

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



58. årgang - februar 2014 - VT nummer 452



George W. Bush og Vladimir Putin med Putins Volga M21-K

En æra er forbi!

Tekst og Foto Erik Lindhardtzen

DVK-Fyn mødested Egeskov, holdt sit sidste møde på Egeskov tirsdag den 14. januar 2014, som det er bekendt har DVK-Fyn købt lokaler i Broby.

Mødet var også nytårskur og fødselsdag.

Alle var med til at udbringe en skål for den kommende sæson, samt fejre at Anne Lise rundede 60 år.

Mødestedet bød på et glas champagne og kransekage, hjemmebagt kringle og lagkage.

Der var mødt over 60 "veteraner" så mødelokalet var godt fyldt op. Anne Lise gav en kort opsummering af forløbet samt om flytning af materiale fra Egeskov til Lokalerne i Broby.

Indvielsen finder sted ved det ordinære møde tirsdag den 25. februar klokken 18.00, hvor der også serveres en forfriskning.

Så på gensyn i de nye lokaler tirsdag den 25. februar 2014.

Indhold

En æra er forbi	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
Nekrologer	9
Indkaldelse til generalforsamling.....	10
Lloyd 400 1954.....	12
In the neighbourhood	14
Nummerplader	19
Russiske biler i Danmark - før Lada.....	20
Bog anmeldelser.....	31
Da sidevognene blev populære	32
Blokhush kalder	36
Rallysportens koryfæer fejret.....	37
Invitationer	38
Nye medlemmer.....	41
Køb / Salg	42



Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

Entré for voksne: Kr. 50.

Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.

Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,

e-mail lillian.bech@e-sommer.dk



Møder

FEBRUAR

- Torsdag 6. Nærum.** Klubmøde, filmaften
Mandag 10. Aarup. Film om den Gl. Lillebæltsbro.
Tirsdag 11. Uldum. Poul Suhr fortæller om bilsamling
Torsdag 13. Aabenraa. Drømmer du om en ny classic car?
Torsdag 13. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 13. Mårum. Historisk motorløb
Tirsdag 18. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag.kl. 19.
Onsdag 19. Engelholm. klubmøde
Torsdag 20. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30.
Mandag 24. Vesterhede. Besøg hos Michael B. Olesen
Tirsdag 25. Fyn. Indvielse af det nye mødested kl.18.00
Tirsdag 25. Klippinge. Foredrag ved Ole Larsen
Tirsdag 25. Stenum. Klubmøde med veteranflyvernerne,
Onsdag 26. Amager. Klubmøde på Dragør Fort Kl. 19.00
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Marianne Bie og Gunner

MARTS

- Tirsdag 4. Løve.** Biler fra familiealbummet v.H Haugsted
Tirsdag 4. Ristrup. "Fessors" billeder fra Paris
Torsdag 6. Nærum. Foredrag om Shell V-power.
Tirsdag 11. Uldum. Vi starter møllens gamle Deutz motor
Torsdag 13. Aabenraa. Foredrag ved Jens Peter Rønholt
Torsdag 13. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 13. Mårum. Indvendig bilpleje og Græsted træf
Tirsdag 18. Kværkeby. Motorhistorisk Samråd - kl.19.
Onsdag 19. Engelholm. klubmøde
Torsdag 20. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30
Mandag 24. Mårum. Værkstedsaften svejseaften,bemærk kl 19
Tirsdag 25. Fyn. Nepal på to hjul.
Tirsdag 25. Klippinge. Foredrag ved Ole Poulsen
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Ebbe Carmel kl. 19.00

APRIL

- Torsdag 3. Nærum.** Foredrag ved Dennis Berthou
Torsdag 10. Aabenraa. Besøg hos Aabenraa Cylinder service
Torsdag 10. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 10. Mårum. Danmarkstur 36 timer
Torsdag 24. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30
Tirsdag 29. Fyn. Museumsbesøg på Egeskov.

MAJ

- Lørdag 3. Morris-møde.** Morrismøde hos Vivi og Bjarne Hansen
Tirsdag 6. Ristrup. Løvspringstur fra Ristrup 19.00
Torsdag 8. Aabenraa. kl.19.00 Garage besøg.
Torsdag 8. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 8. Mårum. Klubmøde, Sadelmager aften
Lørdag 10. Mårum. Bagagerums Marked Lørdag 10-14
Tirsdag 27. Fyn. Besøg af en Engelske motorcykel klub

JUNI

- Torsdag 12. Lillebælt.** klubmøde
Torsdag 12. Mårum. Klubmøde, Gevindaften
Mandag 23. Mårum. Sankthans/grillaften og køretur
Tirsdag 24. Fyn. Vi tænder op i grillen.

JULI

- Torsdag 10. Lillebælt.** Klubmøde
Torsdag 10. Mårum. Klubmøde så sparker vi dæk
Tirsdag 29. Fyn. Køretur ud i det blå.

AUGUST

- Torsdag 14. Lillebælt.** Klubmøde
Torsdag 14. Mårum. Klubmøde og 60 års jub.sidste info
Tirsdag 26. Fyn. Klubmøde og bagagerumsmarked.

SEPTEMBER

- Torsdag 11. Lillebælt.** Klubmøde
Torsdag 11. Mårum. Klubmøde og bagagerumsmarked

OKTOBER

- Torsdag 9. Lillebælt.** Klubmøde
Torsdag 9. Mårum. Klubmøde med foredrag

NOVEMBER

- Torsdag 13. Lillebælt.** Klubmøde

DECEMBER

- Torsdag 11. Lillebælt.** Klubmøde

Løb og arrangementer

MARTS

- Lørdag 22. Generalforsamling kl.13.00. Borgerforeningens Hus, Nyborg**

APRIL

- Lørdag 5. -søndag 6. Bilmesse & Brugtmarked i Frederica.**
Lørdag 12. Forårstur til Beldringe Air port. Nærmere info følger. Jørgen Kastrup.
Søndag 27. Swapmeet i Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk. Info tlf. 21 26 92 91 Link

MAJ

- Lørdag 3. Forårsløb på Sjælland. Start Mårum, Nærum & Løve, afsluttes i Køge.**
Lørdag 3. Stumpemarked i Korinth. Info hos Poul Arne Christensen, tlf. 40 27 29 30
Søndag 4. Kastellet. Fra kl. 14 - 16
Fredag 16. Veteranbiludstilling - Jesperhus Blomsterpark.
Lørdag 17. Odsherredsløbet 2014. Kores St. Bededags lørdag. Info Conny Larsen, tlf. 59 30 25 71
Søndag 18. Veteranbilstævne & Stumpemarked på Køng Museum

JUNI

- Søndag 1. Klampenborg Classic Motor Meeting**
Torsdag 5. Wedelslund Gods - Træf- og køretøjsdag. Info: Jørgen Kjær, tlf: 30 24 31 77. e-mail: jk@motorploven.dk
Lørdag 7. Stumpe- bil og motorcykelmarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86 87 50 50. Jysk automobil museum
Lørdag 7. "NIVÅ-LØB" Kl. 09.00 i Nivå Center Pinselørdag, kl. 9.00. Tilmelding til: Willibald e-mail: willibald@mail.dk
Fredag 13. -lørdag 14. Englændertræf i Løgumkloster.
Søndag 15. Årets Gavnev Classic Autojumble og Concours de Charme. Tilmeldingen vil være åben indtil den 2. juni 2014: Gavnøes hjemmeside: www.gavnoe.dk
Lørdag 28. Stumpemarked på Vildsund Strand, 7700 Thisted
Lørdag 28. Sydhavsrally Historic med start i Maribo.



Alle køretøjer over 25 år er velkomne. dog max. 50 køretøjer.
Løbsindbydelse kommer senere, tlf. 22 14 88 14

JULI

Lørdag 5. -søndag 6. Bornholm Rundt 2014 Bornholms Motor-Veteraner indbyder til rally nr. 37. Tilmelding eller tlf. 45 49 32 00 - fax 56 49 43 10

Lørdag 26. Biler der fulgte sporvognene. Tilmelding 6083 6234 eller mail til spalsbo@gmail.com

Lørdag 26. -søndag 27. Damp- og Nostalgi i Andelslandsbyen Nyvang.

Torsdag 31. -søndag 3. august. Viking Run 2014 på Dyrskuepladsen i Roskilde.

AUGUST

Lørdag 2. -søndag 3. Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj Park

Lørdag 9. Munkebjergløbet. Info Hans Geschwendtner 4041 1921

Lørdag 9. STEVNSLØBET Info.Hans Peter Nielsen tlf.40148037

Søndag 10. Munkebjerg Hillclimb. Info Hans Geschwendtner 4041 1921

Lørdag 16. -søndag 17. DVK's 60 års fødselsdags stjernetur og fest. Reserver weekenden, nærmere info følger.

SEPTEMBER

Lørdag 6. Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Mellem 10.00 - 16.00. Tlf, 86 87 50 50. Jysk Automobil Museum

OKTOBER

Søndag 5. Swapmeet i Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk. Info tlf. 21 26 92 91 Link

Lørdag 18. -søndag 19. Bilmesse & Brugtmarked i Frederica.

2014 Udland

JULI

Torsdag 31. juli -søndag 3. august. Styrkeprøven. Afholdes i år i Skåne, Sverige. Vi samles vid och bor på Örenäs slott mellan Landskrona och Helsingborg och kör dels i Kullabygden, dels på Söderåsen. Se invitationen andetsteds i bladet. Mvh Olle Bergqvist

Foredrag om dansk fremstillede biler, bl.a. Ellerten, Sekura Mini, Danbilen, Hope Whisper og Kewet.

Torsdag den 24. april 2014

Restaurant Pakhuset
Kulholmsvej 4,
8930 Randers NØ

PROGRAM

Kl. 18.00 – 19.30: Spisning
Brændende kærlighed
Drikkevarer kan købes

Kl. 19.30 – 21.30: Hans Pedersen
går på scenen og fortæller om bilerne, ledsaget af mange fotos

Arrangement incl. spisning (excl. drikkevarer) kr. 175,00 pr. person.

Bestil deltagelse direkte via: www.pakhuset.net eller telefon 29 84 82 82 (Hans Pedersen) senest 15. april 2014.

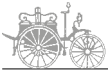
Vi træffs i Skåne!

Skåne är välkänt för sina mat- och naturupplevelser och för alla sina berömda sevärdheter. Men i Skåne blomstrar även fordonskulturen under vår- och sommarperioden. Här hittar du entusiastarrangemang för alla smakriktningar.

Välkommen till en fullspäckad säsong 2014!

<p>Skåne Rundt 30-31 aug</p> <p>www.mchksyd.com</p>	<p>Svenskt Sportvagnsmeeting 4-6 juli</p> <p>RING KNUTSTORP</p> <p>www.sportvagnsmeeting.se</p>
<p>Thulinträffen 26 juli</p> <p>LANDSKRONA</p> <p>www.thulintraffen.nu</p>	<p>Ljuva 50-tal 15 juni</p> <p>www.skanskajarnvagor.se</p> <p>BRÖSARP</p>

NOSTALGIA MAGASIN
MOTORHISTORISKA RIKSPÖRBUDET



AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør

Februar d. 26. Vi taler videre om nye aktiviteter.
Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01/32 53 94 01.
kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Februar d. 25. Ole Larsen har lovet at komme og fortælle om sit spændende arbejde som kontrollant af nybygning af kæmpe skibe. Dette foregår over hele verden! Det bliver en rigtig spændende aften.

Marts d. 25. Ole Poulsen har lovet at fortælle om de spændende køreture, de har haft rundt i Europa i 2013.
Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05
angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.
Februar d. 18. Traditionen tro holder Preben fødselsdag denne aften. Kl. 19.00.

Marts d. 18. Klubmøde. Johnny B. Rasmussen kommer og fortæller om sit arbejde som sekretariatsleder i Motorhistorisk Samråd. Kl. 19.00.
Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85
gcb@webspeed.dk
Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25
madsen.roskilde@city.dk
www.emfoto43.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.

Marts d. 4. Kl. 19.00. H.H. Haugsted (tidl. bogbusejer) kommer og fortæller om biler fra familiealbummet.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

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

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

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

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

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40
dirchglad@gmail.com
www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

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

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Februar d. 20. Cafeaften, kaffen er klar 19.30 Vi ser en film hvis der er stemning for det.

Marts d. 6. Produktchef Per Ollikainen holder indlæg om SHELL V-power og andre brændstoffer.

Menu i marts: Boller i karry med grønt og ris. Husk tilmelding til spisning til h.froberg@live.dk

Marts d. 20. Cafeaften
April d. 3. Dennis Berthou, formand for Forenede Danske Amerikanerbilklubber. Foredrag, billeder og biler fra ACC - American Carclub Copenhagen.

Menu i april: Forloren hare med kartofler, vildtsovs, tyttebær og salat. Husk tilmelding til spisning til h.froberg@live.dk.

ALLE er velkomne til at kigge ind til

klubaftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til:

Ernst Elholm, tlf. 24 21 36 31
ernst@elholm.se

NORDSJÆLLAND MÅRUM

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

Februar d. 13. Mødestedets leder fortæller om historisk race med formelbil og Jowett Jupiter.

Marts d. 13. Indvendig bilpleje derunder læderpleje, sæder og måtter m.v. samt indlæg om Græsted veterantræf og DVK standen.

Marts d. 24. Mandag. Værkstedsaften. Temaaften om svejsning, forskellige former og metoder gennemgås med praktik på værkstedet.

April d. 10. Ove Larsen fortæller om Danmark rundt non stop. 36 timer i Triumph Spitfire.

Maj d. 8. Sadelmageraften. Vi forsøger at finde sadelmagerens hemmeligheder. Hvad er det "rigtige" til veteran-køretøjer?

Maj d. 10. Kl. 10.00 -14.00. Lørdag. Bagagerumsmarked. Så er der oprydning. Fyld bagagerummet og mød op på parkeringspladsen. Gratis studeplads, mødestedet har åbent og sælger pølser, øl og vand m.v., Tilmelding for studeplads til nedenstående tlf. eller mail.

Juni d. 12. Gevindaften. Tema aften om gevind, bsf, bsw, tommer, millimeter og hvad de nu hedder alle sammen.

Juni d. 23. kl. 18.00. Mandag Sankt-hans/grillaften og køretur. Grillen er klar fra kl. 18.00 medbring selv resten. Derefter fælles køretur langs stranden med udsigt til de mange bål.

Juli d. 10. Så sparker vi dæk. Kom i gammelt køretøj.

August d. 14. De sidste forberedelser til vores fælles køretur til 60 års jubilæet den 16. - 17. august, samt almindelig aftenhygge med de gamle køretøjer.

September d. 11. Aften bagagerumsmarked på parkeringspladsen, ingen tilmelding, bare fyld veteranen og mød op!



Oktober d. 9. Vintersæsonen starter og vi rykker indenfor igen. Foredrag ved Klaus Thulstrup som fortæller om sit køb og renovering af Austin Healey 3000 1959.

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

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

Februar d. 19. Her prøver vi med et tilbageblik på 2013. Medbring dine bedste billeder og en lille beretning fra årets veteranbilkørsel eller restaurering, så holder vi billedaften. Giv et praj om fremviserbehov, så skaffer vi grejet.

Marts d. 19. Mødestedlederen vil fortælle om sin nyanskaffede Delage og mærkets historie.

Vel mødt
Peter Bering
pb@arkitektbering.dk

FYN



Sidste TIRSDAG i måneden klub-
møde kl. 19.00.
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672
Broby.

Februar d. 25. Åbning af det nye klubhus kl. 18.00, alle er velkomne.

Marts d. 25. Nepal på to hjul. Jette og Henning Vestergaard Dam fra Nr. Broby kommer og fortæller og viser billeder fra deres motorcykeltur i Nepal. Over halvdelen af deltagerne var kvinder i den modne alder.

April d. 29. Klubmødet afholdes for DVKs medlemmer med museumsbesøg på Egeskov, inden den officielle sæsonåbning. Museet er åbent fra kl. 18.

Maj d. 27. Mød op i den "gamle" for at præsentere vinterens projekt eller den "nye" gamle bil eller MC.

Juni d. 24. kl. 18. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat og brød. I må også gerne selv medbringe jeres kød til grillen og hvad I ellers vil nyde.

Juli d. 29. For jer der ikke er på sommerferie, arrangeres der en køretur ud i det blå.

August d. 26. kl. 18.30. Klubmøde og bagagerumsmarked.

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson
Tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54
annelise.gustafsson@veteranbilkklub.dk
www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - AARUP



2. MANDAG i måneden kl. 19.00
Rørup Borgerhus i Grønnemose,
Gelstedvej 10, 5560 Aarup.

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen og følge vejen forbi Regnbuen.

Februar d. 10. Film om opførelsen af den Gl. Lillebæltsbro. Mødestedet får besøg af Carl Wittrup fra Middelfart Marineforening, som kommer og fortæller og viser en film, fra dengang at den gl. Lillebæltsbro blev bygget.

Marts d. 10. Klubmøde hvor vi sammen vil planlægge 2014.

Med venlig hilsen mødestedgruppen
Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27 / 20 12 97 82

bent.konradsen@email.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

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

Vi holder ikke sommerferie eller aflyser, der er møde hver måned.

Havnetræf er flyttet, her i vinter, til mødestedets varme lokaler. Hver tirsdag fra kl. 18.00.

Februar d. 13. Foredrag. "Hvad fatter



gør er altid det rigtige". Villy Petersen fra Middelfart kommer og fortæller om hvordan man bedst kan importere en bil fra USA.

Marts d. 13. Foredrag på mødestedet. På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

John Andersen, tlf. 29 78 29 09
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, tlf. 20 71 66 94
troline@yahoo.dk
www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Marts d. 4. Vi skal se et udpluk af billeder fra "Fessors" tur til Paris, som han besøgte i februar.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43
Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13
chevrolet@rasmussen.mail.dk
www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



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

Februar d. 25. Klubmøde med veteranfly-vennerne. **Bemærk:** ændret dato pga. vinterferien.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du



ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.
Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.
Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64
hkknudsen@events.dk
Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk

ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum.

Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.
Februar d. 11. Poul Suhr, Horsens, viser billeder og fortæller om en spændende bilsamling på Djursland.
Marts d. 11. Vi får gæster og starter møllens gamle Deutz motor. Den nuværende møller Torben Olsen, den tidligere møller Jørgen Hansen og formanden for lokalhistorisk arkiv, Jørgen Laursen Vig kommer og fortæller om renoveringen af motoren og vi regner meget med, at vi skal have den til at dreje ved egen kraft. Så vi kan høre den givetvis fantastiske lyd.
Bemærk: I kalenderen står altid mødetid kl. 19.00. Vær opmærksom på, at i køresæsonen kan mødetid være tidligere for at få en ekstra lang lys aften

ud af det. Hold øje med rubrikken her. Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen, tel. 27 23 14 33, jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, 40 34 00 49, k.e.hougaard@mail.dk.
Jens Heldgaard, 30 56 22 99, heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig
Februar d. 24. Vi besøger Michael B. Olesen på Hyldelund Bakkevej 8, Lindknud, 6650 Brørup. Vi ser hvad han pusler med. Tilmelding til Ove kun på tlf. 23 95 07 21.

Marts d. 15. Lørdag. Vi starter med formiddagskaffe kl. 9.00. (evt. senere hvis der er sne og salt på vejene). Vi klargører vores motorkøretøjer til en forhåbentlig god 2014 sæson. Vi venter til efter den 15. marts da mange veteranforsikringer ikke tillader kørsel med køretøjerne før efter den 1. eller den 15. marts. Vi vil ikke have salt og sne i de gamle køretøjer, så følg med på hjemmesiden, vi vil rykke arrangementet til en senere lørdag alt efter vejret.

April d. 26. Kl. 10.00. Lørdag. Stumpemarked. Folk der kommer i eller på gammelt køretøj får gratis frokost. Du kan tilmelde dig til aftensmad hos Ove på tlf. 23 95 07 21. det er kl. 17.30. Prisen kendes ikke endnu, men som vi plejer er det til en absolut rimelig pris.

Hvis du vil have en studeplads til stumpemarkedet, så aftal det med Ove. April d. 28. Aflyst.
Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk
Jørgen Jacobsen tlf. 20 22 27 29 / e-mail: joergen@dvk-sydvest.dk
Ove H. Iversen tlf. 23 95 07 21. ove@iversen.mail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



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

Februar d. 13. Drømmer du om en ny classic car? Kom og hør bilentusiast og revisor Torben Eskildsen, til en snak om biler og privatøkonomi. Hør historier om hvorfor økonomiske kriser har spoleret lakken på en række årgange.

Marts d. 13. Foredrag ved Jens Peder Rønholt. En arbejdsdag i folketinget.
April d. 10. Kl. 19.00. Besøg hos Aabenraa Cylinder Service. Vi mødes Gammel Ribevej 1, 6200 Aabenraa.
Erik From, tlf. 2966 9847 / 7462 5361 erik.kef@webspeed.dk

Tilbagevendende aktiviteter			
Hver ugedag			
Hølken Strand - Odder - Jylland	onsdage	kl. 17.00	www.odderstrandcamping.dk
Hver måned			
AMFI Træf - Bregninge - Vestsjælland	2. onsdage	kl. 18.30	www.amfivestsjælland.dk
Lundeborg v/lystbådehavnen - Fyn	2. onsdag	kl. 18.00	www.dvk-egeskov.klubsider.dk
Havnetræf Kerteminde - Fyn	sidste onsdag	kl. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 6532 2249	første gang 30-04-2014



Ole Hansen, Herfølge er død

En god ven og et flittigt medlem i DVK døde den 17. december 2013. Ole omkom ved et tragisk ulykkestilfælde på sin bopæl.

Ole er nok mest kendt for sine SAAB biler, især den hvide SAAB 96, som vi har set ham med så mange gange. Han havde også flere andre spændende SAABer - Sonetten, som nu var solgt, var en af dem. Når Ole valgte at sælge ud af svenskerne var det for at forfølge en "drenge drøm" - Porsche. Først blev det en 912er, men i sommeren 2012 blev Ole ejer af den "rigtige" Porsche - en 911er fra 1974 og drømmen var gået i opfyldelse.

Jeg har kendt Ole i mange år - også før jeg blev medlem i DVK og begyndte at komme i Kværkeby. Sammen med Oles fætter, Keld Nielsen og vore hustruer deltog vi i "Bornholm Rundt 2011" og i "Ringkøbingløbet 2012" - begge gange suppleret med en lille ferie. Ole var, på disse ture som ved så mange andre lejligheder, en både sjov, rar, hyggelig og hjælpsom mand. Han vil blive savnet af rigtig mange og selvfølgelig mest af Astrid og familien.

Æret være Oles Minde.

Erik Madsen, Roskilde



Poul Åge Thomsen

En kendt person i veteranbilkredse, er her ikke mere, han døde kort tid efter sin fødselsdag, 79 år gammel, efter længere tids sygdom.

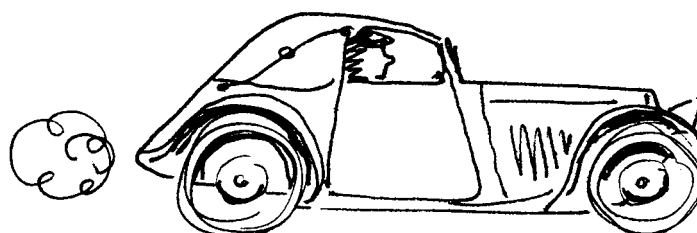
Ved ansættelse hos personalechefen i Sterling Airways var han den altid høflige person som stillede sine træsko udenfor døren, da han skulle til samtale og ansættelse som undermester i flyvedligeholdelsen.

Poul og hans kone Gretes renoveringsarbejde af veteranbiler, tålte ingen sammenligning, det var bare perfekt, og de lavede alt selv, mekanisk- plade- og malerarbejde samt sadelmagerarbejde.

Pouls interesse bevirkede at han har haft adskillige veteranbiler, hans sidste samling består af Ford T touring 1910, Ford V8 cabriolet samt en MGA 1959

Du vil blive savnet.

Kaj Christensen





Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 22. marts 2014 kl.13.00
i Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse og suppleanter.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben på en vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne
Dorte Stadil

Bestyrelseskandidat Vest



Per Henrik Nielsen

Jeg er 54 år og er nylig tilflytter til Odense. Jeg pusler med biler af både italiensk og engelsk herkomst og er begejstret for al kørende mekanik. Jeg stiller op til valg til bestyrelsen for DVK for at gå aktivt ind i foreningens arbejde med nytænkning og energi.

DVK er en stolt klub som samler rigtig mange gode kræfter i arbejdet for vores fælles interesse og jeg føler at jeg ved en aktiv indsats kan give lidt tilbage til klubben. Hvis jeg bliver valgt vil jeg arbejde for en yderligere styrkelse af de sociale aktiviteter i klubben og jeg vil meget gerne bringe nye ideer i spil. Min baggrund er en stor interesse i veteran og klassiske biler, som jeg har dyrket gennem de sidste 15-20 år. Jeg har i perioden både haft stor glæde af veteranbiler og dyrket lidt motorsport.

Forslag:

DVK skal bevare og sikre den danske del af bil- og motorcykelhistorien

Danmark har ikke spillet nogen større rolle i bilhistorien. I de første 20 år af det forrige århundrede var der nogle danske bilfabrikker, og efter Anden Verdenskrig blev der gjort nogle forsøg på at stable en bilproduktion på benene. Men alt i alt har det været småt.

Alligevel har enkelte danskere gjort sig gældende i bilhistorien. Det gælder folk som Charles Sørensen hos Ford og William S. Knudsen hos General Motors. Sidst men ikke mindst har vi Jørgen Skaft Rasmussen. I modsætning til de to andre skabte han sin egen fabrik, som i trediverne var verdens største motorcykel-fabrik samtidig med at den byggede populære biler, DKW. Han var også manden bag dannelsen af Auto Union først i 1930'erne, da han forenede DKW, Horch, Audi og Wanderer. Siden blev han manøvreret ud af bankinteresser – og måske også af nazist-partiet. Indtil 1945 levede han af en spændebåndsfabrik og en lastbilfabrik i Berlin, men efter krigen vendte han hjem til Danmark. Her blev han konsulent for Dansk Industri Syndikat og var ansvarlig for konstruktionen af motorcykelprojektet DISA – som aldrig blev til andet end prototyper.

Jørgen Skaft Rasmussens liv og historie er en elementær dramatisk historie om opstigning til store højder og et brat fald. Samtidig er det historien om en danskers betydelige fingeraftryk på motorhistorien. Den historie kan DVK sikre for eftertiden i



Forslag:

Undertegnede ønsker med henvisning til vedtægternes § 7.7 nedenstående forslag behandlet på foreningens generalforsamling d. 22. marts 2014.

Forslag: Bestyrelsen pålægges samlet at indkøbe dels et antal hjertestartere af god kvalitet svarende til, at der leveres én hjertestarter til hvert mødested, dog evt. to til Nærum, dels at den valgte leverandør på hvert mødested gennemfører en demonstration af hjertestarteren, hvis mødestedet ønsker det. Mødesteder som af egne midler allerede har indkøbt hjertestarter får udgiften refunderet af DVK.

Motivation:

- DVK's medlemsskare har en alderssammensætning, som gør at næsten alle befinder sig i risikogrupperne for at kunne få hjertestop.
- DVK's likviditet mere end solid. En soliditet der er genereret af de selv samme medlemmer, som evt. kunne blive reddet af en hjertestarter!
- En hjertestarter fra anerkendt leverandør inkl. demonstration koster mindre end 10.000 kr. ex. moms.
- Afhængig af leverandør er hjertestartere vedligeholdesfrie i fem år med mindre de er blevet anvendt. Herefter skal elektroder og batterier skiftes. Det koster ca. 1500 kr. og kan gøres af enhver med bare den mindste tekniske snilde, hvilket må være til stede på hvert mødested i rigeligt mål.
- En hjertestarter er ikke stationær, men kan tages med ud på de fælles køreture.
- Hjertestartere af en hvis kvalitet forklarer med dansk tale, hvad der skal gøres og analyserer selv om der skal gives stød og om den givne hjertemassage har den fornødne styrke. Hjertestartere kan således bruges af enhver, der ikke blot går i panik.
- En hjertestarter er en slags livsforsikring – ingen håber at få brug for den.

Nærværende forslag inkl. konkret tilbud er i efteråret 2013 fremført for bestyrelsen, som valgte at henvise forslaget til generalforsamlingen.

Med venlig hilsen,

Niels-Erik Manniche

Niels-Erik Manniche
Medl.13969

15/1 - 2014

form af en film om Skaft Rasmussen. Rigtigt lavet kan en sådan film sælges til TV og desuden til private, både herhjemme og i udlandet. Især i Tyskland, hvor Skaft Rasmussen er et kendt navn. Endnu lever der folk som husker Skaft Rasmussen, men det varer næppe længe. Vi kan ikke udskyde en film. Vi har kontakt med en af Danmarks bedste dokumentarfilmproducenter, som har lavet historiske film for DR2 og portrætfilm om Niels Bohr og Søren Kierkegaard. Hun er meget begejstret for tanken om at lave en film om Skaft Rasmussen.

Vi har undersøgt mulighederne for sponsorstøtte, og det eneste vi mangler er at DVK bevilger 200.000 kr. til filmen. Så vil vi i løbet af et årstid have en enestående film om en af landets store sønner, som ikke må blive glemt.

Niels Jonassen

*§7.6 i vore vedtægter siger, at forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar. Da februar nummeret af VT er gået i trykken inden udgangen af januar, kan kandidater der melder sig efter d. 25. januar desværre først præsenteres i marts nummeret.
DS.*



Lloyd 400, årgang 1954

Den var ny, da DVK blev stiftet.

Tekst & billeder: Erik Mieth

Småbilerne havde også en storhedstid i 1950-erne ligesom nu. I dag kender de fleste kun Lloyd som navnet på et skomærke eller et forsikrings-selskab.

Små biler dominerede vejene i 1950'erne, og det er de ved at gøre igen. For blot at nævne nogle få fra dengang, så var det BMW Isetta, Trojan, Glas, Goggomobil, Messerschmitt og Lloyd. Lloyden var den lidt større, og når man ser på billederne kan man se, at den heller ikke var særlig stor.

Som en sjov sidebemærkning kan nævnes, at når man fotograferede biler til reklamer, var personerne på billederne altid små og slanke, hvilket fik bilerne til at virke større.

Lidt historie om Lloyd.

Fabrikken i Bremen blev grundlagt i 1906 af dr. Heinrich Wiegand og eksisterede frem til 1963.

Lige efter 2. verdenskrig var der stor mangel på næsten alt – især på stål. Lloyd- Borgward- Goliathfabrikken var ingen undtagelse. Hvad gør man så? Da tildelingen i Tyskland blev givet pr. fabrik, så splittede ejerne fabrikken op i tre selvstændige fabrikker: Goliath, Borgward & Lloyd og opnåede på den måde bedre tildelinger. Ganske fikst fundet på – og effektivt. For yderligere at spare på det dyrebare stål, blev mange af karosseridelene fremstillet i



træ/masonit og først i 1954 blev hele karosseriet på Lloyd person- og varebiler fremstillet helt i stål.

Fabrikken blev etableret i 1906 og har før 1940 også fremstillet meget store køretøjer både lastbiler, busser og el-trolleybusser, og store motorer helt op til 7½ liter. Men efter krigen var det småbilerne der var på programmet i større antal. Småbilerne var meget små. De allerførste Lloyd personbiler efter krigen, havde motorer på kun 250cc med 11hk og var delvist bygget med træ og masonit.

Fabrikken byggede samtidigt andre køretøjer, f. eks. el-drevne lastbiler og busser, så el-biler har været kendt meget længe. Faktisk var der adskillige el-biler indtil ca. 1920.

Lloyd 400 blev både produceret som personbil og varebil. Varebilen fik hurtigt øgenavnet en pygmæambulance,

men Niels-Erik kalder sin ”en fløjte med hængerøv” på grund af den karakteristiske to-takt lyd.

Lloyd havde et ret omfattende modelprogram. Men den lille 400cc motor på 13hk. kunne fås som 4-personers personbil eller varebil. En lille varebil, som den her prøvekørte og en større der ligner et lille VW rugbrød (derfor kaldet et sigtebrød) og den kunne endda leveres som en 6-personers ”bus”, der næppe kunne skyde mange knob med fuld last. Men man var kørende!

Selv om Lloyd fabrikken byggede gode biler og søgte at følge tiden med de senere modeller Alexander og Arabella, så måtte man ophøre 1963, og dermed var endnu en af pionerfabrikkerne fra 1900 tallets start væk.

Prøvekørslen.

Jeg har set frem til at prøve en LS 400. Specielt fordi denne bil har en rigtig spændende historie. Den har altid været dansk, den har været i daglig brug helt frem til 1995 – og den har aldrig været restaureret, men kun løbende vedligeholdt.

Fra ny blev den benyttet som servicevogn af en elektriker i Hillerød. Indretningen som elektrikerens byggede i varerummet har bilen stadig, både den hjemmelavede indretning og den store tagbagagebærer har bilen haft monteret i hele sin levetid. De små biler måtte udføre meget arbejde.

Varmesystemet, elektrikerens forsynede





den med, er noget særpræget men effektivt. Bilen leveredes fra fabrikken uden varmeapparat, og hvad gør man så? Man tager da en Nilfisk støvsuger-slange og fører den fra motorens varmekasse op til bilens forrude, se den på billedet.

I 1988 købte Niels-Erik Nielsen fra Nykøbing S. bilen. Niels-Erik havde radioforretning og reparationsværksted, hvor han brugte Lloyd'en i daglig drift helt frem til 1995. Den var godt kendt i bybilledet med den flotte reklame på siden, og den vakte altid opsigt, når den kom rundt. Nu er den gået på pension hjemme hos Niels-Erik, der også er ejer af et par andre veteraner.

Da Niels-Erik kørte bilen hjem efter at have købt den, lod han den strække godt ud, og ned ad en lang bakke, kom den helt op på 90 km/t. Det kostede en motor. Han fandt heldigvis en god istandsat maskine hos Ib Lykke Mikkelsen i Næstved, og med den lagt i kørte den så godt igen.

Prøveturen blev foretaget en dejlig januardag med 8 graders varme, rundt ad de små veje omkring Nykøbing S. Man mærker straks at det er en meget lille bil, men det hele virker. Marchhastigheden ligger på 50-60 km/t og støjniveauet er højt men tåleligt. Noget jeg bemærkede straks, var at styretøjet og retningsstabiliteten var forbavsende præcist og letgående.

Motoren med de kun 13 hk. var selvfølgelig ingen sprinter, men den er omdrejningsvillig og har en ganske fin sejtræksevne. Den usynkroniserede gearkasse vil nok kræve lidt tilvænnning for alle der har erhvervet kørekort i nyere tid, men når man kan teknikken med dobbelt udkobling, så er der ingen problemer. Gearskiftet sker med et paraplyhåndtag, der sidder på instrumentbordet, og skiftet kan være noget vanskeligt, men med lidt tilvænning læres det hurtigt.

Niels-Erik fortæller at den fabriksoplyste forbrug på 16,6 km/l nok er meget



Data for Lloyd LS 400 Kombi

Motor 2cyl. luftkølet to-takt på 386cc der udviklede 13 hk. ved 3750 o/min

Forhjulstræk

3 fremadgående gear usynkroniseret

Kobling tør enkeltplade

Bremser. Hydrauliske med tromler på for og bag. Håndbremse mekanisk på baghjul

Affjedring for 2 tværfjedre, bag langsgående

halveliptiske bladfjedre pendulaksel

Egenvægt 520 kg. Lastevne 305 kg.

