

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



51. årgang - Januar 2007 - VT nummer 367

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3 2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen  
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)  
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk  
www.veteranbilklub.dk  
Giro: 600-4253

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med  
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6000  
ISSN 1600-8278

### Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager  
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 45 65 19 54  
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

### Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

Erhvervs-køretojer, teknisk brevkasse og restaurering :  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

### I redaktionen desuden:

Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Erik Nielsen  
E.W. Neesgaard  
Leif Gr. Thomsen

### Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 74561611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veterantforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)

Bent Friis

Søbakken 29, 7000 Fredericia

Tlf. 75 94 09 97

bent.friis@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol)

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 39904240

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

(Mødesteder og udstillinger, vest)

John Andersen

Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia

Tlf. 75 93 17 85

john.andersen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub i klubben & vejlederkorps)

Torben Olesen

Fåborgvej 340, 5250 Odense SV

Tlf. 66174249

torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 62 63 20 51

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst)

Ole Poulsen

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Uplandsgade 70, 2300 København S  
Kaj Christensen, Hollændervej 17,  
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.  
kajc@post.cybercity.dk

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

### Midtsjælland:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040  
samme adresse som mødestedet

### Østsjælland:

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

### Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng  
Johnny B. Rasmussen  
5818 6309

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Torben Olesen, tlf. 6617 4249  
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV  
torben.olesen@veteranbilklub.dk

### Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161  
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

### Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721  
Samme adresse

### Vestjylland-Spjald

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

### Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro  
Lars Hugo Kristiansen, 74415420  
Mommarmvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

### Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Poul-Erik Jakobsen, 27231433  
Tranevej 109, 8721 Daugård.  
jakobsen@skjernaadk

## Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

København og Nordsjælland  
Claus E. Neble - 2253 5550

Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm  
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland  
John Andersen - 7593 1785

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53  
www.fordv8.dk  
Hans Pedersen, 8779 2266  
hans.pedersen@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere  
Claus Frausing, tlf. 4453 8700

Jensen-Klubben  
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000

## Vejledere

Amerikanske biler -  
Efterkrigs & Ford Mustang  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Tlf. 7586 9510

FIAT - Efterkrigs  
Kurt Krogh  
9868 1189

Ford V8 Flathead 1932-53  
Hans Pedersen  
8779 2266 - hans.pedersen@fordv8.dk

Ford T  
Claus Olesen  
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz  
Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

Singer  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

SAAB  
Claus Oppenheim  
clop@webspeed.dk

Tatra  
Svend Carstensen  
3969 8115

Toyota  
Henning Holm  
9865 8011

## IT og medlemsregister

Bo Ødegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610  
(ma-fre 10-13)

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777,  
e-mail: svend@satholstrup.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

Ford Y & C Model  
michael@deichmann.org  
www.fordyandcmodelregister.dk

Morris  
Ole Nordlund  
Torben Valerius  
3956 0710  
www.morrisregister.dk

Opel  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)  
Claus Neble  
2253 5550

Renault  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

Rover  
Henning Helmer  
4919 2700

Singer  
Kaj Dyring Larsen  
3990 4240

Triangel  
Uffe Mortensen  
4920 2301

Volvo  
Ole Callesen  
7456 1611

## Køreselskaber/Sektioner

Jydsk Køreselskab  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn  
Anne Lise Gustafsson  
62632051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest  
Erik Hougaard  
7583 0049

Peugeot  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab  
Svend Draaby  
3871 3902

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.

Mail: bibliotekar@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

## Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600  
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.  
Ny særudstilling fra midt i januar: Tatra og Hans Ledwinka.  
Entre 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 på tlf. 4556 5600.





*Forsiden: Robert Nellemann  
og Peter Staal i Ford i Rallye  
Monte-Carlo 1955.*

## Indhold

Aktivitetskalender .....	4
Fejl.fakta .....	5
Tatratara .....	5
Klubaktiviteter .....	6
SMC 90 år .....	8
Jubilæum for Rallye Monte-Carlo .....	16
Mikrobiler .....	25
En chaufførhistorie.....	26
Bog anmeldelser.....	28
Glade minder.....	32
Invitation .....	33
Konkurrencen.....	34
Læserbrev .....	34
Nye medlemmer.....	35
Køb/salg .....	36

## Kære medlemmer

Nissen var på spil da vi sendte kontingentopkrævningen for 2007 af sted til PBS. I stedet for den ny tekst var det rykterteksten fra april sidste år.

Det beklager vi meget, men kan desværre ikke gøre andet end at bede om undskyldning. Det er i hvert fald opkrævningen for 2007, du har fået.

Den rigtige tekst skulle have set sådan ud:

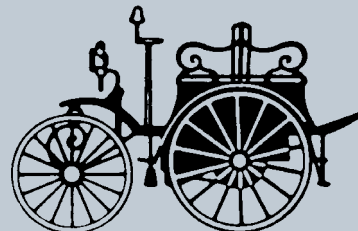
Kære medlem

Så er tiden kommet for opkrævning af kontingent for 2007. Kontingentet er uforandret kr. 495 og skal betales senest 31. januar 2007. Er du tilmeldt betalingsservice sker det automatisk den dag, ellers skal du bruge det fremsendte indbetalingskort.

Skulle du ikke ønske at fortsætte medlemskabet, vil vi sætte stor pris på hvis du vil have ulejlighed med at kontakte kontoret på tlf. 45565610, eller e-mail til [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

**Vi ønsker alle godt nytår og en rigtig god sæson 2007.**

Med venlig hilsen  
Dansk Veteranbil Klub





## Møder

### Januar

**Søndag 7. Klippinge.** Reception, dvs. åbent hus, i anledning af mødested Klippinges 10-års jubilæum.

**Torsdag 11. Børkop.** Klubmøde.

**Torsdag 11. Rødekro.** Klubmøde med Poul Suhr kl. 19.30.

**Torsdag 11. Rødekro.** Klubmøde med æbleskiver og gløgg kl. 19.30.

**Tirsdag 16. Kværkeby.** Fortsættelse af motorrenovering (Rover V8).

**Lørdag 20. Ristrup.** Biblioteksdag kl. 14.

**Tirsdag 23. Klippinge.** Baghulekomsammen.

**Torsdag 25. Morris-møde.** Morris-møde. Kl. 19 hos Leif Hilding Hansen, Svejebak Alle 6, Kastrup. Tilmelding senest 22. jan. på 32525154.

**Mandag 29. Spjald.** Klubmøde med Poul Suhr.

**Tirsdag 30. Egeskov.** Klubmøde.

**Onsdag 31. Amager.** Besøg af Historisk Rally Club.

### Februar

**Torsdag 1. Nærum.** Klubmøde kl. 19.30. Introduktion til særudstillingen om Tatra og rundvisning.

**Tirsdag 6. Egeskov.** Biblioteksaften.

**Tirsdag 6. Ristrup.** Klubmøde med Poul Suhr.

**Onsdag 7. Sæby.** Klubmøde. Film mm. fra Roskilde Ring.

**Torsdag 8. Børkop.** Klubmøde.

**Lørdag 17. Ristrup.** Biblioteksdag kl. 14.

**Tirsdag 20. Kværkeby.** I stedet for motorenovering reception fra kl. 18 i anledning af mødestedslederens runde fødselsdag.

**Torsdag 22. Morris-møde.** Morris-møde. Hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, Roskilde. Tilmelding senest 19. feb. på 46359520 eller mail.

**Tirsdag 27. Egeskov.** Klubmøde.

**Onsdag 28. Amager.** Poul Suhr om Styrkeprøven 2006.

### Marts

**Tirsdag 6. Egeskov.** Biblioteksaften.

**Onsdag 7. Sæby.** Børge Gert Olsen om William S. Knudsen.

**Torsdag 8. Børkop.** Klubmøde.

**Tirsdag 20. Kværkeby.** Fortsættelse af motorrenovering (Rover V8), samling og opstart.

**Lørdag 24.** . Generalforsamling. Se VT 366.

**Tirsdag 27. Egeskov.** Klubmøde.

**Torsdag 29. Morris-møde.** Morris-møde. Kl. 19 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød. Tilmelding senest 26. marts på 48240123 eller mail.

### April

**Tirsdag 3. Egeskov.** Biblioteksaften.

**Onsdag 4. Sæby.** Klubmøde. Arne A. Jørgensen om Skafta Rasmussen og DKW-imperiet.

**Torsdag 12. Børkop.** Klubmøde.

**Tirsdag 17. Kværkeby.** Leif Gr. Thomsen fortæller om sin karriere.

**Tirsdag 24. Egeskov.** Klubmøde.

**Torsdag 26. Morris-møde.** Morris-møde. Kl. 19 hos Mads Bengtsson, Kattrupvej 12, Buerup, 4450 Jyderup. Tilmelding senest 23. april på 76251429 eller mail.

### Maj

**Onsdag 2. Sæby.** Køretur.

**Torsdag 10. Børkop.** Klubmøde.

**Tirsdag 15. Kværkeby.** Vi får besøg af en motorcykelklub.

### Juni

**Tirsdag 5. Sæby.** Klassisk køredag.

**Onsdag 6. Sæby.** Ikke noget møde.

**Fredag 8. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

**Torsdag 14. Børkop.** Klubmøde.

**Tirsdag 19. Kværkeby.** Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

### Juli

**Onsdag 4. Sæby.** Amerikansk tema.

**Fredag 13. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

### August

**Fredag 10. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

## Løb og arrangementer

### Marts

**Lørdag 31. -søndag 1. april. Bilmesse og brugtmarked i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia.** Kl. 9 - 17. Info tlf. 86416464 og 97221380 og [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

### Maj

**Lørdag 5. -søndag 6. Fionialøb** Info Ole Andreassen, tlf. 65978595.

**Lørdag 5. Odsherredsløbet.** Indbydelse i VT 368.

**Onsdag 16.** Aftentur i det fynske. Info Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

### Juni

**Lørdag 2. Herregårdsturen Fyn.** Indbydelse i VT april. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

**Lørdag 2. Jysk Automobiluseum, stumpe-, bil- og motorcykelmarked.** I Gjern kl. 8 til 16. Tlf. 86875050 [www.jyskautomobil-museum.dk](http://www.jyskautomobil-museum.dk)

**Lørdag 9. Englændertræf i Løgumkloster.** Indbydelse senere.

**Onsdag 20. Aftentur i det fynske.** Info Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202785/51726370.

### Juli

**Lørdag 7. -søndag 8. Bornholm Rundt.** Indbydelse i Veteran Tidende 366. Frist for tilmelding 1. juni.

**Onsdag 18. Aftentur i det fynske.** Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

**Lørdag 28. Sommertur på Sydfyn for køretøjer før 1940.** Indbydelse i VT april. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954 eller Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.

### August

**11. og 12. Munkebjergløbet og Munkebjerg Hill-Climb.** Info Hans Geschwendtner, tlf. 32538470, fax 32540922 [Hans@geschwendtner.dk](mailto:Hans@geschwendtner.dk). Indbyd. i VT april.

**Onsdag 15. Aftentur i det fynske.** Info. Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.

**Lørdag 18. Arresø Løbet.** Info tlf. 47724187 <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>

### September

**Lørdag 1. Veteranlastbiltræf i Gjern.** Ved Jysk Automobilmuseum kl. 10 til 16. Tlf. 86875050 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Onsdag 19. Aftentur i det fynske.** Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

### Oktober

**Lørdag 20. -søndag 21. Bilmesse og brugtmarked i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia.** Kl. 9 - 17. Info tlf. 86416464 eller 97221380 og [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

### Udlandet

Fredag 9. -lørdag 10. VII Clásica fiestas de invierno Malaga - Costa del Sol Classics. Arrangeret af Retrocar Málaga for køretøjer fremstillet mellem jan. 1945 og nytår 1982 i FIVA-klasserne E, F og G. Og andre køretøjer af særlig interesse på mindst 25 år. Gebyr 350 euro pr køretøj med 2 personer. Frist for tilmelding 9. jan. Derefter på afbud til forhøjet gebyr. Info [www.retrocar-malaga.com](http://www.retrocar-malaga.com)

### Juni

Fredag 22. -søndag 1. juli. The Balkan Classic 2007. Arrangør Thessalonikis Klassisk Bil Klub. For klassiske biler fra hele Europa. Start og slut Thessaloniki. Ruten går gennem Grækenland-Albanien-Makedonien-Bulgarien-Tyrkiet-Grækenland. Står i FIVA-kalenderen, se [www.fiva.org](http://www.fiva.org) Info desuden [www.lekam.gr](http://www.lekam.gr)

### September

Lørdag 8. -fredag 14. Moravia Rallye. Se Veteran Tidende 363 og [www.veteran-ova.cz/index.jsp](http://www.veteran-ova.cz/index.jsp)



## fejl.fakta

**Titlen på denne rubrik er tyvstjålet fra Politiken. Indrømmet. Den betyder altså at her bringer vi rettelser og tilføjelser.**

Det er jo fordelen ved at lave blad i modsætning til bog at man kan rette i næste nummer. Selv om det bedste selvfølgelig vil være at der ikke er noget at rette.

Af de 200 numre af Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende, jeg har stået som redaktør af, tør jeg kun prale af at der har været ét, vi aldrig siden fandt nogen fejl i. Og det er mange, mange år siden.

Det er en ringe trøst at der under en anden redaktør i snit var hen ved 300 fejl pr. nummer.

Nogle fejl opdager vi selv i redaktionen, andre bliver vi gjort opmærksom på. Og bliv for alt i verden ved med det. Det er for ærgerligt at fejlene lever videre.

