skulle bilen have stået i garage (måske er der læsere der ved mere?). Schäbel ejede bilen indtil Jens Dam købte den i maj 1956.

Journalist Jacob Ludvigsen skrev i forbindelse med udgivelse af bogen om bilen i Lokalavisen Bornholm og fik i den forbindelse kontakt til Jens Dam, der ganske udmærket huskede bilen.

Den blev købt for 1.500 kr. på auktion i København og herefter fragtet til Bornholm, hvor mekaniker og autoforhandler Jens Dam drev Autocentralen i Rønne. Jens Dam fortæller: "Det var en dejlig bil med bøffelskindsindtræk, jeg nød den hele sommeren 1956. Den vejede tre tons og blev drevet af en otte-cylindret rækkemotor, forsynet med mekanisk kompressor, der vel havde en effekt omkring 200 hestekræfter. Tre-fire kilometer kørte den på lite-



*Det er ikke til at se det... men det er en Mercedes 540 K, nemlig chassis 408 407 omkring 1974 efter et langt ophold i Sverige. (DVK's arkiv).*



*En ganske særlig autotransporter: Mercedes 220 SE Cabriolet – på traileren resterne af en 540 K, på vej til Belgien, gennem snestorm i Danmark og Sverige (foto: Peter Haventon)*



ren, men i femte gear var den faktisk økonomisk med et meget lavt omdrejningstal.” Jens Dam har passeret de firs år, men er stadig aktiv mekaniker. I fem år havde han i øvrigt forhandlingen af Mercedes-Benz på Bornholm.

Sammen med den store Mercedes 540 K købte Jens Dam i øvrigt også en Rolls Royce Phantom I (stelnr. 52 NC, motor ZA 25). En bil, der i 1927 var indregistreret i Roskilde og i 1938 kom til Baron C. Juel Brockdorff på Valdemar Slot. Jens Dam solgte begge biler til Robert Karlsen på Bedegadevejen i Klemensker. Karlsen blev kaldt islændingen og havde kun et ben, men det hindrede ham ikke fra at køre bil og drive maskinstation. Mercedes'en var på Bornholm først indregistreret J 6689 (eller J 6649) og efterfølgende A 21 668.

De to biler blev sjældent rørt og efterhånden stod de og forfaldt på en mark indtil svenskeren Rolf Johansson fra Uppsala købte dem begge midt i 1960'erne. Svenskeren var vist mest interesseret i den gamle Rolls Royce, men fik Mercedes'en med i handelen.

Mens den britiske bil blev restaureret og vist i dag kører i Norge, så forfaldt den store Mercedes 540 K yderligere, inden den i 1977 blev solgt til Svante Rosén, der nogle år senere sammen med Peter Haventon satte bilen på en trailer, der blev trukket af en Mercedes 220 SE Cabriolet (1965), og gennem snestorm og glat føre kørte bilen via Danmark til Belgien, hvortil den var solgt som restaureringsobjekt. I 1983 kom denne Mercedes 540 K tilbage til Tyskland, hvor bilen stadig findes.

Kilder: Bilhistorisk Tidsskrift nr. 39/1974, Jan Melin: Mercedes-Benz 1930-talets kompressorvagnar i Norden, Lokalavisen Bornholm 20. december 2010 og 5. januar 2011 samt korrespondance med Peter Haventon, 2011.

*Mercedes-Benz Danmark/Sverige har i jubilæumsåret investeret i en Benz Patentwagen no. 1 - naturligvis ikke den originale, men en replica bygget af bilfabrikken i begrænset antal. Den nye Benz Patentwagen vil Mercedes-Benz importøren anvende ved særlige lejligheder.*

## Benz og Daimler mødtes alligevel...

Af Erich Karsholt

Det har i mange år været en meget udbredt opfattelse at Gottlieb Daimler og Karl Benz (trods det forhold at de udviklede deres automobiler på samme tid og indenfor ca. 100 km fra hinanden) ikke mødtes inden Gottlieb Daimler afgik ved døden i marts 1900. Det har også været min opfattelse - og medtaget i bogen om Mercedes-Benz i Danmark - baseret på en lang række referencer, men nu fortæller Daimler AG i publikationen "125 moving stories" at de to opfindere faktisk mødte hinanden. De var på samme tid med i bestyrelsen for Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein, Tysklands første automobil klub. Og de deltog begge ved åbningsmødet den 30. september 1897. Det antages, at de her stiftede bekendtskab med hinanden. Derimod foreligger der ikke dokumentation for at de fulgte mødet op med yderligere dialog - ikke fordi de på nogen måde var uvenner, men begge havde nok at gøre med hver deres forretninger.

Det var først årtier senere, i 1924, at Daimler Motoren Gesellschaft og Benz & Cie. indgik en samarbejdsaftale. Selskaberne bevarede deres identitet frem til de blev fusioneret til Daimler-Benz AG i 1926 - siden har bilerne heddet Mercedes-Benz. Hverken Karl Benz eller Daimlers mangeårige medarbejder Wilhelm Maybach var på det



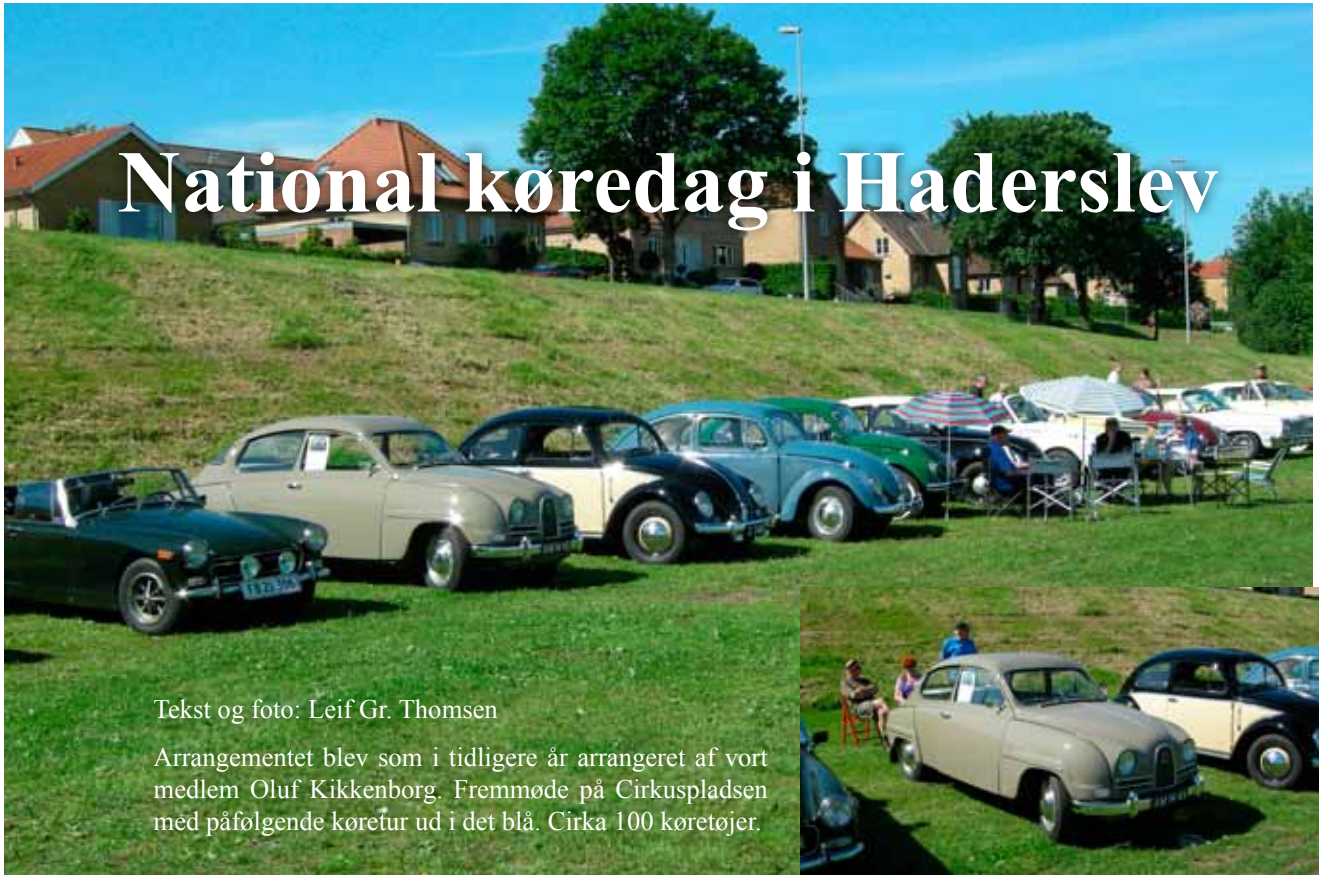
tidspunkt tilknyttet, men de oplevede således begge fusionen inden deres død i 1929.

Et andet forhold, der er blevet aktualiseret her i jubilæumsåret for patentet på den første bil, er hvorvidt opfinderen af bilen hed Karl eller Carl til fornavn. Begge stavemåder optræder nemlig i litteraturen. Anledningen er, at Benz fik fødenavnet Karl, men i hovedparten af sit liv anvendte stavemåden Carl, selv om der også i forbindelse med selskabsetableringer blev gjort brug af fødenavnet Karl. I min bog valgte jeg navnet Karl Benz, da det er anvendt i en lang række kilder, herunder bøger skrevet af den tidligere Daimler-Benz chefarkivar Harry Niemann. Men netop i jubilæumsåret har bilfabrikken valgt at anvende stavemåden Carl.

Det må anses som en smagssag om man går efter kirkebogen eller realiteterne. Og tydeligvis noget der skifter over tid. Søger man på Google så er der i øvrigt 631.000 referencer på Carl Benz, mens Karl Benz må "nøjes" med 438.000...



# National køredag i Haderslev



Tekst og foto: Leif Gr. Thomsen

Arrangementet blev som i tidligere år arrangeret af vort medlem Oluf Kikkenborg. Fremmøde på Cirkuspladsen med påfølgende køretur ud i det blå. Cirka 100 køretøjer.





# Volvo 1800 fylder 50 år

Af Per Groth

**I indeværende år er Volvo 1800 ved forskellige lejligheder blevet fejret i forbindelse med bilmodellens 50 års jubilæum.**

I denne artikel ses der tilbage på bilens lidt kaotiske start i slutningen af 1950'erne, hvor næsten alt hvad der kunne gå galt, gik galt for Volvos lille atypiske model. Modellen, som skulle have et italiensk design, men i realiteten blev designet af en ung svensker. Modellen, som Volvo ikke selv havde kapacitet til at producere, og derfor var et stedbarn, inden den endelig kom hjem. Modellen, som var designet til USA, men som de amerikanske myndigheder tog livet af efter 13 år.

I weekenden den 3.- 4. maj 1961 præsenterede Volvo en ny bilmodel, som kraftigt adskilte sig fra den svenske fabriks hidtidige modeller. Den nye model, der havde fået betegnelsen Volvo P1800, kan med andre ord fejre sit 50 års jubilæum i år.

At Volvo ville producere en bil som Volvo 1800 skyldes udelukkende, at fabrikken i Göteborg i 1950'erne ønskede at komme ind på det amerikanske marked og derfor ville have en model, der kunne fange amerikanernes interesse for navnet Volvo.



*Pelle Petterson foran prototype X1 på Techno Classica i Essen. (Derek Scott).*

Allerede i 1953 havde Volvos grundlægger, Assar Gabrielsson, med inspiration af Chevrolets Corvette taget initiativ til at designe og bygge en åben to-sædet bil med tydelig adresse til det amerikanske marked og her primært til vestkysten. Bilen, der fik betegnelsen Volvo SPORT eller P1900, var ligesom Corvette bygget i fiberglas, men var udstyret med en forholdsvis svag Volvo B14 (1,4 l) motor. Produktionen startede i 1956, men allerede året efter, hvor Volvos nye øverste leder Gunnar Engellau havde afløst Assar Gabrielsson, blev det efter 68 producerede enheder



*Volvo P1900, som kan ses på Ole Sommers Museum i Nærum. (Per Groth).*



*Biljournalister undersøger den nye Volvo P1800 ved præsentationen den 3. og 4. maj 1961. Stedet er restaurant "Fars Hatt" i Kungälv, Sverige. (Volvos Historiske Arkiv).*





af Volvo 1900 besluttet at nedlægge produktionen. Den officielle begrundelse var, at produktionsomkostningerne var så høje, at Volvo tabte penge på hver eneste solgte bil, men den reelle grund var sandsynligvis, at kvaliteten af Volvo SPORT ikke stod mål med de kvalitetsnormer, som Volvo ønskede at identificere sig med. [Se VT 376 fra oktober 2007].