Fabrikoplyst topfart 75 km/t

Fabriksoplyst forbrug 16 km/l

optimistisk, han har kun kunnet opnå ca. 10 km/l. En to-takt motor har det med at bruge lidt rigeligt, når man kører lidt friskt.

De hydrauliske bremses kræver et lidt kraftigt pedaltryk, men virker fint.

Affjedringen mærkes som stiv, men føles ikke ubehagelig.

Instrumenteringen er meget spartansk,

og så helt ulig de instrumentborde man ser i moderne biler. Der er kun et speedometer og en advarselslampe for ladning.

Det er en helt original bil, der ikke bør restaureres, men også fremover bør vedligeholdes løbende, det giver et rigtigt indtryk af hvad man kørte i dengang.



In the Neighbourhood



Ford Big Job F7 Brandbil, når man har en sådan stående i sin forhave, kan I så forestille jer hvor meget man har i sin baghave og hus når man er en rigtig Collector !!

Da vi kørte videre, så vi en stor Chevrolet med forkromet front stå udenfor et mindre værksted, -motorværksted, vi stoppede og jeg gik ind for at se nærmere på dette. Her var to negre der lige havde lagt en 750 Hk. motor i en dragster, de fortalte og viste at de kun lavede motorer, værkstedet med maskiner og alt muligt andet lignede ikke noget man kunne arbejde i, så jeg ville ikke spørge om at tage billeder.

Tekst og foto: Thom Bang Pedersen

Denne overskrift dækker en lille artikel om hvad man kan se og opleve når man under en ferie bevæger sig lidt væk fra de normale attraktioner og seværdigheder, i denne omtale vil det selvfølgelig kun være de bilrelaterede ting vi har oplevet i området omkring Skt. Petersburg i Florida.

Under en gåtur i nærheden af hvor vi boede stødte vi på denne brandbil i en forhave, da vi stod og fotograferede kom ejeren og inviterede os indenfor og se hele hans samling af alskens forskellige ting der fyldte hele huset og baghaven, vi spurgte ham hvad naboerne sagde til alle hans ting, der var aldrig nogen der havde klaget men flere havde bemærket at det var hyggeligt med alle de folk der kom forbi og kikkede, det var jo også udstillet som en collection.



En søndag var vi kørende i forretninger og lavede en lille afstikker ned af nogle sideveje, det var ikke det rigeste kvarter, hvilket man kunne se på bilerne som stod rundt omkring (70er dollargrin), Pludselig så vi en bygning med et interessant navn på facaden, Realistic Auto Restoration, her var godt nok lukket så vi noterede os adressen og kunne så vende tilbage senere.

Om mandagen kørte vi en tur til omtalte adresse og nu var der åbent, samt biler parkeret udenfor, jeg gik ind på kontoret og snakkede med damen, det var et heldigt tidspunkt jeg kom for nu havde alle svendene frokost så hun ville gerne vise mig rundt og fortælle lidt om hvad de lavede. Der arbejdede 6 svende på værkstedet og de lavede al slags arbejde på klassiske biler, mekanisk, plade, maler og sadelmagerarbejde, service, små reparationer, komplet restaurering, og ombygninger alt efter hvad kunderne ønskede. Værkstedet var væsentlig større end man fornemmede ude fra gaden, så det var en større rundvisning hvor jeg også fik set mange forskellige biler.

Firmaets facade på 6th. avenue south.

Vi sad på en Cafe og drak kaffe da jeg så et skilt som viste noget seværdigt ned af den vej vi kikkede ud på, vi kørte ned af vejen som lignede en almindelig villavej og efter 4 – 5 kilometer endte vejen uden at vi havde set nogen seværdighed, så vi kørte hen til den næste sidevej og kørte tilbage af den, efter et stykke stod der en lastbil med to anhængere parkeret, den måtte jeg have et billede af, da der var et par flotte billeder malet på siden, mens jeg stod der, kom der en pickup og parkerede foran lastbilen, jeg spurgte om han viste hvorfor anhængerne var malet på denne måde, ja selvfølgelig for det var hans chef der ejede lastbilen, jeg blev nu inviteret med ind på værkstedet og se hvorfor, den forreste anhænger var til Nascar biler, dem stod der to af inde i garagen og oppe på liften hang en Nash Healey til Classic race, dette var chefens store hobby, så vi fik alligevel ramt en seværdighed uden for ruten.

Et halv år senere kom vi forbi 6th. Avenue south, vi benyttede lige chancen for et kort besøg på værkstedet og bagefter på motorværkstedet, så jeg fik taget nogle billeder og kunne se der var gang i mange nye projekter.

Thom Bang Pedersen



Ford V8 pickup 1934 inde og få lavet bremses.



Cadillac Coupe 1938, lige ankommet til værkstedet.



Cadillac 1938 her er noget at arbejde på.



Bentley som venter på ejeren skal hente den, dem havde man to af.



1929 Essex Coupe næsten færdig.



Gården mellem bygningerne, her kunne man altid finde lidt plade dele.



Chevrolet pickup 1965, sådan nogle lavede man også.



Malerværkstedet, her var nok af opgaver, Sunbeam Tiger i forgrunden.



Ford V8 34 klar til levering efter komplet restaurering.



Buick 1940 flot sadelmager arbejde.

Buick coupe 1940 som var lavet på værkstedet med diverse modifikationer efter ejerens ønske.





Truck med billeder på anhængerne.



Parkeret ved et værksted, International.



Den næste Essex Coupe er ved at være færdig.



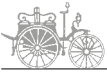
Maleren har stadig nok at lave.



Set i Pennsylvania, hvad mon der så gemmer sig i garagerne.

Auburn 851 cabriolet 1935 er på værkstedet for at blive færdiggjort.





Tekst på siden af Nash Healey.

Nash Healey 1952 racer trim.

Ford motor i standeren.



Motorværkstedets facade.

Nogle af de gamle maskiner på motor værkstedet.





Med virkning fra årsskiftet har vi i Motorhistorisk Samråd udskiftet vores mangeårige trofaste samarbejdspartner Erik Mieth med en for DVK lige så velkendt skikkelse, nemlig Michael Deichmann.

Det er på posten som nummerpladespecialist at Michael Deichmann er trådt til efter at Erik Mieth har måttet konstatere, at hans helbred ikke er helt hvad det har været. Dertil er Michael Deichmann indtrådt i bestyrelsen for organisationen, og vil således også på andre måder være med til at præge samrådets fremtidige arbejde.

Det var på Motorhistorisk Samråds nyligt overståede årsmøde og generalforsamling, at Michael Deichmann blev indvalgt i bestyrelsen. På årsmødet blev yderligere seks klubber indmeldt i paraplyorganisationen, således vi samlet nu tæller 94 danske veterankøretøjsklubber med mere end 33.000 underliggende medlem-skaber.

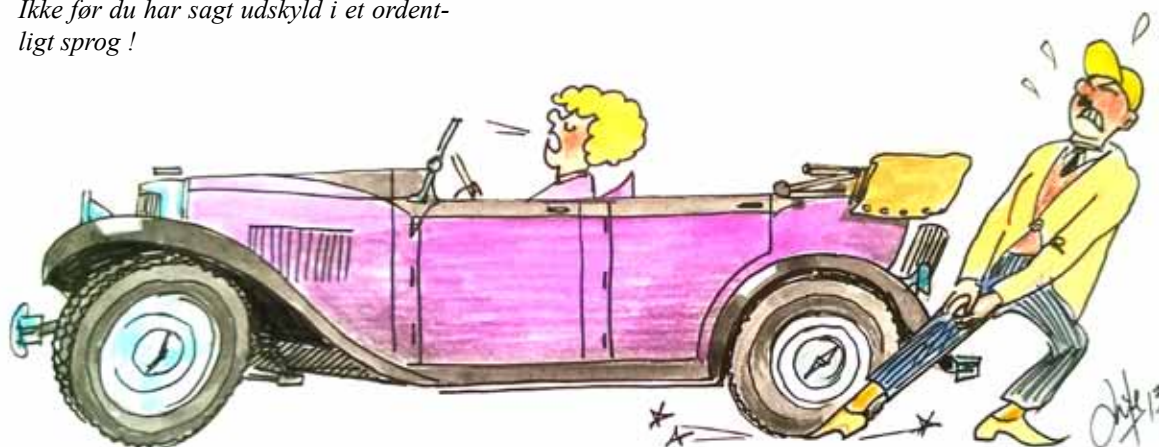
På den måde går Motorhistorisk Samråd yderligere styrket ind i 2014, hvor der vil være et fortsat stærkt fokus på veterankøretøjernes rammebetingelser og på de gammelkendte indsatsområder som information om vores hobby og salg af nummerpladeerklæringer.

Sidstnævnte kan man bestille via vores hjemmeside www.motorhistorisk.dk, og det er dem som Michael Deichmann kommer til at stå for udstedelsen af. Med den ekspertise vi har været vandt til fra Erik Mieths side vil man også fremover kunne sikre sig, at de historiske nummerplader man ønsker til sit køretøj, også er historisk KORREKTE.

Har man spørgsmål til nummerplader eller erklæringerne, så svarer Michael Deichmann på telefon 22 27 86 51 hverdage mellem 18-19 eller via e-mail md@motorhistorisk.dk. Yderligere spørgsmål kan rettes til sekretariatet på telefon 23 47 41 63 eller mail mhs@motorhistorisk.dk



*- Du kan tro nej !
Ikke før du har sagt udskyld i et ordentligt sprog !*





Russiske biler i Danmark - før Lada

Af: Jens Ørvad

Introduktion

Falder talen en sjælden gang på emnet "Russiske biler i Danmark", er det som regel Lada, der dukker frem i hukommelsen. Lada kom til Danmark i 1971 og nåede i løbet af "fattig-firserne" at blive en af de mest solgte bilmodeller på det danske marked. Der blev i alt solgt mere end 50.000 Lada'er i Danmark, hvoraf der i dag kun er ca. 425 tilbage. De sidste nye Lada'er i Danmark blev solgt i 2011 (1 stk.)

Længe før Lada dukkede op, havde der imidlertid været gjort flere forsøg på at skabe et marked for russiske biler i Danmark. Denne beretning skal derfor ikke ses som en historisk beskrivelse af den russiske bilindustri, men mere som en introduktion til de fabrikker, som kom til at levere biler til Danmark og til de danske importører, som med større eller mindre held forsøgte sig med de russiske biler.

Skabelsen af en russisk bilindustri

Selv om en af de første russiske bilfabrikker (Russobalt) på Zarens foranledning blev grundlagt i 1907 i Riga, Letland, som dengang var en del af Rusland, var det først i Stalin-tiden i den daværende Sovjet-Union, at magthaverne indså, at det var nødvendigt med biler, både last- og personbiler, for at få opbygningen af samfundet til at fungere.



Model af den første kendte russiske bil. Russobalt

Der havde ganske vist været en meget beskednen produktion af biler i selve Rusland; den første fabrik i Moskva producerede i 1924 10 køretøjer!

Det blev hurtigt klart for det russiske, at man ikke havde resurser til selv at opbygge en bilindustri, og der blev allerede i 1916 indgået aftale med Fiat om licens-produktion af Fiats F15 lastbil; men den russiske revolution i 1917 spændte ben for dette projekt og det blev først i 1924, at de første biler, fremstillet under denne aftale, forlod fabrikken i Moskva.

Masseproduktion blev der iflg. sovjetiske kilder først tale om, da statslederen J.V. Stalin i 1929 udstak retningslinjerne for udvikling af en sovjetisk bilindustri. Der blev efterfølgende indgået en samarbejdsaftale med Ford Motor Company i USA om russisk produktion af både person- og lastbiler, i første omgang baseret på A- og AA-modellerne. Russerne betalte ca. 13 mill. dollars til



Gaz M1

Ford, som til gengæld skulle levere biler i dele til samling samt reservedele. Ford skulle også indtil 1938 yde teknisk assistance til opførelse og drift af en bilfabrik. Fabrikken blev placeret i Nizjnij Novgorod (senere Gorki), og der blev i løbet af trediverne fremstillet 80-90.000 person- og lastbiler om året. Som aftalt stillede Ford adskillige teknikere og faguddannede produktionsfolk til rådighed ved opbygningen af produktionen. Nogle af Ford-folkene valgte at bosætte sig i Gorki, og nogle af disse blev senere ofre for Stalins udrensninger og blev enten henrettet eller deporteret til Gulag-lejrene i Sibirien. Fabrikken var oprindeligt kendt som NAZ men i 1933 omdøbt til Gokovskij Automobil ny Zavod, GAZ, efter forfatteren Maxim Gorki. A-modellen

blev senere erstattet af B-modellen under navnet GAZ M1 (M for Molotov).

KIM



KIM, russisk bil fra 1939

Hvad der måske ikke er så kendt, er virksomheden MZMA, senere AZLK, som blev grundlagt i 1929 i Moskva. Parallelt med GAZ-udviklingen blev der etableret et andet bilprojekt, dedikeret til ung-kommunisterne. Dette udmøntede sig bl.a. sidst i trediverne til en lille personbil, som blev døbt KIM-10-50. Mekanisk var den baseret på en britisk Ford Prefect forsynet med et karrosseri, designet af de unge russere og tydeligt inspireret af Opels samtidige Kadett og Olympia – modeller. Planen var at der skulle bygges både 2- og 4 dørs versioner, cabriolet'er og måske varevogne. Tanken var at denne bil skulle blive en "Folkets bil". Der er ingen tvivl om, at det sovjetiske styre var bekendt med Hitlers "KdF – Kraft durch Freude" program som førte til Folkevognens tilblivelse og som næsten var færdigudviklet i 1937.

Krigsudbruddet i 1941 satte en stopper for den sovjetiske version af et program som KdF, og der blev kun produceret ganske få KIM efter krigen. Da magthaverne efter den tyske kapitulation havde overtaget produktionsapparatet for Opel Kadett, som lå i Brandenburg i den nu sovjetiske besatte del af Tyskland, foretrak man Kadett'en frem for de hjemlige KIM 1945. Så vidt vides er Kim bilerne aldrig blevet eksporteret. Fabrikken blev på denne måde hjemsted for Moskvitch-produktionen.

Efter et statsligt dekret kom det sovjetiske personbilprogram derefter til at bestå af fire modeller/mærker: Moskvitch (ex Opel Kadett) Pobeda (afløser for GAZ M 1) ZIM 12-08 (Cadillac-inspireret) ZIS 110 (lignede en Packard 180)



MOSKVITCH

TEKNISKE DATA

Motor: 6-cyl. sideventilet.
 Boring 67,3 mm, Slaglængde 75 mm.
 Cylindervolumen 1,1 l.
 Broms HK 26 HK v. 3000 Omd./M.
 Kompressionsforhold 6,37 : 1
 Antal Hovedlæjer 4
 Ophængning 3-punkts.
 Smøresystem komb. Tryk- og Smøksmøring

Kraftoverføring:
 Enkeltplejet Tækkubling

Bremser:
 Fjedbræms + hinis hydrauliske.
 Håndbræms mekanisk virkende paa baghjulene. Bræmschumdrag under instrumentbordet.

Almindelige Data:
 Kasse: 4-pers. 4-dørs 1/1-studs Type.
 Længde 3650 mm
 Bredde 1400 mm
 Højde 1560 mm
 Hjulafstand 2340 mm
 Sporvidde, for 1105 mm
 Sporvidde, bag 1188 mm
 Vægt uden 6,3 m.
 Vognvægt, køretøj 920 kg
 Dækstørrelse 5,00 x 16
 Maximal Hastighed 90 km/T.
 Benzinforbr. Rumindhold 31 l.
 Bortset 5 V. 90 Amp.

Kalesystem: Vind med Pumpe og Thermostat.

Gearkasse:
 3-gears, synkroniseret, Gearstikke paa Ratstien.
 Udvekslingsforhold: for 3,53 : 1
 idet 1,74 : 1
 bage 1,00 : 1
 bak 4,60 : 1

Vognhjæde: Foran Uafhængigt Kædelid-afledning med hydrauliske Støddæmpere.
 Bag: Halvsløjfede Fjedre paa lang med hydrauliske Støddæmpere.

GENERALAGENTUR
BALTIC MOTORS A/S
 KOBENHAVNSVEJ 16 HILLERØD

Ret til Andetget af ovenstående Specifikationer forbeholdes.

ZIM

TEKNISKE DATA

Motor: 6-cyl. sideventilet.
 Boring 82 mm, Slaglængde 110 mm.
 Cylindervolumen 1,48 l.
 Broms HK 90 HK v. 3000 Omd./M.
 Kompressionsforhold 6,7 : 1
 Antal Hovedlæjer 4
 Ophængning 3-punkts.
 Smøresystem komb. Tryk- og Smøksmøring

Kraftoverføring:
 Hydraulisk og enkeltplejet Tækkubling

Gearkasse:
 3-gears, synkroniseret, Gearstikke paa Ratstien.
 Udvekslingsforhold: for 3,115 : 1
 idet 1,772 : 1
 bage 1 : 1
 bak 3,736 : 1

Bremser: Hydrauliske 4-hjulbræms.
 Fjedrebræmsen udstyret med dobbelte Bræmscylinderne. Håndbræms med Sug-nålslampe. Bræmschumdrag under instrumentbordet.

Vognhjæde: Foran uafhængigt virkende cylindriske Spruthjæde og dobbelt virkende hydrauliske Støddæmpere. Bag: hinis af Torsonstype mekanisk paa tværs. Bag: halvsløjfede indkapslede Fjedre paa lang med dobbelt virkende hydrauliske Støddæmpere.

