

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



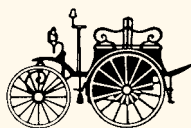
55. årgang - januar 2011 - VT nummer 415



Foto Jens Pilø af hans Silver Ghost med dansk karrosseri - se artiklen inde i bladet.

Indhold

Godt nytår	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
Kommentar til billede	9
Hvad er det ?	9
Commercials på den gamle væddeløbsbane .	10
Besøg hos en ophugger i USA.....	14
Ford Eifel i USA	16
Biler der fulgtes med sporvognene	17
Kegresse i Nærum.....	18
Dansk karrosseri.....	20
Jan Olander	26
Hvad benzintanken gemte.....	31
Mærkeligt fund.....	31
Veterantrailer.dk	32
Ved nogen det..?	32
Fra fotoalbummet.....	33
Velkommen til nye medlemmer	34
Rettelser til historien om Alfa Romeo	35
Køb salg	36
Kalender med ræs	38



GODT NYTÅR

I skrivende stund, hvor der ikke er mange timer tilbage i det gamle år, sidder jeg og tænker på alle de dejlige arrangementer der har været holdt i 2010, og sidst men ikke mindst alle de dejlige julearrangementer på mødestederne landet over. En stor tak til alle de aktive mødestedsledere. Vi fra bestyrelsen ønsker jer alle et rigtig Godt Nytår og glæder os til at se jer på træf, køreture og mødeaftener rundt om i landet.

Der er ikke kommet forslag til vedtægtsændringer, og kun en enkelt kandidat fra vest har meldt sig. Vi har brug for 2 plus en suppleant fra vest i bestyrelsen. Jeg håber et par af jer der læser dette har lyst til at give et nap med et par år. I skal ikke være bange for at komme i bestyrelsen, vi har det hyggeligt og rart.

Rigtig Godt Nytår

Bestyrelsen

Dorte Stadil



Kai Otting



Møder

Januar

Tirsdag 18. Kværkeby. Karen og Ole Poulsen om årets Frankrigs-rejse.

Torsdag 20. Nærum. Karsten Wikkelsø med film fra Roskilde Ring.

Mandag 24. Sydvestjylland. Filmaften.

Tirsdag 25. Egeskov. Nytårskur.

Tirsdag 25. Klippinge. Baghjulekomsammen kl. 18.

Onsdag 26. Amager. Michael Deichmann om swapmeet i Chickasha.

Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Jørn-Ole Hesselvig.

Februar

Tirsdag 1. Løve. Besøg hos Ole Holm. Se VT.

Tirsdag 1. Ristrup. Ole Nørbæk om en restaureringsvirksomhed i Polen.

Tirsdag 8. Østjylland. Klubmøde om mødeprogram.

Torsdag 10. Åbenrå. Henning Thomsen om sin deltagelse i Mille Miglia 2010.

Mandag 14. Rørup-Vestfyn. Erik Mieth om historisk korrekte nummerplader.

Tirsdag 15. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag.

Mandag 21. Sydvestjylland. Besøg på forbrændingsanlægget i Esbjerg.

Tirsdag 22. Egeskov. Poul Suhr om restaureringen af Opel 1.8 1933.

Tirsdag 22. Klippinge. Claus Neble om løb i England.

Torsdag 24. Morris-møde. Morrismøde hos Carsten H. Hansen.

Marts

Tirsdag 1. Løve. Besøg hos Helge Olsen cylinderservice i Slagelse.

Tirsdag 8. Østjylland. Klubmøde.

Torsdag 10. Åbenrå. Ib Lyng - mere om MG's historie.

Mandag 14. Rørup-Vestfyn. Claus Thomsen om generatoranlæg mm. Se VT.

Tirsdag 15. Kværkeby. Bjarne Hansen om modelbiler mm.

Tirsdag 29. Egeskov. Ejvind Madsen om mc-tur i Kina 2006.

Torsdag 31. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg.

April

Tirsdag 5. Løve. Stumpemarked.

Mandag 11. Rørup-Vestfyn. Besøg hos AI-syn i Årup. Se VT.

Tirsdag 12. Østjylland. Klubmøde.

Torsdag 14. Åbenrå. Klubaften.

Tirsdag 19. Kværkeby. Erik Nurup om knallertlitteratur.

Tirsdag 26. Egeskov. Museumsåbning og spisning på Cafe Rigbor.

Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Tommy

Mørck.

Maj

Tirsdag 3. Løve. Forårskøretur.

Mandag 9. Rørup-Vestfyn. Bagagerumsmarked.

Tirsdag 10. Østjylland. Klubmøde.

Tirsdag 10. Østjylland. Klubmøde.

Torsdag 12. Åbenrå. Køretur. Se VT.

Tirsdag 17. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub.

