

Nr. 472

VeteranTidende

Oktober 2015 · 59. årgang



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610
(mandag - torsdag 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk
www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.
9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr.
5326 konto 0359 651

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer, veteranforsikringsklubben og VT
Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4583 8008
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland
Kristian Nørgård Gravesen
Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131
nsnuser@gmail.com

Kasserer:

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

Sekretær:

Protokol
Erik Mieth
Ellesvinget 17, 2950 Vedbæk
Tlf. 2234 6195
mieth@mail.tele.dk

Løb og arrangementstilsud

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

Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

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

Mødesteder og udstillinger Øst

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

VT og hjemmeside

Jens Heldgaard
Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens
Tlf. 3056 2299
Heldgaard8700@gmail.com

Suppleant:

Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

VeteranTidende

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

Redaktionen:

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

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.
Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen:

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

Layout/produktion:

Jens Møller Nicolaisen /MND
Mars Allé 6, 2860 Søborg.
Tlf: 2046 2798
jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager
Aktivitetsgruppen Amager
Tilmeldinger til:
amagerdvk.jbl@gmail.com

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

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

Østsjælland – Klippinge
Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland – Løve
Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad, tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

Nordsjælland – Mårum
Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted
Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220
rasmussen@sport.dk · www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland – Engelholm
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

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

Sydvestjylland – Skjoldbjerg
Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Rønne, 2280 8112
roenne@digpost.dk
Bruno Kold, 2099 0026
kold@profilbermail.dk

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

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

Østjylland – Ristrup
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813
morten250s@gmail.com
Erik Nielsen, 8692 3943

Østjylland – Uldum
Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, tlf: 2723 1433
jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, tlf: 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk
Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299
Heldgaard8700@gmail.com

Vestjylland – Spjald
Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, tlf: 9738 1264
Samme adresse

Sydvestjylland – Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Lene og Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321
/2395 0721
Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk
www.dvk-sydvst.dk

Sydøstjylland – DVK – Lillebælt
Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, 2071 6694
troline@yahoo.dk

Sønderjylland – Åbenrå
Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Erik From, 2966 9847
erik.kef@webspeed.dk
Kjeld Holm-Nielsen, 2023 4491
holm-nielsen@bbsyd.dk
www.dvk-aabenraa.dk

Historiske nummerplader MhS

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

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

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

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8
Kim Høier
shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben
Niels-Erik Manniche, 4046 5460
niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler
Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@mail.dk

Austin Seven
Ole Troen, tlf. 7594 3494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941
Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT – efterkrigs
Kurt Krogh, tlf: 9868 1189
kurtgionna@mail.dk

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

Ford T
Claus Olesen, tlf: 5950 7155
claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

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

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

Rover
Henning Helmer, tlf: 4919 2700
henning.helmer2@gmail.com

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

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

Tatra
Svend Carstensen
Tlf: 3969 8115

Toyota
Henning Holm
Tlf: 4056 8011

Volvo
Ole Callesen
Tlf: 6178 1611

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre:

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

Chevrolet 1911-41
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior
Michael Deichmann, tlf: 2227 8651 afen
michael@deichmann.org
www.fordjuniordmodelregister.dk

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

Opel
Frederik Ravn-Larsen, tlf: 3250 1237

Porsche
Paul Wilson, tlf: 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault
Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

Studebaker
Dansk Veteranbilklub
4556 5610
kontor@veteranbilklub.dk

Triangel
Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede
Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis
Peter Bering, tlf: 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson, tlf: 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt
Bob Rudy Hansen, tlf: 2323 6706
bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest
Erik Hougaard, tlf: 7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal, tlf: 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Køreselskabet for køretøjer fra før 1940
Lars Hartmann-Petersen, tlf: 4976 3388
larshartmann@hotmail.dk
Jørgen Sjøntoft, tlf: 2294 0135
ericavej39@gmail.com

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen

Bibliotek

Åbent på ordinaire klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller efter aftale.
bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

Biblioteksudvalg:
Peter Bering, Anders Ditlev Clausager,
Niels Jonassen (fmd.)
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com



Nr. 472 Oktober 2015

Forside:
Citroën DS19 årgang 1956 ved
Charlottenlund Slot.
Foto: Jens Møller Nicolaisen.

Indhold:

KøreSelskabet - ny sektion i DVK	3
Aktivitetskalender	4
Peter Hass - mindeord	5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-9
Nye medlemmer	9
Filmen om Skafte Rasmussen - premiere	10
Høstløb - Lillebælt	11
11. Classic Car træf	12
Stumpemarked og Grillaften - Amager	13
Maarum på MC-tur	14
Sydhavsrally	16
Golden Days i Lyngby	18
Automania 2015	20
Kommentarer	23
Goodwood Revival 2015	24
Autionen hos Henrik Frederiksen	26
Citroën DS 60 år	30
A110-397	42
Brødrene Singh -Volvo 544	44
Volkswagen Schwimmwagen	48
Invitationer	50
Køb & Salg	54
Bagklappen - Lancia Aurelia	56

VT 473 udkommer i uge 46.
Deadline til dette blad: 20. oktober.

Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.
Entré: fra og med 1. november 2015: Kr. 80,00,- pr.
person - børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.
Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere**.
Grupper bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.
E-mail: lillian.bech@e-sommer.dk
Hjemmeside: sommersautomobilemuseum.dk

Ny sektion i DVK KøreSelskabet for køretøjer fra før 1940

Bag dette lange navn gemmer sig en uformel sammen-
slutning af entusiaster med speciel interesse for de tid-
lige historiske køretøjer fra før 1940. Vi gør også meget
ud af faktisk at køre med dem.

I KøreSelskabet holder vi aftenmøder med hyggelig bil-
snak og foredrag en gang om måneden i vinterhalvåret,
og i sommerhalvåret har vi månedlige aftenløb samt di-
verse ture og løb i weekenderne i Danmark og i Sverige.

For at holde sammen på tropperne udsendes et nyheds-
brev pr. mail omkring den første i hver måned, og såle-
des kan KøreSelskabet være kontingentfrit og struktu-
ren kan holdes så enkel som muligt.

KøreSelskabet har eksisteret siden 2004 og vi har både
afdelinger i Østdanmark, i Vestdanmark og i Sverige.

KøreSelskabet er optaget som en sektion i DVK, og i
det kommende vinterhalvår holder KøreSelskabet-Øst
deres møder i DVK's bibliotekskokale i Nærum, den 2.
tirsdag i måneden kl. 19.30



Aktivitetskalender

Møder

Oktober

- Tirsdag 13. Fyn. Cafe og biblioteksaften/Roskilde Ring.
Tirsdag 13. Nærum. Køreselskabet for køretøjer fra før 1940.
Tirsdag 13. Uldum. Klubmøde.
Torsdag 15. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl 19.30.
Tirsdag 20. Kværkeby. Foredrag kl. 19.
Tirsdag 20. Stenum. Klubmøde på Hjallerup Mekaniske Museum.
Onsdag 21. Engelholm. Klubmøde fra 19.10.
Mandag 26. Mårum. Værkstedsaften 19.00 motortesteraften.
Tirsdag 27. Fyn. Foredrag med Præsten fra Nr. Broby.
Tirsdag 27. Klippinge. Klubmøde foredrag v/Ole Poulsen.
Onsdag 28. Amager. Amagermøde hos Walbom.
Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde hos Michael Villadsen.

November

- Mandag 2. Midtjylland. Bilernes Hus, Silkeborg.
Tirsdag 3. Ristrup. Klubmøde. Planlægning 2016 aktiviteter.
Torsdag 5. Nærum. Klubmøde besøg fra YTCC.
Tirsdag 10. Fyn. Cafe og biblioteksaften. "Mortensaften".
Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde.
Tirsdag 10. Nærum. Køreselskabet for køretøjer fra før 1940.
Torsdag 12. Aabenraa. Året der gik.
Torsdag 12. Mårum. Klubmøde 19,30 Foredrag.
Tirsdag 17. Kværkeby. Virksomhedsbesøg kl. 19.
Tirsdag 17. Stenum. Klubmøde hos Karen og Villy Andersen.
Onsdag 18. Engelholm. Klubmøde om Styrkeprøven.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl 19.30.
Tirsdag 24. Fyn. Julefrokost kl. 18.30.
Onsdag 25. Amager. Amager Julekomsammen.
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Verner Christiansen.
Fredag 27. Skjoldbjerg. Julefrokost.
Mandag 30. Mårum. Værkstedsaften kl.19. Drejbænkursus.

December

- Tirsdag 1. Ristrup. Årets julefrokost. Bemærk kl 19.00.
Torsdag 3. Nærum. Juleafslutning med andespil.
Mandag 7. Midtjylland. Byretten Herning.
Tirsdag 8. Fyn. Julehygge med gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 8. Uldum. Julekalas.
Torsdag 10. Aabenraa. Årets julefrokost.
Torsdag 10. Mårum. Klubmøde bemærk 19,00 Julefrokost.
Tirsdag 15. Kværkeby. Julefrokost kl. 18!
Tirsdag 15. Stenum. Juleafslutning på Vanggård.
Onsdag 16. Engelholm. Intet møde - juleferie.
Torsdag 17. Nærum. Cafeaften, Gløgg /æbleskiver kl. 19.30.

Januar 2016

- Torsdag 5. Nærum. Nytårskur.
Tirsdag 12. Fyn. Nytårskur.
Torsdag 14. Mårum. Klubmøde 19.30 - Nytårskur.
Tirsdag 19. Stenum. Klubmøde hos Karen og Villy Andersen.
Tirsdag 26. Fyn. Billeder fra året der gik.

Løb og arrangementer

September

- Lørdag 19.** Kardanløb. Start Odense. Info Jørgen Kastrup, tlf: 3091 1941.
Søndag 20. Stumpemarked i Motorbyen, 5250 Odense SV. Kontakt Per Mortensen, tlf. 2217 9665.
Lørdag 26. Aars Stumpemarked. 9-16. Kontakt Peder Nielsen: 4027 6464. www.aars-stumpemarked.dk
Lørdag 26. Engländertræf i Løve på Sjælland. Info: VT 469.

Oktober

- Lørdag 17. -søndag 18.** Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kontakt Peder Nielsen 4027 6464
Internet Link www.bilmesse-brugtmarked.dk
Lørdag 17. Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia. Info: Frederik, tlf. 20725437. natteravn66@hotmail.com. Tilmelding
Mandag 19. Stor Veteranbilauktion i Simrishamn - Göteborg. Internet Link www.goteborgsauktionsverk.se
Søndag 25. Løvfaldsløb - sæsonafslutning med start fra Nærum og Mårum. Tilmelding: kontor@veteranbilklub.dk eller tlf. 4556 5612

November

- Lørdag 7.** Årets Emil I anledning af klubbens 61 års fødselsdag. Tilmelding nødvendig på tlf. 4556 5612 eller pr. mail kontor@veteranbilklub.dk
Tirsdag 10. Historisk Monte Carlo - Uldum Mølle. Carl Helmers fra Kolding fortæller om sin deltagelse i Historisk Monte Carlo Rally 2014. Info VT 472

2016:

April

- Lørdag 30.** Veteranbilparade til Bakken.

Juni

- Søndag 12.** Gavnø Autojumble og Concours de Charme.
Fredag 17. - søndag 19. Vadehavstræf, Rømø. For nærmere info kontakt Bent Jessen, tlf: 5189 2758, mail: englaender@outlook.dk. Tag turen til Rømø, over den 9 km lange dæmning, og kom til bil- og mc træf. Træffet er for alle bil- og mc mærker fra før 1981.

Juli

- Torsdag 28. - lørdag 30.** Ringkøbingløbet.

August

- Søndag 14.** Veteranbilparade til Bakken. invitation følger.

Peter Hass

Vort medlem 116 Peter Hass er sovet stille ind d. 12. september, 74 år gammel.

Peter var civilingeniør med stort C. Altid søgende efter den dybere mening og en evt. bedre løsning på snart sagt ethvert teknisk problem. Peter var også helt speciell og ønskede absolut ikke at være som de fleste, han var meget vidende og forstod de mest indviklede mekaniske problemstillinger, og i modstrid til dette levede han enkelt og spartansk efter sine egne regler og normer.

Han øste gerne af sin store viden om biler især fra 20'erne, hvor nogle mærker stod hans hjerte nærmere end andre. Peter var samler, af nær sagt alt, så det her på dette sidste fyldte hans ejendomme helt. Peter har arbejdet med teknik indenfor sit fag i forskellige virksomheder som Lindø, Teknologisk Institut, Aker Gruppen i Norge og Patentdirektoratet.

Peter var en spillemand på sin helt egen måde. Han spillede harmonika, og drog hver sommer til Sverige for at spille på festivaler. Han levede med sin helt egen rytme, og spillede ligesådan. Han opfandt bl.a. et eget notesystem og alle hans kompositioner er lavet efter det.

Han skabte musik og ideer, interesserede sig ikke meget for orden og renlighed. Det han brændte for var at udleve og dyrke sine interesser, og det gjorde han fuldt ud.

Æret været hans minde.

Niels-Jørgen Skindersø & Dorte Stadil



Peter som passager hos Mikkel Posselt i DTMs dampdrevne Conrad



Som den i klubben der har kendt Peter Hass længst, må det være min opgave at skrive et minde.

Vi har kendt hinanden siden han var ca. 15-16 år. Peter boede dengang i Vanløse sammen med sin mor i en lidt fornem villa ned til Damhussøen og allerede dengang før han fik kørekort blev det første automobil erhvervet – en Tatra.

Der fulgte hurtigt flere og det var bestemt ikke velset, at de blev parkeret foran og i nærheden af den fornemme villa – Peter fik forbud mod at erhverve flere automobiler, men det holdt ikke Peter Hass tilbage, det blev bare ”værrer og værre”.

Peter havde en udsøgt evne til at finde tomme garager hos enkerne i kvarteret. Når de døde meldte problemerne sig, og vi blev mange gange kaldt ud for at flytte biler, som hans mor ikke kendte noget til. Peter Hass udviklede et besynderligt adfærdsmønster til opbevaring af sin vognpark – chassisrammer i en stabel for sig – hjælme for sig og så fremdeles. Mange medlemmer gennem tiden blev hjulpet – jeg selv med en reservehjulsholder til en Buick Master 1927.

Det bliver spændende at se hvad der bliver af Peter Hass' efterladenskaber. Vi kan kun håbe, at det bedste bliver sorteret fra til fremtidig brug for vore veteranbilers liv og levned, således at Peters virke også fremover vil tjene vor fælles sag.

Desværre må vi nok konstatere, at på trods af klubbens formålsparagraffer, har klubben med alle dens midler og mange medlemmer ingen løsning på den opgave. Som en mand med tilsidesættelse af egne materielle behov magtede.

Gunnar Falk

Klubaktiviteter



Amager

Amagergruppens mail er stadig åben for tilmelding, send mail til: amagerdvk.jbl@gmail.com. for modtagelse af info og nyhedsbrev.

Oktober d. 28. kl. 19.00. Klubmøde hos Walbom, Amager Landevej 246, 2770 Kastrup. John L. fortæller og viser billeder fra Thulintræf i Landskrona gennem årene.

November d. 25. Julefrokost.

Aktivitetsgruppen Amager

Østsjælland Klippinge

4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Nygade 3, 4672 Klippinge

Oktober d. 27. Ole Poulsen kommer for at fortælle om de seneste regler og bestemmelser, om blandt andet "klip i kørekortet". Det bliver "serveret" på Oles festlige og fornøjelige måde så alle kan forstå det!

Kai Wredstrøm, tlf. 5657 8205
angliakai@dukamail.dk



Midtsjælland Kværkeby

3. tirsdag i måneden kl. 19.00. Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Oktober d. 20. Mogens Geertsen fra det gamle familieejede bilfirma i Ringsted kommer og fortæller om løst og fast.