Almindelige Data:
 Kasse: 4-dørs, 7-pers. 1/1 studs Type.
 Længde 5530 mm
 Bredde 1900 mm
 Højde 1600 mm
 Hjulafstand 3200 mm
 Sporvidde, for 1460 mm
 Sporvidde, bag 1500 mm
 Hjulhøjde over Vælbæne 200 mm
 Vognvægt, køretøj 2080 kg
 Benzinforbr. ca. 15,5 l. pr. 100 km
 Benzinforbr. Rumindhold 80 l.
 Maximal Hastighed ca. 130 km/T.
 Dækstørrelse 7 x 15 - Bortset 12 V. 90 Amp. Rod og Varmeanlæg virkende indkapslet varm Luft ovenfor i Kassearealet af Standardudstyr.

GENERALAGENTUR
BALTIC MOTORS A/S
 KOBENHAVNSVEJ 16 HILLERØD

Ret til Andetget af ovenstående Specifikationer forbeholdes.

De første danske brochurer på russiske biler, fundet på DVK's arkiv.

Det sovjetiske styre blev hurtigt klar over, at der efter krigsafslutningen i 1945 i hele Vesteuropa var et kæmpebehov for biler til erstatning for de enorme mængder af køretøjer, som var gået tabt under krigen, og at biler derfor var et godt bytteobjekt for varer, som Sovjet ikke selv kunne producere, men man bl.a. som følge af krigen havde stort behov for. Der blev derfor i Vesteuropa iværksat informationskampagner om den russiske bilindustri, som hidtil havde levet i ubemærkedhed.

Sovjetisk eksport til Danmark

Der blev derfor efter krigsafslutningen i 1945 skrevet en del i den danske presse om opbygningen af den sovjetiske bilindustri, men det var først i 1954, at danskerne fik lejlighed til at se og røre ved de russiske køretøjer. Det skete på den russiske udstilling i Forum i København i sommeren 1954, hvor Sovjetunionen præsenterede sine industriprodukter.

Af personbiler blev der udstillet modellerne Moskvitch, Pobeda og Zim.

POBEDA

TEKNISKE DATA

Motor: 4-cyl. sideventilet.
 Boring 82 mm, Slaglængde 100 mm.
 Cylindervolumen 1,12 l.
 Broms HK 50 v. 3600 Omd./M.
 Kompressionsforhold 6,3 : 1
 Antal Hovedlæjer 4
 Ophængning 3-punkts.
 Smøresystem komb. Tryk- og Smøksmøring

Kraftoverføring:
 Enkeltplejet Tækkubling

Gearkasse:
 3-gears, synkroniseret, Gearstikke paa Ratstien.
 Udvekslingsforhold: for 2,82 : 1
 idet 1,604 : 1
 bage 1 : 1
 bak 3,383 : 1

Bremser: Hydrauliske 4-hjulbræms.
 Håndbræms virkende paa baghjulene. Bræmschumdrag under instrumentbordet.

Vognhjæde: Foran Uafhængigt virkende Spruthjæde med dobbelt virkende hydrauliske Støddæmpere samt Kædelid-bilens af Torsonstype.
 Bag: Halvsløjfede indkapslede Fjedre paa lang med dobbelt virkende hydrauliske Støddæmpere.

Almindelige Data:
 Kasse: 5 pers. 4-dørs 1/1 studs Type.
 Længde 4885 mm
 Bredde 1695 mm
 Højde 1540 mm
 Hjulafstand 2700 mm
 Sporvidde, for 1382 mm
 Sporvidde, bag 1394 mm
 Hjulhøjde over Vælbæne 210 mm
 Vægt uden 6,3 m.
 Vognvægt, køretøj 1540 kg
 Benzinforbr. Rumindhold 55 l.
 Maximal Hastighed 105 km/T.
 Dækstørrelse 5,00 x 16
 Bortset 12 V. 90 Amp.
 Lubrikationsmiddel Varmeanlæg og De-trustor medfølger som Standardudstyr.

GENERALAGENTUR
BALTIC MOTORS A/S
 KOBENHAVNSVEJ 16 HILLERØD

Ret til Andetget af ovenstående Specifikationer forbeholdes.



Pobjeda på russisk udstilling i Forum, København 1954

Man havde nok vurderet, at det var omsonst også at udstille den store Zil. Det blev samtidig meddelt, at det for fremtiden ville være muligt at købe de tre udstillede typer i Danmark, idet der var blevet lavet et "generalagentur" gennem selskabet Baltic Motors A/S på Københavnsvej i Hillerød. Selvom selskabet var en del af Bohnstedt-Petersen-koncernen blev det ikke til de store salgstal.

Det var først i 1956 at de russiske biler for alvor fik medieopmærksomhed i Danmark. Daværende Stats- og udenrigsminister H.C. Hansen og Undervisningsminister Julius Bomholt var på statsbesøg i Moskva og her fik de som gæstegave hver en Zim personbil, som senere blev overdraget til dem ved en højtidelighed i den sovjetiske ambassade i København.

Bilerne indgik i flåden af ministerbiler for en tid, men det vides ikke, hvad der

senere blev af disse pompøse – og historiske – køretøjer. Der kom dog ikke gang i bilimporten fra Sovjet.

Bilimport fra Sovjetunionen

Selv om russerne meget gerne ville eksportere biler, skal man ikke tro, at man i sovjettiden bare kunne rejse til USSR og besøge en bilfabrik og der lave aftaler om import, priser osv.

Al udenrigshandel – både import og eksport – foregik gennem statskontorer i Moskva. Handelen med køretøjer - fra cykler til bulldozere - foregik gennem "Avtoexport". Importen blev styret af firmaet "Sudoimport", i hvert fald når det drejede sig om skibe o.l. og handelen blev som regel foretaget på grundlag af fireårige handelsaftaler (bilaterale aftaler), som afstak rammere for den udveksling af varer, som parterne kunne være interesseret i at afsætte og/eller aftage.

I handelsaftalerne mellem Danmark og

Sovjet havde russerne ved hver genforhandling markeret deres store interesse for danskbyggede skibe. Dette havde allerede i 1952 ført til, at Sovjet havde bestilt og B & W havde leveret to tankskibe. På det tidspunkt var den "kolde krig" allerede brudt ud og Danmark var blevet medlem af Nato, hvor der blev oprettet et kontor, Cocom, som skulle overvåge, at Nato-landene ikke leverede "strategiske" varer til østlandene. Danmark blev beskyldt for at have svigtet Cocom-aftalerne, men klarede frisag ved at gøre opmærksom på, at handlen om skibene var aftalt inden Cocom var trådt i kraft. Uroen havde skabt en irritation i Moskva, som først blev endeligt bilagt under Statsminister H.C. Hansens besøg i 1956. På det tidspunkt havde Sovjet allerede i forbindelse med en ny handelsaftale bestilt 10 køleskibe til trawlfiskeri hos Burmeister & Wain, hvor det første skib i serien, "Refrigerator N9", blev søsat i januar 1955 og døbt af fru statsminister H.C. Hansen.

Selv om den meget stærke og sovjetvenlige fællesklub på B & W presede hårdt på for at få øget skibslieferancerne til Sovjet, bremsede Sovjets indmarch og nedkæmpelse af den anti-kommunistiske opstand i Ungarn i efteråret 1956 for en tid mulighederne for en større indsats for salg af russiske biler i Vesteuropa og dermed mulighederne for at få flere skibsordrer.

Efter Ungarn-krisen

Det ser ud som man skal helt frem til 1960 før der igen bliver gjort forsøg på at sælge russiske biler i Danmark. Årsagen var, at der var blevet indgået en ny handelsaftale med Sovjetunionen, hvoraf det fremgik, at Danmark bl.a. igen skulle levere skibe. Russerne var igen interesserede i skibe fra Burmeister & Wains værft i København, og da B & W samtidig ejede et bilimport-selskab, Nordisk Diesel, kan man vel ikke fortænke russerne i at prøve at afsætte nogle af sine biler ad denne kanal.

Nordisk Diesel, som i 1959 var blevet importør af Simca og Chrysler og som i mange år havde været importør af de britisk/canadiske Massey Ferguson traktorer, var ikke begejstret for denne udfordring, som man med rette frygtede kunne skade samarbejdet med disse firmaer.



Statsminister H.C. Hansen med sin ZIM ministerbil ved den russiske ambassade i København



Undervisningsminister Julius Bomholt, prøver sin ZIM ministerbil.



Volga brochure 1960

I første omgang (i 1960) var det derfor Nordisk Diesels forhandler i Roskilde, Johs. Nielsen & Co. A/S, der optrådte som importør af de russiske biler, men allerede i sommeren 1961 stiftede Nordisk Diesel et datterselskab: Glostrup Import Company A/S, kaldet Glimco, som fik til huse i de bygninger, som arkitekten Arne Jacobsen i halvtredserne havde tegnet til traktorimportøren Massey-Harris på hovedvejen i Glostrup. Efter fusionen mellem Ferguson og Massey-Harris overtog Nordisk Diesel (Nordisk Traktor Company) disse bygninger og de blev således efter forskellige anvendelser igen hovedkvarter for et importfirma.

Det skal lige indskydes, at bygningerne senere blev overtaget af Simca Danmark/Chrysler Danmark, da Nordisk Diesel opgav at importere biler. Efter Chrysler afhændede sine europæiske interesser, blev det i en lang årrække hovedkvarter for Peugeot-importøren K.W. Bruun & Co Import A/S.

Det var meningen at Glimco også skulle tage sig af Standard-Triumph-importen, som havde ligget lidt i dvale hos Nordisk Diesel siden man var blevet Simca og Chrysler-importør, men efter



Moskvitch / Volga brochure fra importøren Glimco.

introduktionen af Triumph Herald var agenturet måske igen blevet interessant. Triumph-importen beholdt man dog kun til foråret 1962.

Glimco koncentrerede sig derefter om de to russiske mærker/modeller Moskvitch 407 og Volga M21. Priserne var fra starten meget rimelige; en Moskvitch kostede kr. 11.984 og en Volga

kostede kr. 19.845. Til sammenligning kan nævnes, at en VW 1200 og en Volvo Amazon på det tidspunkt kostede henholdsvis ca. kr. 15.000 og kr. 24.000.

Ny model

Det var en krævende opgave at importere og markedsføre de russiske biler.



Klargøring af Moskvitch hos Nordisk Diesel.

**EKSTRA
BLADET**

Hetz mod østbiler

DATE
8 JULI 1966

KAMPAGNE MOD DANSKE EJERE AF ØST-BILER

En gruppe danske højre-ekstremister har iværksat en kampagne mod københavnerne, der køber biler fra Sovjet eller et Østblokland, f. eks. Moskvitch eller Skoda. Det sker ved at anbringe en lille tryksag i vundesviskerne i disse køretøjer.

På tryksagen står:

„Dette automobil er fremstillet i et Østblokland. Ved køb af dette automobil har De medvirket til at gøre det muligt for kommunisterne:

— at undertrykke det russiske folk, at tyrannisere befolkningen i de af USSR besatte områder, at fabrikere flere kugler til nedskydning af forsvarsløse kvinder og børn ved skænd-

selens mur i Berlin, at støtte Vietcong med våben og penge, at chikanere, fængsle og tortere endnu flere jøder, at infiltrere og intervenere i de vestlige demokratier, at betale fhv. nazister i betroede stillinger endnu højere lønninger, at bygge kz-lejre til politiske fanger, at fremskynde en verdensrevolution med magt, at opretholde et umenneskeligt diktatur i en lang række lande“.

„De har,“ hedder det videre, „gjort Dem medansvarlig for dette. De har gjort det økonomisk muligt for kommunisterne at myrde. Har de tænkt over dette?“

Opråbet er underskrevet **FRIHEDS-ALLIANCEN.**

høj.

Bilkøberne var skeptiske overfor produktet og det gjorde det heller ikke lettere, at 407-modellerne var behæftet med mange fejl fra fabrikken, og importøren måtte bruge megen tid og mange penge på at bringe de nye biler i en tilnærmelsesvis acceptabel stand, og man forventede, måske lidt for optimistisk, at den nye model 408, som debuterede i 1965, ville være bedre.

Fra starten så det ikke ud til at være tilfældet; her er et udpluk af de fejl, som blev konstateret ved klargøringen af de første ti 408'ere, som kom til Danmark

- Styretøj ude af justering
- Forhjulsbremser ryster og støjer
- Cigartænder defekt
- Blinkrelæ defekt
- Dørhåndtag defekt
- Varmeslange knækket
- Varmeapparat virker ikke
- Olietrykmåler virker ikke
- Håndbremse virker ikke
- Motorydeevne under norm
- Rudeoptræk defekt
- Oliespild fra ventildæksel
- Sprinklerpumpe virker ikke
- Fejl i ledningsnet
- Benzinmåler virker ikke

En del af fejlene gik igen på flere af de ti biler.

De fejl, som blev konstateret under klargøringen, blev rettet inden bilerne blev afleveret til kunderne, men der kunne også dukke fejl op efter at kunden havde modtaget sin nye bil og selv om også disse fejl blev udbedret, kunne det ikke undgås at de skabte irritation og dårlig omtale.

Mørke skyer

Der var også ”angreb” fra anden side. En højreorienteret organisation, som kaldte sig ”Landsorganisationen Danmarks Frihedsbevægelse” indledte i 1966 en hetz mod købere af ”østbiler”. Det skete ved at man anbragte en lille tryksag under viskerne på bl.a. Skoda’erne og Moskvitch’erne, hvoraf det bl.a. fremgik at ejeren ved køb af denne bil havde medvirket til at gøre det muligt for kommunisterne at undertrykke det russiske folk osv.

Historisk set havde kampagnen, selv om den skabte irritation hos de berørte

importører og bilejere, ikke den store virkning, for i løbet af de næste 25 år erobrede de østeuropæiske biler, trods deres fejl og mangler, en væsentlig del af det danske bilmarked, og problemerne blev der til dels kompenseret for gennem en efter datidens forhold lav købspris.

Nordisk Diesel brugte, trods de dårlige odds for de russiske biler, mange kræfter på at gøre bilerne mere kendte og mere eftertragtede. Det blev derfor i efteråret 1965 i samarbejde med den sovjetiske organisation Avtoexport arrangeret, at en goodwill- og salgsturné som besøgte en række europæiske lande også kom gennem Danmark. Karavanen bestod af 22 køretøjer, omfattende både personbiler, vare- og lastvogne samt busser og 4-hjuls trækere.

Af nyheder i karavanen var det først og fremmest den ny Moskvitch 408, der tiltrak opmærksomhed, medens afløseren for den store Zim, der hed Chaika (Czajka) var interessant, fordi den var en meget sjælden gæst på disse kanter. I Ingeniørens Ugeblad fra 23. oktober 1965 havde en omtale af karavanen overskriften "Sovjets bilindustri mangler en førsteklases designer!!".

Det var specielt personbilerne, man kritiserede og konklusionen var, at man med hensyn til kvalitet og holdbarhed var mange vestlige mærker overlegne, men man mangler tilsyneladende den lyst og vilje til at gå nye veje, som har bragt mange teknologiske triumfer til andre sovjetiske industrigrene.

Der kom aldrig gang i import og salg af de russiske lastbiler. Bilerne var ganske vist forsynet med Perkins dieselmotorer, men priserne var væsentligt højere end priserne på tilsvarende vesteuropæiske Ford og Bedford lastbiler. Desuden var lastbilerne af den gammeldags konstruktion med "lang næse" i stedet for med frembygget førerhus (cab over engine) som både Bedford og Ford-bilerne havde.

Det var dog ikke den politiske kampagne, men introduktionen af en anden russisk bil, Jalta 900, og de efterfølgende problemer med disse biler, som Moskvitch-importøren anså som en stor fare for de fortsatte muligheder for at sælge Moskvitch-biler i Danmark.

Jalta

Da Avtoexport i Moskva, som stod for den samlede eksport af sovjetiske

Præsentation af Jalta

biler i 1966 uden Nordisk Diesels vidende antog Firmaet Darlov Motor Co. i København som importør af den lille hækmotorbil, Jalta 1966, som også hed Zaporozhets efter byen, hvor den blev fremstillet, kom der en alvorlig kurre på tråden i samarbejdet mellem Nordisk Diesel og eksportøren.

Den lille Jalta blev siden 1955 fremstillet i Ukraine af en maskinproducent, men fabrikken har trods mange problemer, både kvalitetsmæssige og politiske, overlevet opløsningen af Sovjetunionen og er stadig i dag en aktiv bilproducent af både egne modeller og samproduktion af Hyundai biler.

Selv om bilen blev præsenteret som en mellemting mellem en Fiat 600 og en VW, mente Nordisk Diesels ledelse, at bilens kvalitet og design var af en så ringe standard, at den ville skade salget af både Moskvitch og Volga. Det var en formodning, som senere skulle vise sig at være korrekt. Nordisk Diesels ledelse var så indigneret over russernes svigt af gensidig forståelse, at man valgte at involvere Burmeister & Wains administrerende direktør, Friiser Frederiksen, samt B & W's bestyrelsesformand, fabrikant Sv. Heineke, som samtidig var formand for det, der dengang hed Dansk Arbejdsgiverforening.

Dette skal selvfølgelig ses i lyset af, at Nordisk Diesel følte sig tvunget til at håndtere de russiske biler pga. tilknytningen til B & W og derfor samtidig var afskåret fra at foretage sig noget

over for russerne, som kunne skade B & W's relationer til Sovjetunionen.

Til gengæld fik russernes beslutning om, at Darlov Motor skulle være importør af Jalta i hvert fald en positiv modtagelse af Berlingske Tidendes motorredaktion, som i sin omtale af Jalta'en brugte overskriften "Spændende russisk bil er kommet til Danmark"! For de familier, som købte en Jalta, blev oplevelsen tilsyneladende mere spændende, end de havde ønsket.

Firmaet Darlov var grundlagt i 1909 som Danmarks første køreskole og lå i mange år på Tagensvej i København. Efter også at have forsøgt sig som importør af motorcykler og scootere, debuterede man i 1966 som bilimportør med Jalta-biler, men allerede i begyndelsen af 1967 havde der været så mange problemer med de solgte Jalta'er, at en kreds af utilfredse Jalta-ejere i Aarhus-området ville lave en sammenslutning af utilfredse Jalta-ejere (ca. 60). Dette førte til megen negativ presseomtale, da klagerne blev bakket op af FDM's teknisk afdeling i Aarhus.