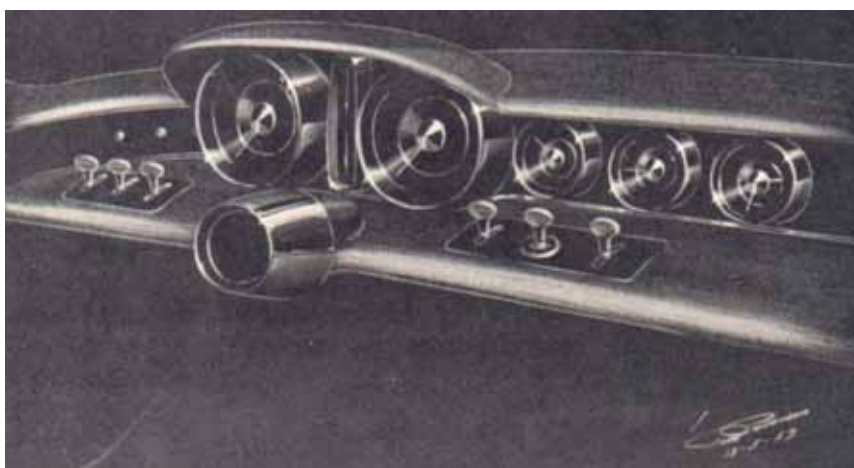
Umiddelbart efter Gunnar Engellau havde besluttet at stoppe produktionen af Volvo 1900, besluttede han sammen med Volvos bestyrelse at iværksætte udviklingen af en moderne sportsvogn eller måske snarere en rejsevogn. Da Volvos egen designafdeling var fuld beskæftiget med at designe den kommende Volvo Amazon, og da Engellau havde et stærkt ønske om at den nye model skulle have en italiensk profil, som mange andre sportsvogne i 1950'erne havde, blev det besluttet at lægge designarbejdet i hænderne på Carrozzeria Ghia SpA i Torino, Italien, så bilen ifølge Gunnar Engellau ville kunne udstråle "italiensk eksklusivitet".

Inden designarbejdet kom i gang hos Ghia, fandt Volkswagen ud af at Ghia skulle designe en konkurrent til Volkswagens Karmann-Ghia, hvilket fabrikken i Wolfsburg ikke kunne acceptere. Heldigvis for Volvo havde Ghia i 1957 opkøbt et andet designfirma ligeledes beliggende i Torino, nemlig firmaet Frua. Løsningen blev derfor, at det officielt var Frua, som skulle designe Volvos nye rejsevogn.

I arbejdet med Volvo SPORT samt den kommende efterfølger havde Gunnar Engellau arbejdet tæt sammen med en konsulent, som havde været tilknyttet Volvo siden slutningen af 1930'erne. Denne konsulent hed Helmer Petterson, som i krigsårene havde udviklet et gengas aggregat for Volvo og som fra 1943 var meget stærkt involveret i udviklingen og produktionen af Volvo 444. Samme Helmer Petterson fik af Gunnar Engellau til opgave at finde et italiensk designfirma, som kunne designe Volvos kommende bil, der som nævnt skulle udstråle italiensk eksklusivitet! Det var derfor næppe tilfældigt, at Helmer Pettersons søn, Pelle



Samme scene 50 år senere, nemlig den 3. maj 2011. Person nummer to fra venstre i bagerste række er Pelle Petterson. De øvrige ældre personer deltog alle i udviklingen af Volvo P1800. (Ulf Selstam).



Pelle Pettersons skygge- og farvebelagte tegninger, som blev fremstillet hos Frua. (Pelle Petterson).

Petterson som på det tidspunkt var 25 år, først havde fået arbejde hos Ghia og kort tid derefter hos Frua efter han havde afsluttet sin designuddannelse på Pratt Institute i New York. Volvos opgave til Frua var at udvikle fem forslag til en Volvo sports- eller

rejsevogn, og i slutningen af juli 1957 var de fem forslag færdigtegnet. To forslag kom fra Ghias designere, to andre fra Fruas designere, hvorimod det femte forslag var tegnet af Pelle Petterson. Officielt kom alle fem forslag fra Frua.



*Udarbejdelse af prototype X1 hos Frua i Torino efteråret 1957. Den unge person på fotografierne er Pelle Petterson, som venligst har udlånt de fire fotos.*



*Prototype X2 udstillet på biludstillingen i Bruxelles i januar 1960, hvilket var første gang Volvo P1800 modellen blev vist offentligt. (Volvos Historiske Arkiv).*

De fire forslag, der var udarbejdet af Ghias og Fruas designere, var alle sort/hvide tegninger, hvorimod Pelle Pettersons forslag var farve- og skyggebelagt. Da Fruas chef, Luigi Segre, så det farvelagte forslag, bad han Pelle Petterson om at tegne og farvelægge de øvrige forslag i samme stil. Pelle Petterson var absolut ikke enig i denne beslutning, men arbejdet blev gjort, og den 31. juli 1957 var alle fem forslag færdige.

Selv om Pelle Pettersons designforslag officielt var af italiensk herkomst, så var der typiske amerikanske kendetegn så som halefinner, hvilket absolut ikke var normalt i italiensk bil design i 1950'erne. Instrumenteringen med de brede chromringe omkring de enkelte instrumenter var ligeledes typisk for datidens amerikanske biler. Pelle Petterson har da også senere udtalt, at nogle af hans inspirationskilder var datidens udgaver af Chevrolets Corvette og Fords Thunderbird.

Allerede i august 1957 blev de fem forslag præsenteret af Luigi Segre og Helmer Petterson overfor Gunnar Engellau i Göteborg. Efter at have set alle fem forslag besluttede Engellau sig øjeblikkeligt for det forslag, der var udarbejdet af Pelle Petterson, idet han udtalte: "Det er dette forslag, jeg ønsker". Luigi Segres kommentar til denne udtalelse var hertil, at netop dette forslag var tegnet af Pelle Petterson. Da det gik op for Gunnar Engellau, at forslaget var tegnet af Helmer Pettersons søn uden at han selv havde haft kendskab hertil, blev han efter sigende meget rasende, da han følte sig ført bag lyset af Helmer Petterson. Gunnar Engellau stod dog ved sin beslutning, men forlangte, at det officielt skulle hedde sig, at Volvo havde valgt et Frua design og at Pelle Pettersons del i arbejdet ikke skulle nævnes; og sådan blev det. I en lang periode frem over var kun nogle ganske få personer klar over, hvem der i realiteten havde designet det valgte forslag. Først inden for de seneste ca. ti år har Volvo officielt erkendt, at Volvo 1800 blev designet af Pelle Petterson!

Næste trin var at fremstille en prototype baseret på Pelle Pettersons tegninger. Dette arbejde blev påbegyndt i



slutningen af august 1957 og blev færdigt kort før jul samme år. Bortset fra Pelle Petterson, som stod for design af både karosseri og interiør, og faderen Helmer Petterson, der stod for motor, undervogn, styretøj, bremses, etc., var det udelukkende Fruas folk, der var beskæftiget med udviklingen af prototypen. Volvo leverede en 150 mm afkortet Amazon undervogn samt en lettere modificeret B16 motor, da B18 motoren endnu ikke var klar. Bortset herfra var Volvo ikke involveret i den første prototype af P1800.

I december 1957 var den første prototype af Volvo P1800 færdig, og Volvos chef Gunnar Engellau kørte kort før jul fra Göteborg ned til Torino for at vurdere resultatet. Da Engellau så bilen, var han imidlertid ikke i tvivl og godkendte straks prototypen og bestemte samtidigt, at produktionsudgaven skulle være så tæt på prototypen som overhovedet muligt.

Man kunne nu forvente, at en egentlig produktion kort tid efter ville gå i gang. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, idet den væsentligste hemsko i første omgang var, at Volvo ikke selv havde fabrikkapacitet til at producere den nye model. Volvo forsøgte først at få bilen produceret i Tyskland og henvendte sig her til Karmann Fabrikkerne. Karmann var interesseret, men igen satte Volkswagen en kæp i hjulet, idet man ikke ville tillade at Karmann skulle producere en konkurrent til VW's Karmann-Ghia.

En række andre europæiske fabrikker blev forsøgt som produktionssted, blandt andet NSU i Neckarsulm, Drauz Karosseriwerke i Heilbronn og endog tyske Hanomag, hvor sidstnævnte var meget interesseret, men i sidste ende blev forkastet af Volvo. Efter et års søgen lykkedes det dog endelig at finde et produktionssted, og i december 1958 skrev Volvo kontrakt med Jensen Motor Ltd. i West Bromwich nær Birmingham i England. Aftalen blev, at Jensen Motor Ltd. skulle samle bilen, hvor The Pressed Steel Company i Skotland skulle producere karosseriet og Volvo ville levere motor, styretøj etc.

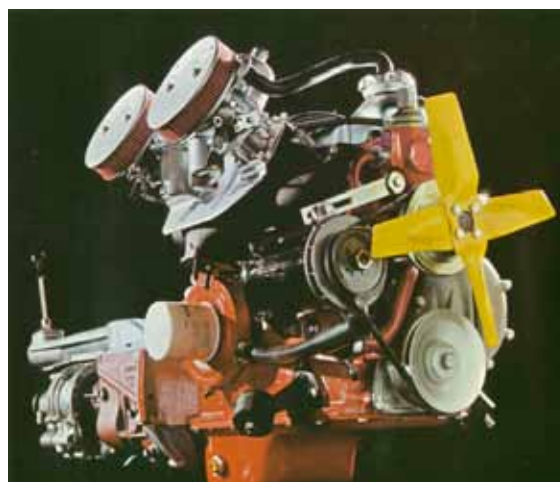


*Volvo P1800 med chassissnummer 1 udstillet i efteråret 1961 i Paris. På fotoet ses Frankrigs daværende præsident Charles de Gaulle. (Volvos Historiske Arkiv).*



*Prototype X2 som i dag kan ses på Volvos Museum i Göteborg. (Per Groth).*

*Volvos B18 motor i en tidlig udførelse. (Volvo Media).*





Produktionslinie hos Jensen Motor Ltd. 1961 eller 1962. (Volvos Historiske Arkiv).



En stolt direktør Gunnar Engellau præsenterer en af de første Volvo P1800, der er ankommet fra Jensen Motor Ltd. til Volvo i Göteborg. (Volvos Historiske Arkiv).

I de følgende to år forsøgte Volvo og Jensen Motor at få en produktion kørt ind, men problemer blev hele tiden ved at opstå. En række problemer var organisatoriske, andre var fagretslige primært hos Pressed Steel fabrikken, og andre igen vedrørte samarbejdet mellem Jensen Motor og Pressed Steel. Der ud over var der en række tekniske problemer samt kvalitetsmæssige problemer, som ligeledes skulle udredes. Resultatet var da også, at det først var i begyndelsen af 1961, at der for alvor kom gang i leveringen af Volvos nye bil.

Der var imidlertid en væsentlig fordel ved den lange opstartsfasen, som i realiteten strakte sig over to år. Fordelen var, at Volvos nyudviklede B18 motor med fem hovedlejer, i mellemtiden var blevet produktionsklar, og Volvo P1800 var da også den første Volvo model, som blev udstyret med den nye motor. Den nye motor var som tidligere nævnt på 1,8 liter eller mere nøjagtigt på 1.780 cm<sup>3</sup> samt havde et kompressionsforhold på 9,5:1 og ydede 100 hk (SAE) ved 5.500 o/min.

Allerede i sensommeren 1958 dukkede der fotografier af prototypen op i en række svenske dagblade. Kilden til denne læk er aldrig blevet endeligt fastlagt, men en del mener at kilden var Helmer Petterson, der var nervøs for at Volvo ville nedlægge P1800 projektet. Blandt andet på grund af disse fotos var Volvo nødt til at erkende, at man fortsat arbejdede på at udvikle og producere Volvo P1800. Dette skete blandt andet ved, at Volvo på en række biludstillinger i Europa og USA udstillede prototype X2, som var blevet færdiggjort hos Frua i foråret 1958. Denne prototype blev første gang udstillet på biludstillingen i Bruxelles i januar 1960. Prototypen kan i dag ses på Volvos Museum i Göteborg, hvor den er udstillet med sin originale B16B motor.

I begyndelsen af 1961 var produktionen hos Jensen Motor Ltd. endelig blevet indkørt, og kort tid efter blev de første 250 biler sendt til Volvo i Göteborg for at blive inspiceret. Efter dette store kvalitetscheck blev Volvo P1800 sendt direkte fra Jensen Motor Ltd. til Volvo forhandlere i de forskellige lande. Produktionen var nu endelig kommet i gang.

Efter ca. halvandet års produktion på Jensen fabrikkerne traf Volvos bestyrelse imidlertid beslutning om, at produktionen af Volvo P1800 skulle flyttes til Göteborg. Årsagen til denne beslutning var dels, at Volvo P1800 stadig led af en del produktionsproblemer, men den egentlige årsag var højst sandsynligt, at Volvos ny Torslanda fabrik i mellemtiden var blevet færdig, hvorved Volvo havde fået ledig produktionskapacitet, som man naturligt ønskede at udnytte. Resultatet var derfor, at selv om Jensen Motor Ltd. havde kontrakt på produktion af 10.000 biler, så blev produktionen i marts 1963 flyttet til Sverige til trods for at der kun var blevet samlet 6.000 biler i England. Produktionen af karosserier hos Pressed Steel i Skotland fortsatte dog helt til juli 1969.