Der var også fejl i sidste nummer. I artiklen om Lancia var der mindst to, og det var ikke Niels Jonassens skyld, men min. Den ene var en regulær slåfejl, der var et n for meget i

billedteksten midt på side 32. Der skulle have stået trasformabile. Jeg vidste det godt. Det var vist nok også forkert at begge de to Aprilia cabrioletter sikkert var tyske efterladenskaber. Formodningen gælder kun den ene. For øvrigt er nu kun en af dem tilbage i landet.

Det var værre at jeg i artiklen om Maries bil skrev at det var Prinsesse Anne af Bourbon-Parme, der havde kørt Ford T i veteranbilsammenhæng. Det skulle have været Prinsesse Birgitte.

Men som sagt: Gør os endelig opmærksomme på fejl.

Skulle du selv få lyst til at skrive til bladet skal du ikke lade dig afskrække af at jeg i boganmeldelser nævner en del fejl, også sproglige. Det jeg mener er at når man ligefrem får penge for det, eventuelt fremstår som professionel skribent, må der stilles langt større krav end til amatører. Og som rutine i den redaktionelle proces går alt indsendt gennem Veteran Tidendes kødhakker. Så klem trygt på.  
oer

## TATRATERA

**Søndag den 14. januar åbnede særudstillingen om Tatra og konstruktøren Hans Ledwinka i Sommers Automobil Museum i Nærum.**

Lige før Veteran Tidende gik i trykken fik vi snuppet den måske mest markante bil – centralrørschassis, aerodynamisk karrosseri med treøjede forlygter og en luftkølet V8 motor i hækken. Modellen kom sidst i tredverne og der har kørt enkelte herhjemme. Den blev videreudviklet i en del år efter krigen.

Udstillingen vil foruden et antal biler og beskrivelser af dem omfatte plancher om konstruktionernes udviklingshistorie, de tekniske data og mærkets placering i tidens marked. Også med nogle store lastbilmødelles.

Til og med marts har museet åbent både søndage kl. 14 til 17 og onsdage kl. 17 til 20.





## FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

30. januar. Klubmøde.

6. februar. Biblioteksaften.

27. februar. Klubmøde.

6. marts. Biblioteksaften.

27. marts. Klubmøde.

3. april. Biblioteksaften.

24. april. Klubmøde.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Torben Olesen, tlf. 66174249

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Februarmødet foregår torsdag den 8. kl. 19.30 i klubhuset. Poul Suhr kommer og viser dias fra Styrkeprøven 2006, og da Poul jo er en meget levende fortæller skal det nok blive godt. Mød frem og del oplevelsen med os.

Faktisk har vi gang i lidt mere for året 2007, men de nærmere oplysninger om det må vente lidt, da det ikke alt sammen er helt på plads endnu, men det kommer.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf 74415420.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Februarmødet den 6. bliver et tilbageblik på Styrkeprøven 2006, Poul Suhr viser dias, krydret med masser af indsigte og gode historier.

I januar og februar gentager vi på utallige opfordringer vores biblioteksdage, og det bliver lørdag den 20. januar og den 17. februar, begge dage fra kl. 14. Medbring selv mad/kage, klubben giver kaffen.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

Vores novembermøde med de to pensionisteventyrere trak andre eventyrlystne DVK-medlemmer, så der var fuldt hus. Selv om der var nogle tekniske mangler, tror jeg alle fik et godt møde. Da vores ”baghulehyggekommission” allerede var overtegnet inden nytår skal I være opmærksomme på at vi starter allerede kl. 18 – tirsdag den 23. januar.

Hilsen med Godt Nytår

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

16. januar kl. 19 fortsætter motorrenoveringen (Rover V8).

20. februar kl. 18 til ? holdes i stedet for motorrenovering reception i anledning af mødestedslederens runde fødselsdag. Der serveres lidt mad og drikke, alle er velkomne, jeg ser frem til en hyggelig aften.

20. marts kl. 19. Fortsættelse af motorrenovering (Rover V8) med samling og opstart.

17. april kl. 19. Leif Gr. Thomsen, manden med de sjove tegninger og vitser i Veteran Tidende, fortæller om sin karriere.

15. maj kl. 19: Vi får besøg af en motorcykelklub.

19. juni kl. 19: Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 57525040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Husk nu vinter-mødetid kl. 19.30.

8. februar. Klubmøde.

Alle forårets og sommerens mødedatoer er i kalenderen.

Håber at vi kan få besøget hos Sindby Co. til at falde på plads i august. Der er pt. ikke planlagt noget specielt til sommerens møder. Men som I ved når dette læses er der plads til improvisation. Kom til møderne, så snyder I ikke jer selv og vi andre bliver ikke snydt for at se jer.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

## VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Ketty og Anton Sørensen skriver: En vellykket julefrokost blev holdt med godt 30 deltagere. Henning bød velkommen, derefter gik Stinne i gang med serveringen, og der var mange retter at komme igennem. Sidst fik vi risalamande, med ikke mindre end 3 mandler. Stor var spændingen om at vinde mandelgaven. Senere på aftenen blev der spillet pakkespil, der blev byttet lystigt, der var især en pakke, som alle ville eje, så den fik aldrig lov at stå stille. Stemningen var i top, snakken gik højlydt, så det var ikke nemt at få ørenlyd. I pakkerne var der alt, lige fra gamle tændrør over nisser til vin, så der var noget at pakke ud da klokken ringede. Aftenen sluttede med kaffe og diverse julegodter.

Tak til Stinne og Henning for en hyggelig aften. Godt nytår til alle.

Til mødet 29. januar kommer Poul Suhr og fortæller og viser billeder fra Styrkeprøven 2006.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252





**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30. Kom i gammel bil.

Torsdag den 1. februar giver folkene bag særudstillingen på museet om Tatra en introduktion og rundvisning.

Menu i februar forløren hare med flødesovs og kartofler. Nu også vin på flaske.

Det vil være en fordel om man melder sig til på [kok@veteranbilkklub.dk](mailto:kok@veteranbilkklub.dk) eller tlf. 49214079.

Venlig hilsen  
Claus Neble

**VESTSJÆLLAND - SÆBY**

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

Vi var omkring 25, der kastede os over gløgg og æbleskiver den første onsdag i december. Af de 25 var to børn, som var mine, samt yderligere et par drengebørn, der tilsammen gjorde mødestedsoplevelsen til en helt anden end den plejer at være. Alle kom dog hjem med horelsen nogenlunde i behold og med maven fyldt med lækre æbleskiver.

7. februar: Besøget af Arne A. Jørgensen er flyttet til april, i stedet drejer det sig om Roskilde Ring. Med film og hvis vi har lidt held i sprøjten også en fortæller.

7. marts: Med hjælp fra Jens Damsgaard er vi kommet i kontakt med Børge Gert Olsen, som skal være et omvandrende leksikon udi emnet William S. Knudsen, den legendariske øverste chef for GM lige op til Anden Verdenskrig. Børge Olsen giver os en indlevende skildring af manden bag den store koncern. Knudsen udvandrede til det forjættede land i 1900 og arbejdede blandt andet nogen tid hos Ford, inden han flyttede til General Motors.

4. april kommer så Arne A. Jørgensen og fortæller om Jørgen Skafte Rasmussen, der udvandrede til Tyskland og skabte DKW-imperiet. Arne er nok den mest vidende om DKW og Skafte Rasmussen, hvilket han så tydeligt har vist med sin bog om emnet. For dem der ikke nåede at se særudstillingen i

Nærum er her den oplagte lejlighed til at høre historien fra manden selv.

2. maj. Familieløbet. Sæsonens første køretur bliver begyndelsen på en tradition; det er i hvert fald planen. Det bliver lagt en rute i vort kønne område, med plads til hygge og samvær. Herfra skal lyde en opfordring til at møde op med hele familien for at tage del i løjerne. Vi regner med at sætte en god præmie på højkant til den der kan stille med den største familie. Dermed menes koner, børn, børnebørn, svigerbørn, forældre, papbørn og exkoner, samt fætre, kusiner, nevøer og niecer og andre af nært slægtskab. Busfulde er mere end velkomne, ligesom deltagelse i mere end én bil.

Mere information snarest. Tilmelding senest 14 dage før med ca. deltagertal til [johnnybgoode@mail.dk](mailto:johnnybgoode@mail.dk) eller tlf. 20745709.

5. juni. Klassisk køredag. Grundlovsdag/fars dag bliver rammen om en national køredag, har Motorhistorisk Samråd lagt op til. De nærmere omstændigheder ligger hen i det uvisse, men én ting er sikker, vi vil arrangere en tur ud i det blå.

6. juni intet møde fordi vi har kørt tur dagen før.

4. juli. Da mødedatoen falder sammen med den amerikanske uafhængighedsdag faldt det Søren Carstens og mig naturligt at lægge os fast på et amerikansk tema. Vi satser på at arrangere aftenen som amerikanerne gør, med rigtig barbecue i families og venners lag. Det bliver nødvendigt med et mindre gebyr og med tilmelding til [johnnybgoode@mail.dk](mailto:johnnybgoode@mail.dk) eller tlf. 20745709. Mere senere.

Følg med på mødestedets hjemmeside: [www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm](http://www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm)

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

**AMAGER**

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19 hos Finn Jørgensen Automobiles, Uplandsgade 70, 2300 S, såfremt der ikke er meddelt anden aktivitet.

Onsdag den 31. januar får vi besøg af Historisk Rally Club med foredrag og demonstration, af blandt andre forman-

den Kenneth Saust, der også er formand for Dækimportør Foreningen og direktør for Bridgestone og Firestone. Onsdag den 28. februar Poul Suhr fortæller og viser billeder fra Styrkeprøven 2006.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, [kajc@post.cybercity.dk](mailto:kajc@post.cybercity.dk)

**Julefrokost i Spjald**





# SMC 90 ÅR

Det er 90 år siden Skandinavisk Motor Co. blev stiftet

Af O. E. Riisager



*Axel Semler var bestyrelsesmedlem i Automobil- og Cykle-Grosserer-Foreningen, der byggede Forum og åbnede den første biludstilling i 1926. Derfor var han også med i udstillingernes præsidium. SMC havde hvert år en stor stand. Billedet fra udstillingen i 1928 demonstrerer ligesom et af de næste, at man ikke nødvendigvis udstillede det nyeste nye. Man skulle åbenbart også af med rester af de foregående års modeller. Fra venstre ses en Dodge 1928, en Stutz cabriolet, der må være årgang 1926-27, to gange Essex af årgangene 1927 og 1928 og på tværs bagved en Hudson 1927. På samme udstilling viste SMC et Graham Bros. lastbil- eller buschassis, og på en stand for sig Triumph motorcykler.*

**I den anledning har firmaet fået lavet en stor bog om sin historie. Da den ikke kan købes, men åbenbart kun er til SMC's egne medarbejdere og forhandlere, er der ingen grund til at bringe en egentlig anmeldelse af den i Veteran Tidende. Måske kan den lånes på biblioteket – i hvert fald er det lykkedes at få et eksemplar til DVK's bibliotek.**

Bogen indeholder også mest den forretningsmæssige historie, og mindre om de bil- og motorcykelmærker, SMC gennem de mange år har repræsenteret og/eller forhandlet. Mest interessant er måske bogens beretning om de vanskelige år efter Anden Verdenskrig, hvor det afgørende vendepunkt blev kapringen af agenturet for Volkswagen. Og

at bogen for en stor part baserer sig på chefen, Axel Semlers dagbøger.

Netop hvad bilerne angår er bogen ikke fejlfri. For eksempel er der et billede af to Dodge lastbiler fra ca. 1936. Billedteksten fortæller at det er de første ny Dodge lastbiler, der kom til Danmark efter Anden Verdenskrig.

Vi brugte i stedet anledningen til at lave den danske fotokavalkade i Veteran Tidende nr. 364 om SMC's oprindelige hovedmærke, Hudson, og dets undermærker. Men vil dog også markere hvilke mærker det i det hele har drejet sig om, og det indebærer trods alt også lidt firmahistorie.

Egentlig går historien tilbage til længe før 1917, som altså er stiftelsesåret for

selskabet Skandinavisk Motor Co. SMC grundede sig nemlig på firmaet Semler og Matthiassen, oprettet i 1880'erne som engrosforretning med kakkelovne. Matthiassen trak sig ret hurtigt ud, den anden grundlægger, E.S. Semler, fortsatte, og optog senere sønnen Johannes som kompagnon. I halvfemserne begyndte de også at handle med cykler – og efterhånden blev de en af de bedste kunder for cykelfabrikken Smith & Co. i Odense. De to firmaer blev langvarige forretningsmæssige og venskabelige samarbejdspartnere.

Mismodig over forholdene under verdenskrigen, dødvande i forretningslivet og udsigten til ufrivillig lediggang besluttede Semler sig kort efter krigsudbruddet til at rejse til USA og besøge slægtninge. ”Jeg bliver borte et halvt





Forum-udstillingen i 1934. SMC indførte fra 1932 til krigen 175 Singer biler, og som man ser længst til venstre også nogle af sportsmodellerne, en coupe og en åben. I forgrunden en Terraplane 1934. På ruden står at den koster 6.685 kroner. Derefter en Hudson 1934 – og længst til højre, jo, det må være en DKW! Og læg mærke til at Ford i baggrunden ikke alene har nyeste model på et hævet postament, men også flere 1932-modeller, mellem dem en med Taxa-karrosseri.

års tid – til krigen er forbi”, sagde han til chefen hos Smith & Co., Robert Jacobsen. ”Måske var det en ide at jeg tager forbindelse til en af de store bilfabrikker og får et godt agentur. Vi kunne jo være fælles om det”.

Jacobsen syntes det var en fremragende tanke, Smith & Co. var i forvejen så småt begyndt at handle med biler, nogle franske småvogne.