Dagbladet BT gik også ind i sagen og til sidst gik importøren i samarbejde med russerne til modangreb og indkaldte BT til et møde i april 1967. Til stede ved dette møde var både repræsentanter for Zaporozhets-fabrikken, Avtoexport i Moskva og fra den sovjetiske handelsdelegation i København. Ifølge referatet fra mødet var russernes



290
FDM prøver Jalta

Resultat: Fejl og mangler påvist under kørsel og på prøvestation

UNDER den hidtidige debat i forbindelse med forbrugeraktionen mod den russiske personbil Jalta 900 mellem blandt andre Forenede Danske Motorejere, flere bilkøbere og importfirmaet Darlow Motor Co., København, har importchef N. Brydesen flere gange opfordret dels Aarhus Stiftstidendes motormedarbejdere, dels FDM's tekniske chef i Aarhus, ingeniør Ole Hein, til at foretage en prøvetur i den Jalta-vogn, som ejes af lærer Willy Jensen. Hinserup, der har haft sin vogn på værksted 22 gange.

Importchefen har oplyst, at denne vogn er undersøgt af hans firma og fundet i perfekt stand. FDM i Aarhus har nu foretaget en prøvetur i vognen og ladet den gennemgå en normalundersøgelse på prøvestationen i Aarhus. For at belyse sagen bedst muligt gengiver vi her med FDM's og lærer Willy Jensens tilladelse samtlige resultater af de to prøver:

Undertegnede har 11. ds. haft lejlighed til at foretage en kort prøvetur med kommunelærer Willy Jensen JALTA (km. stand ca. 4000), som af importøren er erklæret for værende i perfekt stand.

Følgende mangler kunne imidlertid konstateres:

1. Koblingen rusker kraftigt ved igangsætning.
2. Kraftig transmissionsstøj.
3. Svage bremses — (fading ved nedbremsning) — formentlig ovale tromler.
4. Motorens ollestand var på prøvetidspunktet ved „min.“-mærket. (Efter det oplyste skulle motoren være fyldt op med olie få dage forinden). Desuden var der en del olie i udstødningsprodukterne, hvorfor det må antages, at olieforbruget er stort.
5. Ved kørsel i sving blinker oliekontrollampen — formentlig som følge af, at oliepumpen suger luft op i smøresystemet, når olien i bundkarret som følge af centrifugalpåvirkningen, i sving forsvinder over i den ene side af bundkarret.
6. Varmeanlægget — som i øvrigt var forholdsvis effektivt — udsendte en ulidelig stank — ligesom det sved kraftigt i øjnene.
7. Speedometerkablet støjede kraftigt, ligesom speedometernålen svingede frem og tilbage ca. plus minus 5 km/h.
8. Forruden var i de nederste hjørner utæt for vand. Endelig skal det bemærkes, at venstre skærmspejl var ubrugelig som følge af stærk fortegning (afstandsbedømmelse umulig). Det eneste positive, som jeg efter denne korte prøvetur kan nævne, er, at det samlede støjniveau ved kørsel i hastighedsområdet 60—70 km/h var tilfældigt.

Ole Hein.

Prøvestationens undersøgelse

Vognen er derpå 13. januar undersøgt på prøvestationen i Aarhus.

En standardundersøgelse (som omfatter sikkerhed og driftsøkonomi) afslørede følgende mangler:

MOTOR: Karburator, ukorrekt blandingsforhold. Afbryderkontakt (platinen) ukorrekt justeret.

Tændingstidspunkt for sent. Olie på stempeltoppe (samtlige) og kraftig oliereg fra udstødning (tyder på unormalt olieforbrug).

LYGTER: Højre forreste blinkerglas løst. Lysstyrke (forlygter) middel. Dårlig blændblinding (forlygter).

UNDERVOGN: Venstre forreste støddæmper svag. Unormal slitage på fordek. Kobling svag. Overløbslange fra varmeapparat drypper med benzin.

STYRETØJ: Kraftig ubalance i forhjul. Let sler i styrehus (snække-sekter). Spidsnag (toe-in) ukorrekt.

BREMSER: Uens bremsevævne på henholdsvis for- og baghjul. For stor frigang i pedal og i håndbremse.

Håndbremse har for lille bremsevævne. Stort pedalkraft kræves til opbremsning (praktisk bremseprøve).

DIVERSE: Olietrykslampe lyser ved opbremsning. Begge døre løse i ophæng.

Ole Hein.

FDM test af Jalta

Forbruger-aktion mod russisk bil

FDM vil advare vordende bilkøbere mod vogne af mærket Jalta

EN nærmest sibirisk kold vind blæser for tiden omkring den lille russiske personbil Jalta 900, som på grund af sin lave pris, 9996 kr., vakte betydelig opsigt ved introduktionen på det danske marked. Utilfredse Jalta-ejere i Aarhus-området er i færd med at danne en sammenslutning i den hensigt kollektivt at anlægge sag mod forhandleren eller importfirmaet, og Forenede Danske Motorejere samler også materiale for at gå i aktion.

De utilfredse Jalta-købere, der efter henvendelse til FDM's tekniske afdeling i Aarhus, samler sig omkring ejendomshandler Aage Hee, Mandalsvej 30, Aarhus, holder om få dage møde for at drøfte det eventuelle sagsanlæg.

„Vildførelse af kunderne“

Utilfredsigheden skyldes hovedsageligt, at den lille bil i praksis efter deres opfattelse slet ikke indfrier de løfter, som brochure-materialet giver, siger ejendomshandler Hee. Brochuren fortæller blandt andet, at Jalta'en kører 20 km på en liter benzin, men vi har erfaret, at vognen i stedet kun kører en halv snes km på literen.

Da det blev foretaget forhandleren, P. E. Brøndum Christensen, Viby Service Center, svarede han blot, at så var man heldig, for der var ek-

sempliar på, at andre Jalta'er kun kunne klare 8—8 km på en liter.

— Men det store benzinförbrug er ikke vor eneste anke i forbindelse med denne bilmodel, fortæller Aage Hee. I mit eget silde gik der en ventil efter kun 1500 km's kørsel, og endnu to ventiler var færdige efter 4500 km. Bremserne var siddt op efter 3000 km, som om jeg hele tiden havde kørt med foden på bremsepedalen.

Varmeanlægget i vognen tør mange af Jalta-kørerne overhovedet ikke bruge. Jeg har kontaklet alle de Jalta-ejere, jeg har mødt. Ikke een eneste af dem har været tilfreds med bilen.

Når vi nu påtænker at rejse en retsag på samtlige Jalta-køreres vegne, må det ske på grundlag af købeloven, idet vi finder, at der er tale om vildførelse af kunderne, slutter ejendomshandleren.

På et lavt plan

Lederen af FDM's tekniske afdeling i Aarhus, ingeniør Ole Hein, bekræfter, at motororganisationen har fået henvendelse fra mange købere af den russiske bil.

Alle har de beklaget sig over, at brochurerens løfter ikke er blevet honoreret.

— Vi har henvendt os til importfirmaet, Darlow Motor Co. i København, siger ingeniøren. Det svar, vi fik lå på så lavt et plan, at vi ikke har villet replicere. Det var en endog særdeles negativ indstilling, vi mødte.

Klagerne fra forbrugerne, vi repræsenterer drejer sig ikke blot om uristige oplysninger, fejl og defekter, men desuden om den rent ud sagt ynkelige service, som ydes.

I første omgang vil FDM nu gennem-

sin kundevejledning direkte advare bilkøbere mod at erhverve en Jalta. Det er forgæves fra FDM's side forsøgt at få et eksemplar af vognen til prøvekørsel. Nu vil vi overhovedet ikke prøve den.

I anden omgang overvejer vi helt mod vor sædvanlige praksis at offentliggøre korrespondancen mellem FDM og Darlow. Den slags er noget, FDM meget nedigt gør. Organisationen har i almindelighed heller ikke den indstilling til et bilmærke, at det skal væk fra markedet, men det har vi med hensyn til Jalta. Forbrugerne kan ikke være tjent med at investere en halv snes tusinde kroner i et køretøj af denne karakter og med en så dårlig service bag. Det er at lade forbrugerne i stikken, slutter ingeniør Hein.

Vil reparere gratis

Importchef Brydesen fra Darlow Motor Co. siger:

— Man må regne med, at mange af dem, der køber denne prisbillige russiske vogn, er førstegangs købere af en bil. Derfor kan man ikke forvente, at de skal kunne køre 20 km på literen — og da slet ikke udelukkende ved bykørsel. Det angivne benzinförbrug er målt ved 60 km i timen på lige landevej. Den målemetode er der ikke noget usædvanligt i.

— FDM har henvendt sig til Darlow Motor Co. om de mange klager over Jalta.

— Nej, det har FDM ikke, og Jalta-ejerne, som vil slutte sig sammen, kan blot henvende sig kollektivt til Darlow. Så kan de møde samme dag hos forhandleren her i Aarhus,

og vi vil sende en mand herover for at lave samtlige vogne gratis.

Kun halvtret

Jalta-forhandleren i Aarhus, P. E. Brøndum-Christensen, siger:

— Mit værksted er efter min egen mening på toppen, og jeg agter ikke at holde op med forhandlingen af Jalta-vognene, selv om jeg nu også har fået forhandling af japanske Datsun-vogne. Jeg har solgt 62 Jalta'er, og disse koster vil jeg ikke lade i stikken, 75 procent af dem er i øvrigt tilfredse med købet.

— De er ikke træt af den russiske bil?

— Kun halvtret. Vanskeligheder er der vel altid med noget nyt, men jeg tror nu, at det nok skal gå.

J. A. N.



„Tilfredse“ Jalta-ejere



ZAZ DEN NYE PERSONBIL



Pris: kr. 11.995,-

MOTOR: 4-cyl. - 4-940 - luftkølet - topventil - 500 cc - 30 HK.
EL-UDSTYR: 12 Volt
EGENVEGT: 680 kg

GEAR: 4 fremad - bak (bundgear)
AFFJEDRING: uafhængig affjedring på alle hjul.
BREMSER: hydraulisk, selvjusterende.

ZAZ er en helt ny bil, der appellerer til det publikum, som lægger mere vægt på: **virkelig god plads - fint udseende - moderat hastighed**

I stedet for stor topfart og super-acceleration, ZAZ er forsynet med et meget solidt konstrueret karosseri og formet helt efter de bedste vestlige linier!

ZAZ kræver kun service hver 5000 km, og der er forhandlere over hele landet, ligesom der er komplet reservedelager i København.

Med de mange nye trafikbegrænsninger - den stigende trafikintensitet - vil der være bred basis for en bil som den nye ZAZ. Man får et automobil til en fordelagtig pris, som vil være moderne og holdbar i mange år.

Autoriseret forhandler: **ZAZ BILER**

ZAZ brochure

MOSKVITCH-408



V/O AVTOEXPORT · USSR · MOSCOW

Ny model, Moskvitch 408 brochure

Fabriksfoto af Moskvitch 408 !



få ZAZ i Danmark. Darlov startede i stedet i 1968 med at importere Honda-biler fra Japan, hvor den lille N600 så ud til at have gode muligheder i Danmark.

Moskvitch igen

Trods alle disse problemer lykkedes det Glimco med den nye Moskvitch 408 at få gang i salget, også selv om bilen fra fabrikken blev 17 US \$ dyrere end Nordisk Diesel var villig til at betale. Fra notater fra Nordisk Diesels arkiv, som i dag befinder sig i DVK's bibliotek, fremgår det at disse prisforhandlinger kom til at indgå i forhandlingerne i Moskva i 1965 mellem B & W og Sudimport om levering af yderligere

Moskvitch varevogn på papegøjeplader





SPECIFIKATIONER FOR

VOLGA

M 21-K

DIMENSIONER:

Længde 470 mm
 Bredde 1800 mm
 Højde 1830 mm
 Akselafstand 2700 mm
 Sporvidde, for 1450 mm
 Sporvidde, bag 1420 mm
 Vægt, tom 1200 kg
 Frihøjde (med fuld last) 190 mm
 Venderadius 6200 mm
 Benzintank rummer 40 ltr.

MOTOR:

Type 4-cyl. topventilet
 Boring 92 mm
 Slaglængde 92 mm
 Slagvolumen 2445 cm³
 Kompressionsforhold 7,5:1
 Max. HK-ydelse ved 4000 omdr./min., 80 HK
 Max. drejningsmoment 18 kgm
 Max. hastighed ca. 123 km/h
 Benzinforsørg pr. 100 km ca. 11 ltr. (opd 9 km/l)

AFFJEDRING:

For: Uafhængig opbygning med skruefjedre og svælgarme. Dobbeltvirkende, hydrauliske teleskopstøddæmpere.
 Bag: Halvvelgtske parallelfjedre med gummi-hængsler. Dobbeltvirkende, hydrauliske teleskopstøddæmpere.
 Bagaksel: Halvfyldende, krypsid. Udvælkning: 4,53:1.

BREMSE OG STYRETØJ:

Fodbremse: Hydraulisk 4-hjulsbremse.
 Parkeringsbremse: Kædebremse.
 Styretøj: Sækkø og rulle.
 Udvælkning: 18,2:1.

TRANSMISSION:

Gearkasse 3-trins, manuel

Udvælkingsforhold: 1. gear 3,11:1 — 2. gear 1,72:1 — 3. gear 1,00:1 — bakgear 2,73:1.
 Købling: Ter, enkeltpladet med hydraulisk overføring.
 Kardanaksel: Åben type, opdelt med 3 kardanled og midlejer, forsynet med midlejer.

HJUL OG DÆK:

Pressede stålfælge, firkromede navkapsler, ballondæk, størrelse: 6,70x13".

SMØRESYSTEM:

Kombineret tryk- og stønkøling.

BÆNDSTOFSYSTEM:

Føletransmissionskarburator, selvstyret med lydlospen luftfilter.

KØLESYSTEM:

Vandkøling med cirkulationspumpe.

ELEKTRISK SYSTEM:

Batteri: 12 volt 34 amp-timer.
 Dynamo: 20 watt.
 Elektrisk selvstarter.

Standardudstyr for VOLGA:

Dobbelt, elektriske vindspjældeværk.
 Gummimåtter i kabine og bagagerum.
 Varme- og defrosteranlæg.
 Dobbeltvirkende.
 Håndkæm.
 Aaklænge.
 To lækæmpe.
 Kølstatens.
 Servostyrt.
 Værktøj og doktruff.
 Motorvet indlostmus.
 Udvendigt belysning.
 Cigaretlighter.
 Baklygter.

16

Volga M21-K specifikationer

SPECIFIKATIONER FOR

MOSKVITCH 407

DIMENSIONER:

Længde 4055 mm
 Bredde 1540 mm
 Højde 1560 mm
 Akselafstand 2370 mm
 Sporvidde 1220 mm
 Frihøjde 205 mm
 Vægt (køretøj) 900 kg
 Max. hastighed 113 km/h
 Venderadius 6000 mm
 Benzintank rummer 35 ltr.

MOTOR:

Type 4-cyl. topventilet
 Boring 76 mm
 Slaglængde 75 mm
 Slagvolumen 1300 cm³
 Kompressionsforhold 7,8:1
 Max. HK-ydelse ved 4500 omdr./min., 45 HK
 Drejningsmoment ved 2000 omdr./min. 8,8 kgm
 Benzinforsørg pr. 100 km ca. 8,5 ltr.

AFFJEDRING:

For: Uafhængig opbygning med skruefjedre og svælgarme. Dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.
 Bag: Halvvelgtske parallelfjedre med gummi-hængsler. Dobbeltvirkende, hydrauliske teleskopstøddæmpere.
 Bagaksel: Halvfyldende, krypsid. Udvælkning: 4,02:1.

BREMSE OG STYRETØJ:

Fodbremse: Hydraulisk 4-hjulsbremse.
 Parkeringsbremse: 2-hjuls mekanik på baghjulene.
 Styretøj: Sækkø og rulle.

TRANSMISSION:

Gearkasse 4-trins, manuel

Udvælkingsforhold: 1. gear 3,81:1 — 2. gear 2,42:1 — 3. gear 1,45:1 — 4. gear 1,00:1 — bakgear 2,71:1 (2,3 og 4 gear synkroniseret).
 Købling: Ter, enkeltpladet købling.
 Kardanaksel: Rørfornet med midlejerlejer.

HJUL OG DÆK:

Pressede stålfælge, firkromede navkapsler, ballondæk, størrelse: 6,60x13".

SMØRESYSTEM:

Kombineret tryk- og stønkøling.

BÆNDSTOFSYSTEM:

Mekanisk benzinpumpe og føletransmissionskarburator med accelerationspumpe.

KØLESYSTEM:

Vandkøling med cirkulationspumpe.

ELEKTRISK SYSTEM:

Batteri: 12 volt 42 amp-timer.
 Dynamo: 20 watt.
 Elektrisk selvstarter.

Standardudstyr for MOSKVITCH 407:


Dobbelt vindspjældeværk.
 Gummimåtter i kabine og bagagerum.
 Varme- og defrosteranlæg.
 Dobbeltvirkende.
 Håndkæm.
 Aaklænge.
 To lækæmpe.
 Kølstatens.
 Servostyrt.
 Værktøj og doktruff.