Samtidig med flytningen af produktionen til Sverige skiftede modellen navn, idet P1800 nu blev ændret til 1800S, hvor "S" ikke stod for Super eller Sport, men som forkortelse for



Sverige. Denne betegnelse beholdt bilen i den resterende del af 1960'erne. I 1970 kom først 1800E, hvor E stod for Einspritz eller benzinindsprøjtning, og to år senere kom 1800ES, hvor ES var forkortelse for Estate (herregårdsvogn).

I starten af 1970'erne skærpede de amerikanske myndigheder kravene med hensyn til både sikkerhed og forurening for biler. Da 70-75% af alle Volvo 1800'ere blev eksporteret til USA, og her primært til Californien, var det særdeles vigtigt for Volvo, at bilen overholdt de californiske krav. Volvo foretog derfor en række ændringer i de første år af 1970'erne, men da kravene for 1974 ville fordre større ændringer af Volvo 1800, valgte Volvos nye administrerende direktør Pehr Gyllenhammar og bestyrelsen at stoppe produktionen, og den 27. juni 1973, da Volvo lukkede for sommerferien, kørte den sidste Volvo 1800ES ud af fabrikken.



*En Volvo 1800S kører over Vesterbrogade foran det daværende stormagasin Anva i København. (Volvos Historiske Arkiv).*



*En Volvo 1800ES i den svenske natur. (Volvos Historiske Arkiv).*



Hermed var en epoke slut. I alt blev der fremstillet 47.492 Volvo 1800 i forskellige udførsler. Heraf var de 39.414 af coupéudgaven, og de 8.078 af herregårdsudgaven.

Formålet med Assar Gabrielssons beslutning om at bygge Volvo P1900 var identisk med Gunnar Engellaus tilsvarende beslutning om at bygge Volvo 1800, nemlig at Volvo skulle have en iøjnefaldende bil, som kunne promovere navnet "Volvo" på nye markeder. Selv om Volvo P1900 var en model, som kostede Volvo mange penge, og selv om Volvo 1800 ligeledes var et dyrt projekt i de første år, så er der ingen tvivl om, at de to bilmodeller var medvirkende til et særdeles kraftigt stigende salg af biler i specielt USA. I 1955 solgte Volvo i alt 55 biler i bilens eget land, i 1957 var dette antal steget til 7.062, og i 1969 blev der eksporteret i alt 34.724 Volvo personbiler til USA, altså en særdeles kraftig ekspansion i den periode, hvor Volvo P1900 og Volvo 1800 blev markedsført. Om denne ekspansion skyldtes P1900 og 1800 er naturligvis umuligt at afgøre, men der er ingen tvivl om, at de to atypiske Volvo'er har været stærkt medvirkende til det kraftigt øgede salg i Nordamerika.

Volvos officielle fejring af Volvo 1800's 50 års jubilæum foregik i slutningen af marts og begyndelsen af april i år på den store Techno Classica udstilling i Essen, Tyskland. Her havde Volvo dedikeret hele den ca. 600 m<sup>2</sup> store udstilling til Volvo 1800, hvor følgende seks biler var udstillet:

- X1 - som er den første P1800 prototype, der blev håndbygget i 1957 hos Frua i Torino
- P1800 1961 - en flot restaureret tidlig P1800 fremstillet hos Jensen Motor Ltd. i England
- 1800S 1963 - den første årgang af 1800, der blev produceret i Sverige
- 1800S 1966 - en af de få eksisterende cabriolet udgaver ombygget hos Volvoville i USA
- 1800E 1971 - fantastisk flot restaureret udgave af modellen med elektronisk indsprøjtning
- 1800ES 1972 - en flot restaureret Estate udgave. Modellen har i år 40 års jubilæum

Volvo producerede desværre aldrig selv en cabrioletudgave af Volvo 1800, men en stor Volvoforhandler på Long Island i staten New York, ombyggede i midten af 1960'erne et halvt hundrede coupé modeller til cabriolet'er. Resultatet blev en særdeles smuk, men desværre lidt ustabil bil.

Det væsentligste aktiv på Volvos udstilling var imidlertid de to personer, som altid vil være uløseligt forbundet til Volvo 1800. Der er naturligvis tale om bilens legendariske designer, Pelle Petterson, samt manden, der har kørt mere end 4½ million km i den samme 1800S, Irv Gordon.

Både Pelle Petterson og Irv Gordon var til stede alle fem dage, og begge tog sig god tid til at svare på spørgsmål samt skrive autografer. Dejligt at se, at Pelle Petterson nu får fuld anerkendelse for sit tidløse design af Volvo 1800. I bagklogskabens klare lys burde Volvo måske have anerkendt Pelle Petterson for mange år siden, for en bedre repræsentant for brand'et Volvo kan man dårligt forestille sig. Pelle Petterson, der nu er 79 år, blev på udstillingen spurgt, hvad han fik for at designe Volvo 1800. Med et smil svarede han "Jeg fik da min praktikantløn".

Irv Gordon fra New York købte i 1966 en Volvo 1800S. I de forløbne 45 år

har Irv Gordon totalt tilbagelagt over 4½ million km i denne bil, som vel at mærke stadig har den oprindelige B18 motor. For denne bedrift modtog Irv Gordon allerede i 1998, efter på det tidspunkt at have kørt 1.690.000 miles (over 2,7 millioner km), et diplom fra Guinness Book of World Records for at være den person, der havde kørt længst som enkelt ejer i et ikke-kommercielt køretøj. Siden da har han dagligt slået sin egen rekord og har nu kørt over 2.850.000 miles eller mere end 4,5 millioner km. Motoren er dog blevet hovedreoveret to gange! Irv Gordon underholdt de mange besøgende, som alle ønskede at vide, hvordan det er muligt at kunne køre så langt i den samme bil. Irv Gordon svarede beredvilligt, at hans simple recept var at bruge originale reservedele samt at skifte olie ofte, nemlig for hver 10.000 km!

Her i landet vil Volvo 1800's 50 års jubilæum ligeledes blive fejret gennem en række arrangementer. Det vigtigste af disse er et planlagt jubilæumstræf ved Den Fynske Landsby i Odense lørdag den 27. august, hvor dette blads læsere vil være velkomne til at kigge forbi, hvis man ønsker at se repræsentanter for en 50 års jubilar. Træffet arrangeres af Volvo 1800 Klub Danmark, som er en landsdækkende klub for alle Volvo 1800 interesserede. Klubben har for øjeblikket 320 medlemmer.

#### Faktaboks for modelnavnet:

Volvo 1800 er en modelbetegnelse, der dækker over nedenstående fire undermodeller. At modellen blev døbt "1800" skyldes at bilen var den første af Volvos forskellige modeller, der blev udstyret med Volvos B18 motor (1,8 liter), som Volvo producerede i et meget stort antal mellem 1961 og 1968.

P1800 blev produceret fra 1961 til februar 1963. I denne periode foregik fabrikationen på Jensen Motor Ltd. i England. "P" stod for personvogn.

1800S blev produceret fra april 1963 til juli 1969. Fabrikationen blev i marts 1963 flyttet til Göteborg i Sverige, hvilket blev signaleret med "S" efter 1800.

1800E blev produceret fra august 1969 til juli 1972. Motoren var en B20 (2 liter) med samme motorblok som en B18, men med en større boring. Motoren var udstyret med Bosch benzinindsprøjtning (Einspritzung), hvilket blev signaleret med "E" efter 1800.

1800ES blev produceret fra december 1971 til juni 1973. For at give brugeren mere bagageplads blev bilen udformet som en "herregårdsvogn", som Volvo havde haft stor succes med for andre bilmodeller. "ES" står således for estate vogn.

Selv om bilen i folkemunde er blevet kaldt for en Volvo P1800, er den mere korrekte og generiske betegnelse altså Volvo 1800.



*Pelle Petterson og Irv Gordon på Techno Classica i Essen. (Derek Scott).*



*En ombygget Volvo 1800 cabriolet udstillet på Techno Classica i Essen. (Per Groth).*



*Denne artikels skribent i samtale med Pelle Petterson. (Jakob Nittegaard).*



*Irv Gordon i samtale med formanden for Volvo 1800 Klub Danmark, Jakob Nittegaard. (Per Groth).*



*Volvo 1800's designer foran den jubilerende bil. (Per Groth).*

*Prototype X1 udstillet på Techno Classica i Essen i foråret 2011. (Per Groth)*



*Volvos udstilling på Techno Classica i Essen i foråret 2011. (Per Groth).*



## Benz "Patentwagen" med benzinmotor fra 1886



I forbindelse med pressemødet for Klampenborg Classic 2011 som står i Mercedes-Benz tegn, på grund af 125 års jubilæum, sås en kopi af den allerførste Benz Patentwagen 1886.

Det er en kopi der er lavet til, dels forhandlere, dels samlere og andre interesserede. Diskussionen om kopikøretøjer behøver vi ikke at tage her, da det er en kendsgerning at de findes og bruges. Dels for ikke at skade de originale køretøjer, som rettelig står på forskellige museer i hele verden og dels for at vise en kørende kopi i diverse sammenhæng.

Den demonstrerede kopi er en kørende kopi lavet til netop den slags events som på Klampenborg galopbane. Køretøjet ejes af Mercedes-Benz afdeling i Malmø.

Oprindeligt er der lavet ganske få stykker af det originale Benz klenodie som kun er en smule ældre end Dansk Veteranbil Klubs smukke logo, Hammel vognen, bygget hos fabrikant A.F. Hammel af Urban Johansen. Den menes at være fra 1886-1887.

Kopierne af Benz Patentwagen er lavet i to omgange. I forbindelse med 100 års jubilæet i 1986 blev der op til dette lavet 10 stk. og senere er der fremstillet 150 stk. i forbindelse med 125 års jubilæet 2011.

Den her afbillede kopi er leveret til afdelingen i Malmø i december 2010.

Den køres af Peter Holst Larsen, Mercedes-Benz Danmark.



Claus Neble



### Billedtekster fra oven:

*Her køres der med passager. Den heldige er Heini Svendsen, der er kendt som indehaver af den flotte Mammen & Drescher Mercedes varevogn.*

*Her er tre produkter fra Mercedes-Benz koncernen dækkende det vel nok største tidsinterval man kan tænke sig på et billede af biler fra samme fabrik?.... ?*

*Tv 2's pressefolk.*







# De fulgtes med sporvognene

Tekst: Søren Palsbo. Foto: Annette Palsbo

**Ford A, Chevrolet Independence, Citroën Traction Avant, Ford Eifel, NSU Prinz, Folkevogn 1200, DKW Junior, Morris Minor og mange flere. Biler, der i sin tid fulgtes med sporvognene, og som pinselørdag mødtes med nogle af sporvognene på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Et tilsvarende træf finder sted lørdag den 30. juli.**



*Gensyn mellem sporvognene og Ford V8 1935, Chevrolet 1931 og Morris Minor 1953.*

Tiden var skruet mindst 39 år tilbage, da Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm den 11. juni 2011 havde indbudt ejerne af godt og vel 30 biler og mc, der fulgtes med sporvognene – og deres fine gamle køretøjer og feststemte passagerer – til træf på det midtsjællandske museum. Så lang tid siden er det nemlig, at den sidste danske sporvognsline blev omstillet til busdrift. Yngste aldersgrænse for de deltagende køretøjer i årets to veteran/vintagetræf på Sporvejsmuseet er af samme grund april 1972, da den københavnske sporvognsline 5 for sidste gang viste sine okkergule/sorte linjeskilte og gule lanterner i hovedstadens gadebillede. Sporvejsmuseet gentager dermed ideen fra sæsonen 2010 med at genskabe svundne tiders gadebillede ved at få besøg af biler, mc og scootere fra ”dengang-der-var-no-

get-ved-noget”. Ikke alene har museet en anelig vognpark af bevarede sporvogne. Museet har også genskabt lidt af byens atmosfære ude i det grønne med brolagte gadearealer, gamle lygtepæle, brandhaner, bænke af støbejern, plakatsøjler, avis- og telefonkiosker og meget andet gadeinventar, som engang var byens nips. Det genskabte historiske gadebillede bliver endnu mere realistisk, når også bilerne fra dengang er med.

Veteranfolket kan godt lide fælles køreture rundt i smukke landskaber. Dem har man mange af på Midtsjælland, så årets veteran/vintagetræf indledes med

en køretur i kortege i kølvandet på en af Sporvejsmuseets museumsbusser, hvorefter deltagerne kører til museumsområdet og får lejlighed til hyggeligt socialt samvær og genopfriskning af, hvordan der var ombord i en gammel københavns linje 15 eller en af de mange andre hedengangne sporvognslinjer. Og selvfølgelig vanker der præmier for det mest charmerende køretøj fra hvert årti. Og så skal man i øvrigt være ekstra opmærksom på den smukke køretur rundt om Valsøllille Sø. Det handler også om en præmiekonkurrence.

