

# VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift





## 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:

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4015 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

#### Næstformand:

Kristian Nørgård Gravesen

Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk

tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

#### Kasserer:

Per Henrik Nielsen

Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C

tlf. 2969 2423

phn@vandcenter.dk

#### Sekretær:

Hans Graakjær

Vandværksvej 10, 8700 Horsens

Telf. 7565 6430 / 2178 4571

hans.graakjaer@post.tele.dk

#### Bestyrelsesmedlemmer:

Ib Rasmussen

Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Jens Heldgaard

Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens

Tlf. 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Erich Karsholt

Folevænget 20, 2920 Charlottenlund.

tlf. 2031 1416

erich@zarpkarsholt.dk

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

#### Suppleant:

Claus Thulstrup, Øst.

#### Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilskud:

Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:

Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:

Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:

Jens Heldgaard

Erich Karsholt

## VeteranTidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Oplag: 6200. ISSN 1600-8278

#### Redaktør:

Jens Møller Nicolaisen  
Mars Allé 6, 2860 Søborg.  
Tlf: 2046 2798  
vt@veteranbilklub.dk

#### Annoncepriser:

1/1 side: 3.000,- kr.  
1/2 side: 1.600,- kr.  
1/4 side: 900,- kr.  
1/8 side: 500,- kr.  
10% rabat v. indrykning 3x eller mere.

### Mødesteder og mødestedsansvarlige

#### Amager

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

#### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Kim Polte, tlf: 2613 4229  
kimpolte@hotmail.com

#### Nordsjælland - Mårum

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

#### Midtsjælland - Mulstrup

Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted  
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829  
jan.lemming@email.dk

#### Vestsjælland - Løve

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

#### Østsjælland - Klippinge

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

#### Syddjælland - 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

#### Sønderjylland - Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå  
Frits Johansen, 2264 2909  
liseofrits@johansens.info  
Martin Søndergaard, tlf. 2148 7262  
martin261260@gmail.com  
www.dvk-aabenraa.dk

#### Sydvestjylland - Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse  
Ib Rønne, 2280 8112  
roenne@dlgpost.dk

Bent Højvang, 2181 1288

bentinger@stofanet.dk

#### Vestjylland - Ulfborg

Industriarealeet 10, 6990 Ulfborg  
Carsten Andersen, tlf: 6146 9740  
(Tidl. Spjald).

#### Syddjælland - DVK - Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia  
John Andersen, 2978 2909  
ja-ryesgaard@c.dk

#### Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum  
Poul-Erik Jakobsen, tlf: 7178 8095  
p.e.jakobsen53@gmail.com  
Erik Hougaard, tlf: 4034 0049  
k.e.hougaard@mail.dk  
Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299  
Heldgaard8700@gmail.com

#### Sydvestjylland - Vesterhede

Refsnøvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321/2395 0721  
ove.iversen@bbsyd.dk  
www.dvk-vesterhede.dk

#### 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

#### Nordjylland - Stenum

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

#### I redaktionen:

Morten Alstrup  
Peter Bering  
Jens Heldgaard  
Erich Karsholt  
Peter F. Lykkeberg  
Uffe Mortensen  
Erik Nielsen  
Thom Bang Pedersen  
Dorte Stadil  
Leif Gr. Thomsen

#### Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.  
Tlf: 2046 2798 · jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

#### Deadline til næste blad:

Redaktionelt stof sendes inden den 20. til redaktøren, gerne mail.

#### OBS!

annoncer og invitationer til klubbens kontor, senest den 20. i måneden. Mail: kontor@veteranbilklub.dk Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

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

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

### 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

#### Chevrolet 1911 til 1941

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

#### Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798  
jens@mn-design.dk

#### FIAT - efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189  
kurtogionna@mail.dk

#### Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492  
gearkassen@pc.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: 4032 8120

#### 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 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordjuniormodelregister.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@mail.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  
bobrudyhagen@gmail.com

#### 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

Leif Munck

### Bibliotek

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

Biblioteksudvalg:

Formand: Niels Jonassen, 4919 1129

Brochurearkiv: Jens Ørnav, 2016 7232

Tidsskriftsarkiv: Mogens Olsen

Udklipsarkiv: H. C. Gregersen

Attester: Steen Pausbæk

Fotoarkiv: Uffe Mortensen, 4920 2301

autotriangel@gmail.com



## Nr. 487 Januar 2017

### Forside:

Bent Mikkelsen og Jens Gandrup Jørgensen i Alfa Romeo, Rallye MonteCarlo Historique 2011.

Foto: Michael Eisenberg.

## Indhold:

Fra redaktionen	3
WordPress-hjælp	3
Kommentar til Ford V8	3
Aktivitetskalender	4
Velkommen til nye medlemmer	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-7
Nytårshilsener	8
Nogle kommentarer vedr. VW i VT 486	9
Nyt fra MhS	10
MonteCarlo start i Nærum	12
Biler der fulgtes med sporvognene	15
Ringkøbing-løbet 2016	16
Citroën og amerikanerne, 1. del	18
Mere om SMC, Fyns Forum, Bantam m.m.	28
BeringsBilBilleder 26	39
Fra arkivet – spørgsmål og svar	40
Invitationer	42
Køb & Salg	47
Bagklappen – Lancia Fulvia og CZ	48

VT 488 udkommer omkring 10. februar.  
Deadline til dette blad: 20. januar.

### Sommer's 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:** 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

## Fra redaktionen

Også fra redaktionen skal der lyde et rigtig godt og veteran-kilometerfyldt 2017 til alle!

Vi har lavet en ny produktionsplan for Veteran Tidende for 2017, som betyder at bladet i løbet af året vil udkomme tættere på den første i hver måned. Det har jo af og til været lidt problematisk, at bladet først når jeres postkasser i den sidste del af måneden. Det har været nødvendigt at lave en glidende overgang, men når vi kommer frem til april, vil bladet udkomme tæt på den første. Da det naturligvis tager tid at producere bladet, vil den nye plan vil selvsagt medføre, at datoerne for indlevering af stof vil falde tidligere. Vær derfor opmærksom på deadline – den fremgår altid på side 2 og 3.

-jmn

## WordPress hjælp søges!

Er der én derude, som har erfaring i at lave hjemmesider med WordPress? Vores hjemmeside er nu godt kørende, men på kontoret i Nærum kunne vi godt bruge lidt hjælp til at komme videre med opdateringer og vedligeholdelse. Det er naturligvis helt uforpligtende i længden; er der bare én, der kan hjælpe os lidt mere i gang, vil vi være meget taknemmelige!

Dorte Stadil

## Kommentar til VT no. 485

Bagsiden viser en Ford V8 Super de Luxe 1946. Checker man nummerpladen på nummerpladenet.dk, så er bilen indregistreret første gang 31/12-1944. ???

Der findes en bil magen til, til salg i Veteranposten. Den har nr. M17046, første gang registreret 31/12-1946. Ved sammenligning af stelnumrene undres jeg yderligere. M17046 stel nr. 99A1260283. H10143 stel nr. 899A2370704. Der er i hvert fald en fejl et sted. Jeg har selv en Ford V8 60 HK 1939, model 22. Altså en Englænder. Jeg kunne tænke mig at bytte, derfor min interesse for netop denne bil.

Venlig hilsen - Ole Rasmussen





## Møder, løb og arrangementer

### Januar

**Torsdag 26.** Morrismøde hos Nils Erik Olsen, Sophus Bauditz Vej 11, 2800 Kgs. Lyngby.  
Tilmelding senest 23. januar.

### Februar

**Torsdag 23.** Morrismøde hos Gunnar Sørensen, Læskovvej 20, 4632 Bjæverskov.  
Tilmelding senest 20. februar.

### Marts

**Lørdag 18.** Generalforsamling i DVK i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby. Se VT 486.

**Torsdag 30.** Morrismøde hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup, 3480 Fredensborg.  
Tilmelding senest 27. marts.

### April

**Torsdag 27.** Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

**Torsdag 27.** Morrismøde hos Ole Nordlund, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene.  
Tilmelding senest 24. april.

### Maj

**Lørdag 6. - søndag 7.** Danish Masters Racing Festival 2017. Årets højdepunkt indenfor den historiske motorsport på 2 og 4 hjul. Info: Uffe Madsen, tlf. 40363175, e-mail: uffemadsen@mail.tele.dk

**Torsdag 25.** Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

**Søndag 28.** Charlottenlund Travbane "MotorClassic 2017". Info: Kim Polte, tlf. 26134229.  
Email: kimpolte@hotmail.com – Invitation her i bladet.

### Juni

**Lørdag 3.** "Æ Genbrug" Veterantræf og åbent hus, Fladhøjvej 1, 6230 Rødekro - kl. 11-17. Invitation følger i VT 490.

**Mandag 5.** Roskilde Ring - Biler / Racerbiler / Formelbiler og MC'er min. 35 år.  
Tilmelding: John Øhlens, tlf. 40257965.

**Lørdag 10.** Vitus Beringløbet 2017. Rådhusstorvet, 8700 Horsens. Info: Knud Kærslund, tlf. 40323638 - e-mail: knud.kaerslund@pc.dk

**Fredag 16. til søndag 18.** Vadehavs Træf på Rømmø. Nærmere indbydelse følger senere.

**Torsdag 29.** Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

### Juli

**Lørdag 1. og søndag 2.** Bornholm Rundt 2017. Mødested: "Cirkuspladsen" ved Shell, Strandvejen 2, 3770 Allinge. Invitation i VT 486. Palle Kejlstrup, tlf. 40114474  
e-mail: palle@pallehus.dk

**Torsdag 27. til lørdag 29.** Ringkøbingløbet. Invitation følger.

**Fredag 28. til søndag 30.** Rundt om Sønderjylland. Invitation følger. (Læs artikel i VT 486).

Info: Jørgen Lind - jlind@esenet.dk og Kjeld Holm-Nielsen - holm-nielsen@bbsyd.dk

**Lørdag 29.** Biler der fulgtes med sporvognene. Invitation her i bladet. Tilmelding: Søren Palsbo, tlf. 60836234 - e-mail: presse360@gmail.com

### August

**Torsdag 31.** Classic Motor Café, Ringkøbing Havn. Kl. 18.00.

### September

**Lørdag 9.** Krudtværksfestival – Nærum til Frederiksværk. Tilmelding til DVK Nærum, tlf. 45565610 - e-mail: kontor@veteranbilkklub.dk.

### UDLAND:

#### Februar

**Fredag 3. - søndag 5.** Bremen Classic Motorshow. <http://www.classicmotorshow.de>

#### Maj

**Fredag 26. - søndag 28.** Motorhistorisk Konference på Schlumpf-museet i Mulhouse. Info: kontakt kontoret.

Arrangementer som afholdes af DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Det tilrådes at kigge i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme i bladets produktionstid. På hjemmesiden finder du også en samlet liste med alle arrangementer.

## Velkommen til nye medlemmer:

Jan Pedersen	Elgårdsminde 109, 03, mf	8382 Hinnerup	Morris 1000 Super	1967
Thomas Ellegaard	Disagervej 10	4200 Slagelse	Chevrolet Impala	1971
Jeppe Lindholt Andersen	Stadion Allé 20	6621 Gesten		
Jan H. Preuthun	Toftagervej 21	2700 Brønshøj	Dodge WXF 32	1947
Kurt Kjærside	Ægirsvej 7	7500 Holstebro	Jaguar XJ 6 4.2 ltr	1980



## Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

Aktivitetsgruppen Amager  
Amagerdvk.jbl@gmail.com



## København · Nordsjælland Nærum

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

Februar d. 2. De glemte bilers ABC v/Niels Jonassen. Citroën temaaften med den altidende redaktør og Citroënentusiast, Jens Møller Nicolaisen. (-hvem?? - red.)

Marts d. 2. De glemte bilers ABC v/Niels Jonassen. Rolls-Royce fra Crewe - temaaften med RR-entusiasterne Jens Kærulff og Ole Kjær.

April d. 6. De glemte bilers ABC v/Niels Jonassen. Måske Tatra eller Skoda?

Tilmelding til spisning til h.froberg.h.froberg@live.dk

Mødestedsleder:  
Kim Polte, tlf. 2613 4229.  
kimpolte@hotmail.com



## Nordsjælland Mårum

**2. onsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00.**  
**Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.**

Februar d. 8. Klubmøde.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk

## Midtsjælland Mulstrup

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.**

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.

Februar d. 21. Klubmøde.

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, et garagebesøg el. lignen-

de, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbilklub.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



## Østsjælland Klippinge

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

December d. 27. Intet møde. Da vores mødedag falder sammen med "julehøjtiden" er der intet møde. Men så kan I glæde jer til vores "bagjulekomsammen".

Januar d. 24. kl. 18.00. Traditionen tro afholdes "baghulekomsammen" på Hotel Stevns, Algade 2, St. Heddinge. Tilmelding senest tirsdag d. 17. januar på tlf eller email.

Februar d. 28. Dagen er reserveret til festligholdelse af mødestedets 20 års fødselsdag.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205.  
angliakai@dukamail.dk



## Sydsjælland Engelholm

### 3. onsdag i måneden fra kl. 19.10. Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

Den 15. februar tager vi den årlige runde med sidste sæsons bedste gammelbilbilleder. Tag et udvalg med og delagtiggør os i de gode minder.

Den 15. marts håber jeg, at Jørgen Rosenberg vil komme og berette om og vise billeder fra en særdeles spændende bilsamling i Sydafrika. Der er også dagen, hvor den forsikringsmæssige vinterpause slutter, så lad os få luftet klenodierne.

Peter Bering, tlf. 55996089.  
pb@arkitektbering.dk



## Fyn

### Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00, samt i vinterhalvåret cafe- og biblioteksaften den 2. tirsdag kl. 19.00 hvis ikke andet er anført. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Januar d. 31. Filmen om bilpionéren og industrimagnaten Jørgen Skafte Rasmussen "Der Grosse Rasmussen" vil blive vist denne aften. Kom med gode forslag, så vi i fællesskab kan lave et spændende program for mødestedet i 2017.

Februar d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Februar d. 28. Foredrag og billeder ved Mogens Højstrup. I 40 år var Mogens Højstrup en del af det danske søværn. Mød op og hør en personlig beretning, om de mange år til søs, samt billeder fra livet i danske og udenlandske farvande.

Marts d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Marts d. 28. Skibet hed Jutlandia. I 1950'erne under Korea-krigen sendte Danmark hospitalsskibet Jutlandia til krigszonen, for at tage sig af sårede soldater. Det gav anledning til stor debat. Hør historien om skibet fortalt af forfatteren Søren Flott.

April d. 25 Klubmøde.

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



## Sønderjylland Aabenraa

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

På hjemmesiden [www.dvk-aabenraa.dk](http://www.dvk-aabenraa.dk) opdateres vore aktiviteter løbende.

Februar d. 9. Klubmøde. Drøftelse af årets aktiviteter og indhold af klubaf-tenerne.

Med venlig hilsen

Martin Søndergaard, tlf. 21487262  
martin261260@gmail.com

Frits Johansen, tlf: 22642909  
mail: liseogfrits@johansens.info

## Sydvestjylland Skjoldbjerg

### Sidste torsdag i måneden kl. 19.00. Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

Januar d. 26. Klubmøde.  
Ib Rønne tlf. 2280 8112  
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bent Højvang, tlf. 21811288  
bentinger@stofanet.dk

## Vestjylland Ulfborg (Spjald)

### 3. torsdag i måneden kl. 19.30. Industriarealet 10, 6990 Ulfborg.

Januar d. 19. Kl. 19.00.  
Åbning af mødestedet.

Carsten Andersen, tlf. 61469740

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til [nsunuser@gmail.com](mailto:nsunuser@gmail.com)



## Sydjylland Lillebælt

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

På hjemmesiden [www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.dk) opdateres vore aktiviteter løbende.

"Havnetræf" hver tirsdag aften kl. 19.00, på mødestedet.

John Andersen, tlf. 29782909  
ja-ryesgaard@c.dk  
[www.dvk-lillebaelt.dk](http://www.dvk-lillebaelt.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.**

Februar d. 14. Vi mødes på Møllen til en snakkeaften. Har du ord eller billeder, vi alle skal se, så tag dem med. Vi snakker mulige arrangementer i året, der kommer, så tag også dine gode idéer med. Endelig rydder vi op i vor bladsamling.