17

Moskvitch 407 specifikationer

VOLGA

I SIT HJEMLAND



710.22
 4-cyl. 1100

NORDISK DIESEL A/S

Volga på tur

Ny Volga GAZ-24

Længe ventet - nu er den her

DEN NYE VOLGA

2,4 liters motor - 110 hk - 4 cyl.

vekselstrømsgenerator

2-kreds vacuumforstærket bremse system

rigelig plads til 6 personer og

kæmpestort bagagerum



*Sikkerhed og soliditet har altid været traditionelle egenskaber i VOLGA, nu er disse egenskaber forenet med smuk, moderne design og smønde komfort. Den nye VOLGA er helt igennem konstrueret for realistisk tænksomme mennesker, som kræver stor motorstyrke, råmægtig slidstyrke, komfortabel kørsel og rigelig plads - - - -
 til en overkommelig pris.*



Ny Moskvitch 1500GT

Jens Anton Dalgaards Volga

et antal køleskibe. Russerne trak tilsyneladende forhandlingerne i langdrag og B & W-folkene har utvivlsomt følt sig tvunget til at acceptere den højere Moskvitch-pris, som betød en forhøjelse af udsalgsprisen på kr. 400,-. Det lykkedes i 1966 at sælge ca. 1670 Moskvitch 408 i Danmark, mens salget af den gamle model 407 kun havde ligget på 2-300 stk. pr. år. I 1967 faldt salget til 517 biler. Med Volga-salget lå det endnu tungere; der blev i perioden 1961 til 1965, hvor importen stoppede, kun solgt godt 200 stk. Det kan undre, at det gik så dårligt for Volga. Den var en stor og meget veludstyret bil, som oven i købet blev rosende omtalt i de danske test-rapporter, bl.a. Skandina-



Jens Anton Dalgaards Pobeda



visk Motor Journal, som bl.a. skriver at konstruktionen bærer præg af lang levetid som mål. F.eks. har Volga-motoren tre uafhængige oliefiltre. Men en Volga er ikke vedligeholdelsesfri: alene på forhjulsophængningen og sporstangen er der 18 smøresteder. Desuden er der bl.a. også smørenipler på dørhængslerne, skiftmekanisme, kardanled osv., som skal smøres en gang imellem.

Det svigtende Volga-salg må have været en stor skuffelse for Nordisk Diesel, for Volga var i adskillige år en populær taxi i både Finland og Norge; den havde ganske vist ikke den samme prestige som en Mercedes, men holdbarheden var ok.

Et bevis på Volgaens holdbarhed kom på tryk i 1962, hvor Nordisk Diesel udgav en lille bog med titlen "Volga i sit hjemland", der er en beretning om en danskers (Claus Munck) 4500 km. lange ferietur gennem Sovjetunionen. Volgaen klarede turen på både hoved- og biveje uden problemer. Men det hjalp ikke på taxi-salget.

Ny importør

Glimco fik kun en kort levetid, og de "russiske aktiviteter" blev flyttet til Nordisk Diesels hovedkvarter i Københavns Sydhavn.

Da Nordisk Diesel ved udgangen af 1967 ophørte med bilimport, overgik Moskvitch- og Volga-importen til



Paw Skous Moskvitch 426 stationcar



Paw Skous tidligere Volga Pick-Up

den tidligere ND-forhandler, Fredericia Motorkompagni A/S. Her afløstes 408-modellen med 60,5 hk af 1500 GT-versionen med 80 hk. Volga M 21 blev efterfulgt af Volga GAZ-24.

På biludstilling i Forum i 1968 udstillede Fredericia Motorkompagni kun Moskvitch 408 og stationcaren 426. Priserne var kr.14.972 og 16.489.

På biludstillingen i det gamle Bella Center i København i 1972 vistes en ny Moskvitch 408/1500 GT, som kostede kr. 20.938 og Volga GAZ 24 kostede kr. kr. 34.441. Til sammenligning kostede den billigste VW 1200 kr. 22.864 og den billigste Volvo 142 kostede kr. 42.996.

På det tidspunkt var Lada kommet på markedet (fra samme importør) og både Moskvitch og Volga forsvandt efterhånden stille og roligt fra det danske marked. Moskvitch præsenterede omkring 1986 en ny model, 2141 Aleko, som lignede en kopi af en Simca 1307, men den kom aldrig til Danmark.

Hvor blev de af ?

Der er meget beskedent, hvad der er tilbage af biler fra GAZ og Moskvitch på de danske veje. Iflg. Den officielle statistik var der ved udgangen af 2012 6 stk. Gaz (Volga /Pobeda?) og 3 stk. Volga personbiler. Der desuden en enkelt Jalta, som tilsyneladende er registreret.

Til gengæld optræder nogle af disse biler også i DVK's medlems- og køretøjssliste 2013. DVK-medlem Jens Anton Dalgaard er den lykkelige ejer af både en Pobeda og en Volga M 21. Begge biler stammer fra Litauen og er kommet til Danmark i fuldt renoveret stand og er tilsyneladende i "Concours d' Elegance" stand. Jens Anton er "blevet bidt" af GAZ bilerne og har kreeret en

meget flot hjemmeside: www.gazveteran.dk, som samtidig er hjemmeside for "GAZ veteranbil klub Danmark", som Jens Anton har startet. Den er et besøg værd.

Et andet DVK-medlem, Paw Skou, har også en sjælden russisk bil, en Moskvitch 426, som er en stationcar-udgave af Moskvitch 408. Paw har tillige tidligere haft en Volga pick-up.

Heldigvis er der stadig stor interesse for de russiske biler i Danmark. F.eks. afholdt Dansk Russerbils Register i sommeren 2012 et østeuropæisk træf ved Bækmarksbro. Og hvem ved – måske kommer der en dag igen nye russiske biler til Danmark; hvis bare ikke kineserne kommer dem i forkøbet.



Anmeldelser

Søren Rislund: Our Yankee Fire Rigs. 178 sider.

Rigt illustreret. 300 kr.

Søren Rislund er uden tvivl en af vore største kendere af brandkøretøjer. Han har nu begået en bog om brandbiler på amerikanske chassiser i de nordiske lande.

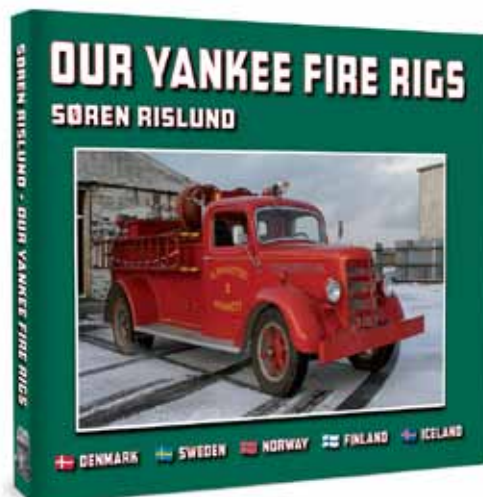
Bogen er en billedbog med 325 fotos – langt de fleste i farver og i en god gengivelse – af meget forskelligartede køretøjer. Dog naturligvis med det til fælles at de er beregnet til redning og brandslukning. Rislund påpeger selv i forordet at de amerikanske militære køretøjer som blev overflødige efter andens verdenskrigs afslutning i 1945 gav de nordiske brandvæsner en kærkommen lejlighed til at få fornyet deres efterhånden temmelig nedslidte materiel. Og bogen samler sig da også om de første ca. 25 år efter krigen.

Selv om køretøjerne naturligvis har mange fælles træk kan man alligevel have glæde af at gå på jagt efter de forskelle som bl.a. skyldes at karrossierne i langt de fleste tilfælde blev bygget lokalt. Der var i Danmark, Norge, Finland, Sverige og Island firmaer som enten specialiserede sig i brandkøretøjer eller som gerne påtog sig opgaven.

Forfatteren understreger at der ikke er tale om en teknisk bog, men man får nu alligevel ganske god besked, bl.a. om det man ellers aldrig ser noget om: pumper og stiger.

Man mærker at bogen er gjort med entusiasme og kærlighed, og som læser griber man af fascinationen over de dejlige, røde køretøjer. Et meget hyggeligt bekendtskab.

nj



Den lange rejse bag et rat

Af Gorm Albrechtsen

Syrien hærges af en blodig borgerkrig, i Irak kæmper forskellige militser om magten efter diktatorens fald, og i Iran holdes befolkningen i muslimske præsters jerngreb. Der er nok at bekymre sig om i en såkaldt oplyst tidsalder.

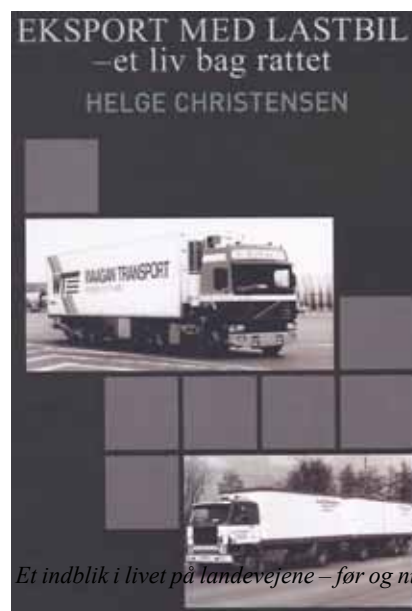
Tingene formede sig noget anderledes tilbage i 1975'erne, hvor en nordjysk lastbilchauffør blev spurgt, om han ville være med til at køre 70 nye lastbiler fra Danmark til Mellemøsten. Dengang var det ikke borgerkrig eller terrorisme, der skabte problemerne, men mere besvær med toldere, papirbunker, lommetyve og med at finde vej i en tid, hvor gps-satellitnavigation ikke var opfundet. Undervejs viste det sig ydermere, at nogle af de danske chaufførkolleger var startet hjemmefra uden at være i besiddelse af så meget som et kort. De havde kun én mulighed, nemlig at hænge på de forankørende i den danske konvoj – og altså køre lige så hovedløst som de udenlandske chauffører.

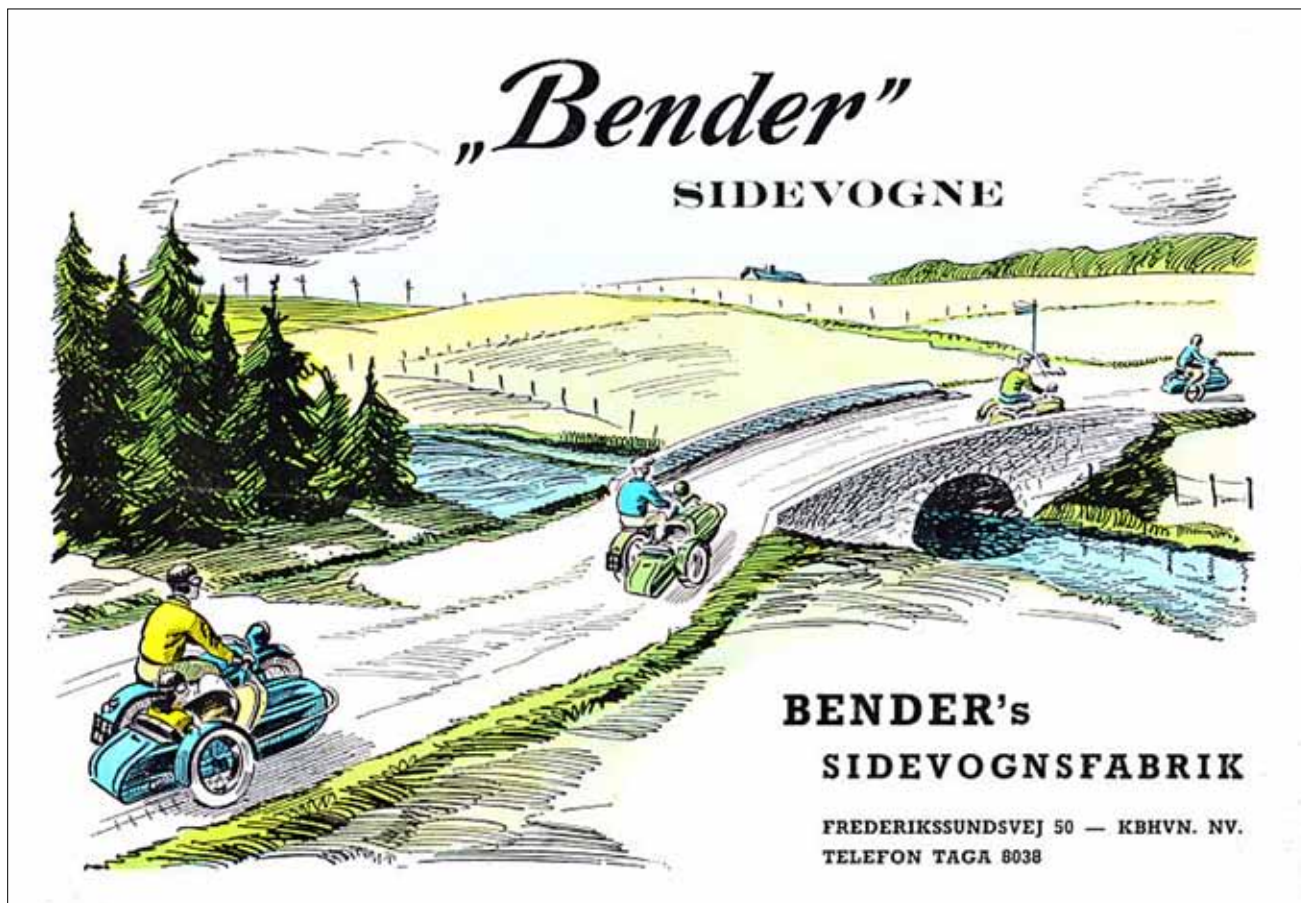
Dåsebøf fra Fåborg var ikke det værste at få i gryden, når spisetid indfandt sig, beretter den gæve, gamle langturschauffør i kapitlerne om tiden i ørkensandet. Efter at være gået på efterløn fik Helge Christensen ideen til bogen om sine år på Europas og Mellemøstens landeveje. Han illustrerer beretningen med herlige billeder. Samt med forfriskende at udmelde sit syn på nutidens chauffører, deres arbejdsplads bag rattet og de ofte kedelige forhold, de i dag arbejder under.

– Hvis jeg kommer til at savne de lange ture til Sydeuropa, tænker jeg bare på, hvordan vilkårene er for langturschauffører nu om dage. Her efter forsvinder savnet helt automatisk, konstaterer forfatteren.

”Eksport med lastbil – et liv bag rattet” af Helge Christensen.

176 s. ill. Forlaget Veterania, 298 kr.





Da sidevognene blev populære

Der blev produceret tusinder af sidevogne til motorcykler, især i efterkrigsårene

Af Villy Poulsen.

Der var en gang, hvor sidevogne var enormt populære, så populære, at danske fabrikker var i front med at producere, især sidevogne til persontransport.

Populariteten blomstrede op gennem 1930'erne, og tog ekstra fart i årene efter krigen. Storhedstiden var i 1950'erne, hvor der også blev produceret og solgt store oplag af varesidevogne. Disse var især populære hos små håndværkermestre, som i varesidevognen kunne medbringe værktøj og materialer.

Også mange større virksomheder havde motorcykler med sidevogn, især Nimbus maskiner, som kørte med lukkede kasser. Det betød, at man kunne bringe rensesøj ud, eller distribuere aviser, hente posten ind fra postkasserne, eller bare bringe varer ud i det hele ta-

get. Kørte man med sidevogn med lukket kasse, havde man yderligere et par kvadratmeter reklameplads til rådighed, og det gav anledning til udfoldelse af stor kreativitet, når skiltemalerne gik i gang med dekorationsarbejdet. Disse køretøjer blev markante i bybilledet i især de større byer.

Ofte blev varesidevognskassen skiftet ud i weekends og ferier, for i stedet at få påmonteret en personsidevognskasse. Mange danske familier drog ud på denne måde, ofte med to personer i sidevognen og en passager mere på bagsædet. Når man så var hjemme igen søndag aften, blev sidevognskasserne igen skiftet, så det hele var klart igen til mandag morgen – og arbejdet.

Hos Nimbus-fabrikanten, Fisker & Nielsen på Peter Bangsvej på Frederiksberg, blev der fremstillet sidevogne i stor stil. Enkelte år blev der faktisk bygget flere sidevogne end der blev bygget nye motorcykler, og forhand-

lerne landet over havde altid en eller flere nye sidevogne på lager.

Et andet, meget populært sidevognsfabrikat, var Bender, som blev produceret på Frederikssundsvej 50 i København. Fabrikant Ove Bender var en stor entusiast. Før krigen deltog han selv i motorsporten med en af sine egne sidevogne, monteret på en Nimbus Motorcykel. I de første efterkrigsår blev der fremstillet tre modeller: en letvægtsmodel, beregnet for maskiner op til 350cc, en luksusmodel for maskiner på 500cc – eller derover, samt endelig en lille scootermodel. I 1952 var modeludvalget udvidet, så man nu kunne købe en Model JM 130, for de store maskiner. Den vejede 73 kg., og havde et lille bagagerum i bagenden. Desuden modellerne LV Standard og LV Luksus. Sidstnævnte havde egen affjedring – og blanke pyntelister. Ud over disse MC-modeller, kunne Bender tilbyde to scootersidevogne. Fælles for



dem alle, kunne køber selv vælge farve på lakeringen.

På Amager blev der bygget Engstrøm-sidevogne. Det var racerlegenden Sv. Aa. Engstrøm, som foruden at være en af Storkøbenhavns største VW-forhandlere, også solgte Nimbus motorcykler – og altså producerede sidevogne, til især de mange nye og brugte Nimbus, som rullede ud af butikken..

I årene før 2. verdenskrig, blev der også bygget DANIA-sidevogne i København. Det var motormanden Ib Krøyer Christensen der stod bag produktionen, som fandt sted i Omøgade 24 på Østerbro. Han havde også drømmen om at bygge danske motorcykler med DANIA-navnet på tanken, i øvrigt stærkt inspireret af de verdensberømte Brough Superior, som var datidens superbike over alle. Det blev til en beskednen produktion, og i 1937 overlod han fremstillingen af sine sidevogne til en anden kendt sidevognsfabrik, ACAP. Som en beskednen sidebemærkning skal det med, at Krøyer Christensen var den første agent i Danmark for MG-biler. Det var allerede i 1933.