”Nå, politiet er her også,” sagde en museumsgæst pinselørdag og skruede pr. refleks sin stemmевolumen en lille smule ned ved synet af en fin Ford Taunus 26 m med blå blink og søgeprojektor på taget. Men mon ikke, det ret hurtigt gik op for samme museumsgæst, at moderne patruljevogne ser lidt anderledes ud end en P7, der udgik af produktion i 1971? Måske har det også hjulpet til denne erkendelse, at en meget livagtig Egon Olsen-dukke sad på politibilens bagsæde og ventede på at blive kørt tilbage til Vridsløselille!

En stor gruppe veteran-interesserere englændere bidrog til festlighederne

*Sporvejsmuseets nyrestaurerede museumsbus Leyland Comet, leveret til Københavns Sporveje i 1949, kørte forrest, da deltagerne i ”Biler der fulgtes med sporvognene” kørte rundt i museets smukke omegn inden træffet på museet.*





Trængsel om pladsen som i de gode gamle dage: MG TD 1953, Folkevogn 1200 1956 og Ford V8 1935 i selskab med Københavns Sporvejes motorvogn 470 indsat på sporvognslinje 6.



Sporvogne og biler af mange årgange: Den toetages linje 3 blev oprindeligt leveret år 1900 og kørte i den bevarede udgave på den københavnske linje 3 til 1924. Bilerne er (nærmest fotografen) NSU Prinz 4L 1972, Citroën B11 cabriolet 1938 og (næsten helt skjult i menneskemylderet) NSU Prinz 3 1961.

ved det første af de to veteran/vintage-træf på Sporvejsmuseet, idet de selv ankom i to fine gamle AEC-turistbuser fra 1957 og 1959 med umiskendeligt britisk design. De fik de danske veteranejerers tilstedeværelse som en ekstra oplevelse oven i det bestilte arrangement med dansk smørrebrød garneret med sporvogne.

Og så vankede der endda en lille afskedssang fra a capella-sekstetten "Midnight Sailors". Blue Moon!

Næste gang, biler følges med sporvogne på Sporvejsmuseet, er altså lørdag den 30. juli 2011, hvor museet i øvrigt får borgmesterbesøg fra København i anledning af, at hovedstadskommunen for 100 år siden overtog de private sporveje. Der er i skrivende stund stadig ledige deltagernumre til interesserede veteran-ejere. Henvendelse om deltagelse rettes til Søren Palsbo på mailadressen spalsbo@gmail.com, tlf. 60 83 62 34 eller 21 48 49 02.



En slange af veteraner på fælles tur i det midtsjællandske sommerlandskab. Nærmest fotografen Hardy Petersens MG TD 1953.

Post- og Telemuseet udlåner denne Nimbus, som fulgtes med sporvognene til den bitre ende. Her holder den i selskab med Sporvejsmuseets fine gamle postkassestander.



Små røde dejligheder, der charmerede den kvindelige dommerkomité: NSU Prinz 3 1961 med lille Graziella Levante-campingvogn 1966 og rød besætning



# Sikke det



*Fortællingen om en vogns storhed, fald, og genopstandelse*

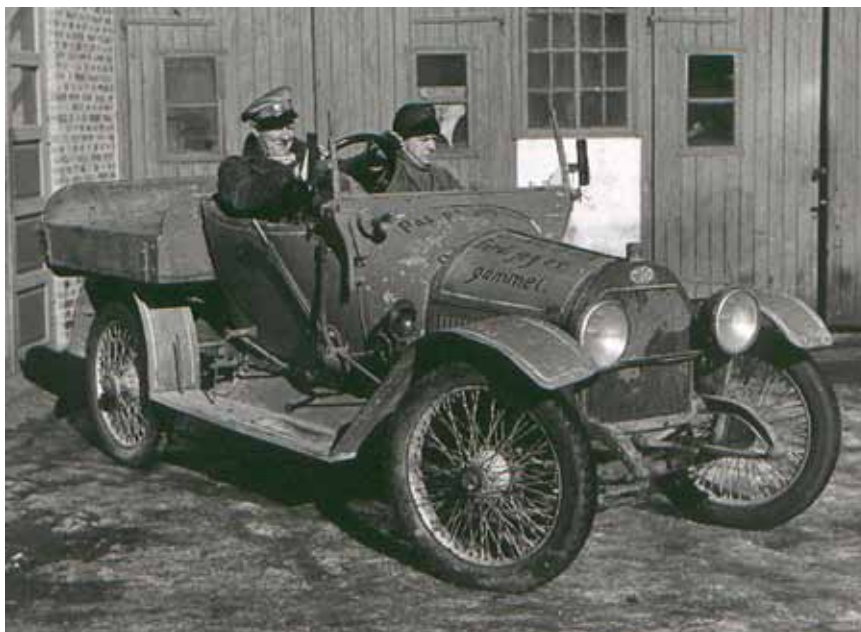
Af Stefan Petz Jensen

*Der var engang en klog mand der sagde til mig, at der er to ting en mand aldrig vil kunne glemme, Den første kæreste, og den første bil !*

*For min fars vedkommende er sidstnævnte vist sandt. Han har, gennem min barndom og ungdom, jævnligt underholdt familien med muntre anekdoter om sin første bil. Det blev den første i en række af interessante veterankøretøjer.*

I februar 1955 fandt min, dengang meget unge, far en interessant annonce i Berlingske Tidende; En Stoewer 9,5/18 fra ca 1911. Ikke det mest oplagte valg for en ung knægt med nyslået kørekort, navnlig ikke dengang. For at illustrere datidens syn på gamle biler, kan jeg fortælle at far engang sidst i fyrrerne var ude ved en gård i Ballerup, sammen med sin bedstefar. Ude på marken stod en Opel 1911 med Touring-Karosseri og vansmægtede. Ved synet af den fine gamle bil, udbryster far ”Se den flotte gamle Opel” ...Svaret kom prompte; ”Sikke noget gammelt lort” replicerede bedstefar, og så var det emne uddebatteret. Det forlyder at det er den Opel som Niels Madsen fra The Motor Shop har i dag.

Nå, men far købte Stoeweren, og sammen med en lærekammerat, Ebbe Lous, der senere endte i bilbranchen, tog han natfærgen til Bornholm for at hente dyret. Min Onkel beretter at han og Farmor var inde i Havnegade for at sætte de to håbefulde knægte af, og ønske dem god tur over Østersøen. Lutter familieidyl. Jeg vil derfor umiddelbart gætte på at idyllen led et knæk, da de unge herrer ankom til Rønne og stiftede bekendtskab med ekvipagen. Jovist kunne den da køre, og den trak også fortrinligt, men den bankede og osede en hel del. Bremse kunne den vist heller ikke. Den bar i det hele taget præg



*Stoewer C1, 1913 inden afgang fra Rønne, 1955.*

af et langt og slidsomt liv på solskinsøen.

Den blev bugseret ud på en maskinfabrik hvor far kunne gå og restaurere vognen om aftenen. Han har selv berettet om restaureringen i DVK's årsberetning fra 1957-58. Idet jeg tillader mig at antage, at det er de færreste læsere der ligger inde med denne årsberetning, kommer fortællingen igen: (læg mærke til datidens definition af en veteranbil)

”Gruppen VETERANER (1906-15) repræsenteres af den meget omhyggeligt restaurerede STOEWER 1911, om hvilken ejeren Niels O. Jensen fortæller følgende: I februar 1955 skete det sjældne, at en virkelig veteranbil averteredes til salg i dagbladene. Efter svære overvejelser og gransken af tilsendte fotos (vognens hjemsted var Bornholm) besluttede jeg mig til at springe ud i det, og kort efter kunne jeg her i København foretage den første grundige gennemgang af nyerhvervelsen. Helhedsindtrykket var ikke umiddelbart tiltalende, og det oplejede ydre, som skæmmedes af et varelad samt diverse ”morsomme” bemalinger, lod

ane at ikke alt stod vel til indeni. Denne frygt viste sig at være velbegrundet, idet den efterfølgende adskillelse afslørede, at samtlige vognens dele med undtagelse af køleren skulle gennemrepareres.

Bortset fra at motoren skulle hovedrepareres, var det nu hovedsageligt lejer i gearkasse, kobling, differentiale samt hjulene, der skulle fornys, men også alle bolte i styretøj og fjedre måtte udskiftes. Vognenes korrekte årgang er endnu ikke nøjagtigt fastslået, men billeder i Stoewer annoncer fra det danske blad Auto's 1911-årgang stemmer fuldstændig overens med min vogn, samtidig med at der optræder et 2 prs. karosseri af samme tilsnit som det, jeg har opbygget efter vareladets fjernelse. Da indregistreringspapirerne først fremkom i 1919, er vognens årgang flot angivet som 1919. En nærmere opklaring af årgangen vil imidlertid blive forsøgt fremskaffet på basis af en mærkeplade på chassisrammen, der bærer følgende sparsomme oplysninger:

GEBRÜDER STOEWER, STETTIN  
FABRIK FÜR MOTORFAHRZEUGE  
Gewicht 950 kg – PS. 9,5/18

Udover denne inskription findes der på køleren en pålodet plade med fabrikanterens navn:

MITTELDEUTSCHE KÜHLERFABRIK

FRANKFURT A/M

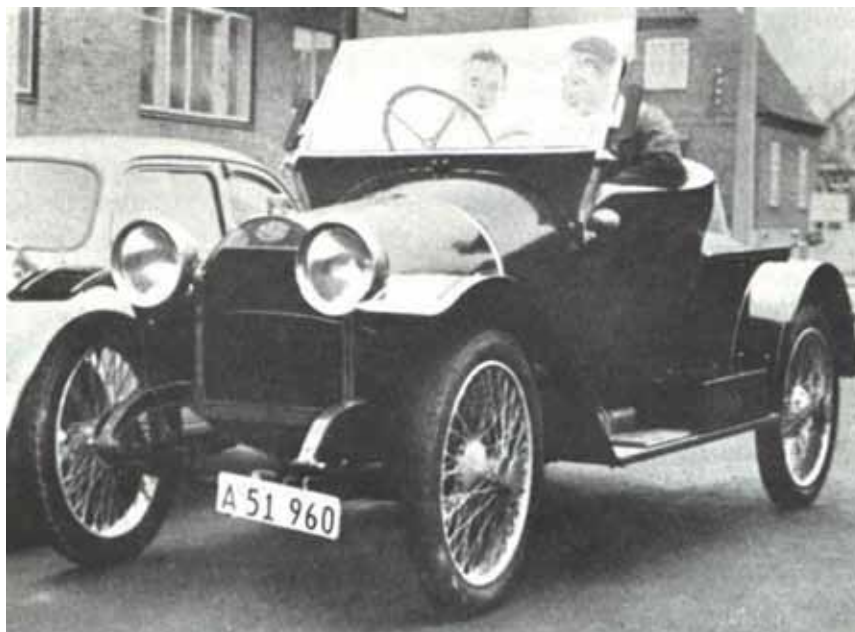
I øvrigt er specifikationerne således:

Sideventilet 4 cyl. motor med boring og slag på henholdsvis 60 og 100 mm. Cylindervolumenet antages at være omkring 1700 ccm. Kølesystemet indeholder 15L vand og virker efter termosifon princippet. Tændingen foregår med en Bosch magnet. Da topstykket ikke er aftageligt, findes der propper over hver ventil, og tændrørene er monteret i disse sæt propper.

For hver cylinder findes en snapsehane anbragt skråt på siden af blokken. Desværre findes den originale karburator ikke (Zenith eller Pallas), men et arrangement med en Ford-T karburator koblet til et langt kroget indsugningsrør gør god fyldest og giver mulighed for hastigheder op til 70 km/t. En tilbøjelighed til isdannelse forekommer dog af og til, så den korrekte karburatortype, som for øvrigt skal monteres direkte på blokken, vil blive søgt fremskaffet.

Hovedlejer og plejlstangsejer smøres automatisk af en oliepumpe i bundkarret. Olien passerer et filter, hvis virkning dog er tvivlsom, da det kun synes egnet til at stoppe tændstikker, møtrikker, småsten eller andet af denne størrelsesorden. Oliepumpen, der drives af knastakslen, sidder så højt, at man må spæde den efter længere tids stilstand. Både krumtaphus og bundkar er af aluminium. Transmissionen foregår fra en meget blødt virkende lamelkobling med 12 plader i oliebad via en 4-trins gearkasse og kardanaksel til et almindeligt differentiale og en halvtflydende bagaksel. 1. gear er et bjerggear, der højst tillader hastigheder på 10-13 km/t. Trækraften i de øvrige gear er udmærket, således klares Frederiksberg bakke flot i topgear. Gearstangen sidder indvendigt, håndbremsen udvendigt i vognens højre side, og skiftet volder ingen besværligheder, blot man tager det roligt.

Chassisrammen af U-stål bæres af halvelleptiske fjedre for og bag. Bagfjedrene er forsynet med cylindriske fjeder-støddæmpere i forbindelse med de bagerste lasker.