November d. 17. Virksomhedsbesøg. Vi kører direkte til ABC Industriegummi, Kværkebyvej 30 i Kværkeby - på samme side som kirken. Mødetid kl. 19.00.

December d. 15. Julefrokost kl. 18.

Der kommer besked om tilmelding og priser på et senere tidspunkt.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Sekretær Erik Madsen,
tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk
www.veteranbil.dk

Mødestedsleder Jan Lemming,
tlf. 2288 3829
jan.lemming@email.dk



Vestsjælland Løve

Alle tirsdage holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden. Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

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

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

Alle er velkomne til at kigge ind, og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940
dirchglad@gmail.com
www.dvk-loeve.dk



København - Nordsjælland Nærum

1. torsdag i måneden, kl. 18.30, spisning og mødestart kl. 19.30. 3. torsdag cafeaften kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

November d. 5. Besøg af den nystiftede køreforening YTCC. Hidtil har kørere i Youngtimer-klasserne under DASU manglet et fælles talerør, men i februar i år blev Køreforeningen YTCC stiftet. Formanden er Bjarne Haa Rasmussen fra Æbeltoft, og vi håber at se ham til klubmødet. Foreningen skal varetage kørernes interesser og udbrede kendskabet til Youngtimer Touring Car Championship i Danmark. YTCC Youngtimer-klassen er en slags indstillingsklasse til motorløb. YTCC vil forenkle reglerne og gøre det lettere for unge kørere. Desuden har man lavet en mentorordning, hvor debutanter får en hjælper, der viser dem tilrette og møder op til løb.

December d. 3. Året slutter med andespil.

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

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 2421 3631
ernst@elholm.se



Nordsjælland Mårum

2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

Oktober d. 26. Værkstedsaftent. Motortesteraftent.

November d. 12. Klubmøde, foredrag, program følger.

November d. 30. Værkstedsaftent. Drejbænk kursus.

December d. 10. Klubmøde. Bemærk kl. 19.00. Julefrokost.

Januar d. 14. Klubmøde. Nytårskur.

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

Sydsjælland Engelholm

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

Oktober d. 21. Klubmøde. Vi prøver igen at se filmen fra Goodwood, der bliver vel også tid til at lægge en vinterplan for eventuelle foredrag om spændende biloplevelser.

November d. 18. Peter Bering fortæller selv om arrangementet ved Styrkeprøven på Midtsjælland med billeder.

December holder vi Juleferie og ikke møde.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00.
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Oktober d. 27. Foredrag med Præsten fra Nr. Broby. "Bilen på billedet fra Bellahøj" - om da familien Danmark pakkede campingbordet, fyldte termoflasken, foldede Esso-vejkortet ud, startede bilen og tog på tur. Snyd ikke jer selv for denne oplevelse.

November d. 10. Cafe/biblioteksaftent og eventuelt en spændende film. Da datoen falder sammen med Mortensaftent, kan man tilmelde sig spisning. Kl. 18.00. Der serveres "Andesteg med tilbehør, en lækker dessert et glas vin/øl eller vand til en pris a 75,- kr". Tilmelding og betalingsfrist: 8. november.

November d. 24. Julefrokost kl. 18.30. Pris for medlem og en ledsager pr. pers. kr. 150,-. Prisen inkluderer! En lækker Julebuffet, 1 øl/vand eller et glas vin og kaffe med julesmåkager. Under spisningen får vi besøg af en hemmelig gæst. Der er plads til 103 pers. Ved tilmelding er det først til mølle og man er ikke tilmeldt før betaling er registreret. Tilmelding og betalingsfrist: 20. november.

December d. 8. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Tilmelding og betaling ved møderne eller til Anne Lise tlf. 22811954, e-mail anneliserg@dlgmail.dk. Ved indbetaling til konto husk navn. Konto nr. 0828 - 0002830884.

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



Syddjælland DVK - Lillebælt

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

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

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2016.

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



Østjylland Århus

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

November d. 3. Virksomhedsbesøg i Gjern.

December d. 1. Julefrokost på Ristrup.

Morten Kræmmer, tlf. 4027 5813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 8692 3943
www.dvk-ristrup.dk



Nordjylland Stenum

3. tirsdag i måneden kl. 19.00. "Hjallerup Mekaniske Museum", Algade 42, 9320 Hjallerup..

Oktober d. 20. på Hjallerup Mekaniske Museum. Vi mødes kl. 19.00, Algade 42, 9320 Hjallerup. Rundvisning samt kaffe og kage, pris pr. person kr. 40,-. Tilmelding senest søndag d. 18. oktober til: kraenh@hotmail.com.

November d. 17. Møde hos Karen og Villy Andersen, Vrangbækvej 43, "Gærum", 9900 Frederikshavn.

December d. 15. Juleafslutning på Vanggård. Nærmere om dette senere.

Januar d. 19. Møde hos Karen og Villy Andersen, Vrangbækvej 43, "Gærum", 9900 Frederikshavn.

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.

Kræn Hjortlund, tlf. 3033 7370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

Vestjylland Spjald

3. torsdag i måneden kl. 19.30. Højgård, Holstebrovej 17.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 9738 1264
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 9716 6252
nsunuser@gmail.com

www.veteranvest.dk



Østjylland Uldum

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

November d.10. kl. 19: Besøg af Carl Helmers, Kolding, som vil fortælle om sin deltagelse i klassisk Monte Carlo 2014.

December d.8. Julekalas. Vi er ved at kigge efter lokalitet. Mere herom senere.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 2723 1433,
jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 4034 0049,
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 3056 2299,
heldgaard8700@gmail.com.

Sydvestjylland Vesterhede

Sidste mandag i måneden kl. 19.00.

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.

Følg med på: www.dvk-sydvest.dk – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Jørgen Jacobsen tlf. 2022 2729,
joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 2395 0721,
ove@bbsyd.dk

Sydvestjylland Skjoldbjerg

Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg.

Oktober. Vi vil i oktober tage en køretur. Nærmere besked pr. mail.

November d. 27. Julefrokost. Venligst tilmeld pr. telefon eller e-mail.

Vi vil gerne sige tak til alle, der har støtte op om vores veterantræf.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 22808112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026
kold@profibermail.dk



Sønderjylland Aabenraa

2. torsdag i måneden kl. 19.30. Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

November d. 12. Året der gik. Fortæl om spændende turer/oplevelser i 2015.

December d. 10. Vi mødes kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20-25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 130,00. Max. deltager antal vil være 45 personer. Så "først til mølle" tilmelding til Kjeld eller Erik.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491
holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 29669847
erik.kef@webspeed.dk

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



Midtjylland Herning

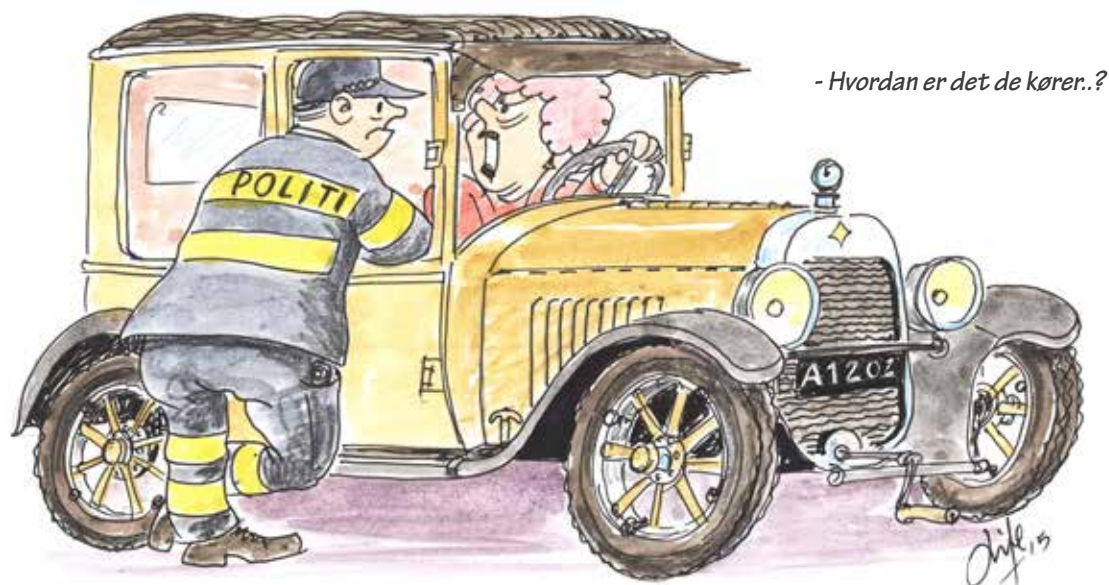
1. mandag i måneden kl. 19.00.

**AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,
7400 Herning.**

November d. 2. Bilernes Hus, Silkeborg.

December d. 7. Byretten Herning,
Gløgg – AUTOGALLERIET.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Velkommen til nye medlemmer:

Jens Erik Skibsted	Kvistgårdsvej 14	3080 Tikøb	4975 8383	MGB	1970
Carsten Thorgaard	Bellisvej 4	6920 Videbæk	4017 5540	MG B GT	1969
Martin Seemann	Skelstrupvej 16	4930 Maribo		Ford A	1930
Kasper Linné	Buddingevej 72B	2800 Kgs. Lyngby		Morris Clubman	1977
Else Iben Nielsen	Nøddehaven 6	3500 Værløse	4448 2740	Citroën Méhari	1972
Tine Christensen	Niels Klimsvej 33	4293 Dianalund	5826 5302	Mercedes-Benz 180	1962
Alice Skaubye	L. P. Rasmussensvej 6	3360 Liseleje		MG B	1966
Anton Sørensen	Viborgvej 224	8450 Hammel			
Napoleon Brinch	Pansvej 8	2680 Solrød Strand			
Jens Hansen	Østergade 46C	3250 Gilleleje	2320 0109		
Lau Peter Pollmann	Klostergårdsvej 60	4320 Lejre	6120 0421		
Christian Larsen	Grønholtvej 52	3480 Fredensborg	4848 4995	Triumph	1948
Søren Fischer	Harladsvej 19	8960 Randers SØ	86428005		



Premiere på filmen om Jørgen Skaft Rasmussen

Af Dorte Stadil

For godt et år siden bad vi en af landets bedste skabere af dokumentarfilm Liv Thomsen, Historieselskabet, om at lave en film om Jørgen Skaft Rasmussen. Et navn som er ukendt for mange danskere, sågar også for en del medlemmer af DVK. Vi syntes det var på tide at vi her i landet blev opmærksomme på manden som skabte DKW og Auto Union og som reddede Audi fra fallit. Drengen fra Nakskov som drog til Tyskland og opbyggede et industriimperium for til sidst at miste det hele og blive konsulent for Dansk Industri Syndikat og leve sine sidste år på Bellahøj i København.

DVKs medlemmer bevilgede 200.000 kr. til filmen. Det rakte et stykke vej, men uden økonomisk støtte fra Kurt Daell og Harald Ny-

borg var filmen aldrig blevet til noget. Det er vi meget taknemmelige for.

Historieselskabet har været vidt omkring med research og optagelser til filmen. De har bl.a. været på besøg hos barnebarnet Jürgen Rasmussen, som åbnede familiens store arkiv for dem, og besøgt et andet barnebarn Sybille Krägel, som boede hos Jørgen Skaft Rasmussen efter 2.



verdenskrig. Byerne Chemnitz og Zschopau har også haft besøg.

Nu er filmen færdig, og den får premiere 22. november kl. 11, i en række små biografer landet over. Præcis hvor vil kunne ses i novembernummeret af Veteran Tidende og på klubbens hjemmeside. Vi glæder os meget til at vise resultatet af filmfolkenes arbejde for DVKs medlemmer og pressen.





Høstløb

DVK Lillebælt har igen i år afholdt Høstløb. Det foregik i omegnen af Fredericia med start ved Kryb i Ly Kro. Der var 47 tilmeldte og ca. 70 personer, køreturen foregik i et godt vejr, så der var mange i åbne biler.

Efter turen var der grillerier ved mødestedet med masser af drikkelser.

Alle havde haft en rigtig god tur, men desværre var der 2 biler som ikke nåede frem inden starten.

Povl Rasmussen



Lillebælt





11. Classic Car Træf – med foredrag, picnic og herregårdskoncert

Tekst: Siegfried Riege

Foto: Jørn Madsen, Tønder Veteran Klub

Hurra. Armene kom op i vejret og var næsten ikke til at få ned igen. Tænk, i år regnede det ikke den 23/8, ved 11. Classic Car Træf i Søgårdlejren ved Aabenraa. Efter at vejret har været dårligt de sidste 3 år, viste det sig fra den allerbedste side denne gang. Sol, sol, sol, sol. Men jeg havde nu også talt et alvorsord med "ham" deroppe.

35 køretøjer og en enkelt MC med sidevogn mødtes på plænen i Hærhjemmeværnsdistrikt Syd i Søgårdlejren, til fælles picnic mellem køretøjerne i flot solskin, en lille fortælling om Søgårds historie og en rigtig flot og god orkesterkoncert med solister og fællessang.

Ca. 1500 tilskuere besøgte koncerten, hvor "Hjemmeværnets Musikkorps Syd", koret "A La Carte" og solisterne Stine Elbæk, Mette Uhrenfeldt, Per Jellum og Søren Okholm, fremtryllede de vidunderligste toner indenfor Opera, Operette,

Musical, Sving, March, Pop og anden populærmusik. Mange benyttede lejligheden i pausen til at beundre de flotte køretøjer. Har du ikke været med før, uanset om du har gammel bil eller ej, så tag med næste år 3. søndag i august. Der vil komme indbydelse i klubbladet til den tid. Nyd billederne. De behøver ingen tekst.

Lidt om Søgård, tilegnet dem, som ikke deltog i rundvisningen og den korte fortælling.

Søgårds fortid fortaber sig i "tidernes morgen". Første gang det nævnes er i 1231 i kong Valdemars jordebog. 1357 blev der bygget et 3-fløjet slot i 2 etager på en ø i Søgård sø, syd for de nuværende bygninger. Den nuværende hovedvej – der blev bygget 1847 – går midt hen over slotsruinen. 1398 kom godset i slægten Ahlefeldts eje og de havde godset – som de udbyggede til Slesvigs største gods – i 300 år. Fra Alssund i øst, til Tønder

i vest. Fra Flensborg fjord i syd, til Aabenraa fjord i nord. Slottet blev skudt i grus 1643 af svenskerne og ikke genopbygget. I stedet for boede man på Grøngrøft Slot, medens men udvidede Gråsten Slot, som hidtil kun havde været et lille jagtslot. Gråsten blev et af Europas fineste slotte, med opvarmet "orangeri" så man kunne få friske grønsager hele året rundt. Men efter en samler, kommer ofte en spredt, og det endte med fallit 1722. Ved fallitauktionen i 1725 blev godset opsplittet i mange dele, og dermed ude af Ahlefeldtslægtens eje. Gråsten slot blev købt af hertugen af Augustenborg, men nedbrændte i 1756. Kun kirkefløjen blev reddet. Slottet blev kun middelmådigt opbygget igen. Herefter gik det lige så stille ned ad bakke med Søgård. Ejerne boede ikke på godset, men havde forvaltere til at styre det, og for at få penge ind, solgtes mere og mere af den resterende jord. Først 1838 bygge-



des der en ny hovedbygning som ejeren flyttede ind i. Ejerne havde kun godset i en kort årrække, så blev det solgt igen. Så kom 1864, og det gik videre ned ad bakke. 1905 blev godset sat til salg, og for at tyskerne ikke skulle købe det – de havde travlt med at for tyske Nordslesvig – hjalp danske penge-mænd i København en god dansk mand med købet. Han havde kun godset i 5 år, og solgte det så til en anden god dansk mand, som havde godset til 1934, hvor det solgtes til den danske stat, som blev den 27. ejer. Staten overdrog godset til militæret, og det har det været siden. Senest er Hjemmeværnet bruger. Forhåbentlig i mange år, så vi fortsat kan mødes, sparke dæk og hygge os med picnic og koncert. Og husk DET ER GANSKE GRATIS.