Marts d. 14. Vi får besøg af maskinmester Gustav Schmidt Hansen, som vil fortælle om Liberty-skibene bygget i årene 1941-45. Seriebygget i USA. Ialt 2.751 skibe. Vel at mærke samtidig med produktionen af al mulig andet krigsmateriel. Denne præstation blev en legende indenfor skibsbygning, som aldrig er set hverken før eller siden. Da behovet for skibstonnage under krigen var størst, blev der leveret mere end 2 skibe pr. dag. Selv om myten fortæller noget andet, blev skibene generelt bygget meget solidt og var bedre udrustet end skibe traditionelt blev dengang. Efter krigen var der i Danmark stor mangel på tonnage, og flere af skibene blev overtaget af den danske handelsflåde.

Erik Hougaard, 40340049,  
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299,  
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 71788095,  
jakobsen@skjerna.dk

## Sydvestjylland Vesterhede

**Sidste mandag i måneden kl. 19.00, dog ikke i december måned.**  
**Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Følg med på: [www.dvk-vesterhede.dk](http://www.dvk-vesterhede.dk) – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel. Januar d. 30. Da jeg har investeret i filmen, "Der Grosse Rasmussen", vil jeg vise den til vores møde. Vi har 50 siddepladser, så nedlemmer fra andre mødesteder er velkomne til at komme og se filmen.

Ove H. Iversen tlf. 23950721,  
ove.iversen@bbsyd.dk



Midtjylland  
Herning

**1. mandag i måneden kl. 19.00.**  
**AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,**  
**7400 Herning.**

Januar *bemærk tirsdag* d. 21. Os der har en dåbsattest, som er gul i kanten, har måske forsømt at opdatere vore teoretiske færdigheder udi den ædle kørekunst. Du kan få færdighederne opdateret, da vi får besøg af aut. kørelærer Bjarne Pilgaard, hvor dine færdigheder vil blive prøvet. Men bare rolig, alle har efterfølgende kørekortet i behold. Alle tilmeldinger til: Villy Vejnøe e-mail: [Villy@vejnoe.dk](mailto:Villy@vejnoe.dk) eller tlf. 29910179.

Peer Bak, tlf. 97122914  
peba@kabelmail.dk



Østjylland  
Ristrup

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

Følg med under kalenderen, på hjemmesiden eller mail til undertegnede for mere info.

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århusområdet. Tilmelding sker via [www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk) eller mail til [info@dvk-ristrup.dk](mailto:info@dvk-ristrup.dk). Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Februar d. 7. Almindeligt klubmøde. Vel mødt!

Morten Kræmmer, tlf. 40275813  
[Morten250s@gmail.com](mailto:Morten250s@gmail.com)

Erik Nielsen, tlf. 86923943  
[www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk)



Nordjylland  
Stenum

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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370  
[kraenh@hotmail.com](mailto:kraenh@hotmail.com)  
[www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk)



## En nytårshilsen

Jeg fik lyst til her i januarudgaven af VT, at viderebringe denne hyggelige hilsen fra fabrikant Jørgensen fra Langå. Billedet stammer fra det fine hæfte "Auto Album" af arkitekt Thorkil Ry Andersen – udgivet i 1969 på Alfred G. Hassings forlag. Det er et herligt

hæfte med 63 sider nostalgisk, og mange detaljerede oplysninger om de gamle køretøjer og deres ejere.

Godt nytår til alle DVK medlemmer og deres familier – vi glæder os til en masse gode aktiviteter i det nye år.

*De bedste hilsener, Jens Heldgaard*



## Godt nytår fra Uldum Mølle



Tirsdag den 13. december holdt vi en hyggelig julefrokost i de fine nye lokaler på Uldum Mølle.

Ca 30 glade gæster nød den gode mad fra Din Madpartner, og der var de traditionelle julesange og to konkurrencer med en masse fine præmier – så en rigtig god og hyggelig aften.

Vi glæder os til den nye sæson, med masser af veteran-aktiviteter, og vi ønsker alle i DVK et rigtigt godt nytår.

Bedste hilsener fra mødested Uldum Mølle.



## Et par VW-kommentarer

Efter artiklerne om SMC og VW i sidste VT har vi modtaget nedenstående tre indlæg...

Det var med den allerstørste glæde, jeg så forsiden af decembernummeret af Veteran Tidende. Den side indeholder så meget af det, der har været mit liv, at jeg blev helt paf.

Jeg er født i 1948, altså det år, den første Folkevogn kom til Danmark, og den blev som beskrevet i bladet leveret til KTAS, hvor jeg var den sidste administrerende direktør, inden TDC (dengang teleDanmark) tog over. I baggrunden står der en Caravelle fra SAS, og jeg er den eneste dansker, der har været koncerntchef for SAS. Endelig er billederne taget på Teknisk Museum, hvor jeg i mange år har været og stadig er formand for bestyrelsen.

I sandhed en minderig forside.

Mange hilsner  
Jørgen Lindegaard

Ole Rasmussen, der har stået i lære hos SMC i Århus, har også skrevet, og påpeger at en VW med stelnummer 1-069447 er fabrikeret i 1947, og ikke som vi skrev 1946.

Bjørn Stegger skriver:

Det fremgår til sidst i den iøvrigt særdeles interessante artikel om SMC, at "Semler Gruppen kan glæde sig over, at Volkswagen Groups øvrige mærker, herunder Audi, Bentley, Lamborghini, Porsche, Seat og Skoda er kommet til som supplement til Volkswagen."

Det var faktisk kun 3 år efter Volkswagen, at SMC også fik importen af Porsche, nemlig i 1951.

Og dengang var Porsche en selvstændig, meget lille og meget ny virksomhed.

Der kan sikkert fortælles en særdeles interessant historie, om hvordan Axel Semler fik øje på - og importretighederne til Porsche så tidligt.

Den historie håber jeg, vi får her i bladet meget snart....

Jeg havde fornøjelsen af at arbejde i SMC's afdeling for toldfri biler på Østerbro i somrene 1971 og 1972.

Mit sommerjob bestod i at køre alle de forskellige Folkevognsmodeller

inkl. mange Westfalia Campere frem og tilbage mellem Banemarksvej og Østerbrogade, få dem vejet ved Kalvebod Brygge og synet i Rødovre - og aflevere dem på ambassader til diplomater - eller på hotellerne i København til overvejende dansk-amerikanske turister.

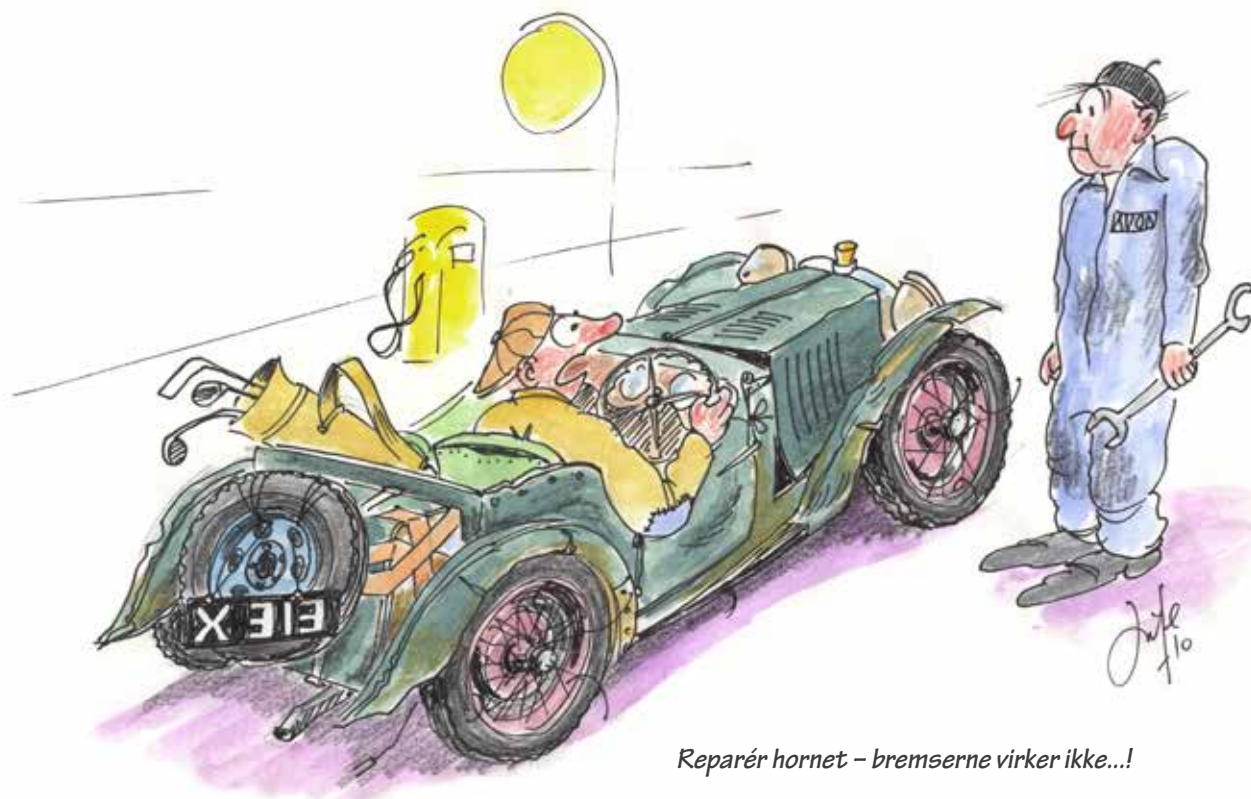
De skulle ud og køre på sommerferie i Europa i de nye biler, og derefter have dem sejlet dem hjem til Staterne, oftest Californien.

Ganske ofte var der også Porsche 911'ere, som skulle have den samme behandling.

Og chefen betroede mig uden at blinke de fantastiske fuldblods biler.

Ikke noget dårligt sommerjob for en 20-21 årig biltosset knægt....

Bjørn Stegger



Reparér hornet – bremserne virker ikke...!



## Nyt fra MhS

### Motorhistorisk Samråd tager hul på 2017

Af Steen Rode-Møller

#### Vigtigheden af medlemsskab

Her lige før jul, kan jeg se tilbage på et vel overstået årsmøde, hvor vi fik tre nye medlemsklubber og to nye bestyrelsesmedlemmer samt en ny suppleant. Samrådet er hermed fuldtalligt på personalesiden, men med hensyn til medlemsklubber er der stadig plads til mange flere. For ligesom med en fagforening nyder de klubber, som endnu ikke er medlemmer, godt af de resultater Samrådet opnår, uagtet det er for de betalende medlemmers kontingent. Og jeg kan kun opfordre alle klubber, der endnu ikke er medlem af Motorhistorisk Samråd, til at blive medlem. Prisen pr. medlem i den enkelte klub er sølle 23 kr. hvilket svarer til ca. 2 liter benzin. Desværre er der ikke en billigere udgave af Motorhistorisk Samråd - vi er den eneste af slagsen, som overfor myndigheder m. fl. varetager veteranfolkets interesser.

#### Opfølgning på ministerkontakter

Og hvad er det så vi vil fokusere på i 2017? Først og fremmest vil vi fortsætte vores gode kontakter til myndighederne. Både transportministeren og kulturministeren blev skiftet ud ved regeringsrokaden, så der skal vi have kontakt til nye ansigter. Men skatteministeren blev heldigvis på sin post, og det er jo ham vi vil få en del at gøre med i det nye år. I første omgang sender vi en venlig påmindelse om den "gode løsning" han lovede MhS, når hele spørgsmålet om veteran køretøjer skal be-

handles. Det drejer sig om registreringsafgifter og begrænsninger ved eksport, alt sammen noget rigtig mange veteranerejere kommer i berøring med. Endvidere skal vi i gang med den arbejdsgruppe, den tidligere transportminister lovede at nedsætte med det formål at få implementeret de forskellige regler i EU i dansk lovgivning; først og fremmest reglen om at en veteran er et køretøj, der er mindst 30 år gammelt, og ikke som nu i Danmark 35 år. Kulturministeriet vil vi kontakte igen og bede om et møde, hvor vi vil argumentere for, at vores hobby ikke kun er for folk, der interesserer sig for biler og motorcykler mm., men rent faktisk bekoster en levende, kørende kulturarv.

#### Arbejdsgruppernes forslag

Og så vil vi ikke mindst nærlæse, kategorisere og prioritere alle de svar vi fik ved årsmødet. Der var omkring 16 arbejdsgrupper, som hver afleverede tre forslag til hvad MhS fremadrettet skulle fokusere på. Derud over efterlyste vi gode råd til, hvordan vi skal forsøge at dæmpe op for den tiltagende medlemsafgang fra de traditionelle klubber. Dette analysearbejde foregår for indværende, og det kommer der mere om i næste nyhedsbrev.

#### Møde med Færdselsstyrelsen

Tre dage efter Samrådets første bestyrelsesmøde nemlig den 15. december er vi blevet inviteret til

at drøfte Køretøjssikkerhedspakken med Færdselsstyrelsen i Ribe. Ud over ændring af årgangsgrensen ønsker vi også en mere rummelig definition af begrebet "original", når talen er om køretøjer. Som det er nu er et køretøj originalt, hvis det fremstår, som da det forlod fabrikken. Men allerede om få år vil vi løbe ind i problemer.

Biler fra 70'erne og fremefter har en stadig stigende mængde elektronik indbygget, men meget af dette er ikke længere tilgængeligt og dokumentationen for disse elektriske komponenter er måske ikke eksisterende. Så der må fifles og laves kreative løsninger for måske overhovedet at få køretøjet til at køre. Men dermed er det jo ikke længere originalt efter definitionen. Det skal vi tage højde for, ellers risikerer vi at miste de fremtidige årgange af den levende kulturarv.

### Nyt fra FIVA's årsmøde

Af Lars Genild og Henning Thomsen

Den årlige FIVA generalforsamling blev i år afholdt i Paris, hvor FIVA for 50 år siden blev dannet af en række forskellige europæiske landes klubber og føderationer.

FIVA er i dag verdensomspændende, idet både lande som USA, Kina, Indien og Sydamerika også er medlem, så det samlede antal entusiaster er omkring 1,5 mill.

50 året blev i øvrigt særlig specielt, idet Unesco anerkendte, at de historiske køretøjer er en vigtig del af vores kulturarv og gjorde 2016 til Motorhistorisk År.

#### Bedste, originale urestaurerede køretøj

Dette blev bl.a. markeret gennem hele sommeren ved adskillige begivenheder, hvor en dommergruppe udpegede et køretøj som bedst præserveret, eller bevaret, oftest original urestaureret.

Vinderne fra hver begivenhed blev inviteret til en finale i Paris, hvor den endelige vinder blev udpeget.



I den forbindelse har FIVA besluttet at fortsætte dette tema på mere end én måde i 2017. Således står det hvert medlemsland frit at udpege deres respektive "Præserevet, Ikke restaureret" køretøjer, som kan indgå i en bog.

Derudover er prisen ikke kun forbeholdt historiske køretøjer, men kan også være historiske bygningsværker, gruppe eller person der har en motor-historisk relation og har ydet en særlig indsats for vores motor-kulturhistorie.

### Tilbage melding fra de forskellige Commissions

Technical Commission er stort set færdig med at digitalisere og arkivere de mange gamle kopier af FIVA Pas, som i sin tid var strandet hos vores nu afdøde medlem, Peter Løvstrøm Sørensen.

Interessant nok har digitaliseringen afsløret op til 4 køretøjer med samme chassis nummer, noget som fremover vil blive opfanget i starten af processen med at udstede de nye FIVA Pas.

Motorcycle Commission arbejder på en manual, som skal hjælpe lande og klubber, der skal arrangere et Rally for første gang.

Legislation Commission havde et stort program:

- Vi skal forvente flere ændringer (love, m.v) indenfor de næste 10 år, end hvad vi har set de foregående 50
- Teknologiske fremskridt i nye køretøjer betyder en trend imod vores hobby
- Historiske køretøjer passer mindre ind i moderne mobilitet
- Vi skal gøre politikerne opmærksom på den omsætning vores hobby genererer
- Vi er en del af landskabet og skal derfor passe ind i det.
- Der skal pointeres, at der er forskel på gamle køretøjer og historiske

#### Brugbart eksempel:

Tilskuerne til en mindre fodboldkamp udleder mere CO2 end samtlige

ge køretøjer i et veteran løb. Eller én persons motorplæneklipper forurenede lige så meget/lidt som en veteranbil køretur, der triller en ugentlig tur på en times tid.

Man har ikke tænkt sig at forbyde hverken fodboldkampe eller græsslåning.