I USA drog Semler til Detroit, og hurtigt fattede han særlig interesse for Hudson og tog kontakt til eksportchef Phipps. Han var positivt stemt, men forlangte en anbefaling af Semler før han turde overdrage ham eneforhandlingen.

”Jamen kender De nogen i Danmark?”

spurgte Semler. Det gjorde Phipps godt nok ikke. ”Men er der da ingen i Danmark, der har en Hudson bil”, spurgte Phipps, ”det ville i sig selv være en anbefaling”.

”Jo, der er én, men også kun én, og det er direktøren for biografen Kosmorama, Hjalmar Davidsen”.

Phipps telegraferede omgående til Davidsen, som kunne svare, at d’herrer



SMC's store afdeling i Lundtoftgade på Nørrebro i København.



*I afdelingen på Nørrebro samlede man Essex årgang 1932½ - overgangsmodellen på vej til Terraplane.*

Semler og Jacobsen var "All-right". Derefter kunne Phipps slutte kontrakt om at Semler fik to – 2 – Hudson biler med hjem til Danmark. Med den besked at hvis ikke Semler kunne sælge mindst 10 om året skulle han ikke gøre sig mere ulejlighed.

I virkeligheden var Semler langt fra overbevist om at han kunne sælge 10 af de stærke og bestemt ikke billige biler, men han svarede med stor overbevisning at hvis han ikke kunne det, havde det heller ingen interesse for ham.

For en sikkerheds skyld sikrede Semler sig også agenturet for en langt mindre og billigere amerikansk bil, Metz.

Vel hjemkommet til Danmark meddelte Semler Jacobsen resultatet af rejsen, og de fordelte rovet mellem sig, en Hudson og to Metz til hver.

Semler sælger straks sin Hudson til Hjalmar Davidsen, der gerne vil have nyeste model, og Jacobsen sælger sin til vinhandler Andersen i Odense.

I 1916 er optimismen ved at vende tilbage – lidt anede man at der endnu var et par år til krigens afslutning. Og man kunne mærkeligt nok godt importere



*Den store værkstedshal i Lundtoftegade.*





amerikanske biler. Skønt Hudson kostede 8.500 kroner var der god afsætning, og Semler rejste på ny til USA for hurtigst muligt at få flere hjem.

Også under indtryk af den ny optimisme lod Semler sin anden søn, civilingeniør Axel Semler, indtræde i ledelsen. Axel havde allerede i sin fritid solgt motorcykler for Smith & Co. i Odense.

Han havde efter sin eksamen som bygningsingeniør fået ansættelse hos professor Suenson og havde i sin fritid beskæftiget sig meget med motorproblemer, med så stor iver at han fik tilbudt posten som generalsekretær for Forenede Danske Motorejere og redaktør af FDM's blad MOTOR.

Men fra 1. januar 1916 helligede Axel sig Semler og Matthiassens motorafdeling, og da far E.S. rejste til Amerika for anden gang overtog Axel sammen med bror Johannes og prokurist Oscar Christensen helt ledelsen. Christensen blev snart meddirektør.

Metz svarede ikke til forventningerne, i hvert fald ikke salgsmæssigt, og E.S. så sig om efter et andet mærke og valget faldt på Dodge. Desuden var han så



*I 1938 kunne Axel Semler stolt fremvise en BMW 327. SMC indførte i alt 212 BMW biler fra 1935 til krigen, de fleste 315, 319, 320 og 326, men i 1936 også en 319/1, forgængeren for 328, og de sidste år en halv snes 329, 12 321, 10 327, 4 327/28 og en enkelt 328.*

*I 1939 holdt SMC en særudstilling i Fyns Forum. I forgrunden ganske sensationelt Auto Unions formel 1 racer. Aros var altså ikke første gang, sådan et uhyre kunne ses på dansk jord – der deltog for resten også en i et løb i Sverige. Længst til venstre BMW, det er 320 eller 326, og tværs over tre gange Hudson 1939. Men læg igen mærke til at der bag den længst til højre står en Hudson fra året før. I baggrunden skimtes blandt andet en Singer og en Packard.*





En langstrakt Dodge på en Forum-udstilling i 1950.



I fællig med Vilh. Nellemann udstillede SMC BMW motorcykler. Bemærk veteranen i baggrunden. Den encylindrede R 25/3 til venstre på 250 ccm kostede 4.538 kr. plus afgift.



De engelske Dodge lastbiler så helt anderledes ud end de amerikanske – der også solgtes under navnet Fargo.

heldig at få repræsentationen for et af de helt store dækmærker, Firestone.

Hudson (med undermærker), Dodge og Firestone blev grundpiller i firmaet i mange år.

Desværre gik der rust, rotter og mus i bilerne under en omladning i Kirkwall, så de måtte underkastes en stor renovering efter ankomsten til Danmark. Men frem kom de og solgt blev de.

Efterhånden gik det mindre godt med den dobbelte repræsentation i Danmark. Jyske kunder, som rettelig burde have købt hos Smith & Co. i Odense, rejste til København og bestilte biler – men også omvendt.

Axel Semler og direktør L. Bech fra Smith & Co. enedes om at der var meget bedre at der kun var ét bilfirma. Så pr. 1. januar 1917 er Skandinavisk Motor Co. A/S stiftet, med en aktiekapital på 100.000 kroner, indbetalt med halvdelen fra hvert af moderfirmaerne. Formand for bestyrelsen er grosserer E.S. Semler, næstformand Robert Jacobsen, og pagten besejles ved en sammenkomst i restaurant Wivel (det senere Wivex) ved Tivolis hovedindgang. Der skåles optimistisk på fremtiden, Semler mener nok de kan sælge 200 biler om året, Jacobsen siger mere forsigtigt 100. De yngre medlemmer af selskabet slutter aftenen i Lorry på Frederiksberg, og det var en aften de sent glemte.

Men så træder USA ind i verdenskrigen, importen af biler og gummi fra USA stoppes og benzinen slipper op, så ikke engang de biler som er på lager kan sælges. I to år lå SMC stort set i dvale, med stadige tab.

Freden kommer i 1918 og året efter rejser E.S. Semler, Axel Semler og Bech til USA. De bestiller et par hundrede biler i fast regning og til omgående afskibning. For at magte opgaven forhøjes aktiekapitalen til en halv million.

Krigen har fremmet den tekniske udvikling, bil- og flymotorer er blevet kraftigere og mere pålidelige. Men bilerne var også meget dyrere. I 1919 kostede en "almindelig" åben Hudson 19.500 kroner.

I foråret 1920 blev der holdt en stor biludstilling i Tivolis koncertsal. SMC viste den første lukkede Hudson, der





*Rover, og især Land-Rover, blev et godt bekendtskab for SMC.*

var kommet til landet, en pragtfuld limousine. Efter udstillingen blev den flyttet til udstillingslokalerne i Nørregade. Et yngre ægtepar kom ind – ”Det er lige den vogn, jeg ønsker mig,” siger fru. ”Så tager vi den”, svarer ægtefællen, ”kan De gøre den i stand til i morgen?”

Først på vej ud af forretningen kommer spørgsmålet ”Hvad koster den?”. ”33.000”. ”Udmærket”.

Men konjunkturerne ændres, dollarkursen falder, og med den bilpriserne, Hudson kommer ned i 10.000 kroner. SMC forsøger forgæves at standse leverancerne. Over 200 biler må afhændes med tab. Men det går op igen, SMC har redet stormen af, og fra år til år øges omsætningen af både biler og gummi.

I 1924 forbedres SMC's organisation, Bech overtager ledelsen i Odense, Axel Semler i København. Personalet øges og der oprettes store værksteder begge

steder. Omkring 10-års jubilæet flytter man i Odense til Kochsgade og i København til flotte lokaler på Strandvejen (nuværende Østerbrogade, nogenlunde midtvejs mellem Jagtvejen og Svanemøllen), hvor der bygges et bilhus, pressen betegner som Nordens største. Der er storslået indvielse med deltagelse af Harry Dodge og Firestones europæiske salgsleder, Mr. Cooke. E.S. Semler og Robert Jacobsen hejser i fællig Dannebrog på stangen over taganlægget.

Nu er der 125 ansatte.

Bilismen breder sig, samtidig ser myndighederne deres fordel, der kommer omsætningsafgift og afgift på benzin, men nogle af pengene bruges til at forbedre vejnettet, der hidtil stort set har været grusveje.

I 1919 lancerede Hudson sit første bilmærke, Essex, som også blev godt solgt herhjemme.

I tredverne sker der mange ændringer for SMC. E.S. Semler dør i 1934, Robert Jacobsen afløser ham som formand for bestyrelsen og da også han dør i 1936 bliver Bech formand. I 1931 overtager SMC repræsentationen for Packard efter Automobilforretningen Union. Og fra at have handlet med nogle få fabrikater spreder SMC sig pga. valutarestriktionerne over mange mærker, for nogle af dem som generalrepræsentant, for andre som underforhandler for Bohnstedt Petersen. Der er Singer, BMW, DKW, Chrysler, Plymouth, DeSoto, Mercedes-Benz, Horch, Wanderer, American Bantam.

I 1939 får Bech arrangeret en imponerende udstilling af mange af mærkerne i Fyns Forum i Odense. Der er også en flyvemaskine, og for at få solgt fly opretter Bech en flyveskole med hangarer på Marslev flyveplads, med to Cup maskiner og to instruktører.



Runde salgstal for VW blev der altid gjort noget ud af. Her er nr. 25.000 foran det daværende hovedsæde på Østerbro. I dag er der SuperBrugs.



VW nr. 75.000 er tilsyneladende købt – eller vundet? – af damen til venstre. Det er Axel Semler sammen med fru Lisbeth Mourier. Året er 1961, og SMC havde da udstillingslokale på Rådhuspladsen.





*VW nr. 300.000 blev købt af telefønselskabet KTAS – og gav igen anledning til et pressefoto sammen med den første, fra 1948.*

Så kommer Anden Verdenskrig. SMC bevarer repræsentationen for sine gamle amerikanske mærker, ny i stalden bliver Rover, Bentley, Rolls-Royce – og så vælter guldægget Volkswagen ind. Axel Semler bliver ved styret i København, og skønt meget lille af statur – eller måske netop derfor – bliver han

meget gammel. I Odense bliver familierne Svarrer og Rødsgaard dominerende i ledelsen af Smith & Co., der fortsat også er en selvstændig virksomhed. Nu også med for eksempel repræsentationen for de schweiziske Bernina symaskiner, og med forgreninger til fabrikation af Harthiner, Hamlet, SCO

og Grand cykler og knallerter, foruden plasticartikler. Man sælger også hele cykelfabrikker til fjerne lande.

Ovenstående beretning grunder sig hovedsagelig på tidligere jubilæumsskrifter, ikke mindst fra Odense.



*Rugbrødene kunne også anvendes som Taxa. Dengang skulle chaufførerne stadig have uniform.*



*De hvide pelshuer var populære i 1936, da kørelærer og en af vore mest aktive bilsportsmænd Svend Aage Beyer Clausen deltog i Ford V8 med Kaj Buch som observatør. De var startet fra Umeå og er her fotograferet i Paris.*

## Jubilæum for Rallye Monte-Carlo

Af Morten Alstrup

**Når Marcus Grönholm, Sebastian Loeb og de andre verdensstjerner nu i midten af januar tager hul på endnu en WRC-sæson, sker det med den 75. udgave af Rallye Monte-Carlo. Løbet er om ikke alle rallyers moder, så dog det mest berømte af dem alle. Det er et løb, der på godt og ondt har sat sit præg på bilsportshistorien, men egentlig kom Rallye Monte-Carlo i stand på en helt anden baggrund, nemlig som et promotionfremstød for miniputstaten ved Middelhavet.**

Anthony Noghes foreslog nemlig selskabet Société des Bains et Mer de Monaco, at man skulle organisere et rally for at vise Europas overklasse, at fyrstendømmet også var et oplagt ferie- og rejsemål i vinterhalvåret. Rallyet skulle selvfølgelig have mål i Monaco, hvorimod startstederne skulle være i forskellige vinterramte hovedstæder og storbyer.

I januar 1911 blev de første 23 biler sendt af sted fra henholdsvis Berlin, Bruxelles, Paris og Wien, med beskeden om, at de skulle køre med en gennemsnitshastighed på 24 km/t, og at de havde syv dage til at nå frem til målet ved Middelhavet. Premiereudgaven blev vundet af Henri Rouger bag rattet af en Turcat-Méry, og selv om løbet blev gentaget året efter satte urolighederne i Europa en længere stopper for løbet, der først blev genoptaget i 1924. Herefter har det været kørt hvert eneste år siden, kun afbrudt af Anden Verdenskrig, Suez-krisen i 1957 og den første energikrise i 1974. Rallye Monte-Carlo var dog ikke mange udgaver gammelt, før der begyndte at gå mere sport og konkurrence end promotion i løbet. I 1925 blev der således givet ekstra points til de mandskaber, som var startet fra de mest uvejsomme startsteder, ligesom man indførte en 80 km lang bjergetape. Men som årene gik, blev vejene og bilerne bedre og bedre, og det betød, at mange mandskaber nåede frem til Monaco uden pletter på kontrolkortet. Derfor indførte man i midten





*Den altid joviale og altid cigarrygende rudeglasgrosserer Steinfeldt-Hansen sammen med briteren A. C. Scott, der var startet i HRG fra Umeå i 1937. Han endte på en syvendeplads i "den lille klasse".*

af trediverne en manøvreringsprøve på havnen i Monte Carlo, hvor køernes indsats over få minutter blev afgørende for et løb, der havde varet en lille uge.