Den restaurerede Stoeber på prøvetur, med emalje-prøveplader. Billedet er taget i Vanløse, 1956.

Bremsesystemet er det sædvanlige for vogne i denne aldersklasse, nemlig kardan-fodbremse og håndbremse, der virker på baghjulenes tromlebremser af indvendigt ekspanderende type. Oprindeligt har støbejerns bremseskoene virket direkte på smedejerns bremsetromlerne, men jeg har dog fundet det forsvarligt at montere bremsebelægninger. Hjulene er aftagelige trådhjul af størrelse 765X105X120. Da den rigtige dækstørrelse ikke var til at få, er der monteret 30X3½ vulstdæk i stedet, men disse er lidt for store, uden at det dog frembyder nogen ulemper for kørslen.

Karosseriet, der delvist er lærredsbetrukket, er kirseberrødt med sorte skærme, og hjulene er lysegule. Vindspejl, køler og kantliste mellem hjelm og torpedo er af poleret messing. På venstre trinbræt findes en mahogni værktøjskasse, og på højre er der beslag til et reservehjul, som desværre ikke eksisterer, plus en senere anbragt mahognikasse til batteriet. De originale acetylenlygter fandtes ikke, men et par samtidige elektriske Lucas lygter af den pæreformede type er anvendt, bl.a. for at sikre, at vognen kunne indregistreres. Der findes beslag til kaleche på selve karosseriet, men en sådan er endnu ikke udført. Vognens største længde er 3,5 m, og den største bredde er 1,6 m.”

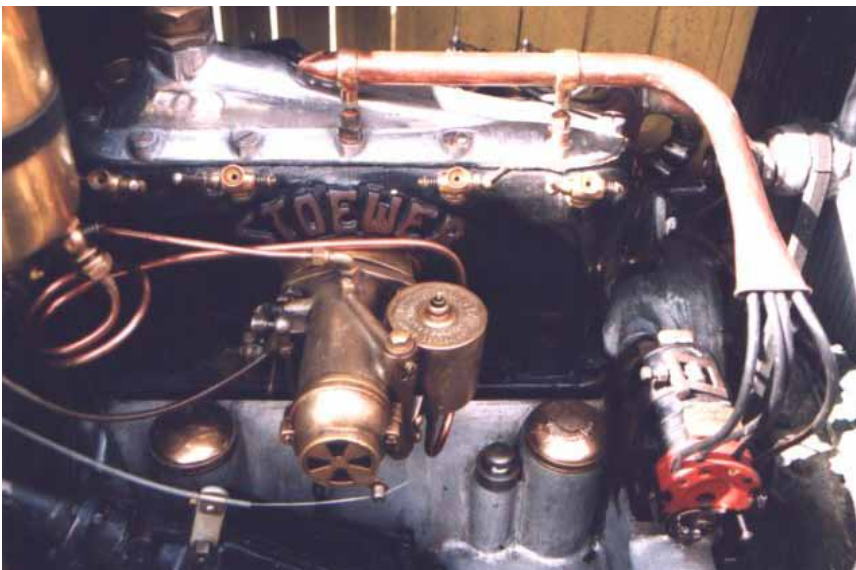
Jeg vil tilføje at vognens korrekte årgang siden hen er fastslået til 1913. Dengang i de glade 50'ere var det åbenbart svært at opsnuse oplysninger om den slags.

Det manglende reservehjul der nævnes, er sandsynligvis resultatet af et trafikuheld, i al fald bar den ene forskærm, og forenden af chassiset tydeligt præg af at have været i nærkontakt med noget massivt. (Bornholmsk granit?) Forhjulet er ved denne lejlighed sandsynligvis kasseret, og så har man monteret reservehjulet i stedet.

Jeg studsede over at reservehjulet var på sin plads igen, efter restaureringen. Men mit fædrene ophav kunne berette at det var et nylavet hjul. Han fik fat i en Ford T fælg, skar den over, tog et stykke ud, og svejsede den sammen igen så diameteren passede. Rundingen blev tilpasset i en hydraulisk presse. Herefter drejede han et nyt hjulnav, efter opmåling af et af de originale, og afleverede delene til en gammel hjulmager inde på Grundtvigsvej på Frederiksberg. Denne borede så huller i Nav og fælg, og fandt nogle eger der passede i diameteren. Disse var imidlertid for lange, så de blev afkortet, og fik smedet nyt hoved på. Herefter blev hjulet opegret på gammeldags manér. Ford T fælgen lignede næsten, på nær en kant i fælgen. Der blev lagt en svejsesøm indvendig langs denne kant, hvorefter det



*Stoeweren som den ser ud i dag... Bevares, den er mere original nu end den har været siden 30'erne, men den er da malet i farver der er mere end dristige, for ikke at sige rædselsfulde. Enhver Amazonpapegøje må føle sig misundelig... Billedet står, i mere end én forstand, i skærende kontrast til billedet fra byfesten i 1950.*



*Et kig i maskinrummet; Den 1,5 liters motor på 4 cylindre gav 18 Hestekræfter fra sig, og kunne bringe fartøjet op på 70 km/t. Det var alt rigeligt for en bil med tohjulsbremses på en grusvej. Læg mærke til den rundhændede brug af ædle metaller, Messing og kobber. Karburatoren er ganske simpel, luftfiltrering var ikke noget man ofrede mange ressourcer på dengang. Sært, for kører man ad datidens grusveje på en varm sommerdag, så STOEWER det en del.*

blev slebet så langt ned som muligt. Til sidst skulle der et veltrænet øje til at se forskel på hjulene.

Skærmene var så bulede og rustne, at der blev fremstillet 4 nye, som tro kopier af de gamle. Datidens biler var så dejligt enkle at skrue på. Manglede man en reservedel, kunne man med lidt snilde selv fremstille en ny. Således var pedalernes messing-trædeplader så slidte at man skulle tro det var løgn... Jeg fik senere at vide at bilen havde kørt under krigen, og det var jeg slet ikke i tvivl om da jeg så dem. Jeg vil nærmere tro at den også har kørt under hele 1. verdenskrig, foruden mellemkrigsårene. Nå, men de var som sagt godt brugte, og derfor gik fader i gang med at afstøbe dem i gips. Inde i gipsformen graverede han mønsteret på ny, hvor det var slidt væk, og derefter lavede han selv et sæt bly-afstøbninger hjemme på farmors køkkenbord. Disse blev afleveret til et metalstøberi, med beskeden om at der skulle bruges et sæt afstøbninger i bronze...

Motoren krævede også en del kreative løsninger. Da han skilte den ad, var der meget slør i ventilstyrene, så der blev købt nogle andre ventiler med tykkere ventilstamme, og ventilstyrene blev boret op. De gamle ventiler var sikret med en pind igennem ventilstammen, men han vurderede at det ville blive for vanskeligt at lave ovale huller i ventilstammen på de nye ventiler, så de fik drejet en rille i stedet, og samlet med koniske halvmåner, der blev presset på plads af ventilfjedrene. Nøjagtigt som på en moderne vogn. Det fungerede glimrende, og ingen kunne se det, når motoren var samlet.

De pæreformede Lucas lygter der nævnes i artiklen, har deres egen specielle historie... I 1932 købte fars onkel en Sizaire-Berwick fra 1923. Den havde tilhørt Prins Axel, fætter til Kong Christian X, og stærkt motorsportsinteresset. Derfor fik han øgenavnet Kardan-Axel. Han var desuden formand for KDAK i to lange perioder.

Den dejlige Sizaire-Berwick blev hugget op sidst i 30'erne, og forlygterne endte hos min farfar. Her lå de og samlede støv, indtil en ung herre fandt dem frem og monterede dem på sin



Fars interesse for førkrigsbiler startede tidligt. Faktisk allerede før krigen, i 1938 var han meget interesseret i sin bedstefars Buick Sedan 1927.

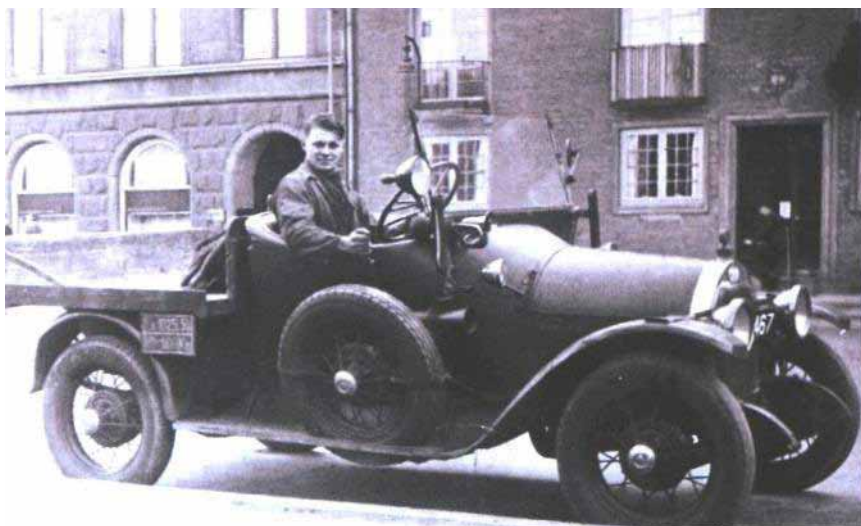


Fra DVK's generalforsamling i 1956. Forsamlingen beundrer John Ove Carlsens Nimbus kakkelovnsrør, 1923. Far ser dog lidt skeptisk ud (nr 3 fra venstre) og det havde han også god grund til; I 1928 tog farfar en gevaldig røvtur i Cordozasvinget ved gl. Køge landevej på sådan et apparat. Han var bevidstløs i 5 dage. Siden da har familien ikke været overmåde begejstret for motorcykler.



Fatter har aldrig været særlig flittig med kameraet, så vi har ikke ret mange billeder af vognen fra hans ejertid. Disse billeder er taget af hans gode ven, Palle Sørensen i forbindelse med klargøringen til en lille aftenur. Formodentlig i 1958.





*The Motor Shop's Stoeber lastvogn, der blev hugget op under besættelsen. Den var moderniseret med Ford A hjul og skærme, men ellers ganske mager til Hasagers.*

nyrestaurerede Stoeber. Lygterne var en anelse store til den lille bil, så den kom til at se ret "vågen" ud. En Austin Healey "Frogeye" lignede en søvngig skrubtudse, sammenlignet med Stoeberen.

Far blev medlem af DVK et par måneder efter han havde anskaffet sig ekvipagen. Det var den gang hvor klubmøderne foregik i Bredgade, i baglokalet til et konditori, som lå i ejendommen ved siden af Neel's sagførerkontor. Det havde den behagelige bieffekt at der altid var friske forsyninger af kager til medlemsmøderne. Det må have været et sælsomt syn, at køre ned ad Bredgade på en varm sommeraften sidst i 50'erne, og se alle de gamle messingbiler parkeret ud for konditoriet. Den lille lette Stoeber var ganske kvik, og kunne køre fra Kaj Berg Andersens Fiat 503 Touring fra 1923.

Stoeberen blev brugt flittigt efter restaureringen, både ved DVK arrangementer, og små hyggelige aftenture. Alting har dog en ende, og i 1960 skulle far til England og studere. Det var vanskeligt at få bilen opbevaret. Alle de lader og stalde der står gabende tomme i dag, var dengang optaget af nationens spirende hovederhverv; Landbrug. At fortsætte garagelejen på Frederiksberg, hvor den stod, var udelukket. Dels var lejen hundedyr, og dels var topografien

ved garagen anlagt så genialt at garagen blev oversvømmet med 5-6 cm vand ved hvert regnskyl. Far så derfor ingen anden udvej, end at sætte vognen til salg.

Den blev købt af et svensk medlem af DVK, Waldemar Smedberg. Han var vist nok godsejer ved Röstänga, og i hvert fald flittig deltager i DVK arrangementer, som oftest med sin Lancia Lambda. Vognen kom til Sverige, men senere rejste Smedbergs søn til Schweiz og tog Stoeberen med sig. Efter nogen tid solgte han vognen dernede, og vendte hjem.

Dette fik min far at vide da han sidst i 60'erne kontaktede Smedberg for at købe vognen tilbage... Sporet løb ud i sandet... Engang sidst i 70'erne kunne Peter Hass referere at han havde set en lignende Stoeber annonceret til salg i et tysk veteranbilblad. Om det var den, vides ikke.

Først i 1998 finder vi den igen. Fatter og jeg sidder i DVK's bibliotek i Nivå og læser i hvert vores veteranbilblad. I det norske "Veteran og Sportsbil magasinet" er der en artikel om nogle bilmuseer i Tyskland, og hvad fanger seniors øjne? Stoeberen! Han kunne genkende den mahognikasse der står på trinbrættet. Den havde han selv snedkereret i sin pure ungdom. Bagkarossen stemte også på en prik med den ditto hjemmestrikkede af egen komposition.

Jeg tog en fotokopi af bladet, vi snakkede om at tage ned og se til den, tiden gik, og vi glemte alt om det. Først her ved nytår, kom vi i hu af vognen, og jeg besluttede at kontakte museumsdirektøren for det museum der angiveligt ligger inde med ekvipagen...