Der udarbejdes en ny Drivers Code, da den gamle ikke længere er tidsvarende, da den fortrinsvis havde de allerældste køretøjer som eksempel, modsat nu om dage, hvor det er 60'ere og 70'ere køretøjer.

Events Commission kunne berette om en svag tilbagegang i arrangementer, rally og concours i 2016. Således blev der afholdt 21 internationale og 69 nationale arrangementer i 26 lande. I 2017 er FIVA World Rally i UK.

### Større nordisk indflydelse i General Commission

De nordiske lande havde i fællesskab 2 forslag til afstemning. Det ene var, at kommissionsmedlemmer skulle betales "efter regning" dog max. EUR400 pr. møde. Dette blev vedtaget og i øvrigt støttet af General Committee.

Til gengæld var det op ad bakke, at vi foreslog, at hovedsproget fremover skal være engelsk.

Af legale franske regler, skal hovedsproget være fransk. Vi burde have foreslået, at adressen flyttes til et ikke fransk talende land. Det er i øvrigt kun en "Messingplade-adresse", idet vores kontor er i Bryssel. I øvrigt tåbeligt at vi valgte at komme med dette forslag netop i Paris.

Igen i år blev der budt velkommen til adskillige nye lande, lige som der er flere på vej, hvor det kun er formaliteter der mangler, for at gøre ansøgningerne færdig.

Af personer på valg, blev vores gode svenske ven Peter Edqvist valgt som vicepresident til General Commission, så nu har vi nok endnu lettere adgang til General Commission.

Lars Genild blev genvalgt til Legislation Commission og Henning Thomsen blev valgt ind i Events Commission.

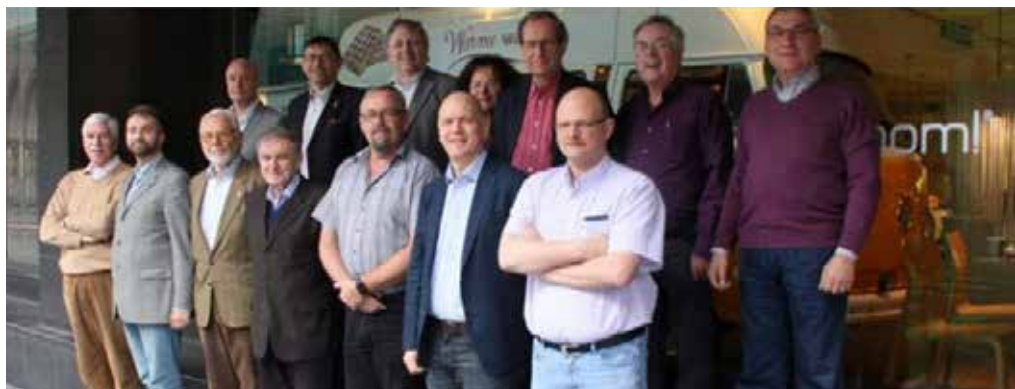
### Ændringer til FIVA's love og vedtægter

Efter den ordinære generalforsamling var der en ekstraordinær, hvis eneste formål var at ratificere en række forslag til ændringer i FIVA's love og vedtægter.

En lille gruppe havde haft til opgave at kigge på disse og underligt nok var samtlige deltagere i gruppen også medlem af Legislation Commission.

Vores Lars Genild havde opgaven med at præsentere ændringerne punkt for punkt, hvilket han efter bedste evne prøvede at gøre på en let spiselig måde. Ikke alle forslag blev vedtaget, faktisk faldt samtlige forslag der blev stemt om, da en ændring kræver mere en 2/3 af stemmerne.

Den nye FIVA-årsbog i anledning af 50-året udkom i forbindelse med mødet. Vi har et eksemplar med hjem til MhS's arkiv.



Legislation Commission 2017. Danmarks mand er Lars Genild, nr. 3 fra højre i første række.



## Klassisk motorsport med charme i Nærum

Tekst: Peter Cordsen. Billedtekster: Bent Mikkelsen. Foto: Michael Eisenberg.

Bilentusiaster og motorsportsinteresserede kan få en oplevelse ud over det sædvanlige i slutningen af januar. Da er Sommer's Automobile Museum i Nærum nemlig kontrol- og startsted for det klassiske Rally Monte-Carlo Historique.

Rallyet er den klassiske udgave af det legendariske, internationale Monte Carlo rally, der stadig køres hver år i januar. Den klassiske version af løbet, Rallye Monte-Carlo Historique, køres i 2017 for 20. gang med deltagelse af bilmodeller, der deltog i Monte Carlo rallyet mellem 1955 og 1980. Som i "gamle dage" er der flere mulige startsteder rundt omkring i Europa, og i 2017 er der 10 hold, der starter i København.

Flere af de bilmodeller, der har deltaget i Mont Carlo rallyet igennem

tiden, er udstillet på Sommer's automobile Museum, og museet er dermed den perfekte ramme om starten fra København. Der er tilmeldt 10 biler til start, heraf 7 danske, 2 finske og en norsk.

De klassiske rallybiler ankommer til museet i løbet af onsdag den 25. januar, hvor der vil være kontrol af køretøjer og papirer. Af sikkerhedsmæssige grunde overnatter bilerne på stedet, og da museet holder åbent for besøgende onsdag aften mellem 18 og 21, vil der være en enestående mulighed for at se de deltagende biler inden løbets start dagen efter.

Starten finder sted under festlige former torsdag den 26. januar kl. 11, hvor bilerne sendes af sted med 1 minuts mellemrum på deres første

etape mod Bad Homburg lige nord for Frankfurt am Main.

Baggrunden for dette historiske rally er det traditionelle Monte Carlo rally, som hos de fleste vil fremkalde indre billeder af biler som Mini Cooper, Saab 96 og Porsche 911, og de vil tænke på kørere som Raulo Aaltonen, Erik "på taket" Carlsson, Paddy Hopkirk og mange flere. Vi er her tilbage i 60'erne og de tid-

**Billedet viser vores allermost rutinerede hold Lars Bækkelund og Arne Pagh. Lars har kørt de fleste løb i den røde Fiat 128, men har nu skiftet til Porsche 924 Turbo og skal i 2017 køre med Jan Østergård, der tidligere har kørt et enkelt løb med Bent Mikkelsen. Men den røde Fiat vender tilbage til Monte Carlo, idet den i 2017 skal køres af debutanten Lars Hindsgaul, der har Arne Pagh med som 2. kører**



lige 70'ere. På den tid stod der gny om det årlige Monte Carlo rally, der blev gennemført under næsten umulige vejrforhold med biler af en helt anden standard end den, vi kender i dag. Deltagerne havde mulighed for at starte fra mange forskellige byer - i 1965 f.eks. 9 forskellige, heriblandt så fjerne steder som Minsk og Athen.

Efterhånden gik man bort fra de mange startsteder, og de sidste mere end 25 år er løbet med få undtagelser udgået fra Monte Carlo. Det foregår stadig under meget vanskelige vejrforhold og er en stor udfordring for både køreere og materiel, men noget af fortidens charme mangler efter fleres mening.

Charme er der derimod masser af i den klassiske udgave af løbet, Rallye Monte-Carlo Historique, og den charme kan som nævnt opleves i Nærum i januar.

Rallye Monte Carlo Historique er i dag et af verdens største motorløb for klassiske biler med 330 startende biler, alle fra før 1980. Rallyet arrangeres overordnet af Automobile



**Jens Gandrup Jørgensen kørte 5 løb som 2. kører hos Bent Mikkelsen. Men da sønnen Kristian fik licens valgte Jens at køre med Kristian i en Alfa Romeo GTV. De har i de seneste 2 løb været bedste danske hold - i 2016 med en placering som nr. 9 generelt. Holdet er i lighed med de andre danske hold særdeles vel forberedte og må anses for at være en af løbets favoritter. Jens og Kristian starter også fra Nærum**

Club de Monaco og fra dansk side af DASU, Dansk Automobil Sports Union. DASU har til løbet i 2017 anmeldt et hold på 10 biler til den holdkonkurrence, der også er i løbet. 7 af deltagerne på dette danske landshold er med til starten fra Nærum. Med de mange rutinerede kørere på det danske hold vurderer DASU, at holdet har en særdeles god chance for en topplacering.



Billederne viser et af vore allerbedste hold Toni Hansen og Per Brodersen. Som det ses, kører de i en meget fin Audi 80. De har, målt på resultaterne fra de sidste 3 løb, en særdeles god mulighed for at komme i top 10

Forsiden af dette VeteranTidende:

Billedet er fra løbet i 2011, og viser Bent Mikkelsen sammen med Jens Gandrup Jørgensen, der nu kører sammen med sin søn Kristian. Løbet det år var præget af masser af kulde og sne.



Oversigt over de biler der starter fra Nærum:

Nr.	Driver	Co-driver	Land	Bilmærke	Model	Årgang
20	Lars Bækkelund	Jan Østergaard-Nielsen	DK	Porsche	924 Turbo	1979
173	Toni Hansen	Per Brodersen	DK	Audi	80 GLE	1979
303	Lars Hindsgaul	Arne Pagh	DK	Fiat	128 Coupe	1972
96	Jens Jørgensen	Kristian Jørgensen	DK	Alfa-Romeo	Alfetta GTV	1977
192	Peter Karlsen	Erik Rasmussen	DK	Volkswagen	Golf GTI	1978
254	Pauli Geir	Roy Luduig Jovodden	NO	Ford	Cortina GT	1967
253	Jussi Pellinen	Antti Pellinen	FI	Audi	80 GT	1974
301	Kenneth Simonsen	Otto Kristensen	DK	Lancia	Fulvia 1.3 HF	1968
238	Heikki Viljanen	Liisa Viljanen	FI	Volkswagen	Golf GTI	1976
194	Per Vilslev	Erik Andersen	DK	Opel	Kadett GTE	1978



## Biler der fulgtes med sporvognene

Tekst: Søren Palsbo. Foto: Sporvejshistorisk Selskab.

I sommeren 1964, da hosstående billede blev taget på H. C. Andersens Boulevard i København, kørte man højre om hinanden – også når man skulle dreje til venstre. Billedet illustrerer, hvad der så kunne ske, hvis der var biler nok! De to halve eller kvarte cirkler af drejende biler "låste" hinanden. Når det så til overflod skete midt på en tæt trafikeret sporvejsstrækning, blev luften hurtigt tyk af klokkeklemten og utålmodig dytten og båtten!

Løsningen kom med det "lille" venstresving, som blev officielt med en større revision af færdselsloven i 1977, hvor også vigepligtsforholdene i rundkørsler blev ændret, så rundkørslerne blev tømt for biler i stedet for det modsatte.

Folkevogn 1200 og dens efterfølgere fyldte, som det ses, godt i gadebilledet, men der var også enkelte sjældne biler med i motivet. Det gælder her den elegante BMW 503 på Stockholm-nummerplader med et næppe helt tilfældigt registreringsnummer: 22.222. Og der er endnu

en bilende turist med på billedet! I baggrunden længst til venstre ses en Morris 1100 på engelske nummerplader. I Danmark havde modellen navnet Marina. Det var dengang, briterne stadig producerede biler i større skala. Også Opel Rekord var en populær familiebil i Danmark – her model A midt i billedet.

Sporvognen, der pænt må vente, til den gordiske knude af biler er løst op, var en af de bare otte eksemplarer af den nyeste danske sporvognstype, bygget på Københavns Sporvejes hovedværksted i årene 1949-1952. Disse bogiesporvogne med kælenavnet Dukke Lise kørte kun på linje 2 og denne linjes natlinje (B). En enkelt Dukke Lise er bevaret på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland – sammen med mange andre danske og udenlandske sporvogne.

Sporvejsmuseet gentager også i 2017 arrangementet "Biler der fulgtes med sporvognene". Det sker lørdag 29. juli, og museet indbyder denne dag ejere af biler og andre

motorkøretøjer, som er af årgang 1972 eller ældre, til en hyggelig eftermiddag på museet. 1972 var året, da den sidste gamle sporvognsline blev omstillet til busdrift. Museets indbydelse gælder hverdagsbiler – både familiebiler og erhvervskøretøjer – men også prestigebiler og pjattebiler med vind i håret. Ved veteran- og vintagetræffet i 2016 var seks årtier repræsenteret.

Bilerne bedømmes årti for årti og kan få præmie som det mest charmerende køretøj, lige som der er præmie til den dame og herre – ikke nødvendigvis fra samme køretøj – som har gjort mest ud af at være iklædt tøj, som var mode, da bilen var ny.

Deltagelse fordrer tilmelding hos museets pressesekretær Søren Palsbo på e-mail: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34. Deltagernumre og program for dagen tilsendes efter princippet først-til-mølle. Se indbydelsen i dette Veteran Tidende.



## Ringkøbing-løbet 2016 gik godt på stort set alle parametre

Af Jørgen Hansen

**De tre dages traditionelle program-punkter lykkedes absolut tilfredsstillende, vejret og stemningen trak arrangementet helt i top.**

Det er klart, at hvis man forsøger at skelne mellem det antal af nu efterhånden 48 afholdte Ringkøbingløb, som ens hukommelseskapacitet kan klare, så er hovedindtrykkene flotte køretøjer, god/venskabelig stemning, geografisk velarrangerede ruter og interessante "pitstop" under vejs.

I år gik det hele stort set rigtigt pænt, og måske vigtigst: Der var en næsten "håndgribelig" god stemning.

"Aften-cruisingen" torsdag havde modsat de seneste års "kringlede ruter" en meget direkte linjeføring, nemlig Ringkøbing-Hvide Sande, 24 km ud og 24 km hjem, uden svinkeærinder.





Det blev en god aften, begunstiget af vejret, og med lokale smagsprøver til såvel gane som hals.

Hvide Sande er kommunens turistmekka, og køretøjerne blev grundigt besigtiget af masser af tilskuere, især germanere.

Concours d'Origine om fredagen var kendetegnet ved høj kvalitet og pænt med tilskuere. Denne del af Ringkøblingløbet er selvsagt meget vigtig med hensyn til originalitet, restaureringsindsats og præsentationsevne, altså deltagernes "professionelle" niveau.

Selve hovedløbet lørdag var på de nok maksimale 120 km.

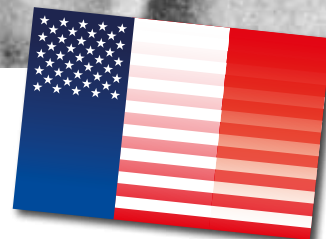
Turen var smuk gennem frodige landskaber, Bork Vikingelandsby tog kegler, Fahl Kro lå flot restaureret, hvor vi havde placeret baren med forfriskninger, Restaurant Skavenhus lå indbydende i "vandkanten" og stod klar med æggekage.

Og så hjemad igen over Skjern Enge, et enormt delta, der på et tidspunkt nok bliver opgraderet til Nationalpark.

Sidst på turen et scoop: Besøg hos Ringkøbings verdensfirma "One-Collections" showroom i en af byens allerældste bygninger. One-Collection producerer i dag Finn Juhls kendte designmøbler.

Inden den sublime gallafest med gourmetmad, fremragende underholdning og populær dansemusik, så skulle vi lige gennem "Old Timer Expert Class". Der var sort af tilskuere, vejret kunne ikke blive meget bedre, og der blev klappet behørigt af vinderne og de flotte præmier.





## Citroën og amerikanerne – 1. del

Tekst: Jens Møller Nicolaisen  
Efter artikler af Per Åhlström

Som den rablende glade Citroënmand jeg er, har jeg en stor bogreol fyldt med metervis af bøger om det franske bilmærke. Især om de forhjulstrukne traction-modeller 1934-57, men også både ældre og nyere. Mange af bøgerne er på fransk, et dejligt sprog som jeg desværre kun mestrer på Citroën-niveau, men jeg har da stavet mig igennem det meste. Især i de franske bøger er det kun yderst sjældent, at amerikansk bilindustri nævnes med et eneste ord.

Endnu mere grelt står det til, når man læser om de forhjulstrukne traction-modellers skabelseshistorie. Her er den typiske fortælling, at den ekstremt avancerede og moderne model 7 fra 1934 blev konstrueret af André Lefèbvre, en flykonstruktør som kom fra Voisin og som efter en kortvarig ansættelse hos Renault blev ansat hos Citroën i marts

1933. For bilens formgivning stod den italienske billedhugger Flaminio Bertoni. Det påstås gerne, at traction-modellerne blev udviklet på lidt over et år – model 7 var i produktion fra slutningen af april 1934. En "fantastisk" historie, som Citroën også selv har præsenteret den i årevis, men ikke videre sandsynlig, hvis man tænker sig lidt om! Den er heller ikke udpræget sandfærdig. Når historien har fået lov til at blive stående, skyldes det sikkert at der kun findes meget lidt arkivmateriale om udviklingen af Traction Avant. En stor del af Citroëns arkiver gik tabt under et bombardement i 1940.