Umeå, Stavanger, Oslo og Stockholm blev i tyverne og trediverne nogle af de fjerneste startsteder for Rallye Monte-Carlo, som i 1931 for første gang passerede dansk grund, hvilket fik Steinfeldt Hansen og Hakon Olsen til som de første danskere at prøve kræfter med løbet i en Ford. Den restriktive færdselslov anno 1932 betød, at de startende mandskaber fra Norge og Sverige ikke længere bare kunne passere landet, selv om denne del af Rallye Monte-Carlo ikke udgjorde et decideret konkurrenceafsnit. Derfor måtte KDAK stå for deltagernes passage af landet, der foregik i kortegeform med indlagte kontrolpunkter ved KDAK's kontorer i København og Odense.

I trediverne havde Rallye Monte-Carlo næsten hver gang dansk deltagelse – i to år var der endda hele fem mandskaber til start – og i 1932 opnåede Henry Erlind et af alle tiders bedste danske resultater, da han kørte sin Chrysler frem til en femtendeplads i et felt, der selvsagt ikke var nær så stort som dem, man kunne opleve i halvtredserne og tresserne.



*Endnu i 1937 forekom åbne biler, dog med lukket kaleche og som her også forsynet med en forsvarlig ansigtsmaske. Det er Falck-stationsleder Bruno de Neergaard i Morris 8 i fuld uniform og med Robert Glad som observatør. Lige efter gik han over til Ford V8 og slog den ellers så sejrsvante Poul Cadovius i ASK's mesterskabstrial. Neergaard var ambulancefører under vinterkrigen i Finland i 1939. Han blev henrettet af tyskerne en måned før befrielsen. Glad var eller blev kørelærer og var søn af den bekendte oliegrosserer med Isotta-Fraschinien.*

*Kombinationen Neergaard-Glad kørte også Monte-Carlo i 1936 og vandt samme år R.A.C.'s Rally Torquay over 2.200 km. I både 38 og 39 gjorde Glad det stærkt med sin nye M.G. TA med sejre i Circuit du Syd-Ouest i Pyrenæerne og i 39 i Rallye Internationale des Alpes Francaises, hvor han slog både Lancia og BMW.*



Kurt Christensen (tv) og Oswald Heick (th) ved kontrollen i København i 1949. De blev bedste danske mandskab det år med en generel 71. plads i deres Ford.



Forberedt på det værste – snekæder og to solide snekovle er denne Citroën Berline 11 Légère forsynet med. Den blev i 1951 kørt af Svend Aage Beyer Clausen og Robert Glad, de to kørelærere, som dog ikke blev stoppet af vejrliget, men af mekanikken. 100 km efter Hamborg blev tredjegearet ødelagt, og så var det løb forbi.



Svenskeren Greta Molander kørte Monte-Carlo mange gange, i efterkrigsårene i SAAB. Hun var altid et yndet motiv for pressefotograferne. Billedet her er fra 1951 og taget ved kontrollen i København. Året efter vandt hun dameklassen.



Det var koldt at køre Monte-Carlo dengang – her ser man Kurt Christensen runde en tysk kontrol iført en interessant kombination af en skikasket med lange øreklapper og et halstørklæde viklet om panden. Til daglig var han restauratør i Belle Terrasse i Tivoli; han var ellers kendt som en meget vindende bilist i en åben, hvid Morris 8E med FIAT 1100 motor. I rally-sammenhæng var han oftest observatør. Som en af de sidste før krigen fik han flyvercertifikat, og han har for resten skrevet en erindringsbog.





*Schalburg Knudsen får sin Hillman 1950 eftersat af mekaniker Poul Thomsen inden løbet i 1952, hvor han kørte sammen med Erik Engholm.*



*I dag følger en hel hær af servicevogne deltagerne i Monte-Carlo, men i 1952 kunne Robert Nellemann (tv) og Nonte Karstrup klare sig med at have benzindunke, reservehjul og værktøj i den Ford Zephyr, de deltog med.*

*I 1951 måtte Robert Nellemann og Kurt Christensen udgå 700 meter før mål med deres Ford V8 på grund af denne kollision med en lygtepæl. En lokal bilist kom til at spærre dem vejen og for at undgå påkørsel måtte de køre ind på fortovet, hvor det alligevel gik galt. Selvom de skubbede bilen de sidste 700 meter, var den så beskadiget at den ikke kunne være med i den afsluttende accelerationsprøve..*





Peter Mourier og P. Glimsholt stillede i 1952 op med en Morris Minor. Peter Mourier var startet fra Oslo, hvor han havde aftalt med en af de norske deltagere at de skulle drikke morgenkaffe i hans hjem i Hellerup, hvilket forvirrede mange af deltagerne, som kørte efter dem og dermed forlod ruten fra Helsingør til København. Da feltet nåede Le Puy var Mourier og Glimsholt blandt de 42 hold, som endnu ikke havde straffpoint, senere på dagen måtte de opgive og nåede ikke Monaco.



I kontrollen på KDAK's kontor i København udfylder Robert Nellemann sine dokumenter med nevøen Tim Nellemann med Davy Crockett-hue ved sin side. Bag Robert ses Politikens daværende motormedarbejder Walther Næsh, "Den lille Trafikfyrr".



Til højre herover: Med friske aviser gør Rudolf Rottbøll-Ørum og Bjerg Lauridsen klar til at køre videre efter pausen i København i 1952 i en Renault 4CV, som importøren Brdr. Friis Hansen havde stillet til rådighed.



I 1953 vandt Robert Nellemann REDeX Lalique Crystal Bowl og for tredje gang og til ejendom Margrethe-bægeret til bedste skandinav, der var udsat af Erik Skeel, Ebeltoft, som her overrækker det. På billedet ses også B. Bülow-Jakobsen og codriver Peter Staal. Holdet blev nr. 28 generelt af 440 startende.





*Rudolf Rottbøl-Ørum og Julius Voigt-Nielsen nåede i 1954 frem til Monaco i FIAT 1100, men kvalificerede sig ikke til De lange knives nat. Rottbøl-Ørum havde været aktiv sportskører siden 1931, Voigt-Nielsen var af noget nyere årgang og gjorde sig som bekendt stærkt gældende på Roskilde Ring.*

*Robert Nellemann og Peter Staal i Ford i 1955.*



PHOTO JUNIOR  
14 AV. G. CLAUDECAU  
TEL. 723-56 2120 R



*I en Porsche 356 1500 blev Julius Voigt-Nielsen og Arne Lohmann Jørgensen bedste danske hold af 9 startende i 1955. Og nr. 114 generelt.*

Efter Anden Verdenskrig var Rallye Monte-Carlo forholdsvis sent til at komme i gang igen. Først i januar 1949 blev det første efterkrigsløb kørt, og det fik indirekte en afgørende indflydelse på organiseringen af den danske bilsport. Færdselsloven forbød fortsat væddeløb på offentlig vej, så atter skulle der arrangeres korttegekørsel. KDAK sad endnu på

det danske sportsmandat, og da man var mere optaget af at administrere andre opgaver i de trange år, valgte man at uddelegere korttegekørsels gennemførelse til Dansk Automobilsports Union, der derfor blev oprettet og fik opgaven med at administrere det danske sportsmandat.

I de første efterkrigsudgaver af Rallye Monte-Carlo var der god dansk deltagelse, og i 1950-udgaven af løbet kom Robert Nellemann og Peter Søby ind på en tiendeplads i deres Ford, hvilket var det hidtil bedste resultat for et dansk hold. To år senere var det dog begrænset, hvor mange danske hold der var med. Da havde arrangørerne bestemt, at de deltagende biler ikke måtte være bygget før januar 1949, og det begrænsede i den grad danskerne, som endnu var hårdt belastet af importrestriktioner. Andre lande havde ikke samme problemer, så 1953-udgaven endte med at have alle tiders største felt, med 440 deltagende mandskaber.

I halvtredserne var Robert Nellemann – med skiftende andenkørere – den førende dansker i Rallye Monte-Carlo, og det var ikke uden grund. Fra 1956 havde man indført et fælles samlingssted i det centrale eller nordlige Frankrig, hvorfra feltet så gennemkørte en fælles rute på vej mod Monaco, og her var Robert Nellemann blandt de første til på forhånd at træne på etaperne i løbet, og det gav specielt pote i 1958. Sammen med codriveren Mogens Skarring var han startet i

*Robert Nellemann og Mogens Peter Skarring på vej mod tiendepladsen og sejren i klassen over 2.000 ccm i 1958.*







*Carl Syberg var i tresserne en af Danmarks fremtrædende rallykørere, men deltog kun få gange i Monte-Carlo. Her er han fanget i Alperne i Volvo. Det er 1960.*

Rom, og da de kom til Frankrig, skulle de passere en mængde bjergveje i en snestorm. Men dem kendte holdet på forhånd, og dermed lagde de grunden til deres tiendeplads, som i de efterfølgende 39 år skulle være det bedste danske Rallye Monte-Carlo-resultat.

Robert Nellemanns og Mogens Skarrings resultat fik endnu flere til at prøve kræfter med løbet. Intet mindre end 16 danske mandskaber var med i 1959, men det bedste resultat blev den 52. plads, som Jørgen Nielsen og Rudolf Rottbøll Ørum opnåede med deres NSU Prinz.

Det efterfølgende årti medførte såvel flere ændringer som nye navne i Rallye Monte-Carlo.

I 1960 indførte man for første gang specialprøver/hastighedsprøver i løbet, ligesom De lange knives nat så dagens lys. Deltagelsen i det sidste konkurrencedøgn blev begrænset til de 90 bedste mandskaber (siden varierede tallet mellem 60 og 100), og det satte ekstra pres på deltagerne i løbets indledende fase, for nu skulle der køres til for at komme videre og dermed opnå en placering.

En anden ændring i tresserne var indførelsen af en udligningsformel, som skulle stille effektmæssigt små og store biler lige, og det resulterede i sejre til bl.a. Saab 93 og Morris Mascot. Men ved årtiets udgang blev denne udligningsformel skrottet, og i stedet tog man endnu et skridt nærmere det rendyrkede race, vi kender i dag, hvor den hurtigste kombination af mandskab og bil vinder.

Det nye danske navn i tresserne var Jens Nielsen. I 1961 kørte han sit første Rallye Monte-Carlo sammen med Ove

Petersen i en Volkswagen, men nåede desværre ikke frem til De lange knives nat. Men det kom Jens Nielsen til at gøre mange gange senere. Frem til 1992 nåede han at være med i løbet ikke mindre end 28 gange, og danskeren blev blot den tredje kører i verden, som deltog i Rallye Monte-Carlo mere end 25 gange.

Efter at have kørt Volkswagen og Alfa Romeo i sine første starter var det i mange år Volvo (PV544, Amazon og 142) Jens Nielsen brugte, inden han i firserne kørte med de hurtige Renault 5 Alpine og Turbo-modeller. I 1970 opnåede han sammen med Henrik Henriksen sit bedste generelle resultat med en 30. plads; seks år senere var han blevet så gammel – men stadig så hurtig – at han kunne vinde Les Chevrannes, der for syvende og sidste gang blev kørt som en slags old boys-konkurrence.

Gennem halvtredserne og begyndelsen af tresserne havde Rallye Monte-Carlo altid passeret Danmark, men i årene 1965-1972 var vi ikke med i rutebogen. Det ændrede sig atter i halvfjerdserne, hvor den senere Le Mans-kører Jens Winther Sr. en række gange blev Danmarks bedste mand i Rallye Monte-Carlo med en 22. plads i 1975 som bedste personlige resultat.

Fra 1974 kørte Rallye Monte-Carlo atter gennem Danmark, og i 1976 blev det faktisk endnu bedre. Da startede løbet for første gang fra Danmark, nærmere bestemt fra Lyngby Storcenter, hvor intet mindre end 15.000 tilskuere kunne se på, da otte danske hold samt en række andre mandskaber satte i gang.



*Jens Nielsen er alle tiders mest aktive danske Rallye Monte-Carlo-deltager med 28 starter. Her står han i 1963 (længst til højre) sammen med sin codriver Henrik Henriksen (længst til venstre), foran deres Alfa-Romeo.*

Der skulle gå tre år, inden Rallye Monte-Carlo atter startede fra Danmark. Denne gang fra City 2 i Høje Tåstrup, hvor det var lykkedes Automobil Sports Klubben at få kulturminister Niels Matthiasen til at sende bl.a. Holger Helle og Ole Hansen af sted. I deres Opel Kadett GT/E blev de bedste danske hold det år med en 28. plads.

Starten fra Høje Tåstrup blev ikke bare den anden fra Danmark, men også den sidste. Få måneder senere bød 1979 på den anden energikrise i Europa, og det fik arrangørerne af løbet til at afkorte tilkørselsetaperne til blot 1.100 km, hvilket udelukkede en start i København eller for den sags skyld det øvrige Norden.

Gennem firserne og halvfemserne ændrede Rallye Monte-Carlo for alvor karakter fra det meget folkelige løb, hvor der var mange amatører på startlisten, til et mere professionelt rally, der fulgte samme afviklingsmønster som de øvrige løb i kampen om verdensmesterskabet i rally. Tilkørselsetaperne forsvandt og løbet blev en konkurrence for eliten.

Hvor de danske deltagere frem til firserne havde bestået af entusiaster og bilforhandlere, så gik den danske deltagelse mere i retning af ambitiøse talenter, som ville bruge deres deltagelse i Rallye Monte-Carlo som et afsæt til noget større.