Jeg huskede pludseligt i erindringens yderste afkroge, at fatter havde fortalt at vognen tidligere havde tilhørt en oliedirektør på Bornholm. Og at der jo er noget der hedder Bornholms Automobilmuseum... Kunne det mon tænkes at de kendte til bilen? Jeg forfattede en forespørgsel og afskibede den til museet. Det affødte et venligt svar fra Ole Hermansen, der foreslog at jeg prøvede hos Allan Pihl Hansen, som er Kasserer, Redaktør og arkivar i Bornholms Motor Veteraner. Han havde forsket en del i Bornholms tidlige bilisme, fik jeg at vide, og det lød jo forjættende. Hans svar fik mig til at tabe hagen ned i tastaturet... Han ikke bare kendte bilen, han havde også adskillige billeder af den, det ældste helt tilbage fra starten af 30'erne. Jeg var en kende overrasket over at det var muligt at "Stoeber" så mange oplysninger op, 50 år efter at far måtte sælge den. Allan var tilsyneladende lige så overrasket over at få opklaret bilens videre skæbne, 56 år efter at den havde forladt solskinsøen. Allan kunne berette at den havde tilhørt Distriktschefen for D.D.P.A. (Det Danske Petroleums Aktieselskab, senere ESSO, nu Statoil) på Bornholm. Manden hed H.C. Hasager Boss, og boede i Rønne. Allan havde talt med Hasagers datter for mange år siden, hvor han også fik lejlighed til at kopiere familiens billeder af bilen. Hasagers datter fortalte, at hun kunne huske bilen tilbage i 1932-33, hvor hendes far, Hasager Boss havde den flotte Stoeber, som ikke var nogen stor bil, men når familien om sommeren skulle ud til restaurant og traktørstedet "Skovly", søndag formiddag, var der alligevel plads. En person foran, foruden chaufføren, og med lidt god vilje 3 personer i bagsædet, men det morsomme var, at bag på var der en bagklap, der kunne slås op (senere kaldet svigermor-sædet på andre biler i 30'erne) og så var der et lille sæde, hvor der lige kunne være plads til 3 børn. Der var ikke så meget politi den gang.





I 1932-33 blev Hasager Boss Distriktschef i D.D.P.A. - Det Danske Petroleums Aktieselskab.

Den gamle Stoewer blev da afløst af en ny 6 cylindret Plymouth, men den blev ikke kasseret. Den blev ombygget til en slags lille lastbil, så den kunne transportere petroleumstønder. Den kørte under hele krigen. (2. verdenskrig). Som en humlebi sled den sig gennem hverdagen under besættelsen, og gjorde sit til at bornholmerne fik leveret petroleum i de ekstremt kolde vintre 1941-42, og 1942-43.

Allan gennemgik sine gamle registreringsprotokoller, og fandt frem til følgende;

Der var registreret 22 automobiler på Bornholm i 1919 (!) Derefter gik det stærkt for i 1920 var der registreret 98 personbiler, 12 lastbiler og 147 motorcykler, og i 1921 endnu flere. Der står dog ikke bilmærker i listerne fra dengang, så vi kan ikke fastslå om den rent faktisk har været på Bornholm siden 1919.

I 1938 var Stoeweren registreret under nr.: J 154 til Hasager Boss. (I 1938 var der 2 biler af mærket registreret, den anden under: J 1361. Den var hjemmehørende i Sandvig) I 1946 listen står den ikke anført, da var der kun én af mærket registreret, til en avlsbruger i Aakirkeby, under: J 1464. Om det var denne bil, eller den anden fra Sandvig, vides ikke.

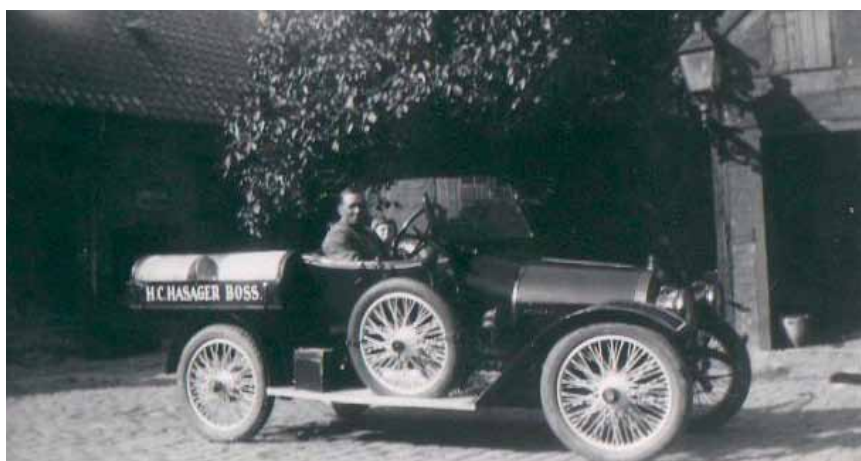
Stoeweren var igen registreret midlertidigt under J 4998 (prøveplader) omkring 1950, hvor den deltog i et arrangement med gamle køretøjer.

Som der nævnes, blev den først indregistreret i 1919.

Bilens færden fra 1913-19, er derfor en gåde der næppe lader sig opklare... En af forklaringerne, som jeg dog selv anså for en kende for fantasifuldt, og derfor ikke nævnte overfor Allan, indtil han selv nævnte det, og tilmed kunne nævne konkrete eksempler, er at den sandsynligvis har været krigsbytte, eller krigsskadeerstatning fra Tyskland efter 1. Verdenskrig. Der er ifølge Allan en del biler, navnlig erhvervskøretøjer der kom til Bornholm på denne måde. En anden, og ikke utænkkelig forklaring, er at den er brugt importeret fra



*Fra en søndagstur i starten af 30'erne. Bilen var på daværende tidspunkt 20 år gammel, og var begyndt at skranke lidt. Bagskærmen ser i al fald lidt krøllet ud, og hornet hænger med mulen. Da far så dette billede udbrød han " Det billede skulle jeg bare have haft for 56 år siden da jeg skulle til at rekonstruere bagkarosseriet"*



*Da H.C. Hasager får sin nye 6-cyl Plymouth, bliver Stoeweren bygget om til lastvogn. Det ser ud til at vognen har fået en heloplakering med i entreprisen. Hornet sidder også lige nu.*



*Et dejligt tidstypisk billede.. Mon ikke den har fået ladet påbygget midt i 30'erne ? Her kan man se de stafferinger på skærmene, som man kan ane resterne af på billederne fra havnen i Rønne 20 år senere.*



*H.C. Hasager ved rattet af sin gamle Stoeber. Han må tilskrives æren for at bilen stadig eksisterer den dag i dag.*

*Billede fra et arrangement med gamle biler i Rønne, ca. 1950. Skønt pyntet med blomster i egerne, og flag på vindspejlet, kan man ane forfaldet. Det har sikkert været i denne anledning at vognen blev tildelt de "morsomme" bemalinger, "Pas på - Jeg bider", og "Le ikke ad mig fordi jeg er gammel"*



Tyskland eller Sverige. Dette er nemlig ikke nogen ny foreteelse. Det var faktisk meget mere udbredt dengang, end det er nu. I 1919 er den tilsyneladende en af de 22 registrerede Automobiler på Bornholm. Hasager optræder først i listerne i 1938, men han har formodentlig haft bilen siden slutningen af tyverne, eller starten af trediverne. I 1946 er den ikke længere i Hasagers navn, men en avlsbruger i Aakirkeby har en Stoeber. Det kan være den, eller også har Hasager haft bilen stående uregistreret.

Sikkert er det i hvert fald at far købte bilen af Ole Holm. Han drev bilhandel ved havnen i Rønne, og havde et vognmandsfirma der eksisterer den dag i dag.

De små Stoeber vogne må have været ret populære i Danmark. Fatter fortalte at han fik fat i en reservemotor i Roskilde, og en gearkasse i Aalborg. Så der må have været en del af dem her i landet! Delene solgte han sammen med bilen, men Smedberg fortalte senere at han havde kørt det til skrot en gang i 60'erne! (vandal)



Båthornet der ses på billederne, glemte far at give med, og vi har det såmænd endnu... Det er mange år siden at det har skræmt livet af de bornholmske landevejshøns, men hvis man sætter det for munden og blæser af sine lungers fulde kraft, slår det stadig en proper verbal næve!

Derudover ved vi at The Motor Shop i København havde en lignende Stoe-  
wer, (også ombygget til lastvogn) som værkstedsvogn. Den blev desværre hugget op under besættelsen. Og endelig kunne en værkfører i 50'erne berette at han kunne huske sådan en i drift som transportvogn for et savværk ved Vallø slot, engang i 30'erne. (Den var også ombygget til lastvogn)



*En af de få andre Stoe-  
wer af samme model, der har overlevet til i dag. Den bor i Syd-Australien ! Da far restaurerede vognen, fik han den lakeret i nogenlunde samme farver, blot med sandfarvede hjul.*

Jeg ville hjertens gerne fortsætte beretningen, med fortællingen om bilens liv og levned i de 40 år der er gået siden far mistede kontakten med den. Men den tyske Museumsejer har ikke besvaret min henvendelse. Det er nok godt det samme, for de sidste 40 år af bilens tilværelse kan næppe have været så bevægende og indholdsrige som dens karriere på de bornholmske landeveje.



*Bilens originale horn, der utvivlsomt har skræmt livet af adskillige Bornholmske Høns og Gæs.*

Som kuriosum kan nævnes at Allan har haft en lignende artikel i Bornholms Motor Veteraner's medlemsblad BM-V Nyt. Det affødte en del interessante henvendelser, herunder et brev fra P. Jørgensen der blot ville fortælle at han var i besiddelse af bilens originale reservehjul !! –Utroligt ! Man må da sige at de passer godt på deres ting, derovre på solskinsøen.

Dette var historien om en lille charmerende bil, menneskene den mødte, og dens odysse gennem tilværelsen i snart 100 år.

*Tak til Allan Pihl Hansen. Uden hans uvurderlige indsats med at indsamle og registrere oplysninger om Bornholms tidlige Automobilisme, ville vognens bornholmske æra være gået i glemmebogen...*



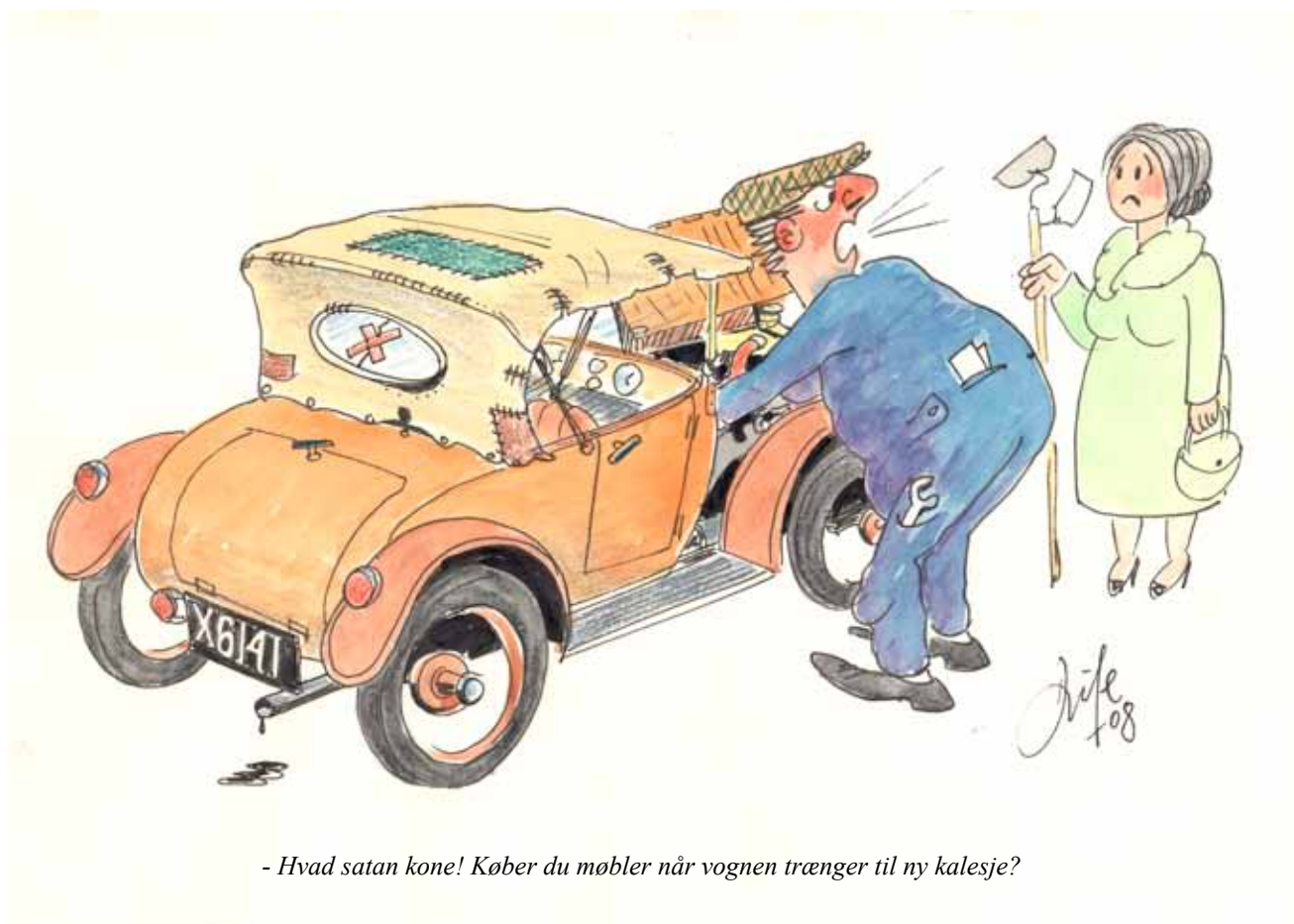
*Stoe-  
werens pedalplader. Øverst de originale, der mere end antyder at bilen har været brugt flittigt. I midten ses fars Blyafstøbninger, og nederst de aluminiums-afstøbninger som støberiet fejlagtigt lavede.*



## Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Model	Årgang
Ilja Jon	Bak Nielsen	Enghavevej 20, 3. th	1674 København V	2532 0696	Ford Mustang	1966
Bjørn	Kristensen	Vildandegade 5	1327 København K	4080 1758	Porsche 911 Carrera	1976
Torkild	Sckerl	Birkegaardsvej 39	4370 Store Merløse	2099 4970		
Heidi	Beeck	Rebbølvej 50	6392 Bolderslev	2251 6163	VW Golf 1,5	1982
Tonny	Holm	Fjordvej 31	7080 Børkop	7595 9596	Triumph TR 4	1964
Jim	Eriksen	Højkildevej 1	8721 Daugård		VW LT 31	1977
Sonny	Verting	Krøyersvej 3	3000 Helsingør	2676 3180	Chevrolet Impala	1978
Kai	Hansen	Skibsbyggervej 3	2660 Brøndby Strand	4354 1209	MG B	1963
Lennart	Jægerholt	Fredskovvej 18	5883 Oure	6228 1930	Ford A	1930
Egon	Klinge	Snejbjerg Hovedgade 47	7400 Herning		Mercedes-Benz	1965
Jesper B	Nielsen	Holtegårdsvej 14	3120 Dronningmølle		Oldsmobile	1958
Jess	Madsen	Kappelbjerg 2	4270 Høng	5357 4886	MG B	1970
Brian	Larsen	Tystrupvej 9	4480 Store Fuglede	5959 8141	Chevrolet Camaro	1979
Ulf	Larsen	Kirkemosevej 2	5400 Bogense	6481 2005	Chrysler Imperial	1963
Erik	Andresen	Tjørne Alle 1	7600 Struer	6131 7295	Morgan +4	1966
Thomas	Ørum	Baggesensgade 1, 02. tv	2200 København N			
Poul Erik	Larsen	Bakkedraget 18	4200 Slagelse	5885 4665	Chevrolet Master	1934
Ole Kjær	Sørensen	Stadionvej 15	5450 Otterup	6482 4298	FIAT 850	1966
Carsten G	Kamper	Grønnemose Alle 65	2860 Søborg	3966 7788	Ford AA	1930
Jens	Givskov	Aggebovej 39	3230 Græsted	2923 5496	Ferguson TEA 20	1950
Johann	Jensen	Ildtomvej 37, 01. th	3300 Frederiksværk	2227 0582	Ope Ascona B	1978
Johann	Jensen	Ildtomvej 37, 01. th	3300 Frederiksværk	2227 0582	Opel Manta 1240	1985
Claus	Thulstrup	Åkirkesvej 1	3220 Tisvilde	4870 7613	Pontiac 3054	1927
Niels-Erik	Manniche	Valby Overdrev 6	3200 Helsingør	4839 4861		
Michael	Schulstad	Agiltevej 19	2970 Hørsholm	4576 7511		
Svend M	Jensen	Skovhusvej 37	3230 Græsted			
Johnny	Jakobsen	Bøgehegnet 85	2670 Greve	4361 0864	Porsche 928	1977
Bjørn	Mogensen	Bobakken 31	3140 Ålsgårde	2044 4847	Citroën 11 B	1937
Susanne	Hansen	Engvej 11	4261 Dalmore	5818 8501	Volvo 164	1969
Ulrik	Olsen	Mosedraget 32	3480 Nødebo	2799 2546	Volvo 164	1970
Lene	Rosenberg	Værløsevej 3	4640 Faxe	3031 9670		
Tommy	Birk	Kongevej 308	6510 Gram	2445 5771		
Tom	Vindum	Vitvedgade 15	8660 Skanderborg		Opel Kadett 1,2 C	1979
René L	Hagemeyer-Riewerts	Frijsenborgvej 80	8450 Hammel	6110 1309	Chevrolet Camaro	1971
Anne	Harmon	Samsøvej 4B	4000 Roskilde	2621 2202		
Søren	Larsen	Kystvej 147	9820 Storvorde	2561 5646	Chevrolet El Camino	1968
Tom	Petersen	Ribevej 3	6760 Ribe		Porsche 911 Carrera	1976
Erhardt	Jakobsen	Skovhusevej 27	4720 Præstø	5599 9075	Ford Junior Y	1933
Sussi Bille	Bjerge	Ellinge Skovvej 1	4573 Højby	5930 4090	Mercedes-Benz 190 E	1984
August	Hansen	Bjerdrupvej 8A, st. th	6200 Aabenraa	7468 7614		
Peter	Avenstrup	Prinsesse Charlottes Gade 9, 02. th	2200 København N	2763 2595	Chevrolet Fleetline Deluxe	1949
Danny	Fischer	Østergade 19	5874 Hesselager	2122 5618	FIAT 1500	1966
Armin	Nuspahic	Miehesgade 12	9510 Arden	2889 1723		
Martin	Johnson	Benløseparken 67, 01. th	4100 Ringsted			
Søren Jagd	Jensen	Tolstojs Alle 15, st. th	2860 Søborg	3966 3975	DKW RT 125 Comet	1954
Ole	Olsen	Rønnevej 1	4070 Kirke Hyllinge	4640 5806		
Jørgen Engelbrecht	Johansen	Hvidtjørnen 27	2791 Dragør	3253 4824	MG B	1969
Karsten	Petersen	Dilhøj 12	4000 Roskilde		Ford Thunderbird	1963
Mikkel S.	Svendsen	Hastrupvejen 11	2690 Karlslunde		VW Type 1	1952
Finn	Jakobsen	Sundvej 31, 02. 0013	8700 Horsens	6095 1774	Ford Mustang	1966

I alt 6.047 medlemmer pr. 22-06-2011





## Hyggetur til Rudkøbing torsdag den 18. august 2011

**Mødested:** P-pladsen ved Svendborg Idrætscenter, Ryttervej 70 kl. 18.00

Vi kører ad de små hyggelige veje over Tåsinge og ender hos en veteranbilinteresseret virksomhed i Rudkøbing.

Her får vi en rundvisning i virksomheden, som bl. a. renoverer el-komponenter til vores gamle biler. Enkelte køretøjer kan få el-systemet testet for ladestrøm og spænding.

Efter rundvisningen nyder vi den medbragte mad/kaffe, ligesom værten byder på en forfriskning. Arrangementet slutter hos virksomheden.

Der er ingen forudgående tilmelding, men evt. spørgsmål kan rettes til Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. Mød op i din gamle bil, og nyd en hyggelig sensommer tur i den sydfynske natur (ca. 33 km).

Jan Klarskov



### Wedelslund Gods

– Eksklusiv opbevaring af klassiske køretøjer

**Med udgangspunkt i et unikt Herregårdsmiljø** tilbydes sikker opbevaring af køretøjer i nyistandsatte og klimaregulerede bygninger, beliggende mellem Århus og Silkeborg.

**Som aktiv del af Wedelslund Classic Car Club** vil man, udover selve opbevaringen, året rundt kunne benytte det 120 kvadratmeter store Lounge område indeholdende: bibliotek, køkken, projektor rum m.m. Er behovet et større restaureringsprojekt af års varighed, vil dette kunne udføres, benyttende Godsets nostalgiske værkstedsbygning fra 1927. Dette er pt. under renovering og færdiggøres primo 2012. Vil herefter kunne huse 8 køretøjer til langtid restaurering og 6 på dag/uge basis.

**Målet er** pr 1 August 2011 at have 40 klassiske køretøjer og deres ejere, tilknyttet Godset, med fokus på et både social og teknisk netværk omkring disse. Events og erhvervs møder vil ligeledes kunne afholdes på Wedelslund Gods. Prisen; fra 833,00 kr excl moms pr. måned.

**Før medlemskab** og/eller fremvisning af faciliteter

Kontakt:

Ejer/Jesper Ungstrup Nielsen

Wedelslundvej 2, Sjelle.

8464 Galten

Mob.+4526287465 WWW.Wedelslund.dk



## Veteraner på hjul - Ses vi søndag den 7. august i Jelling?

- Veterantoget indbyder andre veteran-køretøjer til at mødes i Jelling den 7. august mellem kl. 11:30 og 15:15.
- Vi mødes på parkeringspladsen øst for Jelling station, hvor der er et sidespor og hvortil der vil være rangeret en jernbanevogn.
- Kommer du i veterankøretøj giver veterantoget en fribillet til en tur med veterantoget.
- Veteranbus, en af DSBs røde Volvo rutebiler fra 60'erne, vil køre rundture fra pladsen.
- Veterantoget trækkes denne dag af et Frichs veterandiesellokomotiv fra 1952.
- Vognene er trævogne, hvoraf fire i år har 100 års jubilæum.
- Kom og vær med i et historisk, nostalgisk miljø omkring Jelling station. Vi indbyder veteranbiler, traktorer, mc og andre gamle maskiner.

Veterantoget Vejle Jelling  
DSB Museumstog og Støtteforeningen KLK  
www.klk.dk klk@klk.dk





# Efterårsløb 2011



## Jens Høstrups efterårsløb køres i år den 4. september fra Restaurant Kystens Perle Lovbyvej 31, 8700 Horsens

Vi mødes Kl. 9.00 hvor der venter os et veldækket morgenbord. Vi kører så en smuk tur hvor vi bl.a. besøger en seværdighed inden vi kommer frem til Restaurant På Havnen i Juelsminde hvor vi, som tidligere år, skal nyde det store flotte ta'selv frokostbord.

**NB! Turen i år vil byde på en fængslende oplevelse!**

Vi afslutter som sædvanligt med præmieuddeling og eftermiddagskaffe med lagkage på Restaurant Kystens Perle i Horsens hvorfra vi startede.

Løbets længde: ca.70 Km. som forventes afsluttet Kl. 17.00.

Prisen for hele engagementet, ekskl. drikkevarer, Kr.300,00 for voksne og børn under 12År halv pris.

**OBS! Der er kun plads til Max.25 Køretøjer!**

**Husk at tilmelding til løbet efter princippet Først til mølle.**

**Tilmelding SKAL ske pr tlf. 40420422 og betaling: Danske Bank (3636) 3664 030055**

**OBS! Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget.**

**Jens Høstrup**

## Sensommertur

### Hej Veteran-kørere!

Så vil vi gerne igen invitere til **sensommertur den 3. september.**

Vi byder på morgenkaffe med rundstykker kl. 9.00.

Derefter kører vi en tur i området, og besøger Herregården Møltrup, som nu er optagelseshjem. På Møltrup optagelseshjem står dørene altid åbne for mænd, som på den ene eller anden måde er kommet på livets skyggeside på grund af sociale problemer, misbrug eller ensomhed.. Der er lavet en mad butik, og vi vil få fortalt om optagelseshjemmet. De serverer frokost af hvad de selv fabrikere, og vi får rundvisning på hele hjemmet.

ca. kl. 15.00 køres ad mindre veje tilbage til Videbæk, hvor vi byder på eftermiddagskaffe.

Vi håber på god tilslutning, medbring godt humør.

Pris. 90 kr. pr. pers. til Møltrup - **Max. 40 køretøjer**

Tilmelding senest 25. august. tlf. 9717 1902 / 2046 0000 eller

e-mail: [ketty@goggomobiler.dk](mailto:ketty@goggomobiler.dk)

Ketty og Anton Sørensen Ørnevej 8, Videbæk





## BILER SÆLGES

**Morris 1000 Super** årgang 1971. Hvide plader, syn 2013, god stand, nem at syne. Kr. 28.000.

Verner Pedersen, tlf. 5444 2514

E-mail: slotsmarken@mail.dk

**Chrysler** New-Yorker st. regis 2 dr. ht. 354 cui HEM: 1956. Bilen er meget sjælden og eneste i Danmark. Holder syn til 2016. En fryd for øjet. Pris 250.000.