En af mine gode Citroënvenner gennem årtier, svenskeren Per Åhlström, er idag bosat i USA, hvor han har forsket energisk i forskellige kilder. Det har givet ny viden og har resulteret i nogle spændende artikler, som

handler om Citroëns samarbejde med amerikansk bilindustri, i særdeleshed med Budd Manufacturing Company i Philadelphia. Denne virksomhed var førende på flere teknologiske områder, især presning af stålplader og (elektrisk) svejseteknik og havde en lang række patenter, især indenfor karrosseriproduktion, men også anden bilteknik.

I de danske Citroënklubbers blad *Attraction* bidrog Per i 2011 med en artikel der havde titlen: "Traction Avant - den sidste amerikanske Citroën". Måske lidt provokerende

**André Citroën og Henry Ford – Citroën blev ofte kaldt "Europas Ford", hvilket han ikke var videre glad for. Nok var Ford et forbillede, og de to havde de samme visioner om at sætte verden på hjul. Men de var vidt forskellige som mennesker. André var en levedmand, Henry konservativ og puritansk.**

og overraskende, for er der noget, der er fransk, så er det jo Citroën? Men den moderne bil var utvivlsomt kulminationen på adskillige års intimt samarbejde mellem Citroën og Budd. Et samarbejde, som begyndte tidligt i 20'erne, som både sikrede Citroëns førerposition og som satte et helt afgørende præg på de fleste af Citroëns modeller. Når det er sagt, bør det måske tilføjes, at det ikke er en tilfældighed, at det netop blev Citroën, der med brug af Budds og amerikanernes teknologier stod i spidsen for den industrielle bilproduktion i Europa. André Citroën havde jo netop visionerne om bilen som allemandseje – og han var allerede begyndt; den første europæiske samlebåndsproduktion af biler, startet af Citroën i sommeren 1919, havde inden samme års udgang gjort ham til Europas største bilproducent med over 100 biler om dagen.

### Europa og USA

I perioden omkring 1910-35, hvor der virkelig var fart på udviklingen af bilen som industriprodukt og samfundsfaktor, var verden nok noget mindre end man lige tænker over. Det var et overskueligt antal mennesker, der var beskæftiget med fabrikation, konstruktion og produktudvikling. Mange af de mest fremstående har mødt hinanden og historien byder på mange eksempler, hvor f.eks. konstruktører og designere har været beskæftiget hos flere fabrikanter. Mange har kigget hinanden over skuldrene og købt hinandens licenser og patenter. Blandt de ledende folk har samarbejde været helt afgørende, for at klare sig i konkurrencen om at få andel i bilens potentiale.

Bilens historie starter måske nok i Frankrig og Tyskland, men det var især i USA, at den blev udviklet industrielt og produceret i store serier. Et godt eksempel er Oldsmobile; Curved Dash-modellerne regnes for verdens første masseproducerede bil. Omkring 19.000 stk. skal være fremstillet mellem 1901 og 1907, noget der ville være helt utænkeligt i Europa. Men der er flere eksempler,



**Citroëns fabriksanlæg på Quai de Javel ved seinen i Paris. Billedet er ifølge pålidelig kilde taget i 1918 - altså før Citroën startede sin bilproduktion.**

selvfølgelig også Henry Ford, der satte T-modellen på samlebånd i 1913.

Før Første Verdenskrig var europæisk bilindustri en mikroskopisk størrelse i forhold til den amerikanske. Produktionstal så sent som i 1924 skulle ifølge ubekræftede oplysninger være over 3,5 millioner biler i USA, mod blot 330.000 i Europa. Heraf 145.000 i Frankrig. Det var stadig i USA tingene foregik, selvom Europa nu var kommet i gang.

### Citroën

Allerede inden André Citroën (født 1878) startede sin bilproduktion i sommeren 1919 var han en stor industrimand i Europa. Hans biografi kan læses mange steder; her tager vi den korte udgave. I 1900 købte han patentrettighederne til de dobbelt skråråske tandhjul som senere blev motivet i Citroëns logo. Samme år blev han færdig som ingeniør, og i 1902 etablerede han den første tandhjulsfabrik, en virksomhed som hurtigt fik stor vækst og som også blev suppleret med stålproduktion og handel, og som skaffede ham et stort netværk. Også indenfor bilindustrien, hvor han i 1908 trådte ind i ledelsen af det franske bilmærke Automobiles Mors. I 1913 var han for første gang i USA, hvor han

blandt andre mødte Henry Ford i Detroit. Citroën var en samfundsengageret entreprenør i ordets bedste forstand. I 1915 etableredes den store fabrik på Quai de Javel ud til Seinen i Paris, hvor Citroën gennem Første Verdenskrig producerede granater, over 50.000 stk. dagligt. Fabrikken og det økonomiske grundlag var der for den senere bilproduktion da krigen var slut – det samme gælder Citroëns ønske om at sætte Europa på hjul som Henry Ford havde gjort det i USA. Den første Citroën, Model A blev præsenteret i begyndelsen af juni 1919.



### Citroëns tidlige bilmodeller

De første Citroënmodeller var ikke hvad man vil kalde teknisk avancerede, men enkle og driftsikre biler, helt traditionelt bygget over en chasisramme, med et karrosseri bestående af et træskelet, beklædt med plade. Bilerne var frem for alt billige, takket være en effektiv samlebåndproduktion, og det er her man kan få øje på André Citroëns ambitioner: At forsyne almindelige mennesker med en bil, og at gøre det nemt at være bilejer: Bilerne blev leveret fuldt udrustede, med elektrisk lys, selvstarter, værktøjskasse og reservehjul. Den første model, A 10HP, kunne fås med forskellige karrosserier, heriblandt som varevogn, men chasis og teknik var altid den samme. Den efterfulgtes i slutningen af 1920 af model B2 med forskellige forbedringer, og i 1922 kom de små 5HP-modeller (Type C) til, så man havde to størrelser at vælge imellem. Folk kom ud at køre, og Citroën fik fra starten en nærmest ufattelig ekspansion, der fortsatte op igennem 20'erne med enorme markedsandele, ofte større end de amerikanske mærker.



**André Citroën, fotograferet ombord på S.S. Olympic, ved ankomsten til New York, april 1923.**

### Budd Manufacturing Co., Philadelphia, USA

Edward G. Budd (1870-1946) grundlagde sin virksomhed i 1912. Virksomheden blev én af de vigtigste udviklere af ny teknik, både i jernbaneindustrien og i datidens bilindustri, hvor indsatsen for udvikling af især svejse- og presseteknik ikke kan overvurderes. Budd var først med mange små og store opfindelser, men især kendt for helstålskonstruktioner til både biler og jernbanevogne, ofte i rustfrit stål. Budd har blandt andet fabrikeret helstålshjul i samarbejde med Michelin og blandt de mere spektakulære projekter kan nævnes en tidlig flyvemaskine i rustfrit stål. Men også andre teknologier indenfor bilkonstruktion. Omkring 1920 eksperimenterede Budd med 4-hjulsbremses og havde indkøbt flere europæiske biler med 4-hjulbremses til demonstration. Bl.a. en Hispano-Suiza og en Isotta Fraschini, som også blev udstyret med Budd-helstålkarrosserier. Men som bekendt gik der en tid, før amerikanerne accepterede bremses på alle 4 hjul. Kerneområdet var stadig udviklingen af helstålkarrosserier og de teknologier, der skulle til at fremstille dem.

Budd havde hovedsæde i Philadelphia, men aktiviteter i Detroit samt mange andre steder i USA.

### Helstålkarrosserier

Udviklingen af moderne helstålkarrosserier var et vigtigt skridt i bilhistorien, mere end man måske skulle tro. Først og fremmest blev bilerne betydeligt mere solide og holdbare, der blev sparet vægt, og man slap af med de knirkelyde, der ofte kunne optræde, især når bilen blev nogle år gammel.

Men også på produktionssiden var der store fordele. Bearbejdningen af de mange træstykker der normalt sad i et karrosseri var langsom og besværlig (=dyr) – så var det noget nemmere blot at skulle svejse karrosseriet sammen af store pladesektioner. At alle dele blev fremstillet ved presning gav styrke, men også større frihed at udformningen,



**Edward Gowan Budd.**

f.eks. med runde hjørner. Og så er det jo oplagt, at helstålkonstruktion var en forudsætning for videreudviklingen af selv bærende karrosserier.

Budd var absolut pionér og havde en lang række patenter og skal have leveret helstålkarrosserier allerede før Første Verdenskrig – til Hupmobile, dog uden at det førte til en større produktion. Derimod havde Dodge købt teknikken omkring 1920. Dodge blev én af Budds helt store kunder i USA.

### Citroën og Budd

I begyndelsen af 20'erne rejste Budds salgschef Hugh Adams flere gange til Europa for at sælge Budds helstålkonstruktioner til de europæiske bilfabrikker. I første omgang havde han ikke det store held; Europa var meget opdelt i små nationale markeder, og de fleste fabrikker var for små til at kunne binde an med de store investeringer i licenser og det maskineri, der skulle til. For de fleste har det sikkert også været urealistisk at have ambitioner om den storproduktion, der kunne gøre de nye teknologier rentabel.

I 1922 havde Adams en længere samtale med André Citroën. Her lød der andre toner – for Budds teknologi var jo netop udviklet med henblik

på den stordrift som for Citroën havde som sit mål, for at få bedre biler til lavere priser. Budds tilbud var præcis hvad han havde brug for.

Det var en enorm satsning. Så stor, at André Citroën selv valgte at rejse til Philadelphia i 1923 (flere uger med skib), hvor han kunne møde Edward Budd selv, se virksomheden og selv forhandle alle detaljer og skrive kontrakten.

Citroën fik eneret til Budds konstruktioner i to år, og blev dermed den første europæiske bilfabrikant med de moderne helstålkarrosserier, men hvad der er lige så vigtigt er, at besøget hos Budd blev begyndelsen til et årelangt samarbejde.

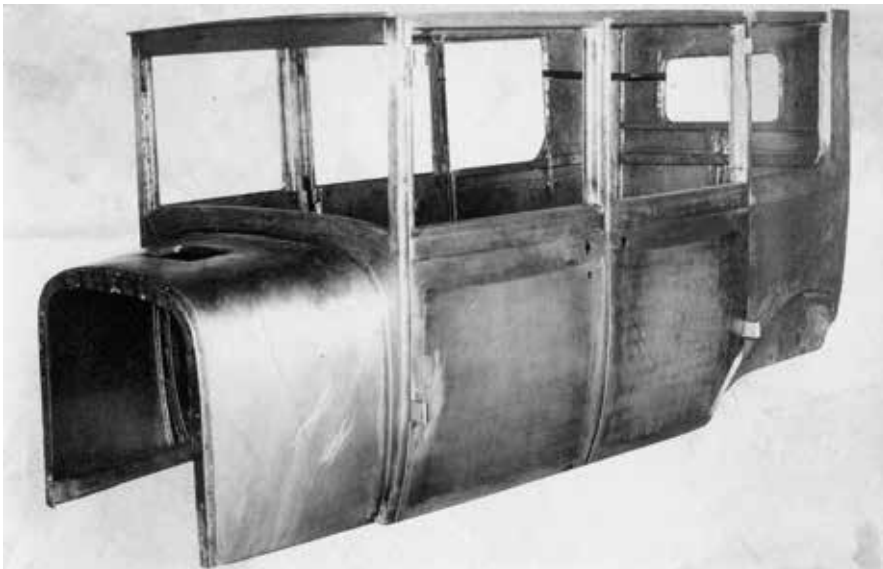
#### **Citroën B10, B12 og B14**

Det første konkrete resultat af Citroën/Budd-samarbejdet blev B10-modellerne, som afløste B2. B10 blev præsenteret på Pariser-salonen i oktober 1924. En stor del af udviklingsarbejdet er ganske givet foregået hos Budd, og billederne der ses på disse sider kommer fra Budds arkiver. Men Budd var også repræsenteret i Paris, hvor Hugh Adams i to år opholdt sig og tog hånd om implementeringen af det omfattende maskineri, presser og svejseværktøj, og sikrede at man kunne følge med i den stadig stigende produktion. Og produktionskapaciteten steg fra godt 100 til 250 biler om dagen. I 1925 solgte Citroën 61.487 biler mod 32.678 i 1923.

B10-modellen blev til B12, da den i slutningen af 1925 fik 4-hjulsbrems og halvelliptiske forfjedre. En noget større satsning var det da B14-modellerne blev lanceret i 1927, med nye og større karrosserier. Det siges at investeringerne i nyt værktøj var så store, at Citroën reelt tog en stor forretningsrisiko. Samtidig var der et voldsomt tidspres – man kunne simpelthen ikke nå at installere presserne til den nye model i Paris forud for produktionen. I foråret 1927 måtte Citroën derfor bestille pladedele til 20.000 biler hos Budd i Philadelphia. Først senere fik man presserne til Paris.

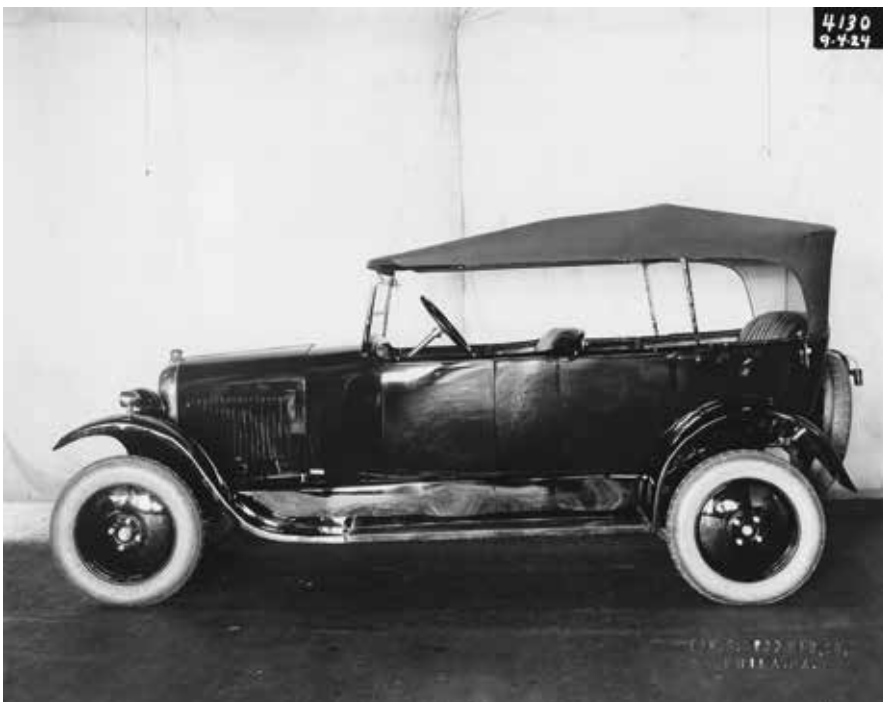


**Citroën B10 Conduite Interieure.** Men læg lige mærke til stemplerne på billederne. Her er nemlig en Citroën der næsten helt sikkert er lavet i USA! De sensationelle billeder er fundet i Budds arkiver i Philadelphia og bilen er en pre-serievogn. Forskærmene er ikke som på de senere produktionsmodeller, men ligner dem, der kom på B12 et år senere.



### Importeret stål

Budds presseteknik krævede koldpresset stålplade i en kvalitet, som ikke blev produceret i Frankrig. Det medførte en stærk forøgelse af prisen, men dette blev mere end opvejet af besparelserne til træ og de store omkostninger til snedkerarbejdet, der jo var overflødiggjort. En anden ikke uvæsentlig besparelse lå i lakeringen af bilerne, en proces der med helstålskarrosserierne kunne gøres hurtigere, bl.a. fordi karrosserierne nemmere kunne varmes op.