Tak til Hjemmeværnet, fordi vi atter måtte komme og stille vore køretøjer på plænen.



Stumpemarked og grillaften

På trods af lidt gråvejr mødte 19 biler op torsdag den 31 juli, og vi var ca. 37 personer som hyggede os sammen. Jan + Jan havde slået 2 store telte op, og grillen var tændt efter alle kunstens regler.

Der var også nye ansigter (og deres fine biler) bl.a en fin Morris Minor convertible som er nyrestaureret og en fin Lancia Flaminia Touring, og naturligvis også alle de andre fine køretøjer som vi andre kom kørende i.

Tak til Jens for husly, og tak til alle for en god aften.

Hilsen
John Bording Laursen

Amager

NB: vi er i skrivende stund 53 DVK-medlemmer som er med på mødestedets mailliste, men alle er velkomne. Skriv en mail med jeres navn og telefonnummer så bliver i løbende orienteret om vore møder mv.

Mailadressen er:
Amagerdvh.jbl@gmail.com



Maarum på MC-tur

Til Nytårsmødet 2015 i Maarum var der flere DVK medlemmer, der gav udtryk for, at man gerne ville have, at vi arrangerede en veteran-MC tur i det nordsjællandske! Og som sagt – så gjort!

Lørdag, den 29. august mødtes et lille dusin entusiastiske MC-ejere i Maarum (nogle med fruer).



Det var ikke helt så mange, som vi havde regnet med, da vi planlagde turen – men det var de seje, der var fremmødt! Og vi havde en god spredning i årgang på cyklerne: ældste fra 1927, en del '50 og '60 cykler – og nyeste fra 1991!

Turen startede naturligvis med at vi beundrede hinandens køretøjer, spiste/drak morgenmad og fik en god snak om dagens planer m.v.



Kl. 10.00 stak vi af mod færgelejet i Hammer Bakke. Det blev en smuk tur på ca. 50 km – for det meste ad små snoede veje. En enkelt afstikker på grusvej! Og i et hyggeligt tempo på omkring 55 km/t. Så alle kunne følge med.

Kl. ca 10.30 holdt vi pit stop ved Rute 66 Burger og Grillbar i Frederikssund. Her mødtes vi med andre MC ejere, der alle var på vej til Orø – ligesom os! De beundrede vores flotte gamle cykler, og sagde så farvel – vi ses, når I kommer frem!



Vi fortsatte ad de små veje i det smukke Nordsjælland. Undervejs stødte flere DVK medlemmer til, som aftalt på forhånd!

Ved 11-tiden nåede vi frem til færgelejet, hvor vi nød udsigten og solskinnet, mens vi ventede på at den lille færge kom over og hentede os – den sejler konstant, når der er passagerer til det, så det var ikke nogen lang ventetid! MEN: mens vi stod dér, ankom vore nye MC venner fra Frederikssund på deres nye store maskiner! Det grinede vi meget ad, den sommer!





Og alle nød vi sejlturen...

Ved frokosttid var vi fremme ved vores mål:



som Gunnar Sørensen havde inviteret os til at deltage i. Gunnar er selv motorcykelentusiast (har bl.a. en Nimbus med sidevogn), prøvemedlem af MC Island, og sommerhusejer på Orø!

Det er åbenbart et arrangement, der trækker rigtig mange deltagere fra hele landet!

Nogle var allerede ankommet dagen inden – andre kom om lørdagen, ligesom os.

Nogle blev til om søndagen, andre blev bare nogle timer... men alle hyggede sig!

Der var plads, mad, drikke og underholdning til alle!

Efter at vi havde spist frokost i lejren, inviterede Gunnar os på en rundtur på Orø samt kaffe og kage i hans og Mariannes sommerhus.



Hvis prøven gik ud på, at Gunnar skulle vise gæstfrihed overfor andre MC ejere, så må han bestemt være blevet optaget som fuldgyldigt medlem nu!

Efter ø-rundtur og besøget hos Marianne og Gunnar var programmet frit, og vi dryssede hjemad i mindre grupper. Alle var dog enige om, at det havde været en pragtfuld dag – synd for dem, der ikke var med! Men den skal nu nok blive gentaget....



Maarum



De bedste MC hilsener fra bagsæde- og sidevognspassager Cira Aalund





Bredt udsnit af de startende køretøjer



Trængsel på rasteplass Fuglsang



Artikelforfatterens egen patinerede Ford A Town sedan 1931

Sydhavsrally

Tekst og foto: Henrik Thostrup

For 16 gang blev der – som altid på den sidste lørdag i juni – holdt Sydhavsrally og traditionen tro, så var det Karen og Ole Poulsen med familie som stod for afviklingen. Ulig mange andre arrangementer starter Sydhavsrallyet sent på dagen, nemlig først omkring middagstid, dette for at give lejlighed til at personer med bopæl længere væk (læs København og andre udkantsområder) kan komme til sydhavsørne og nyde de dejlige omgivelser. Det havde 56 valgt at gøre, desværre fik et par stykker motorstop på vej til CELF i Maribo, men så var der vist et par andre som så fik lov at starte på numrene.

Løbet startede med kaffe og basser

og efter behørig instruktion gik det så først over Lolland efter den udleverede kørebog, som beskriver ruten og stiller spørgsmål på vejen. Sidste stop på Lolland var rasteplass Fuglsang. Herefter over broen til Nykøbing og køretur på Falster som via Marielyst endte hos Golf & Fun, hvor Ole så sad klar til at rette de stillede opgaver, som også omfattede 20 paratviden-spørgsmål. Blandt andet om Rally Monte Carlo, Mini, Volvo Amazon, noget om måleenheder til udskænkning af øl.

Man skulle samtidig stemme på det køretøj man helst ville køre hjem i hvis man ikke skulle bruge sit eget. Med 1 stemme vandt Erwin Koster Kristensen med Aston Martin 1933

over Niels Andersens smukt patinerede Ford T – personligt er jeg meget til patina. Præmie til længst fra kommende, nemlig fra Esbjerg, og til de 3 bedst placerede i opgavekonkurrencen.

Derefter kunne dem som havde bestilt fortære næsten 2 grillstegte grisebasser med masser af tilbehør – det var godt skulle jeg hilse at sige.

Tak for et godt løb hvor der dog var et vejkryds i kørevejledningen som drillede os – og mange andre – og gav lidt flere kilometers kørsel. For et rigtig kryds var det ikke, da den ene vej var en indkørsel, men alt i alt småtterier. Håber at vi ses igen i 2016



Nr 1 og nr 2 i konkurrencen om "det køretøj jeg godt kunne tænke mig at køre hjem i hvis jeg ikke skulle tage mit eget": Erwin Koster Kristensens Aston Martin le Mans 1933, Niels Andersens Ford T

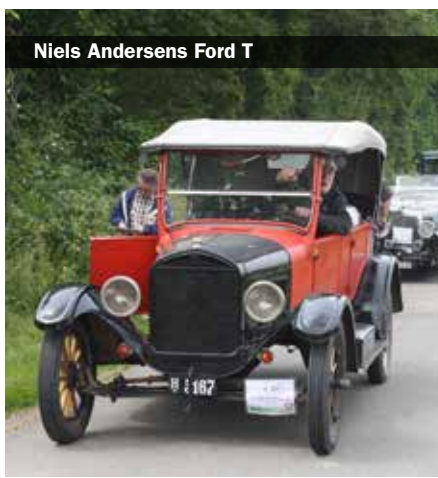


Hele 2 MG 1300, sportudgave af den nu næsten forsvundne BMC 11/130- model

...og sådan ser de ud forfra



Det var første gang jeg så klubbens banner flag, en god ide



Niels Andersens Ford T



Føremøde



Så er der grisebasse til alle



Bagender



Golden Days festival i Lyngby

Tekst & billeder: Flemming Sørensen

Lørdag d. 5. september, var DVK inviteret med til Golden Days festival i Lyngby.

Vi mødtes på Sorgenfri Slot, på Lyngby Hovedgade. Da alle var kommet blev bilerne sat op i "historisk" rækkefølge efter årstal. Så kom der to MC-betjente, som skulle få os igennem trafikken i samlet flok. Vi kørte så gennem hovedgaden, og ind imellem bilerne gik modeller der var udklædt i tøj fra de forskellige perioder.

Bilerne blev parkeret på udvalgte pladser - igen efter perioder. Forskel-

lige steder på Hovedgaden var der danseopvisning med dans og musik fra igen de forskellige perioder i forbindelse med bilerne. Så publikum havde mulighed for at opleve både biler, musik og mode fra forskellige årtier.

Butikkerne langs Hovedgaden stod med boder foran deres butikker. F.eks. var der en frisør der barberede folk på gaden, en anden frisør satte hår fra tidsperioderne osv.

Lyngby Handelstandsforening var vært for en dejlig frokost, på Post-Pub'en.



Cira Aalund og Ib Rasmussen



En tak

Hermed en tak til alle fremmødte på Kalvø med jeres flotte biler og motorcykler, samt hyggeligt samvær hver tirsdag aften her i sommer 2015.

Vi ses igen 2016.

Med venlig hilsen

Ruth & Erik From.





Automania 2015

Silkeborg

Tekst og foto: Jens Heldgaard

I den sidste weekend i august blev arrangementet Automania afholdt i centrum af Silkeborg – og der var meget at se på.

Blandt andet blev der afholdt Dansand Classic Sprint – som efter programmet er ”Danmarks smukkeste motorløb”

Det er en afdeling af DM for klassiske racerbiler og sportsvogne – og smukt var det, at bilerne kørte på en bane langs søen og mellem bøgehække og tætpakkede publikumsområder tæt på banen – man kan faktisk fra visse steder overskue hele banen – det ses ikke så tit.

Der var mange heats både lørdag og søndag – rigtig god underholdning for kørere og publikum.

Et andet fint indslag i programmet var opvisningen af Peter Lindners meget sjældne schwimmwagen, VW type 128, fra 1941, som blev fremstillet i 150 eksemplarer, inden modellen blev kortet op til Type 166, så den bedre kunne være i transportflyene - der findes kun ganske få kørende/sejlende eksemplarer tilbage af dette sjældne køretøj.

Og et fantastisk syn er det, når Peter Lindner frisk kører den lille VW ned af slæbestedet i havnen i Silkeborg, og når der er vand under ”kølen” sænker han den 3-bladede skrue på bagklappen ned, så den går i indgreb med koblingen, som ganske enkelt er en forlængelse af krumtapakslen i den lille 25 KH boxermotor.

Og så sejler fartøjer stille og roligt rundt i havnebassinet, indtil turen





slutter med opkørsel ved rampen igen. Der kan opnåes en fart af ca. 8 knob, og der styres med forhjulene som ror.

Bilen har firehjulstræk og med et specielt terrængear og to automatiske differentialspærre slået til, klarer militær-Folkevognen stigninger på 65 procent med tre kilometer i timen, og er ellers kvik nok på landjorden med op til 85 kilometer i timen.

Se evt mere på:
<http://www.schwimmwagen.de/>

I ryttergården midt i byen kunne publikum komme tæt på de hurtige biler, og fornøje sig over teknikken og hyggelig snak med kørerne. Bl.a kunne man se Leif Fuhrmann Hansens specialbyggede Austin Cooper Special fra 1984, men en stor 100 HK centermotor fra en motorcykel. Og på banen kunne vi glædes over, at også de ældre klassiske biler blev vist frem – bl.a. Michael Svendsens Citroen B11 fra 1939.





På Sørtorvet var en stor samling af luftløede VW'er samlet og på torvet overfor en endnu større udstilling af alle typer veteran- og vintagebiler. Det er dejligt at se, at der generelt er stor publikumsinteresse for disse træf, og det kan vel tolkes derhen, at det også kan smitte lidt af på klubberne, så der kommer nye medlemmer til.

I den muntre afdeling ved Papirfabrikken fandt vi en "Hippielejr" med udstilling af alle de ting som vi husker fra en svunden tid.

Bilerne var typiske, og vi kunne glæde os over Hanomag, Citroen 2CV, Morris "Bindingsværk" og naturligvis VW Bus Type 2, som jo nærmest blev symbolet på den periodes livsform, med bemalinger og afslappet indretning - med masser af madrasser på hele gulvet ;-)

Påklædning, musik og effekter på pladsen, gav nok en og anden minder om en spændende periode i deres liv.

Fint af Silkeborg at afholder Auto-mania, og i høj grad at sætte fokus på de gamle køretøjer – både med udstilling, træf, løb og mange andre events, så vores store hobby og passion kan deles med mange andre, og forhåbentlig medvirke til at der også i fremtiden er medlemmer i vore klubber.



Kommentarer

Et par kommentar til artiklen om kabinescootere i VT nr. 469 juli 2015

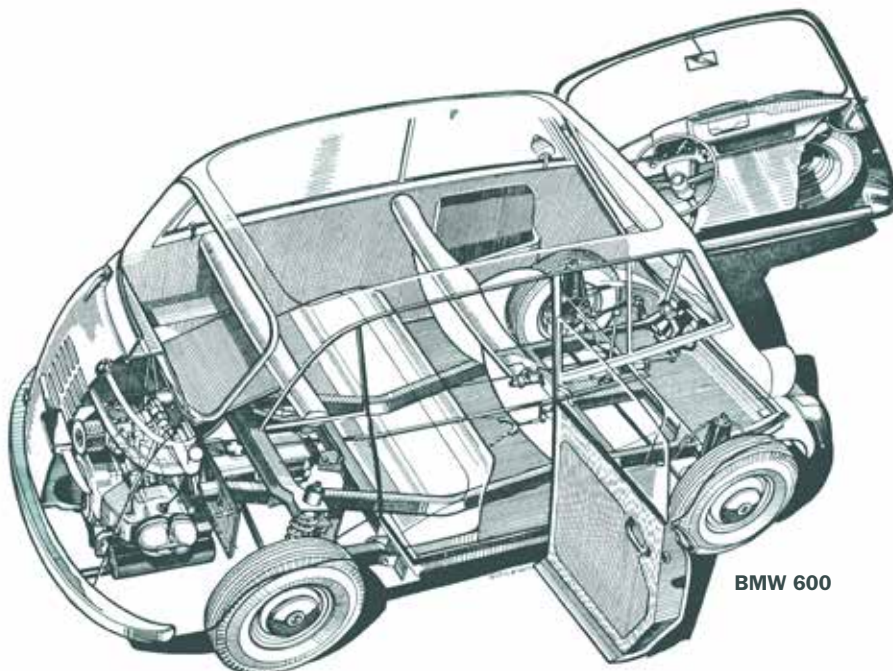
BMW 600

Det er rigtigt at BMW Isetta blev leveret i to udgaver: en 250cc og en 300cc med henholdsvis 12 og 13 HK.

Motorerne var ikke taget direkte fra motorcyklerne da de i motorcyklerne ydede væsentlig mere.

BMW 600 derimod blev aldrig af fabrikken betegnet Isetta, men var en helt egen konstruktion med en helt egen chassissamme. Den havde et baghjulsophæng som er videreført gennem senere generationer BMW'er til det vi kender i dag.

Motoren i BMW 600 var en 2 cylinder boxer motor på 582cc. Den ydede 19,5 HK og deler ikke specifikationer med de samtidige motorcykler R/60 og R/69. De 19,5 HK havde den, fordi der var en skattegrænse i Tyskland på 20 HK.