I 1991 lå Jens Mulvad og Freddy Pedersen til at sikre sig det bedste danske resultat i femten år, da de på den sidste hastighedsprøve måtte udgå fra en 22. plads. Freddy Pedersen var nogle år senere med igen i codriversædet, denne gang hos Henrik Lundgaard, men i 1995 måtte de udgå efter at have kørt sig fra en 132. til en 25. plads, indtil gearkassen brød sammen. To år senere gik det dog langt bedre. I en Toyota Celica formåede holdet på den allersidste hastighedsprøve i Monacos gader at køre sig frem til en sjetteplads, hvilket

ikke blot var alle tiders bedste danske resultat i Rallye Monte-Carlo. Det var også det bedste resultat nogensinde for et dansk mandskab i et VM-rally.

Men i midten af halvfemserne opstod der også et parallelt løb til VM-rallyet. Det var en historisk udgave af løbet, der ikke blot blev kørt med biler der var mere end 25 år gamle, men hvor afviklingen også fulgte de gamle regler med mere fokus på pålidelighedskørslen. Ni gange har man nu kørt Rallye Monte-Carlo Historique, og en af udgaverne er faktisk endt med Otto og Britta Kristensen som danske vindere med en Lancia Fulvia 1.3 HF årgang 1968.

(Red.: Man kan undre sig over at det hedder Monte Carlo uden bindestreg og Rallye Monte-Carlo med bindestreg. Sådan er det bare!)

Fotos er fra DVK's arkiv, Morten Alstrup PR & Marketing og Steffen Nielsen.



*I tresserne sørgede en udligningsformel for at mindre biler også havde en chance i det generelle klassement. De fik i 1964 de to soranere Steffen og Jørgen Nielsen til at stille op med en Hillman Imp.*





## Mikrobiler

Der kan fortælles mange sjove historier om hedengangne bilmærker.

En del bilhistorie fortælles blandt andet på frimærker, der som bekendt er en af mine lidenskaber.

Postvæsenet på Isle of Man har netop udgivet en serie med sjove mikrobiler, og her er historien:

Ved Anden Verdenskrigs slutning var der stor mangel på privatbiler i Storbritanien, da alle ny biler blev reserveret til eksport. Mindre virksomheder tilbød gør-det-selv-biler i samlesæt for at undgå den omsætningsafgift, der var på færdigsamlede biler.

Det så ud som en oplagt mulighed for en produktion af samlesæt-biler på Isle of Man, men toldvæsenet i Storbritanien satte en stopper for det. I stedet blev der på fabrikken i Peel fremstillet forskellige mikrobiler eller karrosserier til sådanne.

Fællesnævner for mikrobilerne er motorcykelmotor og yderst beskedne ydre mål og fart.

Se nogle af dem på frimærker fra min samling.

Svend Draaby





## En chaufførhistorie

**Jørgen Hansen fortæller en historie om sin far, Poul Valdemar Hansen, som var ansat på Barnängens kemiske fabrikker (svensk) fra 1919 til 1968. Afdelingen på Congovej på Amager producerede toiletartikler. Vademecum til at skylle mund med - men også blæk.**

P. V. Hansen var chauffør fra 1922 til 1947, både som direktionschauffør og som almindelig chauffør for firmaet. P. V. H. blev tildelt FDM's fortjenstmærke i guld med krone den 1. september 1943 og æresbægeret for 25 års tro tjeneste den 16. maj 1947 fra F.D.M. Disse diplomer har Jørgen Hansen den dag i dag sammen med fortjenstmærket.



P. V. H. startede med at køre i Ford T K 4455, bemærk det lille lad bagpå, og Ford T varevogn K 8439. Nummeret K 4455 kommer over på en La Salle i en kortere periode og derefter på en Cadillac limousine i ca. 1932, samtidig har man en anden varevogn med K 28.788. Dette nummer kommer senere over på en Plymouth 1936.

I 1935 blev Cadillac'en indkaldt til Kronprins Frederiks og Ingrid's bryllup med P. V. H. som chauffør, naturligvis iført gallauniform leveret af kongehuset.

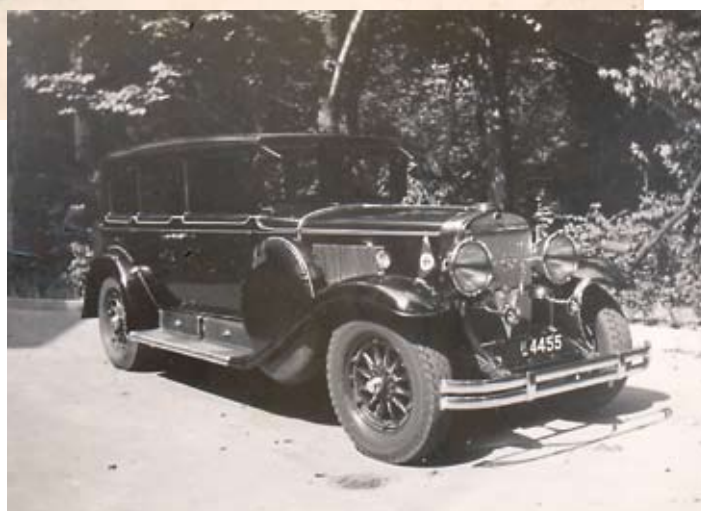
I 1936 var Cadillac'en og P. V. H. en tur i Berlin til de olympiske lege, bemærk olympiadeflag samt naziflag på bilen i samme anledning.



Under krigen var Cadillac, Plymouth samt en Mercedes opstaldet i firmaets garager. P. V. H. kørte så i en 1/2 ton Hansa Lloyd, K 37.457, forsynet med gasgenerator. På en tilfældig dag under krigen på en tur til Fragtmandshallen blev vognen beslaglagt af modstandsbevægelsen og efter en eller anden aktion leveret tilbage til firmaet mod at P.V. H. hentede bilen på en nærmere oplyst adresse.

I 1946 var man igen på en længere tur i Cadillac'en, til Tyskland og Frankrig, bemærk fjernprojektor på midten, tag-





bagagebærer og en dansk vimpel på skærmen. Ikke mere hagekorsflag. I 1947 blev P. V. H. forvalter og andre overtog kørslen.

Cadillac'en blev solgt til en taxivognmand (Codanbilen) og der blev senere lagt en dieselmotor i. Som en afslutning har vi et billede af en Ford Thames, KB 67.447, fra samme firma. Jørgen fik via sin far lov til at købe den for den nette sum af 200 kr.

Tak til Jørgen Hansen for lån af billeder og den interessante historie.

Thom Bang Pedersen.



# DKW - bilerne og motorcyklerne

Jørgen Skaft Rasmussen  
- et dansk industrieventyr i Tyskland

På næsten tre hundrede sider har forfatteren Arne A. Jørgensen nedfældet DKW's historie, sideløbende med de øvrige bilmærker, som er knyttet til Skaft Rasmussens virke i Tyskland. Samtidig følger vi familien i med- og modgang.

Rasmussen blev født i en middelstandsfamilie i Nakskov i 1878, allerede som etårig mistede han sin fader, og som nittenårig sin moder, ikke den bedste position for en god start i voksenlivet. Som tyveårig var Rasmussen udlært som smedesvend, men han ville videre. Muligheden dengang for en maskinmand var maskinistuddannelsen, men Rasmussen ville være ingeniør. Det første maskinteknikum i Danmark blev grundlagt i Odense i 1905 efter forbillede i Technikum Mittweida i Sachsen. Hertil rejste Rasmussen for at få en teoretisk uddannelse i maskinbygning. I Sachsen træffer han sin kommende hustru, og modsat de fleste andre danske studerende vælger han at blive i Tyskland. Kort efter sin dimission er Rasmussen i kompagniskab med en Carl Ernst om et maskinfirma.

Levende beretter forfatteren om Rasmussens arbejds- og familieliv til det slutter i 1964, hvor Rasmussen dør og begravnes på Pedersborg kirkegård ved Sorø. Det begynder beskedent og slutter beskedent, undervejs har Rasmussen været blandt de mest velhavende i Tyskland. Som for tusinder af andre industriherrer, blev det tredje rige deres vanskæbne. Jeg hæfter mig ved to karakteristika: Rasmussen forblev dansk statsborger og meldte sig aldrig ind i nazistpartiet. Det gjorde en søn, han døde i russisk fangenskab kort efter Tysklands nederlag.

Sideløbende med familiehistorien følger forfatteren udviklingen af dampbiler, DKW biler og motorcykler, de tilknyttede underleverandører, plus de bilmærker som dannede Auto Union: DKW, Audi, Horch og Wanderer. Vi læser om ildsjælen Rasmussen, om det til tider vanskelige samarbejde han havde med konstruktører, merkantile folk og bankdirektører, der ville have indsigt med forvaltningen af de penge de indskød i selskaberne. Et samarbejde der undertiden slog gnister.

Bogen er spækket med illustrationer, anmelderens hukommelse genopfriskes ved synet af disse DKW'er, enkel var mekanikken og vellykkede var mange karrosserier. En skam man ikke kan få tomgangsløden med.



Arne A. Jørgensen er ikke faguddannet historiker, men lægmand som mange andre, der skriver om bilhistorien. Men der er forskel på at forfatte en artikel på tre-fire sider og så skrive en bog som den der ligger på mit skrivebord. Tænk sig at holde rede på alle disse facts, at få dem nedfældet i den rigtige orden. Naturligvis har forfatteren benyttet informationer fra tidligere trykt materiale, men han har også ført samtaler om emnet med mange personer, deriblandt Rasmussens efterladte. Meget anerkendelse til Jørgensen for den omfattende beretning om en dansk mand, der blev bilfabrikant i Tyskland, og ved sin død blev sidestillet med Henry Ford i tyske nekrologer.

P. E. Hansen

**DKW – bilerne og motorcyklerne**  
**Jørgen Skaft Rasmussen – et dansk industrieventyr i Tyskland**  
**288 sider, rigt illustreret, 398 kr.**  
**Forlaget Motorploven - [www.motorploven.dk](http://www.motorploven.dk)**



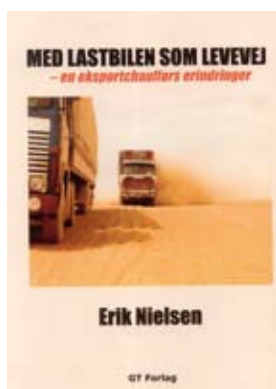




## Med lastbiler som levevej

– en eksportchaufførs erindringer

I femten år kørte Erik Nielsen som eksportchauffør før han måtte stoppe som følge af en arbejdsulykke. Som mental træning efter ulykken gav Nielsen sig til at nedskrive sine oplevelser fra utallige ture syd- og nordpå. Med ekstern hjælp er det blevet til en bog om et arbejdsliv, der er ganske forskelligt fra et otte til fire job.



Uden statistisk opgørelse giver teksten indtryk af at det meste af de femten års kørsel er foregået i Østeuropa og Mellemøsten, med en enkelt afstikker til Libyen og et par ture så langt væk som Saudi Arabien. Ture som tog halvanden måned med idelige ventetider ved grænsepassager og mistænksomme toldere i regimer, der ikke er kendt for effektivitet.

Nielsen beskriver levende døgnets fireogtyve timer med førerhuset som soveværelse, måltider tilberedt på p-pladser og lidt vand i hovedet samme sted, op i førersædet og så videre, ofte ad elendige veje.

Man fornemmer godt kollegaskab med andre chauffører, når de mødes og undertiden kan køre sammen. Mødestederne er spisesteder ved vejene, kendt for et godt måltid mad, og undertiden med kvindeligt selskab, der tilbyder sig. Som ægtemand med familie hjemme på Sjælland betragter Nielsen dog løjerne fra sidelinien.

Når man som anmelder læser bogen, melder tanken sig: Hvad får mennesker til at arbejde under vilkår som Nielsen beskriver, som er helt anderledes end en dansk motorvej en tidlig majmorgen i solskin? Og mekanikken, hvad gør man hvis SCANIA'en stopper på en vej i Syrien? Ganske ufarligt er det heller ikke, røvere og banditter er alle steder, det handler om at vælge en sikker p-plads for natten. Disse mange spørgsmål vender forfatteren i sin bog om chaufførlivet.

Mig bekendt er der ikke tidligere skrevet en bog om eksportchaufførernes dagligdag af en chauffør, der kan øse af egen erfaring. Godt det nu er gjort.

Bogens illustrationer er væsentligt billeder af chauffører uden for bilen, i gang med et måltid, en reparation eller bare en hvilepause sammen med kolleger.

P. E. Hansen

**Med lastbilen som levevej**  
– en eksportchaufførs erindringer

Af Erik Nielsen

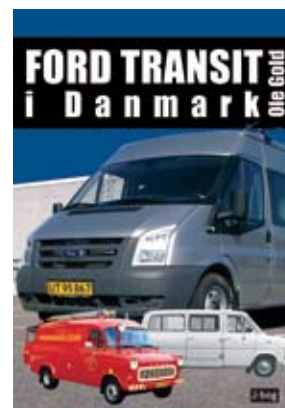
192 sider, illustreret, 225 kr.

GT Forlag, 8660 Skanderborg

Tlf. 86577201 - www.gt-forlag.dk

## Ford Transit i Danmark

Sig ordet Transit, og bilkenedere tænker på Fordproduktet med dette binavn. Disse navne som bilfabrikanter gennem årtier har givet deres biler, refererer ofte til antal cylindre, slagvolumen, køretøjets råstyrke, eller man har brugt konstruerede betegnelser – og gør det stadig.



I slutningen af 1950'erne ville Fordfabrikkerne i Tyskland og England videreudvikle deres lette lastbiler Taunus og Thames, populært kaldet ladvogne, og med maksimal belastning på 3.500 kg. Fra højere sted i koncernen ønskede man et fælles udviklingsarbejde om en let lastbil. Tyske og engelske ingeniører blev tvunget til samarbejde, hvilket gav gnidninger over Kanalen. I 1964 blev de første prototyper sendt til test, en ny varevogn var skabt.