### Amerikansk maskineri ved Seinen

Installation og drift af det omfattende maskineri har naturligvis krævet specialviden, og amerikanerne havde konstant en større delegation af teknikere og eksperter udstationeret hos Citroën i Paris. I Frankrig havde man aldrig set lignende isenkram. Især presserne var gigantiske, i stand til at levere et tryk på 1.400 tons. Og der var mange af dem. I en statusrapport fra 1926 skrevet af eksperter fra Crédit Lyonnais, kan man læse at fabrikken rummer 10.000 maskiner, næsten udelukkende amerikanske.

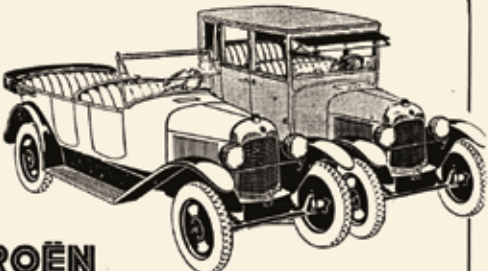
### Budd i Europa

Som nævnt løb Citroëns kontrakt på helstålskarrosserierne i to år. I 1925 var Budd på farten igen i forsøg på at sælge licenser til andre europæiske bilmærker. Per Åhlström har i Budds arkiver fundet en folder, som Budd brugte til at præsentere helstålskarrosserier til Rover, som takkede nej. I stedet etablerede Budd to egne karrosserifabrikker: Ambi-Budd i Berlin og Pressed Steel i England. I begge tilfælde skete det i samarbejde med nationale virksomheder – Ambi i Tyskland og Morris i England. Budd havde 51% af ak-

„4 bliver til 4/5“

AARETS  
NYHED ER

**STAAL-CITROËN**



Staal-Citroën, Torpédo Luss. An. 6,500  
Staal-Citroën, Sedan . . . . . 8,500  
Ingen Omsætningskat

En Nyhed — af Rang med Selvatøret eller Hallondækket — er paa Markedet i Dag: Den hedder „Staal-Citroën“.

I Stedet for de gamle Træ-Karrosserier faar Fremtidens Vogn nu en fjedrende, tryklos Overbygning af Staal, der gør Vognen dobbelt

holdbar mod Vejr og Vind, mod Stød og Sød — forlænger dens Liv, og er altsaa dens Værdi.

Og i en „Staal-Citroën“ faar desuden endnu en Passager mægtelig Plads.

4-Personers Vognen bliver altsaa til en 1/2-Personers Vogn. —

Fordelene ved den nye „Staal-Citroën“ skal ses og prøves for at forstås og værdsættes.

Øverst endnu et par billeder fra Budds arkiver: Et helstålskarrosseri til Citroën B10 som den på foregående side samt en åben "Torpédo". De mange karrosserivaianter på de tidligere modeller (model A og B2) var af gode grunde bortrationaliseret: Nu fandtes kun Torpédo og Sedan – som også ses af den danske annonce fra Motor i 1925.



Da B10 med helstålskarrosseri blev præsenteret på Parisersalonen i oktober 1924 viste man denne gennemskårne "Staal-Sedan", som var fremstillet hos Budd. Her er den på besøg i København, biludstillingen i Forum 1926. Den åbne vogn til højre er faktisk modellens efterfølger B12, som kan kendes på den længere chassisramme, med de halvelliptiske forfjedre.

tierne og samarbejdspartnerne 49%. Disse aktiviteter svækkede dog ikke det intime samarbejde mellem Budd og Citroën, der op igennem 20'erne havde en intens udveksling af teknikere. Foruden en fast stab stationeret i Paris sendte Budd den ene delegation efter den anden til Paris, ligesom der var en konstant strøm af teknikere og ledende Citroënfolk gennem Budds kontorer og fabrikker i Philadelphia og Detroit.

**Amerikansk teknologi, amerikansk maskineri.** Her ses et par af de større presser, hvor der tilsyneladende bliver lavet vanger til chassis'er. De to personer giver indtryk af maskinernes gigantiske størrelse. Alene at få dem sejlet til Europa og monteret har været noget af en opgave. Toledo-presserne er fra Ohio – og Citroën havde masser af dem!



## Citroën i Amerika

Det nære samarbejde fortsatte, ikke kun med Budd, men også med andre amerikanske virksomheder. I 20'erne importerede André Citroën praktisk taget alt fra USA – produktionsmetoder, arbejdsorganisation, salgsteknikker og eftermarkedsservice samt reklamemetoder (med en del egne tilføjelser). Citroëns medarbejdere var på regelmæssige studierejser til de store bilfabrikker i Detroit. I 1928 etablerede Citroën en særlig virksomhed for indkøb og teknikudvikling i Detroit, som arbejdede parallelt med Citroëns udviklingsafdeling i Paris, og ofte omkring de samme opgaver.

## Made in USA

For André Citroën blev Budd næsten en integreret del hans firma. Reelt var det Budds ingeniører, der varetog karrosseriproduktionen i Paris, og når Citroën manglede tid eller produktionskapacitet i sine egne fabrikker, fik han delene produceret hos Budd. Dette skete hver gang Citroën skulle introducere nye modeller; for at få bilerne klar til lancering og for at have demonstrationsbrug, blev delene til de første serier af bilerne lavet i USA. Der er tilmed eksempler på at Budd lavede hele pre-serie biler til Citroën.

Samarbejdet med Budd, som var indledt i 1923 blev fortsat og udbygget i al den tid Citroën var aktiv i sin virksomhed. Det kan her nævnes, at Citroën i 1929 ansatte én af Budds mænd, George Kendall, som fabrikschef i Paris.

## Krise

Det tætte samarbejde med USA, der igennem 20'erne havde skabt stor fremgang for Citroën, slog tilbage i 1929, hvor den franske regering indførte store toldafgifter på importerede bildele. For selvom depressionen endnu ikke havde stor effekt i Europa blev Citroën særlig hårdt ramt på grund af den store afhængighed af amerikanske varer. Importomkostningerne steg til nærmest astronomiske tal, og bidrog stærkt til Citroëns

THE SATURDAY EVENING POST 75

Budd All-Steel Bodies have been used for years by American Motor Car Manufacturers

THE GRAND PALAIS - Paris, of steel construction. Here is held the famous SALON DE L'AUTOMOBILE.

CITROËN

SALON DE L'AUTOMOBILE - Paris

# Now - Europe's Largest Car Manufacturer - uses

## Budd All-Steel Motor Car Bodies

JUST as architects and construction engineers have turned to steel, so motor car manufacturers and buyers are turning to all-steel bodies. Steel gives—

- (1) ENDURANCE—Steel in its strength long outlasts wood—it will not warp.
- (2) SAFETY—Steel laughs at shocks that demolish wooden coachwork—giving you the limit of protection.
- (3) BEAUTY—Steel permits beautiful curves and contours—and steel alone can take a high temperature, baked enamel finish.
- (4) VISION—Steel does away with bulky wooden corner posts that hide a complete car two seconds away.
- (5) ECONOMY—Steel saves weight—saves fuel—saves wear and tear—saves depreciation—saves repair costs.
- (6) FIREPROOF—Steel, being virtually indestructible, gives protection against fire.

In this great Age of Steel, some of the finest motor cars in the world are equipped with Budd All-Steel Bodies—and the trend is toward all-steel construction.

EDWARD G. BUDD MANUFACTURING COMPANY, PHILADELPHIA, PA.

# BUDD

# ALL-STEEL

## MOTOR CAR BODIES

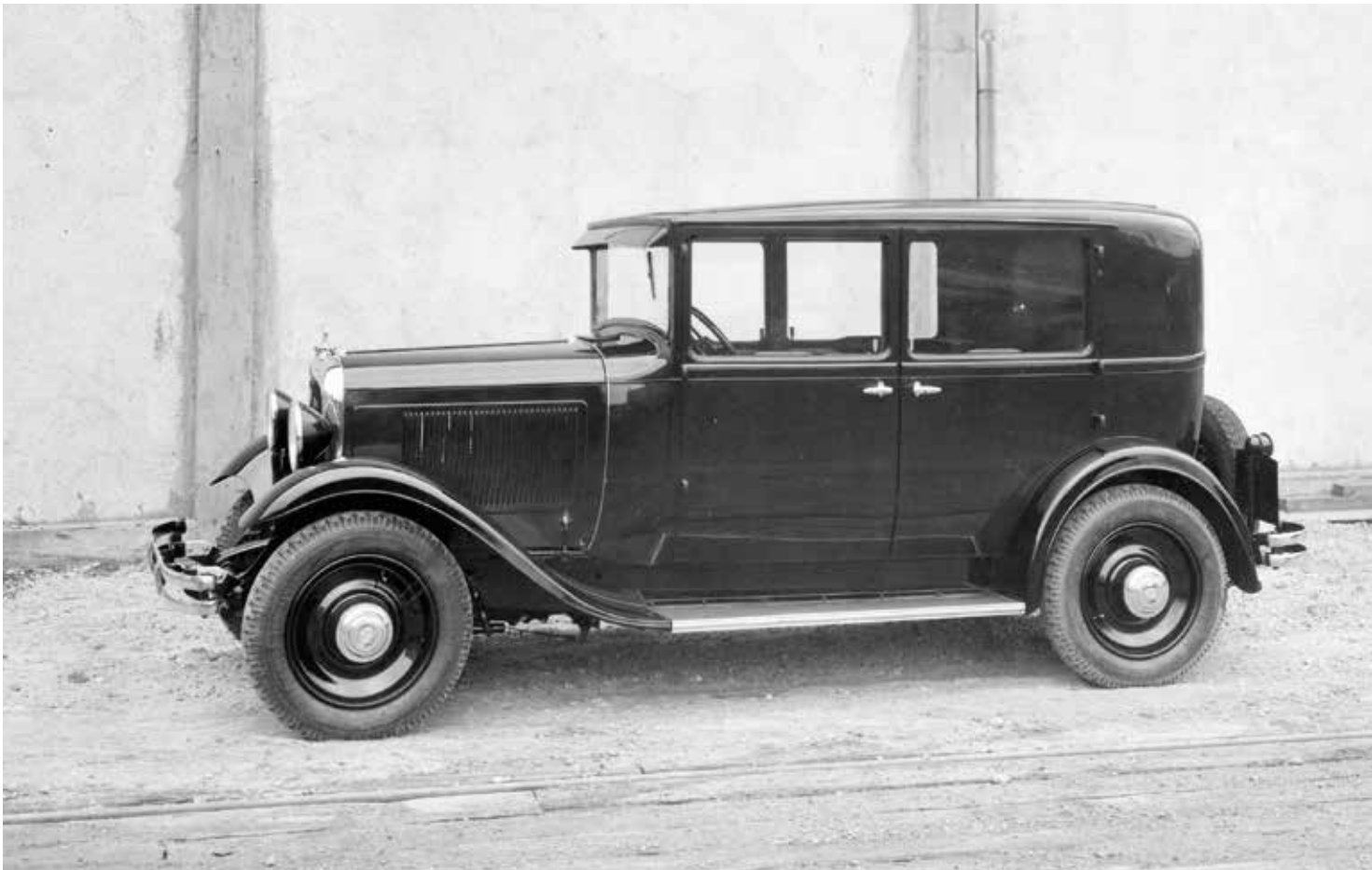
I USA har de åbenbart været stolte over at levere teknologi til eksotiske Europa. Annoncen for Budds All-Steel Motor Car Bodies er ganske sikkert fra slutningen af 1924 og selvfølgelig er helstålsbilernes lyksaligheder oplistet...

økonomiske krise, der startede på dette tidspunkt.

Det er ikke småpenge, der har var tale om. Som eksempel kan nævnes, at Citroën i 1929 bestilte 40.000 styrehuse og 20.000 koblinger og gearkasser i USA, til montering i den nye model C6. Men ved møderne med bestyrelsen og økonomiafdelingen fastholdt André Citroën at "Det er tvungende nødvendigt at vore ingeniører besøger USA. Dette land er et foregangsland. Kun dér finpudser man teknikken som en del af sin kultur... og dermed har man pionérånden. Som malere og skulptører fandtes i Rom, må ingeniører til Amerika, storindustriens vugge. De kommer hjem til mig som inspiratorer, med åbent sind, og er én af de vigtigste årsager til vor virksomheds fremgang".

André Citroën fastholdt de tætte forbindelser over Atlanten. Én af de mulige årsager kan være, at den amerikanske ekspertise var nødvendig for gennemførelsen af et projekt, der formentlig allerede var igang: Udviklingen af selv bærende karrosserier og en ny model med forhjulstræk.





Det amerikanske islæt fornægter sig vist ikke, når man kigger på C4- og C6-modellerne, der var i produktion 1928-32. Måske har udviklingsafdelingen i Detroit haft en finger med i spillet?

Bilen herover er en ganske eksklusiv C6 Roadster og øverst en af de sidste C4, fotograferet foran Citroëns samlehal i Sydhavnen.

Måske var det netop fordi bilerne var så amerikanske, at Citroën fandt det nødvendigt at forklare kunderne af Citroën var "Europæisk helt igennem" – et slogan som blev anvendt gennem flere år. Annoncen er fra Politiken, februar 1930, mens der var biludstilling i Forum i København.

**DER TALES KUN OM EUROPAS VOGN**

Man ser det straks paa Stand Nr. 13. — Det er ikke nogen Tilfældighed, at Citroën Vognen sælges saameget i Danmark. — Citroën er nemlig Vognen, der er bygget for dansk-europæisk Smag og Behov. — Derfor er Citroën i Aar den store Succes i Forum. Europæere fordrer noget mere end „Læs“ og „Kraft“, de fordrer tillige Sæder, drevet og Obstruere køretøjer med Skønhed. — det giver Citroën, og derfor er den Europas Vogn.

I disse nye Modeller for 1930 har C 6 en Række fortrinlige Forbedringer: Fordelen til Hjulene, Vægsene, Bremser (System Westinghouse) til lige en saarhænde meget kraftig Elanbræmme, Akkumulator paa 90 Amperes Timer, større Styrepedal, vinkel, kraftigere Chassisramme med 9 Tænder, Aktivbæret paa Kædetrækken, forbedret Kædetræk, Ny Hjul-Konstruktion, der bærer Sæderne under Køretøjet, Nye hydrauliske Støddæmpere samt Kolinger for og bag og Universalkøretøjet. Absolutt indtil 312 m.

Paa Stand Nr. 11 findes to C 4 med Special-Karosseri — bygget af den bekendte Kasse-vefærdigst Willy van den Plas, Paris.

Opaa i Lokalerne, Vestergade 9 B, er der i disse Uge udstillet en Række af de nye Modeller.

*Stand 13 i Forum.*

**CITROËN**  
Europæisk helt igennem!

**C4C6**

AUTOMOBILES CITROËN S.,  
STADHAVEN 7. TEL. 3829.  
Etableret Vestergade 9 B, Telefon 116.



### Moteur Flottant

Mange af de tekniske nyskabelser, som Citroën var først med i Europa, var indkøbt amerikansk teknologi. I slutningen af tyverne havde Chrysler udviklet og patenteret de såkaldte flydende motorophæng, "Floating Power". Normalt var motorerne boltet direkte til bilens chassis, hvilket fik vibrationerne til at forplante sig i hele bilen, og desuden overførte motorens bevægelser ved start eller pludselige ændringer i omdrejningstal. Ved at hænge motoren i kun to punkter i motorens længdeakse, kunne den bevæge sig frit af rammen. Citroën betalte en veritabel formue for systemet, som blev brugt på de sidste C4- og C6-modeller i 1932, men især blev en markant del af markedsføringen af "Rosalie"-modellerne 8, 10 og 15, som lanceredes samme år. Der blev designet et fint logo med en svømmende svane, som symbol på den flydende kraft. Fra 1932 brugte Chrysler også systemet på deres egne Dodge, hvilket blev markeret med en annonce, hvor André Citroën personligt udtrykte sin store anerkendelse af den gode idé.

Moteur Flottant er et godt eksempel på amerikansk Citroën-teknologi, men der er mange flere.



Annoncen er fra Motor, 1933. De sidste baghjulstrukne Citroënbiler med chassisramme blev herhjemme kendt som "Svane-modellen" på grund af motorophænget. Men de bød også på en anden vigtig Budd-nyhed: "Monopièce"-helstålkarosserier, hvor karosserisiderne var presset i ét stykke. Et meget vigtigt skridt på vejen mod selv bærende konstruktion.

På næste side ses André Citroën på besøg hos Edward G. Budd i 1931.