BMW 600 har meget gode køreegenskaber, hvilket en kendt Lancia kører fra Nordsjælland kan bevidne.

Det kan oplyses at der i dag er omkring 5 kørende BMW 600 i Danmark. Der blev i alt bygget 34.813 styk.

Den er i dag lige som Isetta kult i Tyskland og handles til svimlende summer.

Steffen Jørgensen

Messerschmitt

Den første serie havde kun fremadgående gear. Senere var det muligt at få motoren til at køre "baglæns", så køretøjet kunne køre baglæns.

Med venlig hilsen

Steen Jakobsen (nr. 438)

Bilerne fra Kupfermühle

Det var noget af en opgave, Hans Møller Hansen satte medlemmerne på i VT 468 med 3 fotos fra Kupfermühle i Krusaa. Erik Nielsen giver i VT 470 nogle gode bud, og det med Opel vil jeg gerne støtte, de skrå gæller i motorhjelm indikerer det. Ellers er der meget lidt at dømme ud fra. Karosseriet med den særlige brønd til den nedfældede kaleche er interessant og typisk germansk.

Men sikkert er det, at fotos er fra under / efter 1. Verdenskrig, og vi er i Tyskland. Foto med den ældste lastvogn er taget 1914-1918, idet man ser kvinder i arbejde ved Kupfermühles første lastvogn. Kvinderne gør mænds arbejde, fordi mændene er indkaldt til krigstjeneste. Læg mærke til, at børnene er med på arbejde. Om netop denne lastvogn fortælles det, at den er Flensborgs første lastvogn, og den blev

brugt til bl.a. at hente kul på havnen. Den lavede en farlig spektakel, når den kørte på brolægningen, for den havde jernringe og ikke gummi-belægning på fælgene.

Læg mærke til, at den ældste lastvogn ligesom personbilen har et acetylenanlæg på venstre trinbræt.

Leif Gr.Thomsen





Goodwood Revival 2015

Goodwood Revival i Sydengland kom i sin 18. aftapning, og var endnu engang et eksempel på, at klassisk motorsport kan trække et 150.000-tals stort publikum, der selv medvirker i den store totaloplevelse, der består af meget andet end biler og racerførere.

Fotos:
Erich Karsholt
Niels Nørgaard





Foto: Niels Erik Olsen





"I dag er Ebeltoft universets centrum" fortalte en veloplagt auktionarius, mens telefonerne indhentede bud fra Los Angeles og Tokyo. Anledningen var, at Bonhams holdt auktion over unikke veteranbiler fra Henrik Frederiksen's samling. Den samlede hammerslagspris løb op i over 140 mio. kr.



Bud efter eksklusive veteranbiler

Tekst: Erich Karsholt

Fotos: Jens Møller Nicolaisen og Albert Kuhn Nicolaisen

Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel over Lyngsbækgård på Mols lørdag den 26. september, hvor 48 biler fra Henrik Frederiksen's bilsamling kom på auktion. Og det var langt fra almindelige veteranbiler. Mange af dem med kølerfigurer fra Rolls-Royce, Bentley, Maybach, Duesenberg og Hispano-Suiza. De fleste af de pompøse køretøjer var fra før Anden Verdenskrig - indregistreret på danske nummerplader og i flot restaureret stand.

Henrik Frederiksen fik for alvor mulighed for at købe de biler han ønskede sig, efter salget af Matasdetalkæden, hvor Frederiksen ejede et større antal forretninger. Siden

delte han interessen med sin nyligt afdøde hustru, Vivi Henriksen. Med ejerskab af Lyngsbækgård på Mols blev der også plads til de mange klassikere, så i de seneste år kom der flere biler til. Mange af dem købt på bilauktioner og fra samlere over hele verden.

Katalog til 800 kr.

Forventningen til auktionen var, at langt hovedparten af bilerne bliver sendt ud af landet igen. Derfor benyttede mange bilinteresserede sig af muligheden til at kigge forbi og se samlingen. Ville man være sikker på at komme indenfor krævede det et katalog til 800 kr. og et byderkort,



der kun blev tildelt, hvis man kunne stille med en bankgaranti på 1 mio. kr. Så Bonhams var dækket (delvist) ind, i det tilfælde man ikke kunne dy sig for at byde med.

Danske bilentusiaster kunne jo være en smule sørgmodige, når en af Nordeuropas fineste veteranbilsamlinger kom under hammeren, hvorefter bilerne spredes til alverdens lande, men der var smil og glæde over, at Henrik Frederiksen gennem årene har åbnet ladeporten til samlingen for bilklubber og entusiaster, der lagde vejen forbi.

Bonhams sørgede for at arrangementet var særdeles velorganiseret

og selve auktionen foregik i et stort telt, hvor bilerne blev kørt ind efterhånden som auktionen forløb. Det store publikum fik serveret champagne undervejs, mens auktionarius Malcom Barber på underholdende vis fiskede for yderligere bud – som denne kommentar henvendt til en byder, der stoppede ved 2,5 mio. kr. for en Mercedes-Benz 320N Cabriolet A fra 1937: "Denne smukke bil var Deres for et øjeblik siden – vil De have den tilbage?" Bilen blev solgt for 3,6 mio. kr.

Realistiske priser

Nogle af bilerne havde ikke originalt karosseri, men nogle meget fine





rekreationer. Alt veldokumenteret. Mange tillige præmieret, heraf tre på Pebble Beach i Californien. Vurderingspriserne var ikke urealistiske, men i modsætning til Aalholm auktionen for et par år siden, hvor bilerne generelt gik for markant mere, lå hammerslagene denne gang for mange af bilerne i den lave ende af vurderingerne. En håndfuld af bilerne blev ikke solgt – men mon ikke de blot kommer på en ny Bonhams auktion et sted i udlandet?

Auktionens hovedattraktion, en Maybach DS8 Zeppelin Roadster, var vurderet til mellem 20-24 millioner kr. og måtte nøjes med et hammerslag på 17 Mio. kr. Den blev ikke

solgt (men skal efterfølgende være handlet for hvad der svarer til vurderingen). En mindre Maybach SW-38 fra 1935, gik for 7,5 mio. kr.

En Duesenberg Model J fra 1930 med skjult kaleche blev solgt for 17,8 mio. kr., hvilket gør det til den dyreste bil, der er solgt på auktion i Danmark. "Selvfølgelig finder man en bilmodel som denne i Frederiksens samling" reflekterede auktionsarius, inden buddene tog fat. Bilen tager nu turen over Atlanten til sin nye ejer i USA. Elleve Royce-Royce indbragte tilsammen ca. 35 mio. kr. Den dyreste – en 40/50 Silver Ghost blev solgt for 7,5 mio. kr.



En glad mand...

Ingen af bilerne er almindelige. Henrik Frederiksen har tidligere udtalt, at omdrejningspunktet for ham er "smukke biler." Derfor naturligt at der tillige var to Citroën – en SM coupé og en DS23 Pallas - blandt bilerne til salg. De gik for hhv. 379.500 kr. og 241.500 kr. Sidstnævnte var dermed auktionens billigste bil.

Som nævnt røg de fleste biler ud af landet. Der var dog også danske bydere til stede, bl.a. udtalte DVK-medlem Kurt Daell efterfølgende, at han ikke havde regnet med at købe noget. Alligevel lod han sig friste, og købte seks biler, så han bemærkede

eftertænksomt, at konen måske vil blive lidt sur, når han kom hjem og fortalte om dagens nyerhvervelser.

Henrik Frederiksen sagde efter auktionen: "Jeg er bestemt en glad mand. Bonhams har gjort et utroligt godt stykke arbejde. Jeg siger farvel til mine dejlige biler, men jeg kunne ikke være lykkeligere, da jeg ved, at de hver især vil bringe glæde til deres nye ejere". Frederiksen har dog beholdt nogle biler, så han stadig kan køre en tur. Han har en svaghed for veteran-nummerplader, der alle ender på "99". Dem vil der fremover være lidt færre af, men lad os glæde os over den tid at de klassiske køretøjer har været her.

De nævnte priser er inkl. hammer-slagsgebyr. Oversigt over de solgte biler og salgspriser findes på: www.bonhams.com/auctions/23234/





Citroën DS - 60 år

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

Desuden fotos fra Citroën Communication © - og forfatterens arkiv.



Her i oktober kan et af bilhistoriens største ikoner, Citroën DS, fejre 60-års jubilæum.

Modellen står stadig som én af de store milepæle på trods af, at den i modsætning til sin forgænger, Tracton Avant, dybest set ikke kom til at danne skole for andre bilproducenter i eftertiden. Nogle mente simpelthen, at den var for mærkelig. Andre opgav at følge med - det gælder

især på det tekniske område, hvor mange i 1955 end ikke var kommet på niveau med Citroën 11 fra 1934.

DS'ens udviklingshistorie er interessant, fordi den i høj grad afspejler tiden - hvor besjælede mennesker lagde alle kræfter i at udvikle bilen, og samtidig havde en forstilling om at man en dag ville nå frem til "bilens endelige form". Der blev eksperimenteret med køretøjsdynamik,

materialer og konstruktion; designløsningerne blev et resultat af analyser af problemerne. Lavede man det optimale, skulle det nok kunne sælges.

Der blev arbejdet med processen og det grundlæggende design, i en helt anden grad end man gør i nutiden, hvor man groft sagt beskæftiger sig mere med styling for at tækkes marketingfolk og kunder.

Udviklingshistorien og de vigtigste personer

Der er skrevet meget om DS'ens tilblivelse og personerne, der var involveret i projektet, der tog sin begyndelse så tidligt som i 1938. Især nævnes to mænd. Den ene er konstruktøren André Lefèbvre, der oprindeligt kom fra Voisin, og som efter et meget kort ophold hos Renault kom til Citroën i 1933. Lefèbvre får især i den franske litteratur æren af også at være ophavsmand til Traction Avant modellerne, hvilket i virkeligheden er svært diskutabelt, fordi TA i høj grad er baseret på amerikansk teknologi. Lefèbvres rolle var givetvis at færdiggøre projektet, som vides at have været igang mindst 5 år inden han blev ansat! Til gengæld er der næppe tvivl om, at han var hovedkonstruktøren bag DS – ligesom han var det med 2CV og H-modellerne i slutningen af 40'erne.

Den anden vigtige ophavsmand er den italienske formgiver Flaminio Bertoni, der samtidig var billedkunstner og skulptør. Ligesom Lefèbvre havde han været med i udviklingen af TA, 2CV og H-modellerne.

Én mere skal også lige nævnes i farten: Paul Magès, manden der opfandt Citroëns hydropneumatiske affjedringssystem. Og når dét er sagt skal det nævnes, at Citroëns udviklingsafdeling i perioder talte op mod 600 ansatte.

Den vigtigste person er stadig André Citroën selv, på trods af at han havde været død i over 20 år, da DS'en blev lanceret. Firmaet krakkede i 1934 og blev som bekendt overtaget af Michelin, hvor man havde stor forståelse for André Citroëns usæd-



DS19 på pariser salonen, oktober 1955. Det store billede på side 30 er derimod fra året efter, hvor man gentog succesen. Der er ikke stor forskel på de to biler – begge i farvekombinationen "Champagne/Aubergine" (farvenavnene var knapt så eksotiske i begyndelsen). Men bilerne har hver sin udformning af "trompeterne" til de bageste blinklys ved bagruden.

vanlige visioner og evner (mange taler om hans "ånd"), og man sørgede meget bevidst for, at denne ånd gik i arv, ved ansættelsen Citroëns senere direktører. Først var det Pierre Boulanger, manden der satte DS-projektet i gang, og som ikke lod sig nøje med forbedringer, men forlangte nytænkning og gav sine folk ordre til at eksperimentere. Det var også Boulanger, der ansatte Paul Magès.

Desværre omkom Boulanger under en testkørsel med en Traction Avant i 1950, hvilket med sikkerhed har medført en stor forsinkelse af DS-projektet. Heldigvis fandt Michelin en værdig efterfølger i Pierre Bercot, der både forstod at lade sine folk lege og skitsere, men også at lede processen fremad; især de sidste to år i et voldsomt forceret tempo. Helt frem til de sidste par måneder op til præsentationen blev der foretaget radikale ændringer, både i bilens teknik og i selve dens ydre hovedform! Men ellers skal der ikke her gås i detaljer med denne del af historien, der som sagt kan

læses mange steder. Det korte af det lange er, at ingen andre end Citroën kunne have præsenteret en bil som DS'en.

Præsentationen

Selve præsentationen, som fandt sted på Pariser-salonen i Grand Palais, var i sig selv en enorm begivenhed. Dørene åbnedes den 5. oktober 1955. En pre-serie DS19 stod og snurrede på en rondel – og da den første dag var omme, var der indgivet over 12.000 ordrer på den nye model. Da udstillingen lukkede ugen efter, var dette tal steget til 80.000, på trods af at der ved bestilling skulle betales et klækkeligt depositum for en bil der først kunne leveres op til flere år senere. At det var lykkedes at holde bilens udseende fuldstændig hemmeligt kan undre, men det gjorde bestemt ikke sensationen mindre - avisernes tegnere havde forsøgt sig i måneder, uden at få fat i noget der ligner. DS19 blev med det samme kaldt "bomben fra Paris".



André Lefèbvre



Flaminio Bertoni



Pierre Boulanger



Pierre Bercot



André Citroën



Endnu et foto af en meget tidlig DS19, udstillet i Bruxelles, oktober 1955. Lysegrå med turkisfarvet tag. Iflg. en kilde blev kun 8 biler fremstillet i 1955. Teksten på tavlen ved bagvæggen blev i fri oversættelse også brugt som reklameslogan i Danmark: "Denne vogn udfører hele arbejdet for Dem".

Instrumentbrættet på de tidlige DS19 var det hidtil største stykke støbt plastic i verden, og ikke mindre futuristisk end bilens ydre. Alligevel er der en funktion og mening med det hele. Det smukke énegrede rat gav sikkerhed ved kollisioner og frit udsyn til instrumenterne. Foran rattet ses den hydrauliske gearvælger. Bemærk også de store friskluft-gitre.

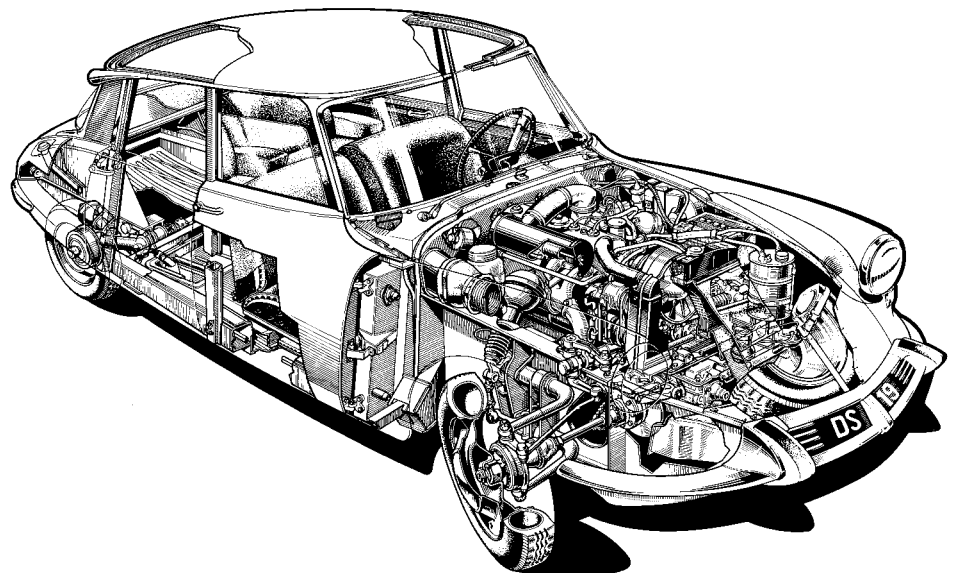
Nederst ses en røntgentegning fra omkring 1963. Her er hjulophængene godt beskrevet sammen med affjedringscylindrene med gaskuglerne. Motoren ligger langt tilbage i vognen; faktisk når den helt ind under forruden.