Fra starten i 1935 lå ACAP i Lille Farimagsgade på Østerbro, men flyttede snart til Åboulevarden 74, for så, i 1939 at flytte til Emdrupvej 43. Det var en bondegård i byens udkant på den tid. Samtidig blev ACAP omdannet til et aktieselskab.

I 1939 kunne ACAP tilbyde seks forskellige sidevognsmodeller:

- ACAP Sport 90 som kostede kr. 590,00.
- ACAP Sport, udelukkende til motorsport. Pris: kr. 525,00.
- ACAP Familie, en 2-personers udgave til kr. 725,00.
- ACAP Turist til kr. 495,00.
- ACAP Sport de Luxe til kr. 650,00.
- ACAP Varesidevogn med lukket kasse af metal til kr. 450,00.

Endelig kunne man købe et sidevognsstel til 250 kroner. Ønskede man sidevognsbremse kostede det 40 kr. ekstra. I 1955 besluttede man at stoppe produktionen af sidevogne. ACAP var blevet VW-forhandler, og det var der mange flere penge i. Man nåede at producere ca. 5000 sidevognskasser og omkring 3000 sidevognsstel, så ACAP har været suverænt størst i Danmark, hvad angår produktionen af sidevogne. Der har senere været gjort flere forsøg

MODEL JMI 130
 er beregnet for motorcykler af 300 c.c. og derover.
 Fremstillet med fastmonteret stel, fælle og sættil fælg; bremserne forsynet med særlige koprum med lås, samt blanke gæstebænk.
 Leveres afsluttet i fem forskellige farver.
 JMI 130 er med afsluttet sidevognstøj.
 Hjulstørrelse 325 x 19. Vægt ca. 13 kg.




MODEL COMET
 beregnet for de fleste fremkommelige motorcykler.
 Smukt støbejerns karosseri med blanke gæstebænk, samt praktisk regn-skydd; endvidere smukt indsat, gummi- og tekstilbænk, samt sidebrytter og overtræk.
 Sidevognen, der leveres i fem forskellige farver, er med afsluttet sidevognstøj.
 Hjulstørrelse 420 x 8 eller 350 x 8. Vægt ca. 45 kg.




MODEL LV STANDARD
 beregnet for motorcykler indtil 300 c.c.
 Sidevognen fremstillet med fastmonteret stel, jern- og sættil fælg.
 Hjulstørrelse 300 x 19. Vægt ca. 55 kg.

MODEL LV LUKSUS
 leveres med afsluttet sidevognstøj og blanke gæstebænk.
 Hjulstørrelse 300 x 19. Vægt ca. 55 kg.



MODEL GM
 særlig egnet for store motorcykler.
 Karosseriet fremstillet med blanke gæstebænk, smukt indsat, tekstil og gummi, samt gæstebænk.
 Yderligere er sidevognen, der leveres i fem forskellige farver, forsynet med afsluttet sidevognstøj.
 Hjulstørrelse 400 x 8. Vægt ca. 45 kg.
 Til motorcykler med brede gæstebænk.



FUCH
EN MASTER til alle mærker...
 En MASTER universel sidevogn er det ideelle supplement til alle letvægtsmotorcykler. Den vejer et minimum, rummer meget, og dens elegante linjer hævner selv de moderne maskiner.
 En MASTER sidevogn kan paa et øjeblik påspændes enhver letvægtsmotorcykel og gøre den til et rummeligt lænselskøretøj uden at forringe dens køreegenskaber eller manøvrerdygtighed.
 Tværtimod stabiliserer en MASTER universel karosseri, og dens specielle tilkobling til lænselskøretøjet giver en fri og ubæret styring.
 For den lille familie er letvægtsmotorcyklen med en MASTER sidevogn et ønskekøretøj, der er uovertruffen i økonomi og lige anvendelig til udflugter og længere.
 Leveres komplet med hjul, gummi samt overtræk til rock færet.

EN SIDEVOGN MED SIDDEPLADS

MASTER UNIVERSAL er beregnet til alle motorcykler og til alle alder og køber.
 Særlig egnet for den lille familie som ønsker et køretøj, som også indiker et minimum af økonomi og et rummeligt lænselskøretøj.
 Vedligeholdelse er af praktisk og kan styres af enhver som er i stand til at styre en motorcykel.
 Karosseriet består af stæklader og et afspændt gæstebænk, hvilket gør det muligt at sætte det på enhver motorcykel.

Det er en fordel at have en sidevogn med en MASTER universel karosseri, fordi det er meget lettere at sætte på og afmontere end andre sidevogne.
 Hjulene, der er særlig egnet, er monteret paa et særligt konstrueret støtteapparat, som giver gode køreegenskaber til det mest moderne lænselskøretøj.
 MASTER universel leveres med komplet udstyr til enhver motorcykel paa alle alder og køber.
MASTER leveres ogsaa som vareskel



Master
 - rummelig i anvendelse - stærk i konstruktion



ACAP

Sidevogne

KENDT PÅ VEJ 11 - KØBENHAVN W. - TELEFON BYVANG 1801



Acap Sport 90 med Bagflap Kr. 308,00 — uden Bagflap Kr. 263,00

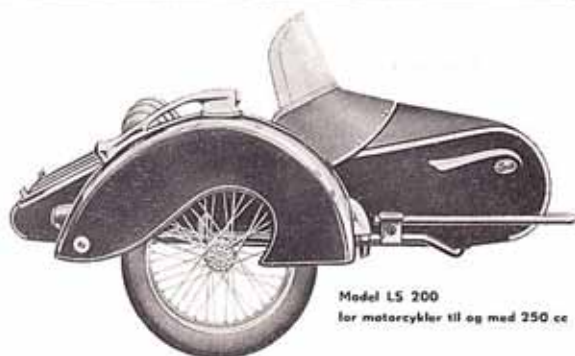
NIMBUS

VARETRANSPORT



• Hurtig og økonomisk i Bytrafik •

1954 ✕ *Piel* sidevogne ✕ 1954



Model LS 200
for motorcykler til og med 250 cc

I 1954 leveres denne smukke letvægts-sidevogn for første gang siden krigen igen i Danmark. Sidevognen er forsynet med svingersaffjedring af hjulet, gummioghængsling af karosseriet, specielle 3-punkts bespændinger, der muliggør på- og afstigning af sidevognen på ca. 10 minutter, samt bagagerum, der er aflåseligt gennem ryglænet i sidevognen. Vægt: 60 kg.

Foruden ovennævnte udstyr leveres sidevognen med højglanspoleret kofanger, stor stregminnet skærm, dækken, vindskærm, gulvmålte etc. Alt dette udstyr er også med i prisen.

Sidevognen leveres i følgende farver: Capri-farve, sort, rød og grå-blå.

Originale bespændinger til de gangbare modeller som Victoria, TWN, Jawa, DKW, NSU etc. haves og er med i prisen.

Prisen inkl. alt ovennævnte udstyr samt dæk og slænge.

Kr. 1437,50 med omsætningsavgift

C. REINHARDT A/S

GL. KONGEVEJ 11 C. · KØBENHAVN V

på at genoptage produktet af ACAP sidevogne, men uden særligt held.

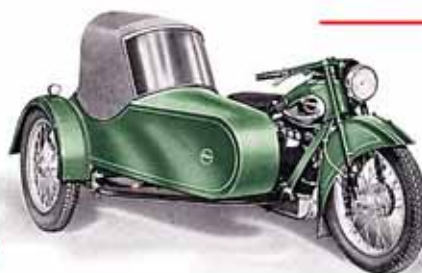
I en årrække blev der også produceret CYKELBØRSEN sidevogne på en mindre virksomhed i Horsens. Det var især varesidevogne. Også i Odense har der været gang i produktionen af sidevogne af mærket STAR. Det var fabrikant Svend Knudsen, en af datidens berømte sidevognskørere i Danmark, som i en nedlagt varmecentral i gartnerkolonien Stige i byens nordlige udkant, byggede flere sidevognsmodeller, og den i knallertkredse ret berømte knallert-scooter Starut, som var forsynet med dansk BFC-motor.

Ligeledes i Odense, i øvrigt i en baggård ved et mejeri midt i byen, blev der i en kort periode bygget sidevogne af mærket MASTER. Der blev i alle fald bygget tre modeller, til letvægtsmotorcykler, til større motorcykler og til scootere. Bag mærket stod Nordisk Automobil-Tilbehør A/S. Samme virksomhed, som en overgang importerede



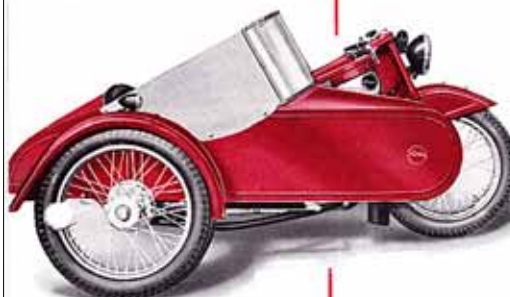
Nimbus Cabriolet

Alle Vogne kan leveres med Kalesche til fuldstændig Beskyttelse af Passagererne, mod Regn og Blæst. — Passagererne kan selv siddende i Vognen slaa Kaleschen ned eller spænde den op. Kaleschen kan lukkes op paa Siderne for frisk Luft. —

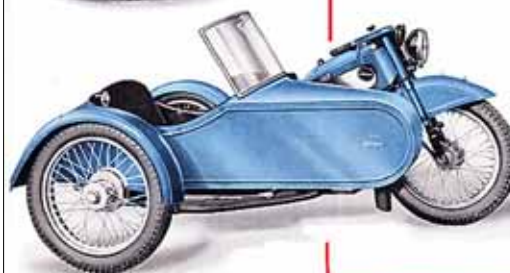


Kaleschen er forsynet med indvendig Rem, saa Stoffet altid kan være smukt udspændt. Remmen bruges ogsaa til at fastspænde Kaleschen, naar denne er slaaet ned, saa den ikke ligger og klapper. Se hosstaaende Illustration. Overtrækket kan delvis spændes hen over den nedslaaede Kalesche, saa det ikke kan regne ned i den.

Merpris for Kalesche Kr. 40.00



Til alle Nimbus Sidevogne leveres Sidestykker som afbildet uden Tillæg i Prisen.



Blaa Nimbus Sport Sidevogn med Vindskærm, Sidestykke, Overtræk og forkromet Følg, kadmierede Eger.

Kr. 660.00 — af Fabrik.

og solgte Ferguson traktorer og Simca biler.

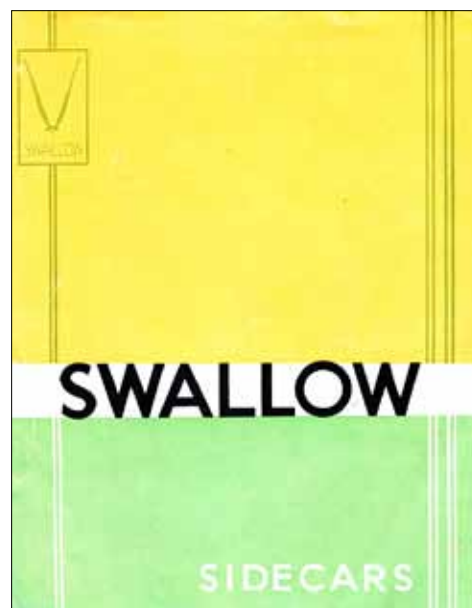
Det vides også, at der er bygget sidevogne i Svendborg, men næppe mere end et par håndfulde, ligesom der givetvis har været bygget sidevogne på andre mindre virksomheder. Det vides nemlig, at der ret ofte er dukket registreringspapirer op hvor der står ”Fabrikat ukendt”, hvilket leder opmærksomheden på kreative kræfter rundt omkring.

Man kan naturligvis ikke snakke sidevogne uden også at tale kort om de udenlandske mærker. Her var tyske STEIB et af de dominerende mærker. Fremstillet på en ret stor specialfabrik i Nürnberg, som startede allerede i årene omkring 1. verdenskrig. I sine reklamer fortalte STEIB, at de havde bygget 250.000 sidevogne på 40 år. Også andre tyske fabrikker som JUWEL og flere andre, producerede sidevogne.

I England var flere producenter i gang, bl.a. Swallow, som startede tidligt i 1900 tallet. Man byggede naturligvis også karosserier til biler, hvilket førte til dannelsen af Jaguar, hvis tidlige modeller havde bogstaverne SS med i sine modelbetegnelser. SS for Swallow Sidecars.

Andre engelske fabrikker var Graisleley, Watsonian, Blacknell, Canterbury, Hayward, og Millford. Fra USA var der også muligheder med bl.a. Goulding som en af de største, men det var kostbare sidevogne, og der er næppe kommet mange af dem til Danmark.

Det skal med, at en lang række af de store engelske motorcykelfabrikker, også producerede sidevogne. Det var bl.a. ARIEL og Sunbeam, men de var generelt en smule dyrere end de danske fabrikater, og nåede ikke stor udbredelse.





BLOKHUS KALDER

For 400 år siden i 1614 fandt de første officielt noterede bosættelser sted i det lille fiskerleje og byen Blokhus opstod. Fra at være et fiskerleje, der igennem hele perioden og trods fiskerbøndernes jammerlige levevilkår med sandflugtskatastrofer, livsfarlige strandinger, krige og pest, overlevede og udviklede byen sig.

Da skudehandlen kom i gang primært med Norge, blev Blokhus i 1700 og 1800 tallet et betydeligt handelscentrum. Foruden stor eksport af smør og korn og import af tømmer m.v., havde skudehandlerne samtidig eneret på handel med kolonialvarer og manufaktur. Sidst i det 1800 århundrede døde denne handel, da privilegierne blev ophævet, havne blev bygget, togdrift og større skibe med dampmaskiner overtog transporten.

Imidlertid blev Blokhus opdaget som en ideel badeby, og en ny storhedstid opstod og fortsatte lige til i dag, dog afbrudt af anden verdenskrig, hvor tyskerne af frygt for en allieret invasion næsten ødelagde hele byen, som dog blev genopbygget.

I dag står Blokhus som en moderne bade og fritidsby, med en enestående natur, samt mange kulturelle, kulinariske og underholdningsmæssige oplevelser.

Alt dette vil vi gerne fejre med forskellige events, og vi håber, at den største af disse må være besøg af alle Danmarks veteranklubber.

Årsagen er blandt andet, at vi i Blokhus' historie finder et stort "Veteranløb", som blev afholdt i 1922 på Blokhus strand.

Blokhus' 21 km. flade strand har i år-



hundreder fungereret som landevej / "motorvej", idet de almindelige veje var nærmest ufremkommelige med dybe sandspor, som bønderne efterlod med deres oksetrukne vogne.

Fra munken Ælnoth ved vi, at "Kong Knud den Hellige i 1086 flygtede ad stranden fra Børglums Kongsgaard til Aggersund, skarpt forfulgt af rasende Vendelboer, der med deres spyd piskede sandet op, da Biskop Henrik red dem imøde for at dæmpe deres stridbarhed.

Stranden er sidenhen ofte blevet brugt som forbindelsesvej mellem Hjørring og Thisted og er i dag Vejdirektoratets officielle landevej nr. 55.

Automobilen har betydet meget for Blokhus, og den første bil, der kom til Blokhus i 1908, var ejet af Tobaksfabrikant Kjær fra Aalborg, som havde en aftale med politiet, at han kun måtte køre 20 km. i timen, og hvis han mødte et hestekøretøj, skulle han køre ind til siden og om nødvendigt hjælpe med at trække hestene forbi.

I 1922 afholdt man det første Blokhus motorløb, som blev en stor succes med næsten 1000 motorkøretøjer og

7000 betalende tilskuere. "Mukkebikken" -Blokhusløbenes avis - udgivet af Aalborg Amtstidende beskriver tilstrømningen "Den gamle pontonbro i Aalborg gav sig under vægten af de hundredvis af biler og motorcykler, der strømmede over den og videre til Blokhus, hvor de dannede en næsten fast række, så vognene var ved at træde hinanden i hælene."

Avisen skrev tillige, "At flyveren var absolut kronen på det storstilede værk. Hvert øjeblik kom han buldrende ganske lavt hen over banen for igen at forsvinde i det blå himmelhvælv, efterladende en svag røgstribe. Til slut landede han på stranden."

Det fly, der landede først på Blokhus strand, var formentlig i 1920. Generaldirektør Mondrup, chef for Postvæsenet, havde et sommerhus nord for Blokhus, var på besøg i Skagen hos Den svenske Greve Hamilton. Efter besøget glemte Mondrup sine cigarer. Dagen efter landede Grev Hamilton i sit privatfly på stranden medbringende de glemte cigarer.

Lige nord for Mondrups hus havde Statsminister Stauning også et sommerhus, og i 1930erne landede der et fly fra København med vigtige statspapirer til underskrift. Sidenhen har mange fly landet på stranden, som i dag er nødlandingsplads for Aalborg Lufthavn og øvelsesplads for flyvevåbnet.

Til Store Bededag den 16.-17. maj håber vi, at mange veteranklubmedlemmer i Danmark vil besøge os, uanset det bliver i en veteranbil, veteranmotorcykel eller fly.

På gensyn i Blokhus, Harald Klitgaard





Rallysportens koryfæer fejret



Arne Guldmark og Jens Nielsen, to ungdommelige herrer på tilsammen 184 år, prægede dansk rallysport i dens pionerår i 1950'erne og 60'erne. Her fejres de ved Dansk Rally Clubs 60-års jubilæumsfest.

Dansk Rally Club fyldte 60 år med maner

Ved Dansk Rally Clubs 60-års jubilæumsfest forleden blev to af dansk rallysports største navne gennem tiderne fejret. 89-årige Arne Guldmark, Skibby, og 95-årige Jens Nielsen, Silkeborg, blev hyldet for tilsammen fem danmarksmesterskaber og for at have været pionerer i de år, hvor rallysporten for alvor udviklede sig og blev populær.