## Konkurs

Citroën vedblev med at have økonomiske problemer, og i sommeren 1934 spidsede det kraftigt til. I oktober måtte Michelin som den største kreditor skyde store beløb ind, og i december gik det helt galt: Citroën var konkurs; der var ikke mere kredit at få og regeringen afslog at hjælpe. Michelin overtog ledelsen, André Citroën selv blev syg og døde i juli 1935. Årsagerne til konkursen var givetvis flere: Selvfølgelig udviklingsomkostningerne til Traction Avant-modellerne, der med depression og toldmure har kostet astronomiske summer. En total reorganisation af hele fabriksanlægget på Quai de Javel, hvor der reelt blev bygget en helt ny fabrik på 5 måneder, vel at mærke uden at standse produktionen, er endnu en faktor – men noget som ganske givet var nødvendigt forud for produktionen af de nye modeller. En tredje begivenhed, der medvirkede til konkursen var udgifterne i forbindelse med *Den Gule Ekspedition*, hvor Citroën med Kégressebilerne i 1931-32 gennemkørte hele det centrale Asien.

## Michelin brød med USA

Da Michelin overtog ledelsen af Citroën efter konkursen, brød man med traditionen for det nære samarbejde med amerikansk bilindustri. Og da Pierre Boulanger overtog direktørposten efter Pierre Michélin's død i 1937, blev det et vigtigt strategisk mål for Citroën at gøre sig uafhængig af USA. Boulanger mente at licensomkostningerne var alt for høje og at licenserne skabte en farlig afhængighed. Citroën skulle fremover kunne klare sig med sin egen ekspertise og teknologi.

For at nedsætte den juridiske risiko ved anvendelse af amerikansk teknologi grundlagde Boulanger i 1938 et særligt datterselskab, som skulle håndtere de amerikanske patenter samt indkøb af dele og teknologi. Denne virksomhed fik af juridiske årsager hjemsted i Canada.

1938 var som nævnt også året, hvor George Kendall sluttede som fabrikschef hos Citroën, hvilket stemmer

godt overens med Boulangers bestræbelser på at bryde med Budd og amerikansk teknologi.

Og da Anden Verdenskrig brød ud i 1939 var det definitivt forbi for båndene mellem Citroën og den amerikanske bilindustri.

*I næste blad fortsættes historien med anden del – som handler om den afgørende rolle Budd og amerikansk teknologi spillede i udviklingsarbejdet af de moderne selv bærende karrosserier og samarbejdet omkring den forhjulstrukne Citroën, der lanceredes i 1934.*

Store dele af denne artikel er hentet fra følgende artikler af Per Åhlström: Traction Avant - den sidste amerikanske Citroën, Svenska B11-klubbens medlemsblad, oktober 2010, samme artikel i Attraction nr. 289/2011 udgivet af de danske Citroënkubber. How American Budd Made Citroën a Forerunner in the European Car Industry, artikel i CitroënVie nr. 3/2013.

Per Åhlström er svensk journalist, nu bosat i USA. Han er mangeårigt medlem af Svenska B11-klubben og har gjort et imponerende forskningsarbejde, især i Budds arkiver, hvilket har resulteret i flere artikler i USA, samt fundet af flere af de billeder der er bragt i denne artikel. Per Åhlström er medlem af Society of Automotive Historians.

Andre oplysninger er fundet i det hollandske blad CitroExpert, temanummer om Citroëns relationer til USA, udgivet november 2011, og hvor Per Åhlström også har ydet bidrag.





## SMC i Fyns Forum, Bohnstedt og Bantam

Af Erich Karsholt

**I sidste nr. af Veteran Tidende fortalte vi om Skandinavisk Motor Co. (SMC). Her fremgik det, at selskabet i 1931 mistede Dodge-agenturet til Bohnstedt-Petersen A/S, der på Dansk Chrysler Samlefabrik i København Ø også skulle samle Dodge-biler til det danske marked. Til gengæld fortsatte SMC som eneforhandler af Dodge.**

Relationen mellem de to bilimportører var især tydelig på Fyn, hvor SMC's afdeling i Odense blev forhandler af flere af de bilmærker Bohnstedt-Petersens importerede og samlede her i Danmark. Op gennem 30'erne var de mange bilmær-

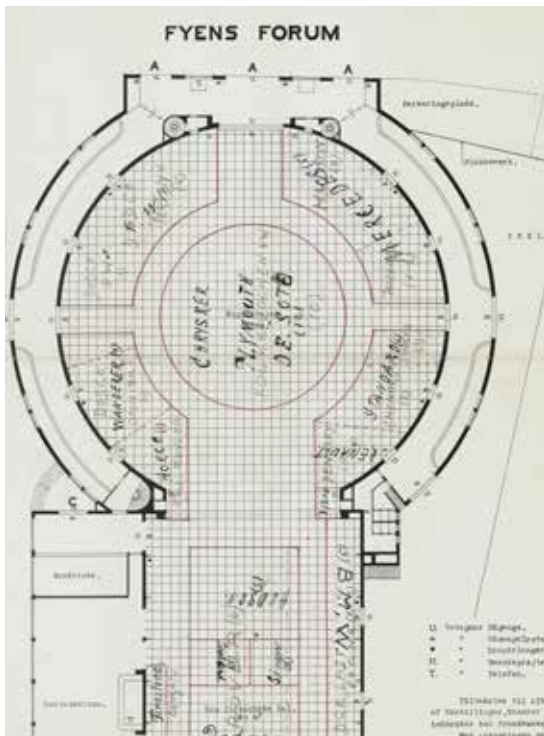
ker med til at sikre vækst hos SMC. Især sidst i 1930'erne gik salget strygende.

I Fyns Forum i Odense valgte SMC i januar 1939 at afholde en stor udstilling med alle de bilmærker man forhandlede. Og det var efterhånden en del. Foruden SMC's egne agenturer - Hudson, Packard, BMW, Rover og Singer - også det brede program af bilmærkerne fra Bohnstedt-Petersen: Mercedes-Benz, Auto Union (DKW, Wanderer og Horch), Chrysler (herunder Dodge, Plymouth og De Soto), Standard og Renault. Der var således tale om, at mange bilmærker, der konkurrerede med hinan-

den, stod side om side, eksempelvis BMW, Horch og Mercedes-Benz.

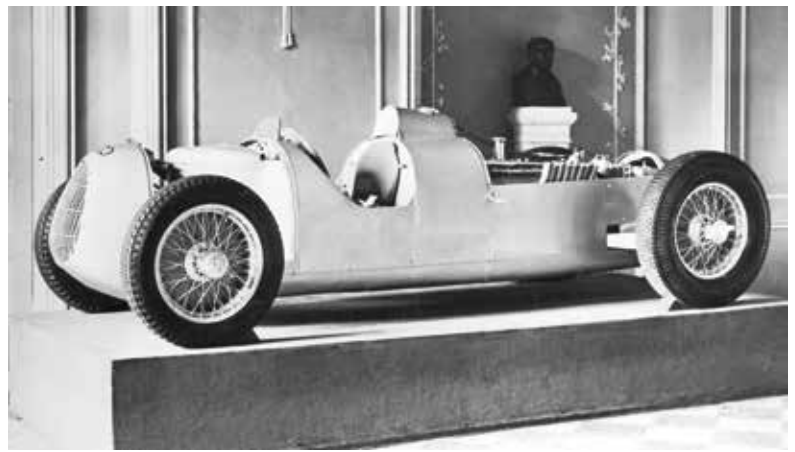
Ifølge datidens presse var det den største biludstilling af sin art nogensinde i Skandinavien arrangeret af ét enkelt firma - og så endda afholdt udenfor Hovedstaden. Udstillingen

**Fra den store udstilling i Fyns Forum i 1939, hvor mærkerne SMC repræsenterede på Fyn blev udstillet. Herunder DKW, Wanderer, Horch, BMW, Mercedes-Benz, Renault, Rover, Singer, Standard, Hudson, Packard, Dodge, Chrysler, Plymouth og De Soto.**



Skitse over hvorledes bilerne stod på den store SMC-udstilling i Fyens Forum i 1939. Tegningen er i 1950'erne genbrugt som udkast til en ny udstilling.

På det nederste billede ses i midten Auto Union formel-racerbilen igen. Den var med til at gøre udstillingen i Fyens Forum til en publikumssucces.



Med på udstillingen i Fyens Forum var denne Auto Union racerbil. For nok konkurrerede Mercedes-Benz og Auto Union på racerbanerne, men i Danmark blev bilmærkerne solgt side om side.





Blandt de udstillede biler i Fyns Forum var denne formidable Horch 853A 2-dørs cabriolet 1938 med en 8-cylindret rækkemotor på 120 hk og fuldsynkroniseret gearkasse. Tophastighed 140 km/t.



Mercedes-Benz - i forgrunden 2 stk. 170.

rummede 90 biler, fra en lille åben Bantam til prestige-biler fra Packard og Horch. Priserne varierede fra 3.900 kr. til det tidobbelte.

Der var også en række særlige udstillingsmodeller: En Wanderer Tandem fra 1914, der havde kørt 500.000 km, herunder turen til Odense. Fra Auto Union var en af datidens sølvpile udlånt. Desuden hang to Piper Cup flyvemaskiner

ned fra loftet. På den nærliggende Marslev Flyveplads blev der lavet flyveopvisning og givet undervisning. To flyvemaskiner blev solgt.

De dengang berømte svømmepiger med *Lille henrivende Inge* lagde også vejen forbi. Publikum kom fra hele landet til Odense for at se udstillingen som Politiken (20/1 1939) kaldte smukt arrangeret og med international karakter.<sup>1</sup>

**INTERNATIONAL  
AUTOMOBIL  
UDSTILLING**



**Fyns Forum  
18-22. Januar,**  
*begge Dage incl.*

Den 18. Januar fra Kl. 11—22, der-  
efter hver Dag fra Kl. 10—22.

Enhver, der interesserer sig for smukke Befordringsmidler og de nyeste tekniske Fremskridt, bør besøge denne Udstilling. Der udstilles 18 forskellige europæiske og amerikanske Automobil-mærker samt Flyvemaskiner.

Revue over 1939's Teknik og Skønhed.  
Daglig Musik af 6. Regiments tidligere  
Musikkorps fra Kl. 15—17 og 19—22.  
Entré: Voksne 50 Øre - Børn 25 Øre.

**Benyt denne Week-end til at besøge Udstillingen!**

**SKANDINAVISK MOTOR CO. %**  
*Odense*



Sjov kontrast mellem de store Chrysler og De Soto indenfor cirklen, og så de mange små DKW'er udenfor. I forgrunden ses diverse cabriolet-versioner samt en varevogn.

Dodge Luxury Liner.



Blandt de af Bohnstedt-Petersens mærker som Skandinavisk Motor Compagni repræsenterede i sin Odense-filial var også Renault.





Den Bantam der var udstillet i Fyns Forum i 1939 er idag til salg hos Læborg Auto.



Famileidyl på Bohnstedt-Petersens ejendom Hegnholt i Grønholt i Nordsjælland, 1938. Drengen bag rattet i Aase Bohnstedt-Petersens Bantam er Steen Andersen, søn af Albert Andersen, der dengang var Chryslerforhandler på Strandvejen i Hellerup.

## Bantam

På udstillingen i Odense var en Bantam udstillet. Umiddelbart er mærket ikke nævnt blandt de bilmærker SMC forhandlede, og måske var bilen blot med for at skabe ekstra opmærksomhed. Bilen blev i samtiden kaldt "Amerikas mindste Sportsvogn" - den vejede kun 5-600 kg.

Bantam var oprindeligt Austin fremstillet på licens. Bag den stod *American Austin Car Company*, grundlagt i Pennsylvania i 1929, og med produktion fra 1930 til 1934, hvor selskabet indgav konkursbegæring. I 1935 købte Roy Evans konkursboet og reorganiserede bilfabrikken under navnet *American Bantam*. En række ændringer blev foretaget på bilmodellen, herunder en modificeret motor, og et nyt design skabt af Alexis de Sakhnoffsky, der forinden havde designet for Cord, Auburn og Packard.

Bantam havde premiere på New York biludstillingen i 1937 og se-

neren samme år kom produktionen i gang. Berlingske Tidende skrev, at Bantam lignede en baby-udgave af amerikanske biltyper med strømlinet karrosseri og moderne frontparti. Og kunne samtidig berette, at Bantam gik mod strømmen i den amerikanske bilindustri, hvor bilerne ellers blev større og større! De 20 hk kunne sikre en hastighed på 100 km/t. Bilen var med en pris på 450 Dollar USA's billigste og driftsudgifterne en femtedel af en stor vogn.<sup>2</sup>

### Samlefabrik i Sverige

At en Bantam var med på udstillingen i Odense i 1939 skyldes antagelig, at Bohnstedt-Petersen et år tidligere havde taget en Bantam hjem fra USA for at vurdere bilmodellens salgspotentiale. Og Bohnstedt havde store planer. I broderlandet Sverige, hvor han var medejer af Autropa AB, ville han nemlig fremstille en europæisk udgave af den amerikanske





Fra indvielsen af Bohnstedt-Petersens samlefabrik *Autoropa AB* i Malmø i 1938. Yderst til venstre ses dir. Laurits Bech, SMC i Odense og som nr. tre fra venstre, Axel Semler. På højre side ses Christian Bohnstedt-Petersen i midten. Bilen er den første Hudson samlet på fabrikken i Malmø.

ske Bantam og eksportere bilerne til hele Europa.

Til Ekstra Bladet udtalte en begejstret Bohnstedt 18. november 1937: "... foreløbig vil vi bygge 5.000, hvoraf de 4.000 allerede er i ordre - og det kan ikke lade sig gøre i Danmark, hvor vi hverken kan faa Værktøj eller Materialer ind til saadan noget nyt." Det var ikke blot samling af bilen baseret på amerikanske dele, men nærmere en licensproduktion, for som Christian Bohnstedt understregede: "vi vil bygge hver Trevl her fra Bunden af."

Det fremgik ikke af artiklen, at der var tale om en Bantam, men Bohnstedt, der ofte fortalte om sine ideer før de lod sig realisere, kunne berette, at der var tale om "En amerikansk Konstruktion, der ikke er kendt hverken i Danmark eller Sverige."<sup>3</sup> Berlingske Tidende kunne en uge senere – med baggrund i et telegram fra American Steel Co., der varetog eksporten af Bantam – berette, at Bohnstedt-Petersen havde overtaget distributionen af Bantam-bilerne i Europa.

Til gengæld afviste Christian Bohnstedt nu planerne: "Der er ingen kontrakt (–), ingen Art af endelige Aftaler, men vi har drøftet Sagen. Og senere i samme interview: "... der er i hvert Fald ikke for Tiden Valuta til at tage nye Mærker op. En anden Side af sagen er, hvordan saadan en lille amerikansk Bil vil være at handle med *paa et europæisk Marked*, men det vrimler med smaa europæiske Biler, saa Amerikanerne maa vist længere ned i Pris, førend de kan komme til at konkurrere her."<sup>4</sup>

Planen om fremstilling af Bantam i Malmø blev således ikke realiseret. Noget må være gået galt i forhandlingerne, herunder hvad bilerne skulle koste. Bohnstedt-Petersen kastede sig efterfølgende over andre mærker, således kom der hos *Autoropa AB* i Malmø gang i samling af Hudson, Terraplane og Renault.

Christian Bohnstedt-Petersen gav sin kommende hustru Aase en Bantam i morgengave, da de blev gift i 1938. Det er sandsynligvis samme bil, der blev udlånt til udstillingen i Odense. Bilen blev også udstillet

under biludstillingen i Forum i 1938 på Bohnstedt-Petersens stand. Siden indgik bilen med fabrikationsnr. 60353 i firmaets egen samling, indtil denne blev solgt i 1989. Bilen findes endnu, den er til salg hos Læborg Auto, der har restaureret den og lakeret den i de samme farver, som da bilen var ny.

En bred vifte af karrosseriformer, fra cabriolet over Woodie-stationcars til varevogne fandt vej til Bantam-modellerne, men blot 6.000 af alle typer blev produceret frem til 1941. Den mest kendte model er cabrioleten, i lighed med den Bohnstedt-Petersen havde erhvervet. Selvom Bantam er en sjælden bil på vore breddegrader forekommer den bekendt af de fleste. En åben Bantam gav nemlig ved sin fremkomst inspiration til Anders And's bil med den berømte Andeby-nummerplade 313.

Under Anden Verdenskrig udviklede Bantam den første prototype af den senere så berømte Jeep. Manglende produktionskapacitet betød dog, at modellen i stedet primært blev fremstillet af Willys-Overland og Ford.