DS19 årgang 1955-56

Hvis man skal prøve at forstå hvad det egentlig var der skete, og hvad DS19 objektivt set er, er der en ting, der er meget vigtigt at huske. Enhver sammenligning skal foretages med hvad der kom før - ikke efter. Her skal gennemgås de vigtigste af bilens karakteristika.

Karroseriet

Den grundlæggende konstruktion er på mange måder en videreudvikling af forgængeren Traction Avant. Der er tale om en kraftig platform, med solide vanger langs siderne, og resten af skallen som en let gitterkonstruktion. Forenden er væsentligt bredere end bagenden, bl.a. for at give kurvestabilitet, men hovedidéen var selvfølgelig god aerodynamik, med dråbeformen. DS'ens lave luftmodstand blev først indhentet af konkurrenterne mange år senere. De ydre karrosseridele var i praksis aftagelige; skærmene sad med nogle få bolte og dørene simpelthen monteret med pinolbolte. Desuden var der en udstrakt brug af helt nye materialer. Front- og bagklap var i aluminium (bagklappen blev senere erstattet af stål) og taget var i "hærdet plastic", monteret med bolte.



Hjulophæng

Fortøjet bestod af to kraftige aluminiumskonsoller, med parallelførte bærearne, boltet på siderne af karroseriets forende. Bærearne var udformet, så de dannede en vinkel på 90 grader og monteret i konsollerne med koniske rullelejer. De øverste bærearne var hver især forbundet med affjedringselementerne, de nederste bærearne forbundet med hinanden med en krængningsstabilisator. Svingstykkernes kugleforbindelser var placeret præcist i hjulenes midterakse, hvilket var muliggjort af bremsernes placering inde ved gearkassen. Dette gav ikke bare lav uaffjedret vægt, men betød også at bilens retningsstabilitet ville være helt upåvirket af en dækekspllosion – en sikkerhed, der desværre er blevet glemt på nutidens biler.

Bagtøjet bestod ligeledes af et element i hver side; langsgående svingarme, kun forbundet med en krængningsstabilisator på tværs inde i bilen.

Affjedringen

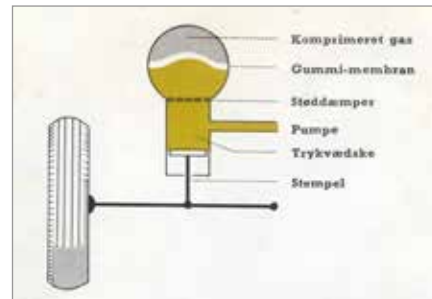
Utvivlsomt det mest sensationelle og avancerede i bilens teknik. Fire uafhængige elementer, ét til hvert hjul. Hvert element består af en cylinder, fastgjort på karrosseriet, og et stempel med forbindelse til bærearne. I toppen af cylinderen sidder en kugle, delt på midten af en membran. Fjederbevægelsen sker ved at en gasart (nitrogen) i kuglens øverste halvdel bliver komprimeret, når stemplet bevæger sig i cylinderen med ikke-komprimerbar væske (hydraulikolie). Bilens frihøjde reguleres konstant ved regulering af væskemængden. Se illustrationerne. Hjertet i systemet er en



Et par meget skematiske illustrationer fra tidlige brochurer forklarer her princippet i affjedringen.

Den automatiske vognhøjderegulering fremgår ikke af skitserne - væsketrykket i affjedringscylinerne kommer ind gennem et rør (der hvor der står Pumpe på tegningen til højre), og kommer selvfølgelig fra pumpen, men via højdekorrektøren – en ventil, der er mekanisk forbundet med bærearne og som både kan lede væsken frem og tilbage.

højtrykspumpe der via en regulator forsyner affjedringscylinerne med væske. "Fjedrene" tillader en meget stor vandring, har ingen masse som kan få dem i egensvingninger og støddæmpning sker med en simpel flowbegrænser, i form af en ventil skudt ind mellem cylinder og kugle. I virkeligheden ganske enkelt, og med relativt få mekaniske komponenter. En anden gevinst ved systemet er den konstante vognhøjde, uanset bilens belastning. Den automatiske regulering sker ved hjælp af to ventiler (kaldet højdekorrektører), én for og én bag, der via en enkel stang på krængningsdæmperne doserer væsken til affjedringscylinerne.

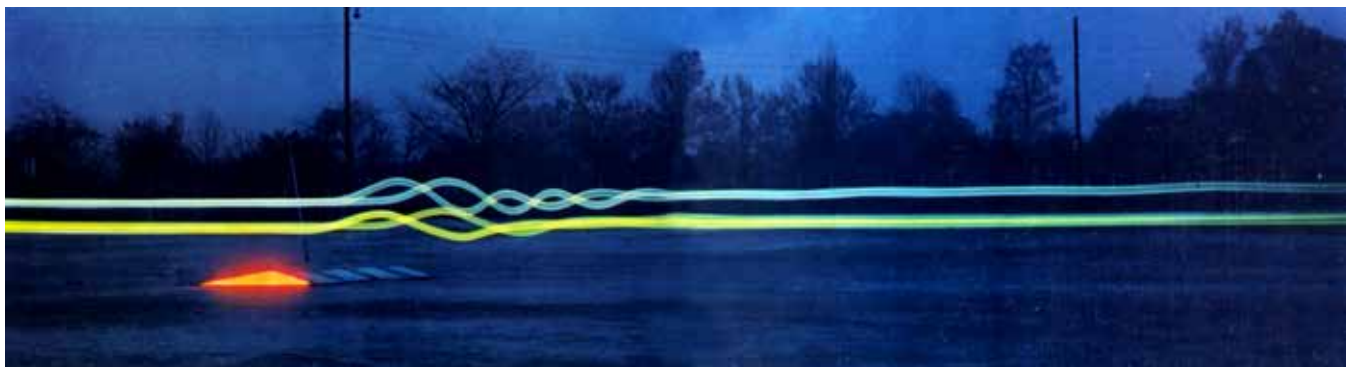


Citroëns hydropneumatiske affjedringssystem har altid været anerkendt som verdens mest komfortable, med en enestående evne til at absorbere vejens ujævnheder. Der er stor fjedervandring og affjedringen er særdeles blød, men til gengæld er dæmpningen meget kraftig. Systemet havde ikke sin premiere på DS19, men blev faktisk lanceret på den 6-cylindrede 15six i 1954, hvor det var monteret til bagakslen. Komponenterne, incl. højtrykspumpen, benyttedes i næsten uændret udgave på alle Citroëns senere hydropneumatiske modeller.



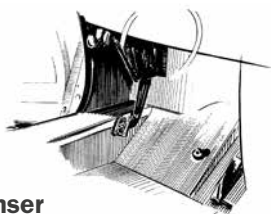
De to højdekorrektører kan også påvirkes med et håndtag i bilen, så bilen hæves eller sænkes. Denne funktion anvendes ved hjulskift. Her ses en meget tidlig DS med den lille buk, der hører til vognens værktøjs sæt. I en af de tidlige salgsbrochurer kan man læse at "donkrafte er gammeldags og overflødige..."

Nederst et foto, taget med lang lukkertid. To lys fastgjort på i hver sin ende af to bilers karrosseri. Her ses med grønt lys hvordan DS'ens fjederbevægelse er mindre end den traditionelt affjedrede bil med blå lys. DS'en kommer hurtigere i ro efter bumpet i vejen.



Bilens betjening

Når nu man allerede havde højtrykspumpen, gik man flere skridt videre med at udnytte det hydrauliske tryk. Den traditionelle gearkasse blev forsynet med hydrauliske stempler ved skiftegaflerne, som igen blev styret med en lille gearvælger via en hydragisk stempelblok. Væk med gearstangen. En DS19 har heller ingen koblingspedal, denne funktion er fuldautomatisk hydraulisk. Også tandstangsstyretøjet blev assisteret af hydraulik, og endelig var der bremsere, der naturligvis også aktiveredes af tryk direkte fra pumpen. Således kunne alle bilens funktioner styres fuldstændig uden brug af den mindste muskelkraft.



Bremsler

Skivebrems foran, for første gang på en seriefremstillet personbil, og af seriøse dimensioner, placeret inde ved gearkassen. Derfor er udskiftning af bremseklodserne på en DS er ikke noget man klarer på en halv time. Til gengæld holder de ofte op til 100.000 km.

Bagbremserne var traditionelle tromlebremser, men alligevel med det lille raffinement, at hydrauliktrykket leveredes via den bageste højdekorrektør. Altså havde man en belastningsafhængig bagbremse, hvilket også var nødvendigt for at undgå overbremsning af bilens meget lette bagende.

En anden spektakulær ting: DS19 havde ingen bremsepedal! I stedet sad en lille knap, stort set uden vandrings, som aktiverede bremseventilen. Tests havde vist, at reaktionstiden var kortere, og forbavsende nok var det ikke svært at dosere bremseeffekten. Og så var der forresten en bremsepedal alligevel - nemlig til parkeringsbremsen, der virkede mekanisk for forbremseklodserne, og dermed også fungerede som en ekstra sikkerhed i tilfælde af hydraulisk svigt.



Den første bil er landet – reception i Sydhavnsgade bag tildækkede vinduer den 10. januar 1956. Ved døren til højre i billedet ses den københavnske forhandler Knud Bærentzen.

DS i Danmark

Begyndelsen

Den danske motorpresse kogte næsten over af begejstring. Og hos dansk Citroën begyndte man så småt at ånde lettet op, fordi de gamle Berline-modeller omsider så ud til at skulle få en afløser. For selv om de teknisk stadig var moderne biler, så var udseendet så gammeldags, at salget reelt var gået i stå – i salgsarbejdet havde man efterhånden udelukkende koncentreret kræfterne om at sælge 2CV, hvilket nok også har været en stor udfordring.

Citroën havde endelig fået sit gamle ry tilbage, som producent af verdens mest moderne biler. Men det tog tid, før produktionen var tilpas stor til at man kunne afse en bil til Danmark.

Først i januar 1956 kunne Citroëns danske direktør Aksel Kjellund tage et fly til Bruxelles, hvorfra han personligt kørte den første bil hjem til Sydhavnen. Dagen efter, den 10. januar, blev der afholdt en diskret reception, hvor gæsterne bl.a. bestod af ca. 50 kunder der allerede havde købt en DS19. Nu kunne de få bilen at se, selv om de tidligst ville få den leveret flere måneder senere. Receptionen fandt i øvrigt sted i Ci-

troëns udstillingslokale, som stadig eksisterer på adressen Sydhavnsgade 16.

I de følgende uger blev bilen udstillet - først hos de Københavnske forhandlere og hos Citroën selv, hvorefter Aksel Kjellund sammen med salgsdirektør Erik Jensen kørte land og rige rundt og præsenterede videret for forhandlerne og interesserede i hele Danmark.

Produktionen var stadig minimal i Paris, men yderligere to biler kom hjem til Forum-udstillingen i slutningen af februar. Én til selve udstillingen og én til demonstration.

Erik Jensen fortalte i sin tid mange sjove historier om de første uger med bilen, som i folks øjne var som noget fra en anden planet. En tur op ad Vimmelskiftet udløste spontane klapsalver, og da han en aften efter Forum-udstillingens afslutning havde parkeret sin DS19 for at spise middag på Wivex, måtte han slippe kniv og gaffel og skynde sig ud til bilen. Her var der politi og totalt trafik kaos – det viste sig at to betjente var i gang med at demonstrere deres viden om den nye bil for et stør-



Den første DS19 på Danmarksturné, januar/februar 1956. I bilen sidder Citroëns danske direktør Aksel Kjellund sammen med salgsdirektør Erik Jensen (ved rattet). Vi er hos Citroënsforhandler Martin Kristensen i Odense.

re publikum. Politiet havde nemlig fået bilen demonstreret i Sydhavnen samme dag, og stod nu og forklarede den undrende skare om bilens mærkelige evne til at hæve og sænke sig.

Salget i Danmark

Da Forum-udstillingen i februar 1956 var slut, havde forhandlerne solgt 61 stk. DS19 i Danmark, men de første biler blev på grund af vanskeligheder med produktionsstarten ikke leveret før i april måned. Med en pris på noget over 35.000,- kr. var DS19 en temmelig dyr bil (til sammenligning: Opel Kaptajn knapt 27.000,-, Folkevogn Standardmodel ca. 13.400,- kr.). Og ikke overraskende havde Citroën betydelige tekniske problemer med de tidlige DS19, samtidig med at det tog tid at få uddannet mekanikere til at kunne servicere og reparere den komplicerede bil. Alligevel



Forum, februar 1956: Knud Bærentzen (med ryggen til) og Erik Jensen viser DS19 frem for Arveprins Knud og Prinsesse Caroline-Mathilde. Ligesom den første bil er denne i introduktionsfarverne Champagne/Aubergine.



ID19 blev første gang vist i Paris i oktober 1956, men kom først i produktion flere måneder senere. Og der gik næsten et helt år, før den kom til Danmark. Billedet her er fra den officielle præsentation hos Citroën i Sydhavnen den 24. september 1957, tilsyneladende umiddelbart før gæsterne blev lukket ind.

Bilerne er model ID19 "Luxe", med de meget små hjulkapsler og malede lygterande. Senere kom model ID19 "Confort" med mere krom og luksus. ID19 afløste de gamle modeller 11 Sport og 11 Normale, der var udgået af produktion nogle måneder forinden.

Her til venstre ses forsiden af den første salgsbrochure for DS19.

må man sige, at salget i Danmark gik godt fra begyndelsen, tidens (lave) bilsalg taget i betragtning. Her hjalp det også, at Citroën i 1957 lancerede den forenklede ID19. Samme udseende som DS, men mindre luksuriøs og med traditionelt gearskift/koblingssystem, bremses og styretøj uden assistance fra det hydrauliske system, der udelukkende tog sig af affjedringen. De første ID19 var ganske skræbete; senere kom der udstyrsversioner, der nærmede sig DS'ens niveau.

Flere modelvarianter kom til – i 1959 kom ID19 som stationcar. Også en meget dyr bil sammenlignet med tidens konkurrenter, hvilket

(som hos mange andre bilmærker) affødte en særlig dansk model: ID19 Combi, der både kunne fås på papegøjeplader og som egentlig var vogn på gule plader. Det lykkedes at afsætte 34 biler på denne måde, i perioden 1960-65.

Cabrioletmodellerne, der kom på programmet fra 1960, fandt til gengæld aldrig danske købere på grund af en astronomisk pris. Citroën havde i 1964 taget et enkelt eksemplar hjem, som blev vist på Forum-udstillingen samme år. Salgsdirektør Erik Jensen har fortalt, at idéen havde klar adresse til Simon Spies – der desværre ikke bed på, men købte sig en Mercedes 600 Pullmann i

stedet for. Den åbne DS røg derfor videre til Sverige.

DS fandt også vej til kongehusets garager - i 1967 var Citroëns bryllupsgave til tronfølgerparret en DS21 Pallas. Denne blev kort tid efter diskret byttet ud med en ny, da modellen fik det nye frontparti. Senere havde Prins Henrik flere DS'er, heriblandt et eksemplar af den absolutte topmodel Prestige Pallas.

I alt solgtes i perioden 1956-76 4.843 D-modeller i Danmark, incl. de 34 combi-modeller.