Man kan mene at bilypen og navnet Transit ikke hænger sammen. Formentlig er det valgt fordi det er internationalt kendt og let at udtale. Transit-navnet ville have passet bedre på en eksportlastbil, ordet betyder "overførsel af varer fra et land til et andet land gennem et tredje", og den transportform var Fordbilen ikke tiltænkt.

Forfatteren Ole Gold indleder med kort at fortælle Fords historie, også den danske del. Derefter følger 175 billeder af Transit'en ledsaget af korte tekster, der følger mærket gennem de fyrre år, vi har kendt bilen i Danmark. Næsten alle illustrationer er i farve og viser bilen som bus, kassevogn og ladvogn.

Vi oplever Transit'en som minibus, postbil, Falckbil, politibil, brandbil, håndværkerbil, kølebil, grisehandlerbil – hvem har ikke kørt Transit? For det kan man gøre på almindeligt kørekort. Fik bilen en for tung karrosseriopbygning, mindske man lastevnen, vejede den ned.

Med bogen får vi fyrre års Transithistorie i Danmark i fin udførelse, gode billeder på glittet papir, indbundet i stift bind.

P. E. Hansen

**Ford Transit i Danmark**

Af Ole Gold

100 sider, illustreret, 260 kr.

Forlaget J-bog, 2630 Tåstrup

Tlf. 43527252 (kun aften)

www.j-bog.dk



## Nimbus, Nilfisk og Fiskerfamilien

### Et industridynastis krønike 1875-2006

Det er ikke noget godt udgangspunkt for omtalen af en ny bog at anmelderen er gnaven og ærgerlig. Men det er jeg. Da jeg tog bogen i hånden faldt den åben på et billede af min svigerfar, der hed Kai Otting. I bogen er han blevet til Jørgensen.

Så bladrede jeg lidt og så et billede af en sagesløs Opel Super Six, der var blevet til en Opel Blitz. Som sikkert ethvert medlem af DVK ved kan en Blitz kun være en last- eller rutebil.

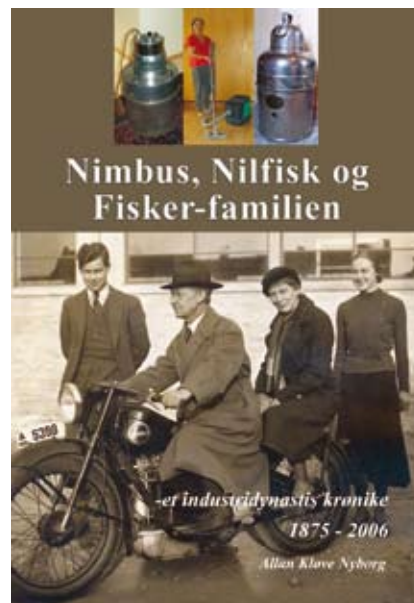
Dernæst opdagede jeg at jeg med navns nævnelse er gjort ansvarlig for identifikationen af biler. Hvis ikke jeg skulle kende en Opel Super Six – som far fik i begyndelsen af 1938, og som var den første bil jeg kørte som 15-16-årig i 1948! Og derefter hver og hver anden dag indtil 1954.

Nævnte Opel har sandelig ikke været forbi mig, jeg husker kun at have set ét af bogens ganske få billeder med biler, nemlig af to åbne turistbiler, der anvendes til en firmaudflugt. Og da var mit svar at den ene er en Chevrolet, den anden kunne jeg netop ikke genkende, men efter blandt andet grydelågshjulene ville jeg antage at den var fransk.

Altså: Jeg fralægger mig ethvert ansvar for identifikationen af biler på billederne. Men det kunne da være sjovt hvis den anden kunne fortælle hvad turistbilen er for en.

Der er ellers lagt et kæmpe arbejde i at beskrive A.P. Fisker, hans familie, hans frembringelser af støvsugere, motorcykler med mere og firmahistorien, også efter at han var død som hundredeårig. Nielsen forsvandt meget tidligt ud af Fisker & Nielsen, men firmanavnet blev hængende indtil for nogle år siden.

Det er svært at sige noget fornuftigt om tekstens kvalitet, man orker næppe at læse det hele, men jeg forlader mig på at når der er lagt så stort et arbejde i bogen, må indholdet også være velunderbygget. Der er næsten 500 sider og sikkert endnu flere billeder.



Der er alt, alt for mange læseforstyrrende kommaer og mange underlige stavefejl, men forfatteren erklærer frejdigt, at stavningen er med vilje. En gammel ræv som jeg kan dog gennemskue at det ikke gælder alle steder.

Bemærk at jeg befatter mig ikke med at jagte fejl, det er for træls. Jeg nævner kun de meget iøjnefaldende.

Nå, når surheden lægges til side må konklusionen trods alt være at det er en bog man er nødt til at anskaffe.

Utroligt, at der nu er udgivet hen ved 15 bøger om Nimbus – og der er endnu en på vej. Den kommer dog udelukkende til at handle om Kakkelovnsrøret.

oer

### Nimbus, Nilfisk og Fiskerfamilien

#### Et industridynastis krønike 1875-2006

Af Allan Kløve Nyborg.

492 sider. 398 kr.

Forlaget Motorploven. [www.motorploven.dk](http://www.motorploven.dk)



*Her er de to åbne turistbusser fra firmaudflugten. Chevrolet til venstre, men hvad er det for en til højre? Den ser fransk ud. Eller måske italiensk?*





## Sværgodstransport

Da den tyske Besættelsesmagt kapitulerede i Danmark i maj 1945 stod flere tusinde soldater i landet og en tilsvarende stor mængde krigsmateriel, blandt køretøjerne var person- og lastbiler. Soldaternes afmarch til fods (!) til Tyskland er rigt dokumenteret i film, billeder og litteratur. Derimod har samtiden ikke interesseret sig meget for at fastholde materiellets endeligt.

Vi ved at enkelte personbiler blev overtaget af danskere, og redningskorps og nogle få vognmænd skaffede sig specialkøretøjer til tung transport. Dybest set var vognmænd vel ikke interesseret i at overtage slidte tyske lastbiler, når det var muligt at købe nye franske, engelske og amerikanske biler.

Men A. N. Steffensen i Århus var en undtagelse. I 1946 etablerede han en forretning med sværgodstransport som speciale. Fra tyskerne havde Steffensen overtaget en kanontraktor og to sværgodspåhængsvogne, oprindelig beregnet til transport af kampvogne.

Traktoren var en FAUN type ZR udstyret med en Deutz dieselmotor på 13,5 liter og en effekt på 150 hk. Længden var 6,5 meter, vægten godt 10 tons, de seks hjul var monteret med dæk 9,75x20 tommer. Altså en ret svær sag. I førerhuset var det plads til 7 personer, kassen bag førerhuset rummede donkrafte, wirer og andet hjælpegrej. Påhængsvognen var nedbygget, lastevnen var 20 tons, egenvægten 12 tons og længde 14 meter. Hjulene havde endnu sværere dæk end traktoren. Sammenkoblet var køretøjets længde 19 meter, en betydelig størrelse i forhold til datidens største lastbiler.

I 1951 entrerede Maskinfabrikken Møller & Jochumsen i Horsens Steffensen til at transportere en dieselmotor til Tyskland. I Elmshorn ved Hamborg havde Dansk Esso et tankskib, Esso Hermod, under bygning, M & J motoren skulle installeres som hovedmotor i skibet. Motorens vægt var 16 tons med effekt på 550 hk. Det læssede køretøjs vægt var op mod 40 tons.



Billederne er taget ved maskinfabrikkens domicil på Allégade i Horsens, dengang en del af hovedvej 10 gennem byen. Med på turen fulgte kontorfunktionær Villy Hansen fra M & J, der talte tysk, rejsen fulgte A 10, der snoede sig gennem det bakkede østjyske landskab til landegrænsen ved Kruså. Fra Horsens steg vejen mod Torsted, igen bakker ved Ølsted og Bredal. Ved Vejle bygrænse var der god brug for bremseeffekten, og videre mod Kolding arbejdede Deutz maskinen med fuld effekt i laveste gear for at komme op ad bakkerne syd for byen. Enkelte strækninger af den gamle hovedvej er bevaret, f. eks. forbi Ølsted Kro, hvor DVK i mange år holdt månedlige møder. Her kunne man se Steffensen passere i 1951.

I dag forbavses man ikke af en transportertransport på flere hundrede tons, løftet på blokvognen af et par mobil-

Firma: J. Steffensen, Vognmandsforretning, Tvis.  
Steffensen, Anders Nørgaard, vognmand; f. 29/6 1902 i Ugilt, Hjørring amt, søn af gårdejer Svend Christian Steffensen; g. 3/12 1929 m. Dagny N. S., f. Gundersen; chauffør — bl. a. genn. 13 år i Århus Omnibusselskab — 1920-40, etabl. sig s. selvstændig vognmand i Skørping 1940, afhændet nævnte forretning og grundlagt nuværende vognmandsforretning i Århus 1946; vognmateriel: 1 truck og 2 blokvogne (samlet lastevne: 30 tons); kørsel: udelukkende sværgodstransport\*. Adr. Silkeborgvej 19, Århus.  
Firma: A. N. Steffensen, Sværgodstransport, Silkeborgvej 19, Århus.  
\* Vognmand Anders Nørgaard Steffensen har bl. a. udført al sværgodstransport ved opførelsen af I/S Midtkraft, Århus samt transport af transformatorer for A/S Ths. B. Thrige, Odense og for I/S Vestkraft, Esbjerg. Han har desuden udført transporten og ophejsningen af rytterstatuen af kong Christian X på Bispetorvet i Århus i 1955.

kraner. Steffensen måtte planlægge hvordan man med donkrafte, klodser, ruller, håndtaljer, slisker og treben kunne bakse tunge emner på plads.

P. E. Hansen





## Glade minder om en sommerrekord

Tekst: Anders Andersen

Tanken om, at vores kære køretøjer skal gemmes væk - og tanken om det bøvlt det kan være at finde et ordentligt logi til vores firehulede venner er ikke morsom. Men så må man tage hul på pakken med de glade minder fra den forgange sommer, f.eks. det aftenløb fra Middelfart til Fredericia, der fik besøg af et halvt hundrede biler.

Det overraskede arrangøren af turen, Anne Lise Gustafsson, i den grad, at hun kun havde 40 løbsskilte med.

- Resten af jer får skiltene, når I kommer til næste køretur, råbte Anne Lise Gustafsson.

Jeg ankom på grund af teknik en halv times tid for sent og var så småt begyndt at se hen til hjemturen til Vejle uden aftentur. Men da jeg kom til Karolines Rasteplads, var der et hav af biler af alle årgange og typer.

Selv om fynboerne selv har mange skønne steder, var turen lagt i Jylland. Selv de mindste veje blev kørt igennem på en pragtfuld og meget smuk tur, der desuden foregik med en fornuftig hastighed.

Det er også nødvendigt, når så mange biler skal sluses gennem den øvrige trafik. Det kunne man se på det tekniske stop, der blev nødvendigt, fordi der på den gamle Lillebæltsbro var vejarbejde og dermed kun ét lysreguleret spor over broen. Det betød at 50 biler blev "kantstensparkeret" på den gamle hovedvej til Kolding og fyldte fra Kia næsten op til det kryds, der i fordums dage, før vi fik den nye Lillebæltsbro, var stedet hvor trafikken til og fra Århus og til og fra Esbjerg skiltes.

Turen sluttede hos John Andersen i Fredericia, hvor vi fandt både hjertorum og husplads.

Hermed håber jeg at have skabt en stille og frydefuld stund. For nok bliver det vinter, men det bliver sommer igen.





## Veteranbil, veteranfly og veterantog

Jeg har lavet en halv aftale for 2007 med Dorte Stadil og Anne Lise Gustafsen om at vi skulle tage til Berlin og Harzen og se og blandt andet prøve det her:

[www.meilenwerk.de](http://www.meilenwerk.de) - en gammel remise der er bygget om til biludstilling, bilklub udstillinger, etc.

[www.air-service-berlin.de](http://www.air-service-berlin.de) - flyve med en gammel "Rosinbomber", Douglas Dakota faldskærmsflyet der efter den 2. verdenskrig blev brugt til at flyve forsyninger ind til Vestberlin under USSR's besættelse.

[www.hsb-wr.de](http://www.hsb-wr.de) - se bare siden, det er ikke til at stå for. De der har haft, og måske stadig har modeltog, kan tydeligt se hvor Märklin, Fleischmann, Falter og alle de andre der sælger tog, huse etc. i miniudgave har hentet inspiration. Det skal man da prøve, og man kan komme på besøg på værkstedet (skift lige en aksel!!).

Måske vi kunne knytte en lille køretur på. Tyskerne bruger udtrykket "Ausfahrt", nærmest en køretur med en meget lille snert af rally/orienteringsløb. Det primære er at komme ud og vise sig og bilen frem.

Studer eventuelt siderne:

[www.davc.de](http://www.davc.de) + [www.harz-classics.de](http://www.harz-classics.de) + [www.ostsee-classics.de](http://www.ostsee-classics.de) .

Det bliver nok bedst at lave turen først på sommeren, så vi ikke kommer ind i tyskernes ferieperioder.

Hvis det her fanger interessen for en del stykker skal vi have sagerne koordineret. Det vil jeg gerne stå for.

Jeg kunne forestille mig at vi pr. e-mail kan vende og drøfte de praktiske ting blandt dem der vil være med.

### **Et par praktiske oplysninger:**

Det er nok bedst hvis I kan noget tysk, i Berlin taler mange engelsk, men i andre byer og landsbyer taler de fleste kun tysk.