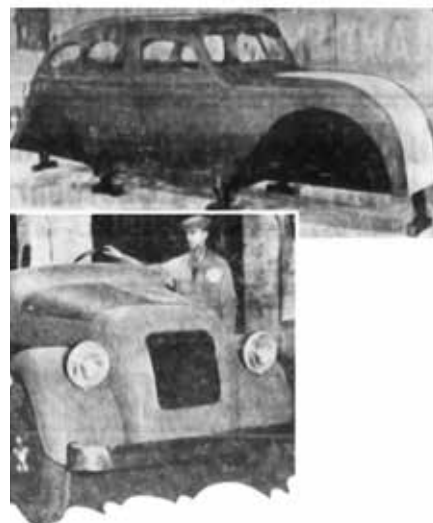
## Andre Bohnstedt-biler

Ideen om en europæisk Bantam var ikke første (eller sidste) gang Christian Bohnstedt-Petersen fortalte om biler, han havde planer om at sætte i produktion. Ved biludstillingen i Forum i marts 1934 skabte Bohnstedt-Petersen sensation ved at udstille karrosseriet til personbil og chassiset med frontparti på en lastbil. Begge dele var dansk håndværk og en forsmag til udstillingsgæsterne på kommende køretøjer.

Christian Bohnstedt stod, sammen med sin værkfører, Henry Erlind, bag Aktieselskabet Dansk Automobil Fabrik, der skulle stå for produktionen af bilerne. Foruden en aktiekapital på 500.000 kr. havde selskabet yderligere 2,5 mio. kr. som arbejdskapital til at få fabrikationen i gang.

Anledningen til initiativet var, at valutarestriktionerne vanskeliggjorde at få biler til landet i forhold til den efterspørgsel, der var. Det havde fået Bohnstedt og Erlind til i slutningen af 1932 at iværksætte udviklingen af en prototype, hvor alt blev fremstillet i Danmark. Undtaget var motor og bagaksel, som stadig skulle importeres.

Det var jo trods alt mindre import end når hele biler og chassis blev importeret, hvorfor flere biler kunne komme ud at rulle for den samme valuta, når færre dele skulle indkøbes i udlandet. Bohnstedt fortalte, at man kunne få amerikanske Plymouth og Dodge-motorer til 6-700 kr., det kunne ikke gøres billigere, ”medens hele Resten fra Chassis til



De findes nok ikke i bedre kvalitet - men det er unikke billeder af Bohnstedt-Petersens projekter: personbilens karrosseri og lastvognens snude. Fra Politiken, på udstillingens åbningsdag, den 2. marts 1934.

**Chrysler Airflow var den helt store publikums-magnet på biludstillingen i Forum 1934. Bilen roterede på en stofbetrukket drejeskive mens mannequiner i elegante rober steg ind og ud.**

Skærme, Karrosseri og Gummi bliver dansk Arbejde.”

På Bohnstedt-Petersens fabrik i Sundkrogsgade var der blevet arbejdet med den nye bil, og der var allerede indkøbt maskiner til den kommende bilproduktion og flere maskiner var på vej, oplyste Bohnstedt til Politiken, der også kunne fortælle, at den ny bil ville kunne sælges ”til en virkelig populær Pris.”<sup>5</sup> Bohnstedt fortalte, at der i første omgang vil ske fabrikation af en sekscylindret strømlinjeformet sedan. Det karrosseri der blev udstillet havde da også ualmindelig stor lighed med den nye Chrysler og De Soto Airflow, der også havde premiere på biludstillingen - på Bohnstedt-Petersens stand!

### Udstillingens sensation

Om de nye De Soto og Chrysler Airflow, skrev Politiken, at de ”uden Tvivl bliver Udstillingens store Trækplaster” med deres uortodokse udseende og konstruktion, hvor motor og sæder var rykket frem, så ingen passagerer sad over bagakslen. Politiken skrev videre: ”Chassis og Karrosser er afløst af én Konstruktion, en Gitter-Enhed, hvorpå Hjul, Motor og Karrosseriets ’Forskaling’ er monteret. Af Detaljer kan yderligere nævnes, at Rattet er saa sat sige Lodret, hvilket giver den samme behagelige og sikre Manøvrering, som allerede længe har været anvendt paa Racervogne.”<sup>6</sup>

FDM’s Motor var ikke helt så begejstret, og skrev om de nye Airflow-modeller, at det må ”imidlertid beklages, at Chrysler ikke har vovet Springet i sin yderste Konsekvens og bygget Vognene i fuld Bredde. Paa Førersædet er der nemlig kun Plads til tre meget slanke Personer, men til Gengæld har vi stadig 25

cm unyttig Trinbræt paa begge sider af Vognen.” Også den ”fuldkommen meningsløse Kølerfigur” og placeringen af reservehjulet bagpå var Motor ikke begejstret for.

Motor benyttede derfor lejligheden til at råde Bohnstedt og Erlind om, ikke at begå samme fejl, når nu de skulle sætte deres danske bil i produktion: ”...det kunde maaske derfor være paa sin Plads at raade Fabriken til at rette de Fejl, Chrysler har begaaet i Aar.”<sup>7</sup>

**Kronprins Frederik ses her under biludstillingen 1934, flankeret af Hans Lystrup (til venstre) og Christian Bohnstedt-Petersen til højre. Bilen ser ud til at være en De Soto.**



## Navnet

I Forum kunne man deltage i en konkurrence ved at gætte på hvad den nye bil skulle hedde. Helst et navn, der kunne fortælle at bilen er dansk, selv om den også gerne skulle eksporteres. Det er ikke lykkedes at finde frem til om der blev valgt et navn.

Foruden personbilen blev fronten på en lastbil udstillet. Og det var lastbilen, der først ville blive sat i produktion sammen med en omnibus. Nyttelasten var 3-5 tons. Senere anvendte Bohnstedt-Petersen navnet Holger Danske på en række lastbiler, der dog var meget identiske med amerikanske.

Politikeren spurgte Christian Bohnstedt om hvorfor bilerne blev udstillet, når de endnu ikke var i fabrikation. Direktøren svarede: "Vi har besluttet at vise Offentligheden den nye danske Vogn her paa Udstillingen og præsenterer derfor den Model, vi har konstrueret, og som forhåbentlig vil falde i Publikums Smag."

Meget mere hørte man ikke til de danske biler, der - antagelig - aldrig

kom i produktion. Det kan der være flere forklaringer på. Selv om valutarestriktionerne fortsatte, så kom der mere gang i bilimporten igen, og især af biler til samlefabrikerne.

Måske Bohnstedt og Erlind erkendte, at det var for dyrt at skabe en hel bil fra bunden. De to erhvervsfolk fik også andet at tænke på. I 1934 begyndte politiet nemlig at se nærmere på Bohnstedt-Petersen A/S, hvor der var mistanke om forfalskede fakturaer ved indsmugling samt unddragelse af told.

Først i 1937 faldt dommen. Henry Erlind fik syv måneders fængsel, mens Christian Bohnstedt måtte op med ca. 300.000 kr. i manglende told og bøde (et beløb svarende til mere end 10 millioner kr. i dag). Det var ikke de eneste penge, Bohnstedt måtte ryste op med. I forbindelse med retssagen havde Bohnstedt solgt sin virksomhed til bankier Christian Guldager for omkring to millioner kr. Bohnstedt havde efterfølgende fortrudt handelen, men Guldager krævede handelen gennemført, hvorfor en retssag

måtte føres. Sagen endte med et forlig, hvor Bohnstedt måtte betalte Guldager 300.000 kr. for at få salget ophævet.

Det var trods alt et par store udskrivninger på kort tid. Berlingske Tidende (31. marts 1937) anslag dog, at Christian Bohnstedt var god for 3-4 millioner kr. De store udskrivninger ændrede da heller ikke på, at han i november 1937 kunne købe godset Hegnsholt ved Fredensborg for 120.000 kr.

Retssagen så ikke ud til at påvirke afsætningen. Bohnstedt-Petersen A/S kunne i 1937 notere, at omsætningen passerede syv millioner kr. (ca. 235 millioner kr. omregnet til idag).

Har du mere viden, dokumentation eller billeder af de danske biler Bohnstedt-Petersen udstillede i Forum i 1934, herunder om de nogensinde fik et navn, så hører jeg meget gerne fra dig!

Erich Karsholt, erich@zarpkarsholt.dk eller telefon 2031 1416.





## DK A1

Sidst i 1940'erne kom der hos Bohnstedt-Petersen A/S igen planer på bordet om en danskfremstillet bil. Før besættelsen var det især DKW, der rullede ud fra samlebrikken i Sundkrogsgade. På den baggrund opstod et forsøg med et dansk stålkarosseri, der blev monteret på et førkrigs DKW F8 chassis. Det gav samtidig erfaringer, der kunne bruges til at vurdere mulighederne for en dansk produceret bil.

Bilen, skabt af ingeniør Svend Aage Mathiesen, fik navnet DK A1 og var en todørs sedan med plads til fem personer. Karosseriet var fra Næsby Karrosserifabrik og i alt ca. 60 procent af bilen var danske dele, mens totaktsmotoren på 20 hk var importeret fra Tyskland. Da bilen blev præsenteret på biludstillingen i Forum 1950 var prisen fastsat til 10.500 kr. For at sætte det i perspektiv, så lå den gennemsnitlige timeløn for en mandlig arbejder dengang på ca. 3,25 kr., mens et alm. rugbrød eller en pilsner kunne købes for ca. 60 øre.

En årlig produktion på 1.000 stk. skulle til for at gøre produktionen rentabel, men mange europæiske bilfabrikker præsenterede samtidigt nye modeller i samme prisklasse, så projektet blev opgivet. Endnu engang stoppede dansk bilproduktion inden den for alvor var kommet i gang.

*DK 1A er uddybende omtalt i en artikel af Anders Ditlev Clausager i Bilhistorisk Tidsskrift, nr. 59/1979 s. 24-27 samt i nr. 120/1995 s. 20-26.*

### Kilder:

- 1: Information om udstillingen i Fyns Forum er bl.a. indhentet fra: T. Heft: Fra 1894 til 1944. Halvtreds Aars Udvikling set med Isenkræmmerens, Cyklistens og Bilstens Øjne (1944), s. 135-136 og V. Nygaard: Semler Sagaen, historien om Skandinavisk Motor Co. (2006), s. 83-85 samt Politiken, 19-20/1 1939.
- 2: Jf. Berlingske Tidende, 27/11 1937.
- 3: Citat fra Ekstra Bladet, 18/11 1937.
- 4: Citat fra Berlingske Tidende, 27/11 1937.
- 5: Citat fra Politiken, 2/3 1934.
- 6: Citat fra Politiken, 28/2 1934.
- 7: Citater fra Motor 1934, s. 162-171.

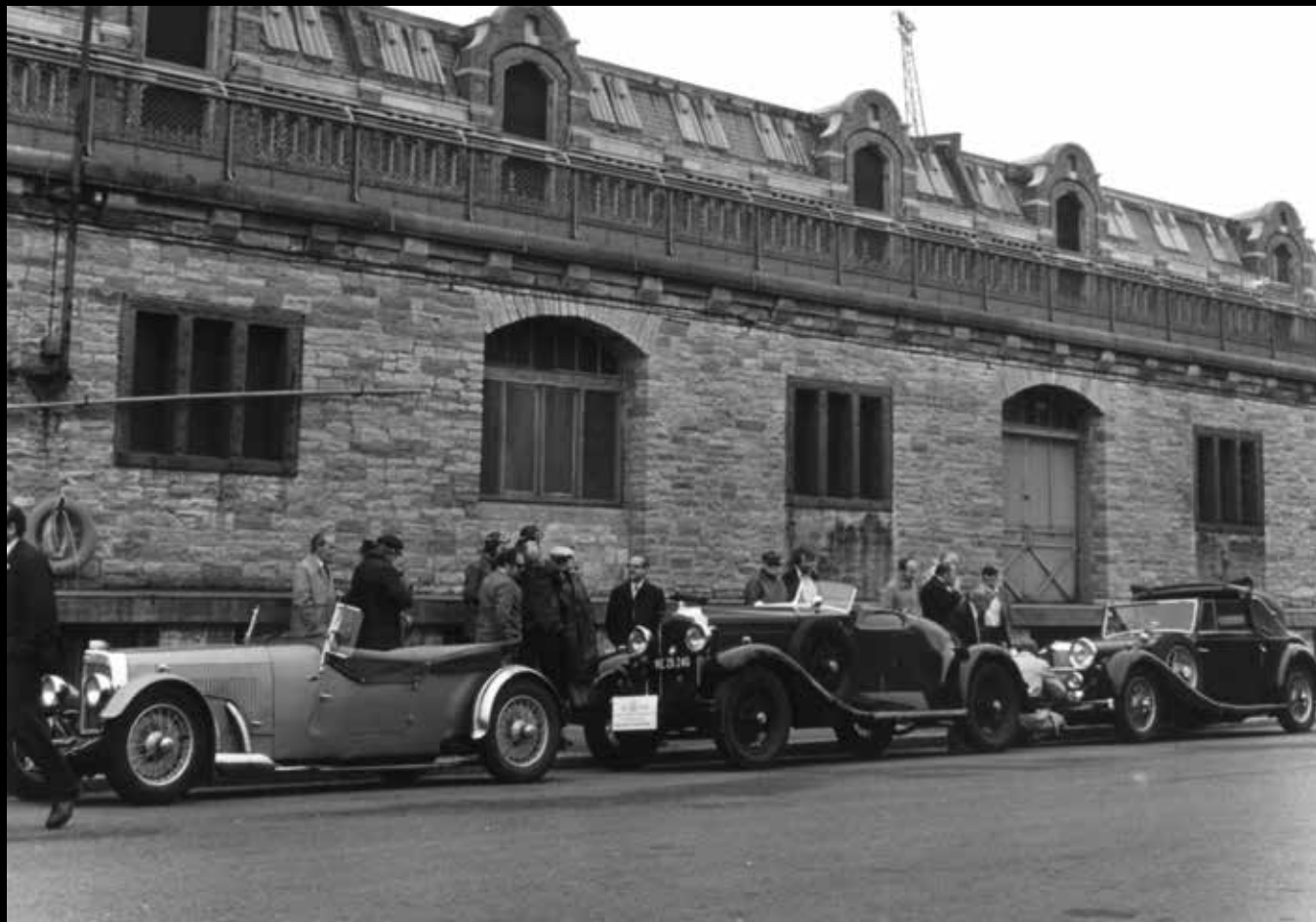
Foto af DK A1, her med Henry Bohnstedt-Petersens børn, Frank og Finn. Bilen blev i 1950'erne anvendt som budbil hos Bohnstedt-Petersen A/S i Sundkrogsgade.



Svend Aage Mathiesen viser bilen frem for Arveprins Knud og Prinsesse Caroline Mathilde. Mellem dem stikker Axel Semler hovedet frem.

På næste side ses et par billeder mere af DK A1. Ingen tvivl om at bilens pontonkarosseri har været yderst moderne i 1950.





## BeringsBilBilleder 26

Da Kongelig Dansk Automobil Klub fyldte 75 år i 1976 arrangeredes et optog gennem København til Frederiksberg Allé, hvor klubben havde sit klubhus og dermed sit sidste hjemsted; som bekendt gik det ikke ret mange år længere. Optoget startede på Langelinie i havnen, hvor der er god plads til opstilling (det var mange år før der lå krydstogtskibe ved kajen). Min far fotograferede og jeg kørte Alvisen sammen med Erwin

Koster Kristensen. Ruten var ganske kort; men den indeholdt selvfølgelig et par 'æresrunder' på Amalienborg Slotsplads – det var jo en kongelig klub. Foran Alvis holder et par af de dengang meget aktive løbsdeltagere: Flemming Sørensen i Vauxhall T80 Hurlingham roadster, som nu bliver passet af Kirsten Utke og Viklit Graae Jørgensen. Den metalgrønne Aston Martin 1½-litre Mk.II tourer var bragt til landet af flagfabrikant

Mogens Blom. Han restaurerede bilen gennem en årrække og valgte vistnok kuløren efter inspiration af Ole Sommers SS100. Astonen forlod atter landet, da Blom afhændede den. Billedet er over 40 år gammelt, så det er ikke så mærkeligt, at adskillige af de DVK-medlemmer, der står bag bilerne nu kører rundt på de evige landeveje.

pb



## Fra arkivet

Svar til: [vt@veteranbilkklub.dk](mailto:vt@veteranbilkklub.dk)

Også denne gang har vi et billede fra temmeligt gamle dage – den meget fine vogn er nemlig fotograferet søndag den 3. august 1902! Det vides også at der er tale om den første skovtur med køretøjet, og at den gik fra Frederiksberg til Lyngby – og det er jo Sorgenfri Slot, der ses i baggrunden. Denne vigtige begivenhed måtte naturligvis fotograferes, hvorfor man har ringet *Lyngby 41* og tilkaldt fotograf Th. Collin.