Jens H. Petersen, tlf. 4079 3981

E-mail: m.ink@youmail.dk

**Hillman Minx** 1949. Meget flot sort lak og rødt indtræk. Eneste i DK. Kørt 6.000 km efter total rep.. Sorte nr.plader. Original reg.atteest findes. Mange nye og brugte reservedele medfølger. Pris ide 61.000 kr.

John Nielsen, tlf. 2480 4537

**Chevrolet Coach** 1930. 100% original, uret overet ude/inde kørt 43.000 km. fra ny. Fuld historie, originale papirer, nye dæk og bremser. 7 år til syn. Pris ca.85.000 kr. evt. kan Mercedes 190 pagode 1959-60 registreret og i orden indgå i handelen.

Yderlige info tlf. 4635 4442

**Saab 95** 1964, Herregårdsvogn. Bilen er adskilt. Bilen står i Helsingør. 2T. Pris kr. Ring. **Saab Sport** 1961, Fremstår som en Carlson model. 2T. Rød. Bilen står i Helsingør. Pris kr. Ring.

Lars Seidenfaden, tlf. 4752 0198 - Mobil: 4026 4016

E-mail: Hertugen@ofir.dk

**Ford Thunderbird** 1964, 6,4 l. V8 convertible aut.390 cui, 300 hk. Stolesæder m/vinyl betræk, dæk kørt 3.000 km, ny kaleche, udstødning, køler, generator, batteri. Bilen står helt originalt. Pris kr. 165.000. Jørgen Jensen, tlf. 4015 8200

E-mail: caesarjj@kabelmail.dk

**Morris Minor 1000 Super** 1963. 3 ejers. Passet og plejet - mappe medfølger. Synet frem til 2018. Ekstra udstyr. Udsv. solskærm samt udsv. bagagebægrer på bagklap. Bilen kører rigtig godt. Pris kr. 48.000. Christian Orizi, tlf. 2798 2204

E-mail: saabv469@hotmail.dk

**Volvo PV 544** 1964, Virkelig solid bil. 4 gear. 2 seler for og 3 seler bag. Har kørt de sidste 5 år hos os uden problemer. Overfladiske rustpletter men absolut rustfri i karosse, bund og plader. Starter og kører perfekt. Original indtræk og instruktionsbog. Bilen har før vores tid kørt hos en apoteker i Silkeborg. Vægtafgift og forsikring koster 850 kr. om året. Har været om-lakeret i 1970'erne men originalfarven er denne lyseblå. Den mest stabile bil i vores bilpark der ellers består af SAAB, VW og Mercedes. Starter hver gang og kører upåklageligt. Ligger stabilt og fuldstændigt sikkert på vejen. Højre vindueshejs trænger til en svejseklat. Ekstra originale tætningslister til sideruder medfølger. Ring for yderligere info. Pris kr. 28.000. Hasse Kürstein, tlf. 2489 4238,

E-mail: hasse@snekermester.com

**Volvo Amazon** 1966. Rød 2-dørs. Har været i familiens eje fra ny, derfor speedometergaranti 184.877 km. Aldrig restaureret, men nu med rust i bund af døre. Motor defekt. Pæn stue. Originale sorte nr.plader. Trækkrog. Sidst synet nov. 2007 uden anmærkninger. Købskvittering og original instruktions-, garanti- og servicebog samt Volvo-manualer og diverse reservedele medfølger.

Jan Bechmann, tlf. 4919 4286

Bechmann.eng@mail.dk

**Ford T** 1926 2-dørs Sedan. Komplet men skal restaureres - kr. 39.500,00.

**Overland Whippet** 1927 skal totalrestaureres, billig - kr. 12.000,00. **Ford 10** 2-dørs 1938. Meget billig - kr. 10.000,00. **Studebaker Erskine** 1927. Trægerhjul komplet - kr. 24.500,00.

**Adler Trumpf Junior** 1938 helt original og komplet, har stået tørt og godt i 36 år - skal restaureres - kr. 38.000,00.

**Buick Sport Coupé** 1928. M. Buffalo trådhjul original i alt. Reservehjul i forskærme. Kørt på Hawaii - ingen rust.

E. Hindsgaul Madsen, tlf. 6440 1127 / 4058 4612

Min bedstefars øjsten, en **Ford Capri 1600**, 1978, sælges. Den har kørt 187.000 km og er blevet serviceret af samme mekaniker gennem alle årene. Også undervognsbehandlet med regelmæssige intervaller, og derfor al-

drig svejset i. Der er ingen rust ide bærende dele, men med begrænset kantrus. Fotos fremsendes gerne. Den står i sin originale grønne lak, med cremefarvet indtræk og i øvrigt på samme plader som fra ny. Motoren er defekt, men sandsynligvis kun en top-pakning der er gået. Jeg arvede bilen for 3 år siden, men må erkende at jeg ikke har tiden eller evnerne til at servicere den efter fortjeneste. Bilen står i Århus. Pris 22.000 kr. Gerda Bjerregaard Andersen, tlf. 6177 6008

E-mail: mathilde@mbjerregaard.dk

**MOTORCYKLER SÆLGES**

**BMW** 1983. Bedst kørende R model, 80/7 motor 800ccm. Hvid, kørt 85.000. Driftsikker BMW, kører godt, fremstår pæn.

Peter Hein-Sørensen, tlf. 4465 0583

E-mail: Hanne.hein@hotmail.com

**Ariel 500 ccm** 1929, 5 hk Ariel veteranmotorcykel i fin mekanisk stand, men trænger til at blive pudset. Er indregistreret med tidstypisk nummerplade. Sælges eller byttes med mindre bil med god sædehøjde. Pris kr. 50.000. Ejgild Hansen, tlf. 8648 6123

E-mail: mathilde@mbjerregaard.dk

## MOTORCYKLER SÆLGES

**BMW** 1983. Bedst kørende R model, 80/7 motor 800ccm. Hvid, kørt 85.000. Driftsikker BMW, kører godt, fremstår pæn.

Peter Hein-Sørensen, tlf. 4465 0583

E-mail: Hanne.hein@hotmail.com

**MOTORCYKLER KØBES**

## MOTORCYKLER KØBES

**Indian Scout** eller **Rudge** eventuelt anden MC fra før 1939, må være komplet og original gerne urestaureret. Eventuelt bytte med veteranbil eller **Mercedes-Benz 450 SL**. E. Hindsgaul Madsen, tlf. 6440 1127 / 4058 4612

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Buick** 1938 Serie 40. Motorblok-krumtap-stempler-bagtøj-kobling-bremsetrmler-flere karosseridele. Tilbud ønskes. **Buick Master 6** 1925. Topstykke m. ventiler. Bloknr. 17 27 39. Tilbud ønskes. Henvendelse bedst aften på tlf. 4919 4383

## AUTOMOBILIA

**Bugatti (T57)** Original salgsbrochure sælges for højeste bud. Tlf. 5931 2949

E-mail: bike.paulsen@gmail.com





Ålholm årskalendere 21 forskellige stk. Norsk veteranvogn Klub årskalendere 25 forskellige stk. Diverse **OPEL-Vauxhall** brochurer fra 1953 og frem. Diverse instruktionsbøger fra 1950 og frem.

H. P. Nielsen, tlf. 4014 8037



### Singer Nine Sport Four Seater, 1933

Bilen er adskilt og et restaureringsprojekt, hvor motoren er istandsat og alle dele forefindes. Registreret 1.gang 31.12.1933. Sælges. Pris kr. 50.000.

K. Lundqvist tlf. 3118 8134

E-mail: info@kca.dk



### Volvo 164 årgang 1970

i flot original stand sælges på grund af pladsmangel. Bilen blev produceret den 3. november 1969 og har indtil 2006 kørt i Californien, og er helt fri for rust. Meget original med "matching numbers" motor, gearkasse etc. Farven er stålblå metallic (farvekode 102), og bilen har kørt 145.000 miles (235.000 km). To ejere. Den sorte læderkabine har to nybetrukne forsæder, derudover nye forreste sikkerhedsseleer og ny kobling. Motoren (tre liter) er udstyret med dobbelte Stromberg karburatorer. Bilen har veteranstatus og er særdeles velholdt. Er synet uden bemærkninger i 2007 og skal først synes igen i 2015. Fuld dokumentation i form af værktødsregninger siden 1970 medfølger. Fotos kan rekvireres. Pris kr. 88.000.

Per Groth, tlf. 2765 4765

E-mail: per@groth.dk



### Chevrolet Phaeton 1934

Nysynet 2011, sorte plader. Renoveret overalt for 8 år siden. Nyt indtræk og ny kaleche. 2-farvet grøn. Pris kr. 325.000.

Einar Solvang, tlf. 5950 4201

E-mail: einersolvang@mail.dk



### Lincoln Continental 4-dørs Sedan 1963

Fantastisk flot overalt. Alt tænkeligt udstyr. Unika model kun fremstillet i få eksemplarer i denne model og udstyr. Lavt km. tal. Kr. 248.000.

Ole Damgaard-Nielsen, tlf. 4010 4711



### Jaguar XJ 6 Serie 1

Årgang 23.03.1970. Nuværende ejer siden 1985. Afmeldt jan. 1996 og siden opmagasineret i opvarmet garage. God stand, farve hvid, m. grå læderkabine. Monteret med Woolfsrace Weels alu. Følge. Originale fælge til vinterdæk. Prisinde kr. 65.000.

Henvendelse bedst aften på tlf. 4919 4383



### Mercedes-Benz 250S/8

1966 mørkeblå. Benzin. Motor er renoveret og har kørt 4.000 km siden. 6 cylindret. Der kan foretages små kosmetiske forbedringer. Har 3 år tilbage til syn (synes hvert 5. år)

68.000 kr. eller bud.

2022 8090 Kaj Sørensen



### Chevrolet Laudau Phaeton 1932

Meget flot og velholdt. 6 cyl. motor, læderinterieur. Total restaureret i USA. Købt i Arizona i 1992 og siden været i vor eje. Kr. 268.000.

Ole Damgaard-Nielsen, tlf. 4010 4711

**De gratis rubrikannoncer optages kun for køretøjer der er mindst 25 år og kun én gang.**



# Dansk Veteranbil Klub Regalier

**VEST**



**RØD/SØLT** med logo  
**Kr. 350,00**  
 egenskabsskilt kr. 400,00

**PLAKAT**



**Kr. 75,00**

**NØGLERING**



**RØD/SØLT**  
**Kr. 25,00**

**VOGNMÆRKE**




**Størrelse 6 cm**  
**Kr. 125,00**

**KEYHANGER**



**Kr. 20,-**

**STOFMÆRKE**



**Størrelse 7 cm**  
**Kr. 25,-**

**KASKET**



**Kr. 50,-**

Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Dansk Veteranbil Klub  
Sekretariatet

Telefon: 6945 4556 5610

E-mail:  
kontakt@veteranbilklub.dk



## [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

**Esbjerg MaskinEmalje**  
 købes bedst og billigst hos  
[www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)



**Se også vores**  
 store udvalg af gummilister på  
[www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)



Husk med en foreningsaftale får du og din klub rabat hos [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)



Dynotest  
 Optimering/Justering  
 Karburator/Indsprøjtning  
 Fejlsøgning  
 Datalogning  
 OBD udlæsning  
 5 gas måling  
 Reparation

MB MOTOR  
 v/Mikael Breiding  
 Larsensvej 10 B, 3230 Græsted  
 Tlf. 4839 1693

DVK medlemmer tilbydes  
 15% rabat på arbejde  
 Der ydes ikke rabat på reservedele



## 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)



## UDVALGET ER STØRST OG PRISEN ER MINDST

Diagonaldæk og Radialdæk i stort udvalg på lager.

**BFGoodrich Firestone MICHELIN**

**Universal DUNLOP LESTER**

**Firestone Commander Tires**

**US ROYAL**



Se dækmønstre på: [www.ctv-trading.dk](http://www.ctv-trading.dk)

**CTV - TRADING**

Industrivænget 7, 3320 Skævinge.  
Telefon 44440091 Telefax 44440391  
E-mail: [info@ctv-trading.dk](mailto:info@ctv-trading.dk)

**Man behøver ikke  
være veteran...**



**...for at læse**

**Veteran  
Posten**

[www.VeteranPosten.dk](http://www.VeteranPosten.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 veteranmotorcykler og campingvogne.

Indtægning 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 indtægning.

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

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

*Vi glæder os til at tegne din forsikring.*

Priseksempler (2011):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 80.000 kr.	Selvtalis 1.200 kr. – ansvaret/klasse	Årlig præmie 777 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1973	Værdi 85.000 kr.	Selvtalis 1.200 kr. – ansvaret/klasse	Årlig præmie 870 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1984	Værdi 186.000 kr.	Selvtalis 3.000 kr. – ansvaret/klasse	Årlig præmie 2.916 kr. inkl. vejhjælp

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



**OBS - OBS: Vedr. forsikring skal al henv. foregå til DVK**  
Se tlf., mail og kontortid på side 2.

Udgiveradresseret  
maskinel magasinpost  
ID nr. 42123

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