I det gamle DDR lærte folk ikke engelsk, de skulle som de andre i hele østblokken lære russisk! Efter kommunismens fald har mange vendt sig imod den, og de færreste vil tale russisk. I begyndelsen af 1990'erne begyndte man at undervise i engelsk i skolerne. Så de der kan engelsk er generelt under 25 år eller over 70 år.

Vi skal ud i bakket terræn i Harzen, så det er bedst med lidt motorkraft på bilen. Jeg tager ikke af sted i min FIAT 500 "Topolino" fra 1936, 13,5 hk! Jeg mener vi generelt ikke skal køre på "Autobahn", men det kan nok blive nødvendigt og så er det også rart at kunne følge trafikken, i det mindste lastbilerne.

Så meld jer, helst pr. e-mail, jeg tror at op til 10-12 biler er passende. Mange ting skal koordineres, det skal passe med hvornår folk kan få ferie etc., så vi ender nok med en "hård" kerne, der tager af sted.

Med venlig hilsen

**Jørgen Jacobsen, Esbjerg V.**

Tlf.: +45 20 22 27 29 - E-mail: [yak@esenet.dk](mailto:yak@esenet.dk)





# Konkurrencen

Med konkurrencen sidste gang kombinerede vi Lancias 100-års jubilæum, som Niels Jonassen skrev om i samme blad, med Rallye Monte-Carlo nr. 75, som vi markerer i nærværende nummer af Veteran Tidende.



Billedet forestillede en svensk deltager i Rallye Monte-Carlo fotograferet i Nørre Farimagsgade i København ved kontrollen hos KDAK i 1949. Bilen er en Lancia Aprilia, årgang 1948, måske 1947, med et karrosseri der næsten sikkert er fra Pinin Farina, selv om man ikke kan se det karakteristiske skilt, der plejer at sidde forneden foran døren.

Samme karrosseri havde arkitektprofessor Palle Suensons FIAT 1100, og det sås ligeledes anvendt på Alfa Romeo.

Flere lavede næsten ens karrosserier, de andre var Bonschi og Touring Milano. Men Pinin Farina byggede mange Lancia og er af flere grunde det sandsynligste.

Aprilia var en klassisk Lancia serie 2 med V4 motor, den lille på 1.485 cc. Kølergitteret på cabrioleten er standard, men det chassis som blev brugt til karetmagernes bestræbelser med cabrioletter – trasformabile, som italienerne kaldte dem – var 10 cm længere end sedanens.

Jørgen Hansen, i mange år ejer af to Lancia trasformabile, bemærker at hjulkapslerne på konkurrencebilen er nogle, Farina brugte mange gange i den periode. Den nyeste af de to han selv havde, har samme hjulkapsler. Jørgen gør desuden opmærksom på at affjedringens torsionsstænger ikke sidder på langs, som der stod i artiklen i sidste blad, men på tværs. Vi anså ikke konkurrencen for at være særlig vanskelig; enten har den alligevel været det, eller juletravlheden har gjort sig gældende, for der kom ikke ret mange besvarelser. Og de var rent ud sagt fra Tordenskjolds soldater, den hårde kerne af deltagere.

Vi tror at konkurrencerne er ret populært stof i VT, men mange flere burde kaste sig ud i at deltage. Der er gode præmier at vinde, bøger eller dvd'er.

Nu gør redaktionens nytårstravlhed sig til gengæld gældende, så der er ingen ny konkurrence i dette blad. Vi kommer igen næste gang.

Vinder af konkurrencen i december er ved lodtrækning Peter Bering.

oer

## Læserbrev

Jeg må på vegne af en gruppe sjællandske medlemmer endnu en gang gøre opmærksom på at Veteran Tidende stadig har alt for mange gamle biler fra før 1940, som reportage i VT (8-10 sider, øv). Disse indslag er uinteressante, måske undtaget herr. Ole Emil Riisager, som åbenbart kun bringer indslag i egen interesse, det er for dårligt, vi skal frem til min. 1940 og frem, ikke køretøjer fra vores tipoldefars tid!

Ole Villumsen

## Redaktøren svarer:

Løsningen på dit problem er nærliggende. Jeg giver dig hermed til opgave selv at skrive den slags artikler du savner i bladet.

Du skal lige huske at de skal indeholde stof man ikke kan læse andre steder. De må ikke være skrevet af efter en bog eller et andet blad, dansk eller udenlandsk. Og de skal for resten helst handle om noget dansk og i hvert fald fortrinsvis have en dansk vinkel og dansk billedstof.

Så vil jeg bede dig om at aflevere tekst og billedtekster som en word-fil, fordi det ellers er mig der skal skrive det rent. Jeg skal under alle omstændigheder rette det igennem.

Og du skal gøre dig klart at du får ingen penge for det, men risikerer at der blandt Dansk Veteranbil Klubs omtrent 6.000 medlemmer er et enkelt, der bagefter vil svine dig til fordi vedkommende heller ikke har forstået hvad klubben står for.

Så vidt jeg ved har du ikke tidligere bidraget til klubbens trivsel. Nu har du chancen.

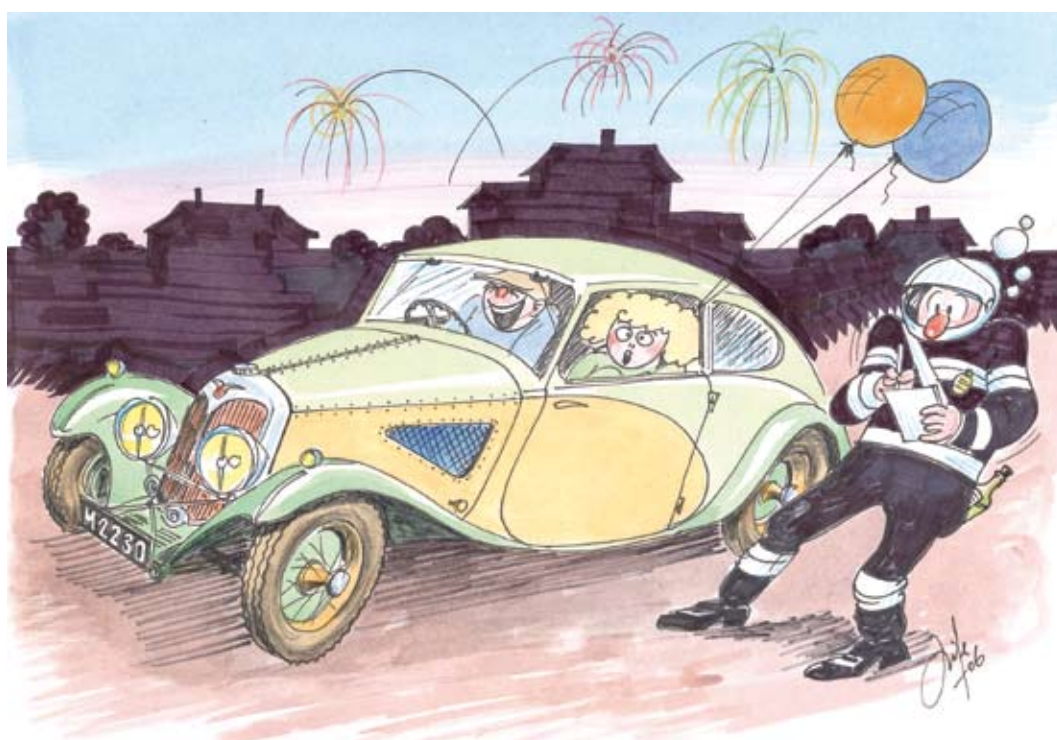
O.E. Riisager





## Velkommen til nye medlemmer

Folmer	Jørgensen	Maribovej 16,2,tv	2500 Valby	36442175	Volvo Duet P210	1965
Poul Gram	Jensen	Spangsvvej 121	5210 Odense,NV	66161963	Ford A	1931
Jørn	Larsen	Drosselvænget 17	6710 Esbjerg, V	45126506	VW Karmann Ghia	1961
Lars Bo	Jacobsen	Ristrupvej 39A	8471 Sabro	40512564	Ferguson M65 Mk4	1968
Andre	Kaleta	Bakkesvinget 17	8700 Horsens			
Flemming	Christensen	Farupkirkevej 27	6760 Ribe	75421758	FIAT Dino Spider	1968
Per Mejnert	Kristensen	Skovduevej 20	2970 Hørsholm	30932060	Ford Mustang	1967
Kristian Nybro	Mogensen	Gl.Skolevej 40	6731 Tjæreborg	75170180	BSA M23	1937
Knud	Jørgensen	Ole Bruuns Vej 11	2920 Charlottenlund			
Peter	Bang	Sødalen 16	2820 Gentofte	29993025	Mercedes Benz 250 SL	1967
Frank	Zibert	Valborgs Alle 18, 3 th	2500 Valby	21771431	Chrysler New Yorker	1967
Michael	Sørensen	Hinbjerg 48	2690 Karlslunde	46154492		
Bent Bilet	Pedersen	Primulavej 23	7100 Vejle		Citroën B11	1951
Hanne	Jensen	Hejrevej 39	4532 Gisløng	40165927	MG C	1969
Leif	Lunn	Nørre Allé 1, 2 th	2200 København,N	40107069	Tatra 603-2	1973
Rasmus Gorm	Pedersen	A.F.Beyersvej 3, st-4	2720 Vanløse	40989275		
Karsten	Andersen	Absalonsgade 35, 2 tv	9000 Ålborg	24622124	VW type 1	1967
Bjarne	Jensen	Oslogade 20, 2 th	8200 Århus,N	20860359	VW 1300	1966
Jon	Møller	Nørremarken 22	6360 Tinglev	74644113	Landrover	1971
Martin	Vibjerg	Bækvej 17	7323 Give	25461451		
Bent Busk	Nielsen	Hovedgaden 21	4654 Fakse Ladeplads	56717102	Volvo	1960
Tony	Pedersen	Stjernevej 17	8900 Randers	51351676	Morgan	1966
Karen Marie	Dahlgaard	Veldsvej 49	8830 Tjele		MGB	1966
Uffe	Hansen	Ringvej 15	4750 Lundby	20126546	Ford Thames	1956
Jan	Østberg	Kongsgaden 19, Søborg	3250 Gilleleje	40521011	Land Rover 109"	1973
Uffe	Emde	Eskebjergvej 68	4593 Eskebjerg	59290970		
Rolf	Hvolby	Digevænget 22	8330 Beder	86936993	Honda CB77	1967
Peter	Larsen	Rysensteensgade 1, 4 th	1564 København,V	33159060	AC Cobra	1966
Michael Bournonville	Knop	Præstebrovej 9	4300 Holbæk	61757056	Opel Rekord	1971
Flemming	Jensen	Snerlevej 56, 2 tv	3000 Helsingør	25151856		
Jørgen	Andersen	Gyvelvej 8 C, st th	4000 Roskilde	46138104	Terrot	1930
Gerner	Petersen	Sønder Kettingskov 10	6440 Augustenborg	74407227		
Michael	Johansen	Eirsvej 43	3000 Helsingør	49261344		
Tandlægeselskabet	Jørgen Nejst aps	Slotsgade 2	3400 Hillerød	48260343		
Erik	Albertsen	Baskærvej 37	6040 Egtved	75551010		
Niels	Palnum	Strandvejen 29	7900 Nykøbing Mors	97720708		
Lars	Schröder	Bolbrovej 8	2960 Rungsted	61556778		
Jacob Daugaard	Pedersen	Silkeborgvej 209	8700 Horsens	46966272		
Henrietta Nguyen-Van	Hans Christian Andersen,	Husmandsvejen 6	3250 Gilleleje	51907296		
Bjarne	Mortensen	Engvej 137	2300 København S	32973940	Harley Davidson	1923



- Hold da kæft, 1,8 promille, ingen førerbevis, ingen seler, intet rat, det - hup- bliver dyrt !



## Biler sælges

**Ford Taunus 2.0** V6 2-dørs coupe 1975, benzin, blåmetal, træk. Et rigtig sundt eksempel af denne model med meget lidt rust.. Den sidste model med det nye instrumentbord samt sort interiør i meget pæn stand. Skal synes, har stået opmagasineret tørt i de sidste 8 år. Der medfølger næsten alt i nye pladestumper (forskræmme, forplade, panel, bagpanel, osv). Alt dette er absolut ikke nødvendigt at skifte for at syne bilen, men min plan var at restaurere bilen til 100 % ny stand. Der medfølger endvidere div. ekstra dele bl. a. 1 stk. 2.0 V6 motor (Kører virkeligt godt), 1 stk. forbro, 2 stk. bagtøjer, 1 stk. udstødning, 4 flotte stålfælg osv. Sælges KUN samlet. Her er der virkelig mulighed for at lave en ener inden for veteranklassen. Prisen er til forhandling, men min priside er omkring de 10.000 kr, da der er bil + stumper indkøbt for mere end 20.000 kr. Skal afhentes i 8370 Østjylland. Dan Nielsen, tlf. 40591089 [dannielsenxx@hotmail.com](mailto:dannielsenxx@hotmail.com)

**Triumph TR4A IRS** 1965. Herlig velkørende rå TR4A IRS rhd. Rød. Tunet motor med 2 dobb. Weber, fastroad knast, banan udstødning, Lumination Magnetronic tænding. Undervogn med justerbare støddæmpere og anti-roll bar. Krom trådhjul, hvid kaleche, flot krom. Foto på: [http://www.classiccar.dk/as/index\\_tr.htm](http://www.classiccar.dk/as/index_tr.htm) Prisen er leveret indregistreret kr. 137.500. Arne Sørensen, tlf. 48715343 [as-media@post5.tele.dk](mailto:as-media@post5.tele.dk)

**Ford A 1929**, flot udvendig, ligeså indvendig, sælges for højeste bud over 114.000. Henry Kuus, tlf. 20199281 [henrykuus@mail.dk](mailto:henrykuus@mail.dk)

**Volvo 121 Amazon**. Synet 27.04.05 på sorte plader. B20 motor, 4 gear, kører rigtig godt. Teknisk i god stand. Brun med lyst læderindtræk. Billeder kan mailles. Pris kr. 18.000. Tlf. 97495252/27458112 [ondaftenvej@mail.dk](mailto:ondaftenvej@mail.dk)

**Jaguar E-type** coupe 1970. Pæn og velkørende, til lettere renovering. Lakeret for 2-3 år siden, flot krom, pæne hjul, motor og gear ok. Virkelig pæn i kabinen, mangler kun 2 bundtæpper. Billig indstigningsbil til E-type verdenen. Ring eller mail for foto m. m. Pris kr. 187.500.