Billedet er sendt til redaktionen fra Ole Engel. Og så til spørgsmålet: Hvad er det for en bil?



Det andet billede har vi fået fra Gug-Sønder Tranders Lokalhistoriske Arkiv. Det er taget i 1952, og anledningen er en evakueringsøvelse, hvor 300 Aalborgensere blev "evakueret" til de omliggende mindre byer.

Her koncentrerer vi os naturligvis om bilerne; særlig interessant er måske den store vogn til venstre, med registreringsnummeret U7. Men vi vil gerne vide (og videregive) alt, hvad der kan fortælles om både bilerne og billedet!





0673 er et Rudkøbing-nummer, så mon ikke billedet er taget i Svendborg havn, hvilket flere også har foreslået.

Nummerpladeeksperten Thomas Thorsen, der også havde rigtigt svar på begge biler, skriver om nummerpladerne, at de er af en type der blev benyttet før 1919 og at de blev ugyldige et par år senere. I 1919 tilhørte nummeret 0673 Grosserer B. Hansen, Langelands Korn- og Foderstof- & Gødningsforretning.

-jmn.

**Læge Hansen er vist ikke på patientbesøg - hvis det da ellers er ham på billedet...**

## Gode svar på billederne i VT 486

### Oldsmobile

Den første var vist ikke svær: Mange var enige om at bilen ved møllen er en Oldsmobile "curved dash". Torben Aggerbeck nævner modellen som den første masseproducerede bil i verden, fremstillet i 19.000 eksemplarer i perioden 1901-07 og at han selv er i gang med at restaurere en replika, bygget i 1958. Anders Ditlev Clausager skyder på årgang 1904, men nævner at der fandtes tyske licensudgaver, bl.a. én der hed Polymobil, og det kunne også være sådan én. Alle er enige om at det pudsige vindspejl er tilbehør. Ifølge nummerplisterne tilhørte nummeret Z647 Læge Hansen i Gjesten. Ingen har vovet sig ud i bud på hvilken mølle der ses på billedet, men vi er ganske sikkert i det sydlige Jylland.

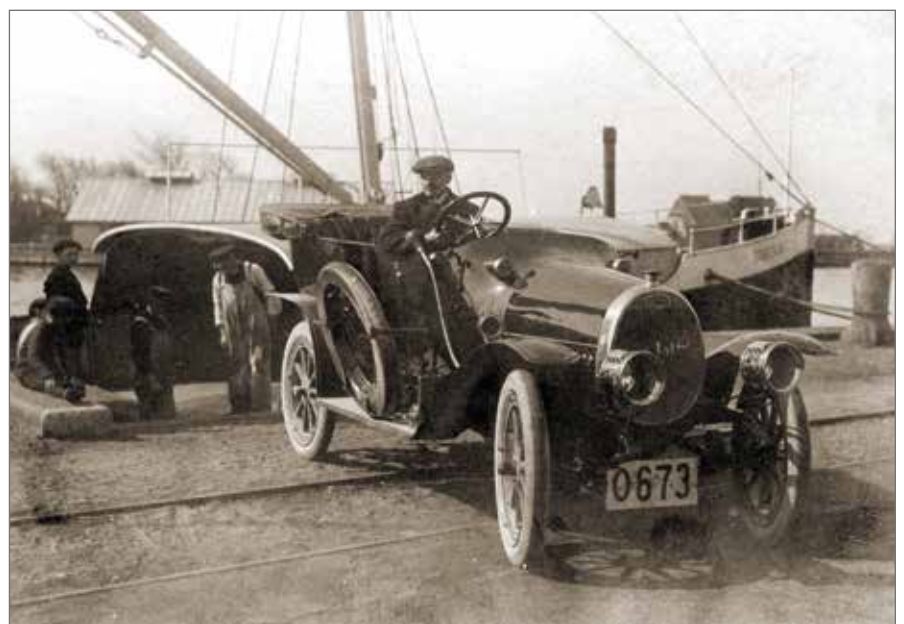
### Podeus

Den anden bil var noget sværere, selvom en del af bilens navn faktisk kan ses på køleren. Og forstørrer vi det lille emblem øverst på kølerkappen, kommer sandheden da også frem: Bilen er en Podeus, en tysk bil, der blev fremstillet omkring 1911-14. Ikke overraskende var Anders Ditlev Clausager på banen med det rigtige svar. Han skriver i øvrigt: Der vides ikke meget om Podeus, som kom fra Wismar på den nordtyske østersøkyst i Mecklenburg. Det

var et jernstøberi og maskinfabrik som var i samme families eje igennem tre generationer fra 1870 til 1932. Fra cirka 1905 lavede de lastbiler, og fra 1911 også personbiler, i tre forskellige størrelser, alle med fire-cylindrede motorer, 2,3, 2,6, og senere 2,0 liter. De havde ry for at være meget solidt byggede og egnede sig derfor til eksport, der skal være solgt en hel del i Rusland og også i Skandinavien. Al bilproduktion blev indstillet under eller lige efter første verdenskrig, og Podeus koncentrerede sig derefter om køretøjer med larvefødter, bl.a. traktorer og motorpløve.



**Måske er det Svendborg-Rudkøbing-båden, som Podeus'en er ved at blive bakket ombord på?**





Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ved Jystrup mellem Roskilde og Ringsted indbyder ejere af biler samt to- og trehjulede motorkøretøjer til veteran- og vintagetræffet

### **"Biler der fulgtes med sporvognene" lørdag 29. juli 2017.**

*Indbydelsen gælder også bilernes feststemte passagerer!*

Yngste aldersgrænse for deltagende motorkøretøjer er 1972, da landets sidste gamle sporvognsline blev omstillet til busdrift. Der er præmier til det mest charmerende køretøj fra hvert årti, og der er præmier til den dame og herre, som har gjort mest ud af at være ikklædt tøj, der var smart, da bilen/køretøjet var nyt.

Deltagelse forudsætter tilmelding til pressesekretær Søren Palsbo, e-mail: [presse360@gmail.com](mailto:presse360@gmail.com) eller mobil 60 83 62 34.

Deltagemumre og program for dagen tilsendes, så længe lageret (52) rækker!

## **Historisk studietur i DKWs hjulspor - Skaftes Rasmussens tyske fodspor**

### **SACHSEN 27. – 31.03.2017**

En unik tur til Sachsen, hvor Nakskovdrengen Jørgen Skaftes Rasmussen skabte, for godt 100 år siden en ægte industrilegende – DKW.

Flere steder relaterer til historien, men Chemnitz er valgt som base for turen, som ligger centralt i området, hvor DKW-eventyret skal udforskes.



Prisen ca. 4.000,00 kr. i dobbelt værelse inklusiv morgen og aftensmad + entre museum.

Tilmelding skal ske hurtigst muligt og senest den 14/2-2017 til:

Arno H. Werner, tlf. 2366 3019  
e-mail: [arnohwerner@gmail.com](mailto:arnohwerner@gmail.com)

## **Charlottenlund Travbane**

Hermed gøres det vitterligt at det årlige motornostalgi rendezvous "MotorClassic 2017" afholdes på Charlottenlund Travbane søndag d. 28 maj 2017.

Med et par nye tiltag, vi åbner portene fra kl. 08.00 med en cars and coffee start og med hovedtemaet "Vive La France".

Vi afslutter arrangementet ca. kl. 14.00.

Der præmieres køretøjer løbende i arrangementet på vores Cat Walk og med en Grande Cars and Bike finale til slut. Dagene før arrangeres i samarbejde med Dansk Veteranbilklub og Køreselskabet for køretøjer før 1940, køreture.

Disse køres fredag i Kongernes Nordsjælland og lørdag i CPH Harbor som en sightseeing tour, denne køres parret med en værtbil og med en gæste bil, således at udefra kommede deltagere får set København

stille og roligt og ikke helt kan blive væk i de mange huller som stadig præger city.

Der vil være tilmeldingsmulighed til alle arrangementer, dette komme op i start af det nye år. Se hjemmeside [www.charlottenlundmotorclassic.dk](http://www.charlottenlundmotorclassic.dk) for arrangement 2017/ tilmelding og billeder fra 2016.

Med venlige jule og nytårs hilsner  
Promotor

Kim Polte - [kimpolte@hotmail.com](mailto:kimpolte@hotmail.com) - 26 13 42 29





**Torsdag den 7. september til mandag den 11. september 2017**

Pris kr. 7.200,- pr. pers. (ekskl. fly)

Enkeltværelsestillæg kr. 2.000,- (begrænset antal)

### Turen indbefatter blandt andet:

4 overnatninger på Hotel Chatsworth (4\*), som ligger i den hyggelige indkøbsby Worthing, der ligger ned til den engelske kanal. Inkl. morgenmad i hotellets restaurant OG aftensmad på flere forskellige hyggelige restauranter, bl.a. den populære "Food".

Bustransport hver dag lige til døren, i klassisk dobbeltdækker.

Bussen holder hele dagen ved banen, og kan bruges som opholdssted.

Bus- og bagagetransport til og fra Gatwick Airport, der tilpasses nedenstående fly.

*kl. 15.00 torsdag mod Worthing*

*Mandag formiddag mod Gatwick - så fly kan nås ca. kl. 15.*

Entrébillet fredag, lørdag og søndag til Goodwood Revival Meeting.

Og selvfølgelig er der et par overraskelser lagt ind undervejs



Du/I søger selv for transport til og fra England.

Undertegnede flyver med nedenstående fly, men du kan selv tilrettelægge anden afgang, hvis det passer dig bedre, f.eks. Billund eller Easy Jet.

**norwegian**

Forslag til fly torsdag d. 7. sep. med Norwegian mod Gatwick kl. 12.05

Forslag til fly mandag d. 11. sep. med Norwegian kl. 15.25

*ved bestilling tur/retur kan returbillet købes for ca. kr.1.100,- incl. bagage (januar pris)*

**TILMELDING** til Dorte Stadil:

e-mail: [dorte@stadil.net](mailto:dorte@stadil.net)

Depositum ved tilmelding Kr. 1.000,- p.p. til konto: reg.nr. 2230 Konto 8967 977 951

Yderligere oplysninger hos turarrangørerne!

Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 & Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021



## Nem og sikker parkering på Frederiksberg

ParkZone A/S tilbyder parkering i aflåst kælder på Nordre Fasanvej 60-66 i hjertet af Frederiksberg. Så mangler du et sted at parkere din bil henover vinteren, kan vi tilbyde en både sikker, aflåst og tør garage.

### Kampagne tilbud

Døgnparkering for kun **500,-** \*

\*Tilbuddet gælder de første 3 mdr. og er bindende i de 3 mdr. herefter stiger prisen til 750,- pr. mdr.

Besfil i dag på

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

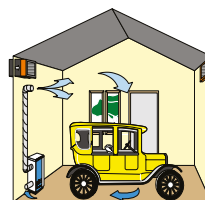
[www.parkering-frederiksberg.dk](http://www.parkering-frederiksberg.dk)

E-mail: [salg@parkzone.dk](mailto:salg@parkzone.dk)

Telefon: +45 70 25 26 96

**Husk** at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: [kontor@veteranbilkklub.dk](mailto:kontor@veteranbilkklub.dk) – altså ikke til redaktionen! Se iøvrigt side 2.

## Sorptionsaffugtning af garager



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

**Munters**  
- specialister i affugtning  
Tlf: 4495 3355 • [www.munters.dk](http://www.munters.dk)



Rustreparation af veteranbiler  
Pladedele fremstilles  
[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

bo@kjer.net  
ved Bo Kjer  
40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

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

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 \* Mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

# Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

# Veteran Posten

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



For at lette betalingen for næste års 2017 medlemskontingent, som udsendes ultimo december 2016, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVK's hjemmeside [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk) – trykke "nets", og derfra følge vejledningen for betalingservice.

## Tilmelding til Betalingservice Dansk Veteranbil Klub

Navn

Adresse

Postnr./by

Land

Danmark

CPR-nr.

Reg.nr.

Kontonr.

DVK medlemsnr.

PBS-nr.

02212536

Deb.gr.nr.

00001

## Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

De to beslægtede virksomheder er specialister i privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

### Priseksempler (2016):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 940 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil 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](mailto:info@e-forsikringer.dk) for tilbud**



## Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo med navn kr. 400,00 <b>kr. 350,00</b>	 DVD film <b>Kr. 200,00</b>	 Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>	 <b>Kr. 50,-</b>	 Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



**Bestilling kan ske ved henvendelse til:**

**Sekretariatet**  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)



## Biler sælges

**Alvis Speed Twentyfive 1937**, Offord drophead coupé. Efter mere end 55 år i familien søger vognen en ny kostode. Dansk fra ny. Kun to familier. Kostbar. Seriøse henvendelser.

Peter Bering, tlf: 30551236  
pb@arkitektbering.dk

**Opel Olympia 1955**. Cabriocoach, rød kr. 179.000. **Opel Rekord P2 1963**. 2-dørs med foldetag, gul/sort. Kr. 54.500. **Opel Rekord 1965**. Van/combi, lukkede sider, lyseblå. Kr. 39.500. **Opel Kapitän 1952**. Blå. Kr. 12.900. Alle biler er originale med lavt km-tal. Fotos fremsendes gerne pr. mail.

Frederik Ravn Larsen, tlf. 20725437  
e-mail: netteravn66@hotmail.com



## Dele til biler købes

Bagsæde til **AMC Ambassador** - 1974 model.

Mogens Hansen, tlf. 40625417

50 årgange af **FDM's Motor** sælges. årgang 1959, 1962, 1964 og komplet fra 1967 til 2013. Frem til 1987 indbundet! Pris samlet 2.500 kr svarende til 50 kr/årgang.

Erich Karsholt, tlf: 20311416  
erich@zarpkarsholt.dk

## Diverse

**9 garager** til leje nær Vangede Station. 17 m<sup>2</sup> med aflåst port i god stand. Prisen er 895 kr. pr. måned.

Ole Bjarrum, tlf. 40519854  
e-mail: olebjarrum@hotmail.com

**Redaktionen takker** for de mange kyndige kommentarer, som svar på vores nytårsquiz i sidste blad. De vil naturligvis blive arkiveret og i visse tilfælde undersøgt nærmere.

Et enkelt medlem mente sig i stand til at drage konklusioner vedrørende redaktørens kvindesyn. Dette emne lader vi selvfølgelig ligge.

## Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer 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!



## ● Bagklappen ●

### Lancia Fulvia Coupé 1972 CZ motorcykel

Her er et foto af 2 stk. bagklapper – omend den ene ikke har en klap.

Bilen er en Lancia Fulvia Coupé 1972 – MC'en er en CZ (Jawa), som jeg ikke husker årgang på. Begge køretøjer har jeg selv restaureret i 1990-95.

Det skægge er jo, at de begge har registreringsnummer begyndende med CZ. Det passer jo fint til MC'en – det var jo noget med at dukke op på det daværende motor-kontor på det rigtige tidspunkt.

Og for at gøre mysteriet færdigt – som nogen af jer ved, så flyttede jeg til Mallorca i 1998 (er lige her til januar (2016 -red) returneret til Roskilde).

En af de biler jeg havde på Mallorca, havde gudhjælpemig registreringsnummeret IB2023CZ11.

Jeg har for flere år siden solgt begge køretøjer.

Venlig hilsen  
Knud E. Paulsen

*Prøv at se på billeder af gamle biler – Alle er taget forfra (næsten).*

*Vi vil her på bagsiden i de næste numre gerne vise nogle spændende biler fotograferet bagfra, og den historie, der ofte kan udledes af nogle bogstaver, tal, et mærke eller andet, der er karakteristisk for netop denne særlige model.*

*Send os gerne et foto af din bils bagende, og fortæl hvad der er specielt ved den – vi glæder os til nogle gode små historier, og vi kan vel alle lære lidt mere om specielle modelleres betegnelser og særkende.*

*Send til: VT@veteranbilklub.dk eller Heldgaard8700@gmail.com /Jens Heldgaard*

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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