Det har helt sikkert været en del af Citroëns strategi, også internationalt, at den hypermoderne DS skulle præsenteres i lige så moderne miljøer. I 1958 indrettede Citroën dette showroom på hjørnet af Vester Farimagsgade og Kampmannsgade. På billedet ses 2 DS og ID, 2 stk. 2CV'er samt en Panhard Dyna Z12. I Frankrig havde Citroën overtaget det gamle mærke og den danske filial måtte finde sig i også at skulle forhandle Panhard. Dette blev gjort halvhjertet og følgelig uden succes. Alle bilerne har danske Ermax-sideblink – DS'erne på B-stolpen og ID'erne på forskærmene.

På billedet til højre ses forretningen udefra ved Citroëns danske 40-års jubilæum i 1964. Her ses også en Ami6 – som med blot 50 solgte i personvognsudgaven også var en fiasko i Danmark. I Frankrig var den derimod den mest solgte bil gennem flere år i 60'erne.

Derunder ses importørens nye afdeling i Århus i 1960. Her anes også en Panhard PL17.



Der var langt fra luksus bilen DS19 ned til en 2CV. ID19 kunne delvis udfylde hullet. Her er en meget tidlig én af slagsen, produceret i august 1957. Bilen er solgt fra ny i Danmark og her fotograferet i 2005. Idag ejes den af Bjarne Dyrehauge på Fyn.



De første ID19 Break (stationcar) kom til Danmark i 1960 og fandtes i flere versioner, bl.a. Familiale med tre klapsæder midtskibs og plads til 7 personer. Her er vi igen på biludstilling i Forum – i 1962, hvor man også introducerede Ami6.

På farvebilledet ses den helt specielle danske modelvariant, ID19 Combi, med blændede sideruder og papegøjeplader. Og det er virkelig et unikt foto – i over 30 år har jeg forsøgt at finde et billede af modellen. Da jeg sammen med nogle Citroën-venner lavede en lille 30-års jubilæumsbog om DS, måtte jeg tegne bilen! Men for et par år siden, ved et tilfældigt møde med en Rolls-Royce ejer på et biltræf, kom vi til at snakke om ID19 Combi- og varevogn, og sådan én havde han haft! Og jo, han havde stadig et par billeder af den - lysbilleder i god kvalitet. Så her er den, årgang 1960-62, ovenikøbet med en dansk fremstillet campingvogn bagefter. Billedet er taget i Helsingør – der ventes på færgen til Sverige.



Sikkerhedstjenesten, et privat selskab med speciale i international ambulancetransport, anskaffede i 1972 denne DS-ambulance, type 240 CD, den eneste i Danmark. På grund af affjedringen blev den ofte anvendt til patienter, der ikke kunne tåle fly og rystelser. Bilen slog rekord med verdens længste udrykning, 2.100 km fra Spanien til Rigshospitalet med en hjertepatient. Ved en anden lejlighed tilbagelagde ambulancen over 200 km med et fladt fordæk. Bilen står idag på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.



DS-modellerne fik en stor karriere i international motorsport og rally, med bl.a. flere sejre i Monte Carlo. I Danmark var det lidt mere beskedent, men Citroën fik flere førstepladser i økonomiløbene, der i en årrække blev arrangeret af benzinselskabet Mobil i flere lande. I Danmark i samarbejde med KDAK. Her modtager S.A. Andersen (nr. 2 fra venstre) lykønskninger fra Citroëns direktør Kjellund (helt til højre) for sin indsats i 1959. Andersen opnåede hele 17,2 km/liter i sin ID19. Året efter vandt han igen og blev tilmed "skandinavisk champion".

DS'en kom også på Roskilde Ring - her ved en særlig demonstration i 1966, hvor for-dækket blev bragt til eksplosion med over 120 km/t. Bilen fortsatte naturligvis helt upåvirket - ligeud. En ansat hos Citroën i Sverige var specialist i disse demonstrationer - bemærk hvor han har hænderne! Mange D-modeller til Sverige blev stadig op i 60'erne klargjort hos Citroën i København, som var skandinavisk hovedfilial.



Her er et billede fra et tilsvarende arrangement, vistnok på Jyllandsringen i 1968, hvor bilens stabilitet demonstreres på 3 hjul...

Tv: Et meget dansk reklamefoto af en DS21 Pallas fra 1967 - billedet er fundet hos Citroën i Paris!

Citroën D-modeller · indregistreringstal i Danmark

1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
55	74	184	365	468	408	449	238	260	275	313	283	198	249	225	154	175	255	165	48	4

Modeludvikling

I begyndelsen var det DS19, efterfulgt af ID19. Men Citroëns D-modeller var i produktion i over 20 år, hvorfor de naturligvis gennemgik en del forandringer, med deraf følgende (mange) forskellige modelbetegnelser. De to modeller kom efterhånden til at ligne hinanden; f.eks. blev almindeligt manuelt gearskift en valgmulighed på DS og hydraulisk assisteret styretøj option på ID.

Her er en lille gennemgang af de vigtigste modelændringer.

1955: DS19 præsenteres i Paris - modellen afløser i princippet 15six.

1956: Den forenklede ID19 præsenteres - og afløser i 1957 de gamle 11 Sport og 11 Normale. Udover de tidligere nævnte forskelle, har ID19 et noget mere traditionelt instrumentbræt.



Denne fine ID19 er fra 1959 og tilhører Stig Ellkier-Pedersen. Instrumentbrættet er noget mere konventionelt end på DS, og rattet har større diameter på grund af den manglende assistance fra hydraulikken.



1958: ID19 præsenteres som stationcar i versionerne Break, Familiale og Commerciale.

1960: Alle modeller får 12 volts elsystem i stedet for 6V. Cabrioletudgaven præsenteres.

1961: ID får højtryksbremser ligesom DS.



Citroëns egen cabrioletmodel var designet af Bertoni og blev bygget hos karrosserifirmaet Chapron. Denne bil ejes af Thomas Bødker i Roskilde. Chapron havde også deres egne udgaver, ofte svært overlæssede med krom og pynt i amerikansk stil.

1963-modellerne: Ny front med forbedret aerodynamik giver en forøgelse i topfarten på 10 km/t. Gummihorn på kofangerne. Se også billede nederst på siden. Nyt instrumentbræt på både ID og DS. Nyt udstødningssystem og andre tekniske forbedringer.



1964: DS19 kommer i Pallas-udgave: Højt udstyrsniveau, med pyntelister udvendigt og ekstra luksus i kabinen. Lædersæder som ekstraudstyr.

1965: Nye motorer, overkvadratiske og med 5 hovedlejer i stedet for 3.

Flere kræfter og to størrelser: 1985 ccm til DS19 og 2175 ccm til den nye model: **DS21**. Flere tekniske ændringer, bl.a. nye forbremses. Nye hjul - centerbespænding afløses af 5 traditionelle hjulbolte.

1966: Også ID19 får den nye motor (1985 ccm). Betegnes ofte ID19B. Fra september 1966: Ny mineralisk hydraulikvæske, den grønne LHM, afløser den syntetiske LHS-2.

1967: Med 68-modellerne kommer den største ændring i udseendet, med den nye front med de 4 forlygter bag glas. De inderste er drejelige fjernlys, så man kan se om hjørner! Også skærme, motorhjælm, forkofanger og underfront er nye.



1968: DS19 skifter navn til DS20.

1969: Nyt instrumentbræt med runde ure på alle modeller.





En DS21 Pallas fra sidst i 1971. Nogle betragter den moderniserede forende med de karakteristiske drejelygter som kulminationen på Citroëns designarbejde med DS'en. Andre foretrækker den oprindelige form – uanset hvad, repræsenterer begge versioner den tid de er frembragt i; der er 12 år imellem dem. Som et lille kuriosum kan det nævnes, at bilen her er kommet til landet som flygtning fra borgerkrigen i Libanon i 1983. Den har oprindeligt kørt for den franske ambassade i Beirut, men siden 1988 tilhørt denne artikels forfatter og den er idag en særdeles velintegreret migrant.

1969 fortsat:

Ny topmodel: **DS21 Injection Électronique**, med Bosch indsprøjtnings-system og 125 hk.

DS21 fortsætter uforandret med karburator, med eller uden hydraulisk gearskift, og med "Pallas"-versionen som en eksklusiv mulighed.

ID19 og ID20 skifter navn til hhv. **DSpécial** og **DSuper**.

1970: Sidste cabrioletter. 5-trins manuelt betjent gearkasse på DS21 og som tilvalgt på DSuper.

1971: Indfældede dørhåndtag på 72-modellerne. Rat i opskummet materiale. Mere motorkraft.

1972: Igen mere motorkraft. Ny model: **DSuper5**, med 21-motor og 5-trins gearkasse.

DS23 med ny motor på 2347 ccm; 115hk med karburator og 130hk med elektronisk indsprøjtning.

1974: DS23 nu kun som Pallas og i Break-version. Flere modeller udgår.

1975: Produktionen ophører og den nye Citroën CX følger efter.

1976: De sidste 4 stk. DS bliver indregistreret i Danmark.



DS'er på Nytorv

Den danske Citroën ID/DS-klub fejrede her i september den runde fødselsdag med et imponerede arrangement i København. Ét af dagens programpunkter var opstilling af de ialt 58 deltagende biler på Nytorv, der blev fyldt grundigt op. Et meget

flot syn. Dagen afsluttedes med en middag i DVK's lokaler i Nærum.

Klubben har godt 130 medlemmer og udgiver sammen med de øvrige danske Citroënklubber bladet *Attraction*. Hjemmeside: www.idds.dk.



Tekst og fotos: Jens Møller Nicolaisen
Gamle fotos fra Jan Pedersen



Sommer 1957 på Mors.



Holte - omkring 1977

A110-397

Denne DS19 er utvivlsomt den ældste indregistrerede i Danmark. Ifølge Citroëns produktionsprotokoller færdiggjort den 26. september 1956. Stelnummer 5331. En dansk toldkvittering er dateret den 6. oktober, men bilen blev først indregistreret den 8. december.

Bilen ejes af Gert Bue Larsen i Virum. Han købte den som 16-årig og er 2. ejer! Den fine DS19 står idag så godt som urestaureret og helt original, selvom det selvfølgelig har været nødvendigt at lave en del mekaniske reparationer, og lakken – i farverne Champagne/Aubergine – har måttet fornys.

Gert skriver i øvrigt om bilen:

Det er underligt, at der er gået næsten 2 måneder fra toldkvitteringens dato til registreringen. Men det er jo muligt at noget ikke har fungeret, og at man har afventet reservedele fra Paris. Eller at man har ventet på dele til at kunne foretage en af de mange generelle opgraderinger som de tidligere biler gennemgik. Eller hvem ved - den kan have været uindregistreret demobil i Sydhavnen i 2 måneder inden salg og levering.

Bilen leveredes ny fra Citroën i Sydhavnsgade, indregistreret 8/12-1956 til strømpefabrikken Gentex I/S i Gentofte. Oscar Pedersen var en af firmaets stiftere og partnere, og DS'en var hans firmabil og hjertebarn, som han altid puslede om. Da Oscar døde skulle bilen sæl-

ges og firmaet annoncerede den i bladet Attraction. Den var blevet afmeldt, så de originale nummerplader var gået tabt.

I 1979 havde jeg allerede været medlem af Citroënklubberne i nogle år, og jeg bemærkede en salgsannonce i Attraction for en DS 19 fra 1956. Og min interesse blev netop vakt fordi annoncen sagde, at det var en DS af allerførste årgang.

Jeg købte DS'en i foråret 1980, før jeg havde fået kørekort. Der var rigtig meget som skulle ordnes på den 23 år gamle bil, som ikke havde været til syn siden den var fabriksny. Så det blev efterår i 1981 før den var klar til syn og indregistrering med nummeret JP 48.622, som jeg kørte med indtil det blev muligt at købe historisk korrekte nummerplader, og få det oprindelige nummer A110-397 tilbage.

Den lille dreng på billederne fra en ferie på Mors i sommeren 1957, da bilen var omkring ½ år gammel, er Jan Pedersen (Oscars søn) - cirka 5 år gammel. Jan har siden midten af 70'erne boet i USA, og har bidraget med billeder og gode fortællinger om sin fars store interesse og passion for denne bil igennem 23 år.

Jeg har fortsat denne interesse og passion siden 1980, og har således nu ejet bilen i 35 år. På nær en kort periode på 1½ år omkring 1979-1981, har bilen altid været indregistreret i Danmark og i løbende brug.



Kølevandstermometret og de to kontrollamper for blinklys er standardudstyr, monteret hos Citroën i Danmark.





Singh brødrenes fantastiske sejr i "East African Safari Rally" 1965

Tekst: Per Groth

I år er det et halvt århundrede siden brødrene Joginder og Jaswant Singh som de første krydsede målstregen i "East African Safari Rally" også blot kaldt "Safari Rally" i deres Volvo PV 544. Den hvide Volvos sejr i verdens hårdeste rally gav genlyd i rallykredse over hele verden. Løbet var hårdt, idet det var på over 5.000 km, hvor kun 300 km var på asfaltveje, resten foregik på jordveje. De 5.000 km skulle gennemføres på kun fem dage.

Volvo havde i 1964 investeret kraftigt i Safari Rally. Volvos motorsportsafdeling havde sendt fire

hvide Volvo PV 544'er ned til Kenya, der var udgangspunkt for Safari Rally. De fire biler var blevet udstyret med tunede B18 motorer, der ydede 130 hk. Desuden havde de fået forstærket forhjulsophæng med Bilstein støddæmpere og skivebremser på forhjulene, to brændstoftanke og beskyttende paneler under motoren, gearkasse og brændstoftanke.

En strejke førte imidlertid til en alvorlig forsinkelse i leveringen af bilerne, og resultatet var, at rallyholdet kom til starten i sidste øjeblik uden at have haft tilstrækkelig tid til at træne. Safari Rally er kendt som det

hårdeste rally i verden, og i 1964 var betingelserne barskere end nogensinde. Af de 94 biler, der stillede op, kom kun 21 over målstregen. De to nedennævnte Singh brødre kom i dette løb ind som nummer 21 i deres Lincoln Mercury Comet. Carl-Magnus Skogh var den eneste Volvo-kører, der fuldførte de fem dages rally, men han nåede ikke i mål inden for tidsfristen, og blev derfor ikke placeret.

Volvo havde sendt sine bedste fabrikkørere til Kenya, som ud over Carl-Magnus Skogh inkluderede køreere som Gunnar Andersson og Tom



De fire Volvo PV 544, som Volvo sendte til start i 1964.
Fotos: Volvos Historiske Arkiv.



De forcerede forberedelser i 1964.
Foto: Volvos Historiske Arkiv.



Gunnar Andersson (th) og Bo Boesen før
starten i 1964.
Foto: Volvos Historiske Arkiv.



Trana. Under løbet i 1964 blev Tom Tranas bil meget beskadiget og blev derfor efterladt i Kenya hos Volvo importøren "Amazon Motors". Den lokale rallykører, Joginder Singh, der kom fra Kenya, og som havde deltaget flere gange i Safari Rally, blev interesseret i Volvo. Han lånte derfor en PV 544 af "Amazon Motors" i 1964 for at deltage i mindre løb i Afrika. Ved hjælp af sin viden om teknik, modificerede og forbedrede Joginder Singh PV'en efter hvert løb, og gjorde efterhånden bilen endnu mere velegnet til de afrikanske forhold.

Fem måneder før det trettende Safari Rally i april 1965 indgik Joginder Singh en aftale med "Amazon Motors" om at købe Tom Tranas efterladte Volvo PV 544. Den beskadigede bil, der allerede havde kørt to



Joginder og Jaswant Singh klar til start i 1965.
Foto: Volvos Historiske Arkiv.