**Jaguar E-type** roadster 1969. British racing green, flot og utrolig velkørende bl.a. original servostyring, 3 SU og skrappere knaster, nye trådhjul med rustfri stål eger, grøntonede ruder, fin kaleche og kabine. Skal ses og prøves, ring eller mail for foto m.m. Pris kr. 365.000.

**Austin Healey 100/6** 1957. Flot lidt ældre old english white med røde sider, meget original bil med fin pasform, flot detalieret motorrum, alt virker perfekt, Nye krom trådhjul og flot krom iøvrigt. Prisen er le-

veret nysynet og indreg. kan købes uden afgift, ring eller mail for info og foto. Pris kr. 245.000. Ebbe Nielsen, tlf. 20268910 [retrocc@mail.dk](mailto:retrocc@mail.dk)

**Fiat 1100 D** 1965, velholdt og i original stand. Pris kr. 40.000. Jesper Jensen, tlf. 29454107 [jesperjensen777@hotmail.com](mailto:jesperjensen777@hotmail.com)

**NSU sportprinz** 1959. God men urestaureret stand. Vognen kan køre og er komplet. Pris kr. 20.000. Finn Vangsgaard, tlf. 65361383 [pilevad.moelle@mail.dk](mailto:pilevad.moelle@mail.dk)

**Volvo Amazon 123GT**. Rød, rimelig stand. Synet 2005. 8-års syn. Pris kr. 42.000. **Volvo Amazon 123GT**. Hvid. Pæn. Skal synes. Pris kr. 35.000. Ole Callesen, 74561611

## Biler købes

**Vanden Plas 1100/1300** med automatgear i tiptop stand, gerne i udstillingstrim, nysynet og klar til at køre den ny sæson i møde. Evt. kan bilen være en **MG 1300**/aut.gear eller som **Riley/Wolseley 1100/1300** med aut. gear. Giver gerne den rigtige pris for den rigtige bil. Bemærk venligst at bilen skal have automatgear. Har du en anden engelsk veteranbil fra 60'erne hører vi også gerne fra dig. Keld Holm-Nielsen, Dybbølgade 13, 6400 Sønderborg, tlf. 74485959 [Holm-Nielsen@mail.tele.dk](mailto:Holm-Nielsen@mail.tele.dk)

## Dele til biler sælges

**Bedford** lastbil ca.1960, 2 stk. udskiftningspejl for sidespejl, mål: 330x215 mm let buede og afrundede kanter. Pris kr. 200. Svend Aage von Lillienkjold, tlf. 65314377 [s.von.lillienkjold@mail.dk](mailto:s.von.lillienkjold@mail.dk)

**Ford** 1957, automatgearkasse, renoveret i USA. Sælges grundet fejlkøb. Min kostpris US\$ 2.200. Svend Draaby, tlf. 38713902 [svenddraaby@msn.com](mailto:svenddraaby@msn.com)

**Landrover** 1950-60. Halvtopper landrovermotor. komplet m koblingsflange. Pris 2000 kr. Finn Vangsgaard, tlf. 65361383 [pilevad.moelle@mail.dk](mailto:pilevad.moelle@mail.dk)

## Dele til biler søges

**Opel Blitz** dele købes, årg. 1970, alt har interesse. René Christensen, tlf. 75563209/22336239

## Mc sælges

**BMW R 75** 1975. Blåmetal med kåbe og tasker. På danske papirer. Samme ejer fra ny. Har stået stille i nogle år. Lettere adskilt. Fast pris 15.000 kr. Knud Lindved Christensen, Sdr. Kongevej 3, 6000 Kolding. Tlf. 40187819

## Dele til mc sælges

**Nimbus** stel uden papirer. 8.000 kr. **Nimbus** motor. 8.000 kr. Knud Lindved Christensen, Sdr. Kongevej 3, 6000 Kolding, tlf. 40187819

## Diverse

**Transpolette** blokvogn til biler - ikke køn men brugbar (Brenderup). Filmfremviser til mikrofilm samt div. MB-film. Sælges eller byttes til BSA reservedele. Asger Rasmussen, tlf. 30606182 [asger@nypost.dk](mailto:asger@nypost.dk)

Købes: et stykke 3 mm (evt. 2 mm) **kobberplade** 20 x 50 cm. Skal bruges til fremstilling af speciel toppakning. Poul Hedegaard, tlf. 97141483

Traktor sælges: **Bukh 452**. Mekanisk ok, kosmetisk dårlig. Kr. 5.500. Ole Artved, tlf. 24898975

Jeg søger **modeljernbane** Der må være nogen der har noget modeljernbane på loftet som ikke bliver brugt mere. Ring på 40272246 . Thomas Eskildsen, tlf. 40272246

**Opbevaring** af bil, båd, campingvogn i ny tør lagerhal i Højer (Sønderjylland) pris pr. mdr. 100 kr + 25% moms. Jeg ved det lyder utrolig billig men det er rigtigt. Vi ses. Thomas Eskildsen, tlf. 40272246

## Automobilia

Forskellige **bilblade**: Classic Cars, Enjoying MG, Practical Classic. Klassisk Bil-Mc. Cirka 125 blade i alt. Velholdte. Bladene sælges samlet. Ring for yderligere oplysninger. Tlf. 86845130/26821637

Sælges: **Bilårbogen** 1958, 1959, 1964, 1967, alle i pæn stand. Pris enkeltvis kr. 75, samlet kr. 200 (plus porto). Købes: **Bilårbogen** 1947, 1948, 1949, 1950, 1951. Ole Artved, tlf. 24898975





### TIL SALG



#### **BUICK 1922 ROADSTER DODGE 1924 TOURING**

Jan Olander

Tlf. 44986969

jan.olander@get2net.dk

### TIL SALG



#### **DAIMLER SP 250**

Suverænt original engelsk luksus-sportsvogn med den legendariske Turner 2.500 cc V8 motor. Egen import for ca. 20 år siden fra Californien (Yellow Black Plate), i alt ca. 26.000 miles. Bilen har alt i originalt ekstraudstyr. Ej restaureret, men istandsat. Aldrig rust. Malet for ca. 18 år siden, hvor den også fik nyt interiør (læder), softtop og trådhjul. Netop nye bremseser og bøsninger i styretøj og støddæmpere, kører helt som fabriksny. Synet og indregistreret i DK i 2005. Sælges grundet pladsmangel. Ekstra motor, gearkasse og bagtøj kan medfølge efter aftale. Prisforventning 210.000. Se Veteran Tidende nr. 303.

Ole Christian Vad

Vinrosevej 9

8541 Skødstrup



## 2.- 4. februar 2007 Messe Bremen · Tyskland

www.classicmotorshow.de · Hotline +49 (0) 180 555 837 42

### VÆRDIKUPON

normalpris 13,5 € nu kun 11,5 €

Navn \_\_\_\_\_

Fornavn \_\_\_\_\_

Gade \_\_\_\_\_

Postnr./By \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Ved aflevering af udfyldt kupon får De Deres nedscættede Dagsbillet for 11 € (gyldig for 1 pers.). Venligst i blokbogstaver.

Arrangør: MGH MESSE- UND AUSSTELLUNGSGESELLSCHAFT HANSA GMBH



Mercedes-Benz

**BREMER LANDESBANK**



**Württembergische**



## Årets fornemste begivenhed i Tyskland 2.-4. februar 2007 · Messe Bremen

Højdepunkter: Historisk Motorsport  
„Bugatti - Le Pur-Sang des Automobiles”  
„Belgiske motorcykler”

Auktion for veteranmotorcykler fra Beform Versteigerung



www.classicmotorshow.de Info +49 (0) 421 35 05 525  
Abningsider: Daglig kl. 10 - kl. 18





# Cadillac



**1960 Cadillac Eldo, Biarritz Convertible**  
Toprestaureret. Frame off i USA af Cadillac specialist. Nyt læderinteriør. Cadillac topmodel. Verdens længste cabriolet. Tælleren står i miles: 99.001. Bilen kan sælges eksklusive moms og afgift. **Km 0** **Kr. 548.800**



**1960 Cadillac Coupé de Ville**  
Automat gear, El-ruder, El-sæder, Servo. En meget flot amerikansk flyder af de lange. Meget fin stand både mekanisk og kosmetisk. **Km 48.000** **Kr. 198.800**



**1978 Cadillac Eldo, Biarritz Coupé - Luksuriøs Cadillac i fabriksny tilstand.** Hvid med hvid læder interiør og padded hvidt tag. Alt i udstyr; El. level control, 6 trins power seats og meget andet. Bilen kan sælges eksklusive moms og afgift. **Km 37.000** **Kr. 198.000**



**1985 Cadillac Eldorado Coupé**  
Klimaautomatik, El-sæder, El-ruder, Fartpilot, Radio. Rustfrit ståltag, opera lampe m.m. Tælleren står i miles: 98.990. Bilen kan sælges eksklusive moms og afgift. **Km 155.000** **Kr. 185.000**



**1989 Cadillac Fleetwood Brougham**  
Meget flot og velholdt limousine. Gold edition. Blåt velour. Vinyltag. Tælleren er angivet i miles. Tælleren står i miles: 25.929. Bilen kan sælges eksklusiv moms og afgift. **Km 30.000** **Kr. 248.000**



**1993 Cadillac Touring Coupé**  
Klimaautomatic, El-sæder, El-ruder, El-lændestøtte, Radio/Kasette/CD, Fartpilot, Læder interiør, **Km 57.000** **Kr. 295.000**



**DAMGAARD-NIELSEN**

BJARKESVEJ 3 - DK 3450 ALLERØD  
40 10 47 11 - WWW.DNA.DK





## Kørejakker til sportsvognen

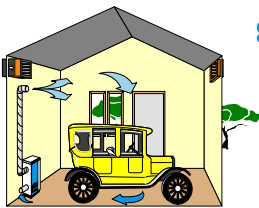
Den engelske bombermodel i ægte rulam  
Normalpris kr. 3.000  
Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

### B. Overgaard Skind & Tøj

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager  
Tlf. 98 58 30 75

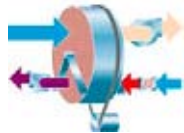
## Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ 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



**GRATIS ANNONCER**  
for klassikere og veteraner



Bringer købere og sælgere sammen  
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler  
traktorer - redskaber - stationære motorer  
reserveredele - automobilia - værktøj - litteratur

[www.veteranposten.dk](http://www.veteranposten.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!

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

## Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Håndlevestift i årbid	Aarsvet og lønke	Sødeløn	Vinterstilsstand *
50.000 kr.	608 kr.	599 kr.	519 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	628 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.191 kr.	759 kr.	949 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.190 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.251 kr.

## Vintage biler årgang 1951 - 1970

Håndlevestift i årbid	Aarsvet og lønke	Sødeløn	Vinterstilsstand *
50.000 kr.	676 kr.	977 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.195 kr.	689 kr.	969 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	857 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.519 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.198 kr.	1.390 kr.

## Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Håndlevestift i årbid	Aarsvet og lønke	Sødeløn	Vinterstilsstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.295 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.231 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.616 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.111 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.172 kr.	2.609 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.991 kr.	3.949 kr.

Helårige præmier  
for 2006



Veteran  
Forsikringsklubben

### Kontakt

Dansk Veteranbil Klub  
Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum  
Tlf. 4556 5610 (10 - 13) - Fax 4556 5611  
E-mail: kvntm@veteranbilklub.dk

## Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Håndlevestift i årbid	Aarsvet og lønke	Aarsvet	Sødeløn	Vinterstilsstand *
50.000 kr.	595 kr.	286 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	895 kr.	286 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.199 kr.	286 kr.	419 kr.	946 kr.

## Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Håndlevestift i årbid	Aarsvet og lønke	Aarsvet	Sødeløn	Vinterstilsstand *
25.000 kr.	1.981 kr.	669 kr.	999 kr.	1.282 kr.
50.000 kr.	1.748 kr.	669 kr.	897 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	669 kr.	1.077 kr.	2.089 kr.

## Vinterstilsstand

\* Vinterstilsstand betyder at disse skader som følger af brand, tyveri og hævnret sket i perioden 16. november til 14. april.

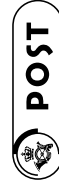
Der kan dertil tages forbehold for klassiske campingvogns samt feltkøkkenkonstrukt. Konkrete veterantillæg kan der også tages forbehold for i RUNA til foreslåede priser. Ring til Dansk Veteranbil Klub og har nemmere om betingelserne for veterantillæg.

Danses ansøgning eksisterer ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfej og præmiesikrings. Alle præmier er baseret på helårig udbetaling.

Maskinel Magasinpost  
ID nr. 42123

Afsender:  
Postboks 7777  
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 4556 5610



PP

DANMARK