Arne Guldmark var dansk mester i baneløb i 1961 i Volvo PV 544 og i rally i 1965 og 1966 i Ford Anglia, men blev måske allermest kendt for sine præstationer i verdens den gang hårdeste rally, Tour d'Europe, der var mellem 8.000 og 15.000 kilometer langt. I 1962 blev han klassevinder i løbet med Carl Marius Syberg i en Volvo PV 544.

Jens Niensens karriere startede på to hjul før Anden Verdenskrig, men fra 1950 var det bilerne, der trak. Udover at vinde danske mesterskaber i 1968 og 1972 med Volvo 142 og hele fire generalklassesejre i det dengang meget prestigefyldte Rallye Baltic deltog Jens Nielsen i Rallye Monte-Carlo ikke mindre end 28 gange. I 1976 vandt han løbets Old Boys-konkurrence.

For at blive medlem af Dansk Rally Club skal man have deltaget i internationale rallyer, og klubben er samlingspunkt for mange tidligere køreere med en gennemsnitsalder på over 60 år. Men også flere af nutidens største rallynavne som den aktuelle danmarksmester Tim Svanholt, Roskilde, og hans konkurrent Steen Andersen, Brøndby, har licens i klubben.



Jens Nielsen har doneret rallypladerne fra 28 deltagelser i Rallye Monte-Carlo til Sommer's Automobile Museum. Her ses han foran en del af dem.

Jubilæumsfesten blev afholdt i Sommer's Automobile Museum i Nærum, hvor deltagerne kunne bese en række uerstattelige biler, hvoraf flere er mere end 100 år gamle.

Lidt respons på artiklen i VT. jan. om en køretur til Skagen i 1928:

En dejlig artikel, der handler om nogle bivejes beskaffenhed for længe siden. I en kortbog fra FDM i året 1924 er et kort over det nordlige Vendsyssel, hvor man kan se vejen fra Hulsig til Skagen. Den omhandlede vej er den tynde streg, der snor sig noget gennem terrænet. Et sted krydser den jernbanen, som er den punkterede linie. Den fede streg indtil Aalbæk betegnes som "landevej", de tynde streger er "biveje".

Sammenligner man med et moderne kort, som alle jo har, kan man se, at den tidligere bivej mellem Hulsig og Skagen er rettet noget ud, og den krydser ikke mere jernbanen.

Leif Gr.Thomsen





Forårsløb



Sæsonstart lørdag den 3. maj 2014

Kør foråret ind i maj

Start fra 3 mødesteder på Sjælland og vi kører til Køge, med seneste ankomst kl. 12.30.

Når alle er samlet på Hotel Comwell i Køge, Strandvejen 111, 4600 Køge.

Frokosten serveres kl. 13.00 som består af sildebord og "Skipperlabskovs" med tilbehør.

Efterfølgende kaffe med småkager.

Efter frokost er der fremvisning af bilerne på hotellets P-plads. Arrangementet slutter her kl. 16.00.

Pris pr. person kr. 160,-.

Drikkevarer købes individuelt.

Deltagere der ikke ønsker frokost, er velkomne til at deltage i løbet.

Tilmelding nødvendig og kun til Mette Glidov på kontoret, tlf. 4556 5612 eller mail kontor@veteranbilkub.dk

Tilmeldingen gælder først når beløb er registreret på **konto: reg.nr. 2230 konto 8967 977951.**

Ved indbetaling bedes startsteds nr. og navn oplyst!

Vel mødt

Bent Friis, Ib Rasmussen & Dirch Glad

Startsted	Kl.	Sted
1	09.30	Nærum
2	09.00	Mårum
3	08.30	Løve



ODSHERREDSLØBET

Køres st. bededags

Lørdag 17. maj 2014.



PROGRAM. Kl. 9⁰⁰ - 10⁰⁰ Løbs deltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Rådhusvej 75, 4540 Fårevejle

Der serveres morgenkaffe fra kl. 9⁰⁰

Kl. 10⁰⁰ Løbet starter med præsentation af køretøjer. Der sendes af sted i nummer orden.

19. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca. 100 km lang rute, som afslutter med frokost på Hotel Højby Sø, Ellingbjergvej 1, 4573 Højby.

DELTAGELSE.: Alle køretøjer over 35 år max. 100 køretøjer (biler-motorcykler). HUSK beskrivelse af køretøj gerne historie.

Betaling. Startgebyr. 50,00 kr. pr. køretøj

Forplejning pr. person 180,00 kr. pr. person. Morgenmad, frokost, incl. 1 øl eller 1 vand eller 1 glas vin samt kaffe antal.....a 180,00 kr.

børn(12 år) antal..... a 85,00 kr.

Tilmeldingsfrist. Max 100 køretøjer først til mølle.

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1, b. 4573 Højby Mail. col@mail.dk tlf. 59 30 25 71 Fax. 59 30 25 78

Beløb sendes pr. Check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 0001017899

HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.

Man er er ikke tilmeldt før beløb er modtaget. Alle modtager besked pr. brev.

Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen



STYRKEPROVET Skåne

31 juli – 3 augusti 2014



MÄSSING & NICKEL

Styrkeprovet, rallyt för de äldsta bilarna körs i år, 2014 i Nordvästra Skåne. Rallyt är öppet för fordon tillverkade t o m 1925. Start och målplats är Örenäs slott i Glumslöv mellan Helsingborg och Landskrona.

Rallyt körs ena dagen i den vackra Kullabygden mot Höganäs, på slingrande vägar längs med Skälderviken, och tillbaka till Örenäs. Andra dagen kör vi inåt landet mot Söderåsens backar för att avsluta återigen vid Örenäs Slott.

Deltagarna anländer under torsdagen den 31 juli. Fordonen ställs upp på anvisade platser invid slottet. På fredag och lördag eftermiddag, efter rallyrundor finns fordonen uppställda vid slottet.

Vi bor på slottets hotell. Goda parkeringsutrymmen finns för dragfordon och besökande. Vi emotser 75 - 80 fordon.

Styrkeprovet är rallyt för de äldsta bilarna och motorcyklarna. Vid fler anmälda än 80 kan det bli nödvändigt att välja bort fordon. Rallykommitten förbehåller sig då rätten att välja bort fordon till förmån för de äldsta och mer ovanliga fordonen.

Rallystart och målgång i slottsparken.

Deltagarna kör på eget ansvar, kontrollera att din försäkring gäller.

Följebilar under rallyt är inte tillåtna, vi har servicebilar som följer fordonen.

Huvudansvaret för rallyt har Automobilhistoriska klubben i Sverige, www.ahk.se

Kontaktperson anmälan, rallyinfo, mm: Olle Bergqvist, e-mail olles.rv6@telia.com

eller tel: +46 70 7904288, +46 42 367017

Vi vill gärna ha ett foto av ditt fordon i originalformat för webbsida och programblad.

Mer information om Styrkeprovet 2014 på www.styrkeprovet.se

Program

Torsdag 31 juli: Deltagarna ankommer till hotellet. Incheckning i sekretariatet från kl 13.00 samt incheckning på hotellet. Slottets Buffe' serveras vid 19.30-tiden.

Fredag 1 augusti: Frukost och därefter start.

Lunch på restaurang Saluhallen i Höganäs.

Tvårätters middag.

Lördag 2 augusti:

Frukost och därefter start.

Lunch på Röstånga Gästgiveri.

Trerätters festmiddag med prisutdelning och avslutningsceremoni.

Söndag 3 augusti: Frukost och lastning av fordon samt hemfärd.

Deltagaravgift, inkluderar tre natters boende, frukost fredag, lördag, söndag, buffe' torsdag, tvårätters middag fredag och trerätters festmiddag lördag samt lunch fredag och lördag.

Deltagaravgift: **3.800:-/person**, (2 personer/rum)

Barn **under 12 år** i extrabädd **600:-/barn**, (3x200:-), måltid kvällens barnrätt

Barn **upp till 18 år** i extrabädd **1.875:-/barn**, (3x625:-), inkl kvällens måltid

Tillägg för enkelrum: **1.500:-**(3x500:-) (även 1 person i dubbelrum)

Bindande anmälan är registrerad och klar när hela deltagaravgiften bokförts på inbetalningskontot. (Obs att inbetalare är samma namn som anmäld)

Sista anmälningsdatum är 25 april 2014 (pga hotellets bokningsregler)

(för eventuell avbokning gäller hotellets regler för detta)

OBS! Se tilmeldingsblanket på DVKs hjemmeside www.veteranbilkub.dk



Storstrøms aftenture

Efter mere end 8 år og rigtig mange skønne og flotte aftenture omkring Storstrømmen, har Steffen Jørgensen p.g.a. helbred valgt at stoppe.

Tusinde tak til Serena og Steffen for det store arbejde og de mange ture gennem de 8 år. Vi er nogle stykker der gerne vil føre værket videre og derfor fortsætter aftenturene omkring Storstrømmen i 2014, med Steffen i kulissen og flere af os deltagere til at arrangere løbene.

**Vi kører som i 2013 den 2. tirsdag i måneden, turene er planlagt som følger:
13/5 – 10/6 – 8/7 – 12/8 – 9/9.**

Turene starter på Nordhavnen i Vordingborg (skiltet) med mødetid fra kl.: 18.00

Vi kører senest kl.: 19.00 da vi gerne skulle nå mål før det bliver mørkt.

Vel mødt til DVK aftenture omkring Storstrømmen.

Ole bus Poulsen



SWAPMEET®

Søndag d. 27. april. kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
mere gangareal til publikum
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen,
nedsat til kr. 50,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Email: swapmeet@dampromleklubben.dk
Tlf. 21 26 92 91

www.dampromleklubben.dk

BILER SÆLGES

Fin rustfri **DAF 55**, 1969 til salg. Kilometergaranti 50.000 km. Bilen er købt af mig i Umeå i Nordsverige, hvor der er meget tørt om vinteren og man ikke salter. Den kom til DK i 2006 og havde kørt 32.000 km. Sommerkørsel ca. 2.000 km pr. år. Bilen står i grå original lak, og alt teknisk er ok. Er undervognsbehandlet og remmene skiftet ved ca. 49.000 km. Har altid stået i garage. Bilen kører perfekt og leveres nysynet med nummerplader. Pris kr. 25.000.

Niels Abild, tlf. 59 44 00 75 eller 40 26 98 71

e-mail: kansascitystompers@post.tele.dk

Ford Anglia 100E, sort, 2 dørs. Komplet, godt restaureringsobjekt, km. ca. 137.000. Stået inde siden 1987. Mange nye og brugte stumper haves. Pris kr. 8.500.

VH. Henrik Andersson, tlf. 29 37 71 73

VW boble 1969. Pæn - vil blive synet ved salg, nye stempele, ny kobling osv, kom og kig. FIAT 500 der skal renoveres eller anden lille veteran kan om muligt indgå i handelen. Pris kr. 49.500.

Poul-Erik Einlykke, tlf. 41 13 52 07

e-mail: poul-erik@einlykke.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Ford-T: Horn-kølerprop til at åbne NOS baglygte med nr. pladeholder 1924-28. Tågelygtesæt med gule glas (sealed beam) 6 og 12v. Ekstra STOP-lygte til mont. på bagskærm



Velkommen til nye medlemmer

Kasper	Eriksen	Bakkestjernevej 4	3390 Hundested	2363 7704	Yamaha XS 250	1981
Jacob Nicolai	Bram	Toldbodgade 1, 02. tv	6100 Haderslev	2561 3456	Opel Kadett	1978
Bent	Gandrup	Trehøjevej 4	7600 Struer	2252 2006		
Benny	Nielsen	Kyse-ager 7	3250 Gilleleje	4072 8789		
Jürgen	Sachse	Orøvej 22	3140 Ålsgårde	4970 8035	Porsche	1977
Stig W.	Jensen	Skovbakken 64	3520 Farum	2048 1322		
Anne Stampe	Frederiksen	Søvej 17C	2880 Bagsværd		FIAT 500 Nuva L	1969
Jørgen Kvist	Christensen	Nibevej 329	9200 Aalborg SC	9834 3786	Toyota Corolla 1200	1970
Mogens	Brandt	Kattegatsvej 24	9700 Brønderslev	2343 0325	MGA 1600	1960
Camilla	Kjølby	Mejerigårdsvej 10	3630 Jægerspris	4738 2026		
Per	Hoff	Aggerup Huse 6	4330 Hvalsø	4640 8551	Mercedes-Benz 200	1974
Ove Holger	Larsen	Ravnebakkevej 1	3200 Helsingør	4879 4377	Triumph Mark II	1965
Finn	Jæger	Skolevangen 8	3670 Veksø	2251 2164	MGB	1970
Karsten	Sørensen	Trynrosevej 16	9881 Bindselv	2985 7181	Chevrolet	1957
Knud Ove	Svendson	Sallerupgade 23	4750 Lundby	5538 1828	MG Midget 1500	1978
Jørgen	Klavsen	Blitsevangen 13	3230 Græsted	4046 9019	FIAT 500 F	1969

med stop i glas. Håndbetjente horn til mont. på dør el. andet.

Hans Peter Nielsen, tlf. 40 14 80 37

Jaguar mark II 1963. 3 stk. trådhjul, 4 stk. fløjmøtrik, kølerfigur, 1 bagaksel og rudeopstillinger.

Svend Nørsgaard, tlf. 42 25 29 49

e-mail: sveno@anarki.dk

Ford Lincoln Continental Mark III.

1968. Ny motor og nye dæk, og ellers en flot bil i god stand. Pris 98.000 kr.

Anette Nielsen, tlf. 30 56 06 09

Chevrolet Corvette 1963. **Rød Chevrolet** Corvette Cabriolet i perfekt stand med automatgear og power steering.

Pris kr. 325.000.

Lise Aagaard, tlf. 40 34 37 74

e-mail: pa@zencapital.com

Mercedes-Benz 280 TD 1983.

280.000 km kr. 35.000 eller bud.

Mercedes-Benz 300 TD diesel 1984.

650.000 km til reservedele kr. 3.500 eller bud.

Henrik Christensen, tlf. 20 81 44 60

e-mail: holloesesmed@gmail.com

2 stk. **DK emalje skilte** – pæne – á kr. 250. 6 små lygter til **Ford A** – adskilt – sælges samlet kr. 500.

Jørgen Forsberg, tlf. 39 64 52 01

e-mail: lisbeth.forsberg@gmail.com

DIVERSE

Jaguar Type E 4,2 ltr. årgang 1966 byttes mod terrængående, by-køretøj af mærke «ODDER» med 19» hjul.

Willibald, tlf. 26 20 73 50

AUTOMOBILIA

Ferrari litteratur søges fra 50/60'erne, salgsbrochurer, manualer, plakater forhandlergaver over serieproduceret biler samt væddeløbsbiler. **Porsche 356 / 911** Automobilia søges, **litteratur over 356 / 911 RS**, forhandler effekter, skilte plakater, gaver og lignende automobilia vedr. 356, 917, 550 / 718 Spyder 911 RS, 911 R etc. Alle henvendelser værdsættes.

Andersen, tlf. 23 49 40 99

e-mail: henrikhojandersen@gmail.com

com

Manual til **VLC CombiFlex** 4 hjulsudmåling, ønskes til køb eller kopiering - prisen finder vi ud af.

Ejgil Jensen, tlf. 21271392

e-mail: jensen.motore@gmail.com

Lygter og lygteglas til mange forskellige biler – kom og byd.

Henrik Christensen, tlf. 2081 4460

e-mail: holloesesmed@gmail.com

TIL SALG



Historisk veteran **SKODA 256 B** årgang 1939.

Veteranbil indrettet med 2 senge og skabe. Med Busteldt Isabella og div.

tilbehør. Bilen er totalt renoveret i 2007 i original stand. Nedvejet til 3.500 kg (lille kørekort). Er udført af fagfolk, og er i meget god og flot stand. Fik diplom "Flotteste SKODA blandt ALLE." fra Skoda Auto Mlada Boleslav. Den eneste i Europa. Pris Kr. 200.000. Tag kontakt for yderligere oplysninger. Se www.marinus-nielsen.dk

Marinus Nielsen tlf. 2049 22 49

e-mail: marinus@privat.dk

Lincoln Continental 1963.



(unica model) Importeret i 1999 og samme ejer siden. Meget sjælden model og der medfølger fuld historie over bilen. Original brochure, instruktionsbog, shopmanual samt kopi af alle reparationer, service etc. På anfordring sendes flere fotos og historien om denne bil.

Ole Damgaard-Nielsen, tlf. 40 10 47 11

e-mail odn@dna.dk

Høhm type EH 54

Teknisk model fabrikat Høhm sælges for højeste bud. Komplet men skal istandsættes. Kan beses i Kerteminde. Viggo Frederiksen, tlf. 29 27 18 53



Dansk Veteranbil Klub Regalier

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



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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

OPHØRSUDSALG

Kun kontant afregning og afhentet her

Efter mere en 40 år med motorlitteratur m.m. går jeg på pension og bortsælger mit 75.000 stk store lager. Rabat 30%-50%

Åbent efter aftale

Udsalget fortsætter i 2014 med fine ting til gode priser.

Dansk Transportboghandel "Bogbussen"
v/ H.H. Havsted, tlf. 46 40 00 17 / 29 66 31 54
Lyngby Havnevej 6, 4070 Kirke Hyllinge.
www.dansktransportboghandel.dk



Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



Reparation, salg og køb af gl. autoradioer og tilbehør

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk
Tlf. og fax 45 89 16 47
jf@vedbaekautoradio.dk
www.vedbaekautoradio.dk

TRÆKAROSSERIER

Renovering af bestående eller opbygning af nyt

Kaleschebøjler og andre karosseridele i træ fremstilles på bestilling

Poul Thostrup - Tlf.: 62 50 22 27





Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

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

og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

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

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

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

Vi forhandler Castrol's produkter

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: info@veterandele.dk

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Sorptionsaffugtning af garager

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

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk

Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.
DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

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



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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
— står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2014):

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

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

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



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

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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