Singh brødrene kort efter starten i 1965.
Fotograf ukendt.

sæsoner, blev repareret, og derefter omhyggeligt testet af Joginder Singh og hans bror Jaswant.

Selv om Singh brødrene havde haft succes i Safari Rally ved tidligere lejligheder, hvor de kørte i andre bilmærker, troede ingen på at de to sikh brødre med deres turbaner havde nogen chance denne gang. Det havde været en fiasko for Volvo året før, og der var stadigvæk hård konkurrence fra flere store bilmærker.

Joginder og Jaswant trak nummer et som startposition. Dette var tidligere blevet betragtet som en uheldigt



Gennem mudder med special teknik.
Foto: Fra Volvos film om løbet.



Singh brødrene efter sejren.
Foto: Volvo Media.

TOTALSEJRE 1965

Det svenske Rally:	Volvo totalsejr
Det russiske Rally:	Volvo 1., 2., 3., 4. totalt
Det finske Snerally:	Volvo totalsejr
S. A. M. 400 Rally, Sydafrika:	Volvo totalsejr
Transvaal Trial, Sydafrika:	Volvo totalsejr

- og nu Safariralliet

Totalsejr med en Volvo, der allerede havde kørt mange kilometer og desuden deltaget i flere rallies. Pressen betegnede løbet som -det hidtil hårdeste i Safariralliets historie-.

Hvordan er den bil konstrueret, der under svøbt forskellige klimaforhold opnår den ene totalsejr efter den anden? Og som kertil fejrer Europamesterskabet 1963 og 1964 samt VM for bilfabriker 1964? Den har en drivflasker og kraftig D 18-motor, en slidstærk gearkasse, et sikkert og robust karrosseri. Den har en hjulophængning, som giver gode vejgenskaber, og som låser hård kørsel på veje med frostskader. Den er bygget til at klare sig i al slags vejr, under alle klimaforhold og på alle slags veje. Derfor vinder Volvo.

Totalvinderne i årets Safarirally, brødrene Joginder og Jaswant Singh.

VOLVO

En Volvo-annonce bragt i FDM's blad Motor i oktober 1965.



De to håndtag over PV 544's bagvindue.
Foto: Per Groth.



Singh brødrenes Volvo PV 544 udstillet på Volvos Museum i Göteborg i 2015.
Foto: Per Groth.

nummer i Safari Rally. Dette viste sig imidlertid ikke at være tilfældet denne gang. Den første etape af rallyet var tør og som den førende bil, havde Singh brødrene et godt udsyn uden ophvirvlet støv foran dem. Den næste fase var våd og mudret, og vejene blev hurtigt glatte og opkørte. Men Volvo var stadig i front og brødrene havde en speciel teknik til at komme ud af mudderet. Der var monteret to håndtag på bagenden af bilen. Mens Joginder sad ved rattet og bestræbte sig på at få de smalle bageste dæk til gribe fast, stod Jaswant på den bageste kofanger og rokkede bilen fra side til side for at lægge mere pres på de trækkende hjul. Det var en menneskelig udgave af et "traction control system"!

Publikum var ekstatiske, da Singh brødrene krydsede målstregen i Nairobi på den femte dag. De havde tilmed vundet med den største tids-

margin nogensinde i rallyets historie. Andenpladsen gik til Ian Jaffray, som kørte over målstregen en time og 40 minutter senere. Siden da har Joginder Singh populært været kendt som "The Flying Sikh".

"Amazon Motors" annullerede efterfølgende kontrakten og forærede bilen til Joginder Singh. Bilen, der stadig tilhører Singh familien, er blevet restaureret og er i dag opbevaret på Volvos Museum i Göteborg.

Joginder Singh fortsatte sin rallykarriere og kørte forskellige Volvo modeller i flere år. Han vandt Safari Rally to gange mere, og deltog ligeledes i det svenske Rally, men ikke med den samme succes. Ved forskellige interviews fastslog han dog altid, at Volvo PV var hans foretrukne bilmodel. Joginder Singh døde i London i 2013 i en alder af 81 år.



Artiklen er hentet fra en ny bog med titlen "**Volvo PV – 444-445-544-210**", som udkommer i begyndelsen af oktober måned på forlaget Motorplogen. Bogen er skrevet af artiklens forfatter, Per Groth.



Kradschützenwagen i al sin magt og væld. Bemærk maskingeværet MG 42, som den danske hær indførte i 1962 med kaliber 7.62. Keith Seume: The Beetle.

Volkswagen Schwimmwagen Typ 128 og 166

En kommentar til VT 463 januar 2015, side 18 Wet Race

Af Ole W. Berg

Dejlig artikel at læse og gode billeder af VW Typ 128 i sit andet element. Jeg tror dog, at forfatteren refererer til forklaringer om køretøjet, som han har fået under "sejladsen", og som ikke er sat helt på plads i forhold til facts. Jeg har derfor fundet anledning til at komme med lidt mere baggrundshistorie og præcisering af tekniske data.

Som de fleste bilinteresserede ved, kom VW Typ 1 [Typeforvirring? Se klummen andetsteds] ikke i egentlig produktion før anden verdenskrig, men fik hurtig uniform på. Wehrmacht havde behov for en let personbil, der også kunne begå sig i terrænet, hvorfor Porsche udviklede Porsche Typ 82, bedre kendt som Kübelwagen, som blev bygget i 50.435 eksemplarer. Konstruktionen bestod af et militært karosseri med fire døre monteret på en modificeret bundramme fra Typ 1. Ændringerne bestod hovedsagelig i vridningsforstærkning og højere ridehøjde for at få større frigang i terrænet. Den forøgede ridehøjde på 70 mm fremkom ved en forhøjet montering af den kombinerede foraksel/affjedring og indførelse af portakslers bag. Portakslerne bestod i princippet af de normale pendulakslers, men i stedet for et nav for enden

var der monteret et lodret tandhjulshus, nu med hjulnavet fornedet. Det forøgede frihøjden med 70 mm og nedgearede samtidig bagakslen med yderligere 1,4. Den forøgede frihøjde og den lavere udveksling var et ønske efter troppeforsøg. Denne undervogn lå til grund for det senere Folkevognsrugbrød, efterfølgende benævnt T1, som derfor havde en lavere tophastighed end Typ 1. Konstruktionen var i øvrigt langtidsholdbar, eftersom VW Typ 181 fra 1968 i bund og grund er en moderniseret Kübelwagen, som Bundeswehr købte omkring 14.000 af, og det danske forsvar 800.

Typ 82 havde automatisk spærredifferential og overordentlig gode terrænegenskaber, der rakte til det meste, men Wehrmacht ønskede også en 4x4 udgave. Man eksperimenterede med en 4x4 Kübelwagen, men Porsche gik videre og udviklede - i samarbejde med andre firmaer - et amfibiekøretøj - helt i klang med den tyske tankegang, at det kunne lade sig gøre. Efter få forsøgsmodeller blev det til Typ 128 som Jørgen Lind har været ude at sejle i. Der er dog kun fremstillet én serie på 30 stk. i 1941, som blev tildelt nogle ingeniørenheder. Det er derfor en virkelig sjælden og unik bil(båd).

Typ 128 var baseret på Kübelwagens bundramme, og bl.a. derfor viste det sig, at den var for tung, og at fribord og balancen i vandet ikke var i orden. Porsche opgav at videreudvikle Typ 128, men valgte i stedet at udvikle en ny Typ 166 som havde et selv bærende karosseri i modsætning til Typ 128. Den tekniske udrustning var den samme, og der blev produceret 14.283 stk. 1942-1944. Hovedparten gik til i kampene i Rusland, og derfor er der bevaret meget få af denne type.

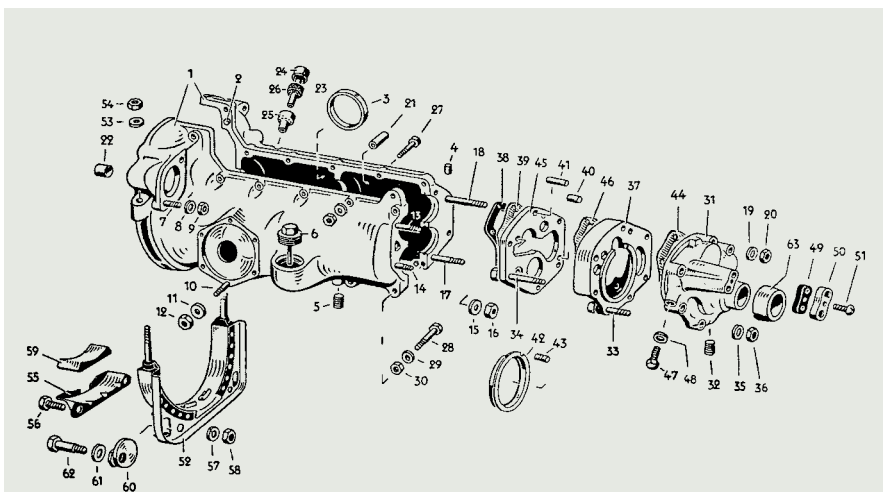
Begge typer blev benævnt "Schwimmwagen", men da Wehrmachts troppekrav til den firhjulstrukne udgave var en fremførsel af tre mand med kampudrustning, der skulle erstatte de maskingeværbevæbnede motorcykler med sidevogn, blev Typ 166's officielle betegnelse derfor Kradschützenwagen (Krad = Krafrad = MC, motorcykelskylsvogn).

Forhjulstræk og terrængear (Geländegang) blev som nævnt i artiklen indrykket samtidigt med en særlig gearstang, og herved opnåede man - også som nævnt i artiklen - at fordele det store moment over begge aksler for at undgå drivakselbrud. Begge aksler havde automatisk spærredifferential. Med sine 25 HK og senere omtalte store udveksling forgik alt i et noget mere adstadigt tempo end den amerikanske jeep. Den var dog særdeles værdsat - også som byttekøretøj af de allierede.

Den normalt anvendte transmissionstype for denne type firhjulstrukne køretøjer var og er stadig motor med gearkasse efterfulgt af



Fabriksfoto af VW Kübelwagen Typ 82. Bemærk benzinpåfyldningsstutsen, som ikke krævede tragt, ved påfyldning fra 20 liter Kanister (Jerrycan). Werner Oswald: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr.



Den normale Typ 1 gearkasse med det særlige terrængearhus på forenden (31). VW 166 reservedelskatalog.

en fordelergearkasse med reduktionsgear og uafhængig indkobling af forhjulstrækket, altså firhjulstræk efter ønske i normal gearing eller i reduktionsgearet virkende på alle gear. Da jeg selv er interesseret i tekniske detaljer og formoder, at en stor del af VTs læsere også er, gik jeg på nettet, for at finde ud af, hvordan Porsche havde konstrueret den helt specielle samtidige indrykning af terrængear og forhjulstræk. Intet steds fandt jeg nogen beskrivelse af transmissionen - hvilket kan skyldes mine manglende evner - men i stedet fandt jeg et optryk af det originale reservedelskatalog for Typ 166! Det bestilte jeg, studerede, og kan nu give følgende beskrivelse:

Som nævnt var teknikken ens for begge typer. Motoren på 1.131 cc med 25 HK var den samme som anvendt i Kübelwagen fra 1943 og senere civilt. Det samme gjaldt grundlæggende gearkassen. Fordækslet var imidlertid udskiftet med et hus, hvorfra der fra forlagsakslen gennem en drivaksel sendtes moment til forreste differentiale og huset indeholdt endnu et gear, terrængearret med udveksling 5,86 (1. gear 3,60), en konstruktion der til dels gentog sig VW T3 Synchro i slutningen af 70'erne! Mange dele i gearkassen kunne således genbruges, men f.eks. hoved- og forlagsaksel var specielle. Et stykke bag den normale gearstang var endnu en gearstangskonsol med en lidt mindre "gearstang". Den havde fat med en stang bagud og ind i det ekstra

udvekslingshus, hvor den kunne indrykke terrængearret med egen gaffel og selvfølgelig i sammenhæng med den normale skiftmekanisme, således at kun ét gear kunne være indrykket.

Samme skiftestang gik imidlertid også fremad, og havde fat i en klokobling i et hus under den normale gearskiftekonsole, således at drivakslen kommende bagfra kunne låses til den forreste drivaksel til forreste differentiale. Formodentlig også her den billigste løsning i forhold til den bestående transmission.

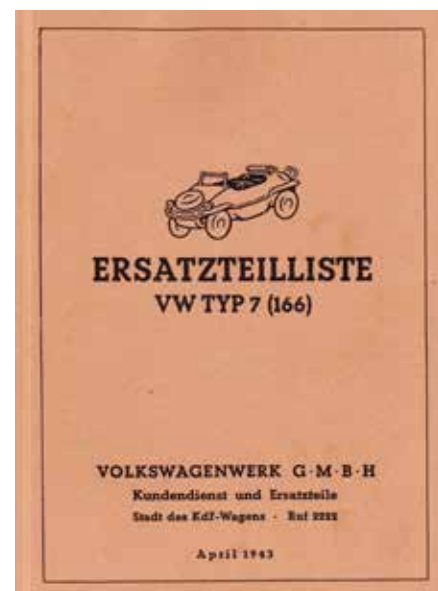
Jeg kan således ikke se, at forhjulstrækket kunne indrykkes i baggear, hvilket soldaterne næppe heller har været begejstret for, thi kører man fast i kamp, er der kun sport i at bakke ud af suppedasen!

Skruen kunne som nævnt klappes ned, og tog fat med en klokobling omkring krumtappens normale håndsvingsfatning. Den trebladede skrue sad nederst på det opklappelige udvekslingshus med kædeoverførsel, således at skruehastigheden blev anvendelig til de 10 km/t i vandet. Forhjulene fungerede som ror, og baksejlad skete som nævnt med padler drevet af rugbrød (Dunkelbrot).

Hovedkildeangivelser:

Werner Oswald: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr.

Alexander F. Storz: VW Käfer 1933-1953



Forsiden af Typ 166 reservedelskatalog. Bemærk VWs betegnelse og selskabsnavnet. Mon 2222 stadig indgår i telefonnummeret?

VW typeforvirring?

Volkswagenwerks oprindelige typebetegnelser og senere brug kan forekomme kryptiske. Her kommer en nøgle:

De fleste bilinteresserede ved, at Typ 1 er "Boblen" og Typ 2 er "Rugbrødet". Internt er der sikkert anvendt mange flere typebetegnelser, men den eneste jeg er stødt på, er Typ 7 som VW betegnelse for Schwimmwagen Typ 166.

Porsche havde - og har fortsat - fortløbende typebetegnelser for hver projekt, og det er disse betegnelser, der er almindelig anvendt for de militære VWer. Porsches betegnelse for nulserien af VW Type 1 var Typ 60.

Som nævnt kom "Rugbrødet", hvis rigtige navn er Transporter, til at hedde Typ 2. Generation 2 fra 1968 og generation 3 fra 1979 fik ikke nye betegnelser, men det gjorde Transporteren fra 1990, som blev lanceret som T4, læs Transporter 4. Og siden har også VW fabrikken benævnt de foregående som T1, T2 og T3. Dagens Transporter hedder T6.



Invitation:

I anledning af klubbens 61 års fødselsdag:

Årets Emil

Lørdag den 7. november 2015



Klubbens fødselsdag skal fejres, så derfor slår vi dørene op og byder velkommen på hovedkontoret i Nærum.

Kom forbi og vær med til at fejre klubben. Biblioteket vil være åbent, og her kan du se den fantastiske samling vi er i besiddelse af. Eller du kan nyde den nye udstilling om Issigonis på museet.

Få lidt hyggeligt samvær, lidt godt at spise og drikke med medlemmerne fra den anden side af broen, og vær med til overrækkelsen af **Årets Emil** for 12. gang.

Som altid vil der være busafgang fra vest. Der serveres kaffe i bussen på vej over, og der kan købes øl og vand i bussen på turen.

Vi bruger dagen til endnu en gang at samle øst og vest, og møde vennerne fra begge sider af broen.

Arrangementet koster kr. 120,- pr. person.

Tilmelding nødvendig og kun til Mette Glidov på kontoret, tlf. 4556 5610 eller på mail:

kontor@veteranbilklub.dk, både hvis du skal med bussen, eller kommer selv.

Hurtig tilmelding til buskørsel tilrådes, da der kun er plads til 55.

Dørene åbnes kl. 11 – Frokost kl. 12.30 – Kaffe kl. 15 og overrækkelse af Årets Emil.

Påstigningssteder bus fra vest:

- 1 Kl. 07.30 Hotel Scandic, Bramdrupdam - P-pladsen - afkørsel 63
- 2 Kl. 08.00 Lillebæltsbroen, Middelfart - P-pladsen - afkørsel 58
- 3 Kl. 08.30 Blommenslyst - P-pladsen - afkørsel 53. (Kaffe til kl. 09.00)
- 4 Kl. 09.30 Nyborg - P-pladsen - afkørsel 44
- 5 Kl. 10.00 Slagelse - P-pladsen - afkørsel 39

Bussen kører tilbage mod Jylland igen kl. 16.00



Historisk Monte Carlo

Uldum Mølle, 10. november 2015 kl. 19.00

Carl Helmers fra Kolding kommer og fortæller om sin deltagelse i Historisk Monte Carlo Rally 2014, sammen med broderen.

De kørte i Alfa Romeo GTV, og havde som det eneste danske hold alt grejet med i bilen –

Det giver naturligvis nogle udfordringer.

Kom og hør Carl Helmers spændende foredrag!

Venlig hilsen Poul-Erik, Erik og Jens

TING & SAGER

STUMPEMARKED

For 62. gang i MCH Messecenter Herning

LØRDAG 14. NOVEMBER 2015

VI GLÆDER OS TIL AT SE DIG!

STUMPEMARKED:

Her finder du praktisk talt alle stumper, der nogensinde har siddet på et mekanisk køretøj, hvad enten det er motorcykler, scootere, knallerter eller biler.



TING & SAGER:

Her findes alt mellem himmel og jord, som fx porcelæn, bestik, ure, bøger, grammofoonplader, mønter og frimærker.



500
stande i
8 MESSE-
HALLER

Entre: 80 kr.
Åbningstider: 08.00 - 16.00

WWW.STUMPEMARKED-HERNING.DK



Mødested Uldum Mølle inviterer til

Julefrokost 2015, v Vagn Jensen MC

I år holder vi vores julefrokost i :

Dortes Café, ved Vagn Jensen Motorcykler, i Rådved ved Horsens.

- og vi indleder med en lille rundvisning blandt de mange nye og klassiske motorcykler i udstillingen, så der bliver en hyggelig optakt til indtagelsen af den gode mad og drikke.

Vi mødes **tirsdag den 8. december kl. 18.00** på Rådvedvej 34, Rådved, 8700 Horsens og programmet er derefter følgende:

- Rundvisning i motorcykel udstillingen –
- Julefrokost "med det hele" i Dortes Café
- hertil 1 øl/vand + snaps og kaffe (*
- Sange og evt. muntre indslag fra deltagerne i løbet af aftenen.

Alt dette, inkl. rundvisning og lækker julefrokost m drikkevarer, for kr. 160,- pr. person, der betales når vi mødes kl. 18.00
*) – Yderligere drikkevarer købes individuelt i løbet af aftenen.

Slut op om dette arrangement,

og tilmeld dig og din ledsager til

Poul Erik på tlf.: 2723 1433,

mail: p.e.jakobsen53@gmail.com,

eller Jens på tlf.: 3056 2299

mail: Heldgaard8700@gmail.com

senest mandag den 23. november 2015



Vel mødt til en aften med lidt teknik og masser af hygge og god mad.

Poul-Erik, Erik og Jens.

PS: Venner fra andre mødesteder er naturligvis også meget velkomne denne aften.

Se kørselsvejledning på: www.vagn-jensen.dk



Løvfaldsløb med start fra 2 mødesteder

Sæsonafslutningsløb 25. oktober 2015

Start Nærum DVK's Kontor: kl. 10 mødetid 9.30.

Start Mårum mødested: kl. 10 mødetid 9.30 .

Køretur gennem det nordsjællandske - klædt i efterårets farver, pause indlagt hvor vi alle mødes og kører samlet til Lynæs Kro, hvor frokost er klar ca. kl. 12,30. Parkering efter anvisning.

Vi har sammensat en buffet med nogle af de gamle klassikere, lidt fisk, fugl, og et par lune kødretter, ost og druer, med efterfølgende kaffe og småkager.

Pris for alt dette **185 kr. pr. person**, drikkevarer købes separat til enheds pris 25 kr.

Max 110 deltagere så først til mølle og husk at stille uret tilbage! sommertiden slut.

Tilmelding til kontor@veteranbilklub.dk evt. telefon 45 56 56 10 - oplys antal personer og ønsket startsted og derefter indbetaling på:

konto nr. 2230 Konto 8967 977951.

Man er først tilmeldt når betaling er registeret.

Vi ser frem til rigtigt mange gamle køretøjer og højt humør og solskin, men kom i det køretøj der passer til vejret.

Med venlig hilsen løbsledelsen

Hanne og Jens Kron / Cira Aalund og Ib Rasmussen



Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia, igen igen lørdag den 17. oktober 2015

Vi kører nu med 4 stjernede busser
Kom med i V.I.P.-bussen.



Kør med veteranbil-ligesindede til bilmesse, til en pris der kan sammenlignes med at køre i egen bil.

Afgang fra Amagerlandevej 13			kl. 06:40
"- Hovedbanegården,	Ingerslevsgade		kl. 07:00
"- Vigerslev Allé 60-62,	(150 m fra Valby Station)		kl. 07:15
"- Solrød N,	(afkørsel 30 ved McDonalds)		kl. 07:40
"- Ringsted, afkørsel N+C	(afkørsel 36)		kl. 07:55
"- Storebæltsbroen, østsiden	(afkørsel 43 ved cafeen)		kl. 08:20

Ankomst til Bilmessen ca. kl. 9.15, med indgangsbillet til messen udleveret i bussen, så man ikke behøver at stå i kø ved indgangen.

Returkørsel fra messen kl. 16:50 så vi undgår trafikken ved messecenteret når der lukkes, og returkørsel mod København med sidste stop kl. ca. 19:15.

Samlet pris for bustur og adgang til messen 349,- kr. tur- retur. Mulighed for køb af øl og vand på turen.

Der er maksimalt plads til 70 personer i bussen. Eventuelt køres der med 2 busser.

Tilmelding på tlf.: 20 72 54 37, bedst aften,
eller e-mail: natteravn66@hotmail.com

Med venlig hilsen
Frederik



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
 – står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
 – er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2015):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.046 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

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

NYT: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil.

Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.

 e-forsikringer

 ETU
FORSIKRING

Slidstærke klikgulve til garager

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



WALBOM A/S

Amager Landevej 246 · 2770 Kastrup · Tel. 32 46 11 60
WWW.WALBOM.DK

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatorndringer ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0 -10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk



Rustreparation af veteranbiler
 Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

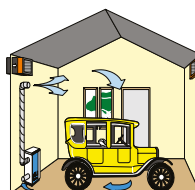
bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Sorptionsaffugtning af garager



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



- specialister i affugtning

Tlf: 4495 3355 • www.munters.dk





Biler sælges

Mercury Monterey Cabriolet 1962. Der er brugt ca. 270.000 kr. på at istandsætte denne smukke bil. Denne cruiser er blevet frame-off renoveret i 2006. Alt er nyt eller renoveret. 390 cui. V8 ca. 300HK Mercomatic 3-speed. Power-steering / brakes / windows / top. 100% rustfri. Epoxy lakeret bund / ramme Synet i juli 2012 Billeder af renovering haves. Med denne, spare du BÅDE TID OG PENGE, ved at købe færdig renoveret. Pris kr. 210.000.

Cadillac Coupé de Ville 1960. 2-dørs hardtop coupé. Lækker Cad-dy med store finner. Meget udstyr. Bl.a. El-sæde, El-ruder, Aircond. Læder, H.sidespejl. Ny tank / måler Ny komplet udstødning. Nye støddæmpere. Pris 165.000 kr. U/afg. Kan selvfølgelig købes med betalt afgift og indregistreret i dit navn. Mulig bytte. Pris kr. 165.000 kr.

Cadillac Coupé de Ville 1962, Hvis du er vild med finner, så er dette bilen for dig. Realiser drømmen om Elvis first choice of car CADILLAC Helt fantastisk velholdt 50 årig fra Nevada. Kan selvfølgelig købes synet/indregistreret. Nu og Her pris 135.000 u. afgift/syn. Pris kr. 135.000.

Torben Nikolajsen, tlf. 2257 3989
e-mail: post@house-of-cars.com



Ford Zodiac MK III 1965. 6 cylindre, 4 skivebremser, kører perfekt. Kun kørt 93.000 km i alt på 50 år - jeg har kendt bilen fra ny. Fin stand, ingen rust, undervognsbehandlet, ny rustfri udstødning medfølger. Originale sorte nummerplader, papirer, reservedelskatalog mm. medfølger. Sælges grundet svigtende helbred. Kr. 110.000.

Erik Mieth, tlf. 2234 6195

Opel Commodore Coupé 1969.

A-model sælges. Guldmal med sort vinyltag, org. sorte plader. Står flot i lak og crome. Bruger lidt ekstra olie. Billeder kan mailes. Pris kr. 75.000.

Finn Kurland, tlf. 3114 4803
e-mail: kurland1@live.dk

Opel Olympia 1939. Flot og velholdt - aldrig renoveret, men løbende vedligeholdt. Synet 8. måned 2011. 55.900 kr.

Niels Erik Nielsen, tlf. 5951 2382
e-mail: en@ka-net.dk

Datsun 120Y Wagon 1972. En fin gammel Datsun som skal renoveres. Er lige til at gå til - med papirer, men ingen nøgle - da den desværre er bortkommet. Pris 15.000 kr.

Ole krag, tlf. 6079 8051
e-mail: olekragpullemus@outlook.dk

Dele til biler sælges

Morris Mascot 1979. Renoveringsprojekt sælges samlet eller delt. Mange nye dele haves - bilen er total adskilt. Det meste rustarbejde er udført. Ring for pris på dele eller hele bilen. 2 stk. Sparcosæder i meget fin stand sælges.

Sven Nielsen, tlf. 2384 2144
e-mail: sven4653@gmail.com

Motorcykler sælges

ETZ 251 1995. Pris 2.500 kr.
Excision 1949 med Villiers 197 m³. Renoveringsprojekt med mange dele. Pris 2.500 kr.

Jørgen O. Jensen, tlf. 5326 4037
e-mail: jorgen.magda@gmail.com

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankrøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-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 email: _____

DVK – Nærum Hovedgade 3 –2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Diverse

Classic & Sportscar fra 1998-2014.
I alt 155 stk. – ej komplette årgange.
Afhentes 1.200 kr.

Svend Engholm, tlf. 4913 3500 / 4072 1860

Vinteropbevaring af veteranbiler - 5 km vest for Hillerød. Tør og aflåst hal.

Arne Sørensen, tlf.: 2099 7214

Vinter- eller helårsopbevaring af veteranbil nær St. Heddinge på Stevns. Beboet ejendom med stor tør lade. Kr. 250 pr. mdr.

John Jarltoft, tlf. 40584290

e-mail: jarltoft@mail.dk

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 <p>RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00</p>	 <p>Kr. 30,00</p>	 <p>Bredde 7 cm Kr. 25,-</p>	 <p>Kr. 50,-</p>	 <p>Bredde 6 cm Kr. 125,00</p>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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

VI SES I FREDERICIA 17. - 18. OKTOBER 2015 LØRDAG 9 - 17 SØNDAG 9 - 16

Kom og find din drømmebil !

STORT
Antik-, Samler- og
Kræmmermarked

ENTUSIASTTRÆF
BILMESSE
& Brugtmarked
MOTORCYKLER &
RESERVEDELE

Over 400
SPECIALBILER
TIL SALG



Danmarks største salgsmesse

Info: 40 27 64 64 • 40 88 64 64
www.bilmesse-brugtmarked.dk

facebook.com/bilmesse
instagram.com/bilmessebrugtmarked





● Bagklappen ●

Lancia Aurelia 2500 GT, 1953

Lancia Aurelia GT så man faktisk ofte bagfra. Dels var bilen en af sin tids hurtigste biler – tophastighed 185 km/t – og dels blev den oftest kørt af folk som kunne lide at køre stærkt. Fabrikken brugte den også en del i de store, klassiske langdistanceløb som Mille Miglia, Targa Florio og Le Mans – og med stort held. Blandt andet 2. plads i Mille Miglia 1951, 1,2, og 3 i Targa Florio 1952 og klassesejr i Le Mans 1951. Det eneste som stillede sig i vejen for at se bilen bagfra var at der var så få af dem. Der blev bygget 3001 mellem 1951 og 1958, og der var kun 1 dansker som købte den. Det var Per Brüel, medstifter af Brüel & Kjær. Han havde først en 1953-model – det er den på billedet – og siden en 1955-model. I dag er der 4 her i landet – så vidt vides.

Det vakte stor opsigt da Lancia viste den nye Aurelia på biludstillingen i Torino i 1950. Det var en 4-dørs med 1750cc V6-motor på 56 hk. Den havde transaksel, dvs. at kobling, gearkasse og differentiale sad samlet bagude, og baghjulene var uafhængigt ophængt i skråt bagudrettede triangler med skruefjedre. Året efter kom GT-modellen med karrosseri bygget af Pinin Farina men oprindeligt designet af Mario Boano fra Ghia.

Få uger efter introduktionen deltog tre af bilerne i Mille Miglia, og Giovanni Bracco skabte sensation ved at blive nummer 2 med en næsten standard 2-liters bil foran alle andre end en 4½ liters Ferrari som vandt. Der stod bl.a. Alfa Romeo med deres sportsracere på over 4 liter og så slukørede ud. Forklaringen var Aureliaens køreegenskaber og dækmontering, Michelin X. En af fabrikkens kørere, Gino Valenzano, har senere fortalt at de før et løb altid bad til at det blev regnvej. Så kunne de løbe fra alle andre.

Mange har kaldt Aurelia GT for verdens første Granturismo. Den ære løber Alfa-Romeo fra før krigen nok med. Der hvor Aurelia GT udmærkede sig var dens evne til at være både luksusrejsevogn og sportsvogn. Fabrikens salgsafdeling kaldte den "Sportsvognen i smoking."

I løbet af sin levetid fik Aurelia stadig større motor. De 4-dørs gik op til 2 liter og GT-modellen fik 2,5 liter og 118 hk. I 1954 opgav man den uafhængige baghjulsaaffjedring til fordel for en De Dion-aksel. Det er blevet diskuteret meget om det var en god eller en dårlig ide. De der kørte løb med bilen foretrak den uafhængige affjedring, men med De Dion-aksel var bilen nok en anelse mere retningsstabil ved meget høje hastigheder. Og på grund af bilens ry som sportsvogn var der mange med penge men ikke nødvendigvis med evne til at køre bil som købte en Aurelia.

Niels Jonassen

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

Al henvendelse:
Dansk Veteranbil Klub
Tlf. 45 56 56 10
Mail: kontor@veteranbilklub.dk