Tirsdag 31. Egeskov. Kom og vis køretøjer frem.

Juni

Søndag 5. Kværkeby. Grundlovsdag - Klassisk Køredag.

Mandag 6. Rørup-Vestfyn. Grillaften.

Tirsdag 7. Løve. Arbejdsdag.

Torsdag 9. Åbenrå. Klubaften.

Tirsdag 14. Østjylland. Klubmøde.

Tirsdag 21. Kværkeby. Aftentur.

Tirsdag 28. Egeskov. Bagagerumsmarked og grill.

Juli

Tirsdag 5. Løve. Besøg hos Vestsjællands Bilsyn.

Mandag 11. Rørup-Vestfyn. Intet møde, sommerferie.

Torsdag 14. Åbenrå. Ud i det blå og grønne.

Tirsdag 19. Kværkeby. Intet møde - ferie.

Tirsdag 26. Egeskov. Måske en lille køretur.

August

Tirsdag 2. Løve. Planlægningsmøde.

Torsdag 11. Åbenrå. Grillaften

September

Lørdag 3. Løve. Foredrag om DOMI af Kurt Plith.

Torsdag 8. Åbenrå. Klubaften.

Oktober

Torsdag 13. Åbenrå. Klubaften.

November

Torsdag 10. Åbenrå. Året der gik.

December

Torsdag 8. Åbenrå. Julefrokost.



Løb og arrangementer

Marts

Lørdag 12. -søndag 13. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Info Solvej Tang, telefon 4088 6464
Internet link

Lørdag 19. DVK's generalforsamling

Lørdag 26. Stumpemarked i Herning.

Maj

Tirsdag 3. Havnetræf i Sønderjylland, start Haderslev. Se VT 414.

Tirsdag 3. Havnetræf i Sønderjylland, start Haderslev. Se VT 414.

Lørdag 7. Jesperhus veteranbildag.

Lørdag 7. Veteranbildag i Jesperhus. Kl. 10. Karin tlf. 96701400 jesperhus@jesperhus.dk Tilmelding senest 1. maj.

Fredag 13. -søndag 15. Classic Race Århus. Ole Markussen, tlf. 23318630.

Lørdag 14. Hestekræfter i Cityhorsens. Pia Wilmer tlf. 75624722,

Tirsdag 24. Havnetræf i Sønderjylland, start Åbenrå. Se VT 414.

Søndag 29. Industrimuseets Forårsløb.

Søndag 29. Industrimuseets forårsløb. Start fra Norsminde Kro. Jens Høstrup tlf. 75665898 jens-nsu@c.dk

Søndag 29. Klampenborg Classic 2011

Søndag 29. Klampenborg Classic 2011. Årets tema Mercedes-Benz' 125-års jubilæum. Kl. 10-16.

Juni

Lørdag 4. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Kl. 8-16. Tlf. 86875050 - 21372582 www.jyskautomobilmuseum.dk

Fredag 10. -lørdag 11. Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 11. Nivåløbet. Start Nivå Center kl. 9. Fornøden tilmelding til willibald@mail.dk tlf.23339957.

Tirsdag 14. Havnetræf i Sønderjylland, start Sønderborg. Se VT 414.

Juli

Lørdag 2. -søndag 3. Bornholm Rundt. www.bornholmsmotorveteraner.dk

Lørdag 2. -søndag 3. Bornholm Rundt. www.bornholmsmotorveteraner.dk

Tirsdag 5. Havnetræf i Sønderjylland, start Haderslev. Se VT 414.

Tirsdag 26. Havnetræf i Sønderjylland, start Åbenrå. Se VT 414.

Torsdag 28. -lørdag 30. Ringkøbingløbet. www.ringkobinglobet.com

August

Lørdag 6. -søndag 7. Copenhagen Historic Grand Prix.

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

September

Lørdag 3. Veteranlastbiltræf ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Kl. 10-16. Tlf. 86875050 - 21372582 jyskautomobilmuseum.dk

Oktober

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

November

Lørdag 12. Stumpemarked i Herning.

Udland

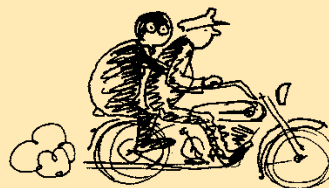
Maj

Lørdag 7. -lørdag 14. Veterantur til Færøerne info Erik Fey, telefon 9895 8090 hj-rejs@mail.dk

Juni

Fredag 17. -søndag 19. Sneglefarten 2001 i Skåne. Kun biler til og med 1905, for 1- og 2-cylindrede dog 1914.

Torsdag 23. -lørdag 2. juli. Fiva World Rally 2011
Internet link





AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Kastrup. Der kan købes øl og vand til høkerpriser.

Til mødet 26. januar kommer Michael Deichmann og fortæller om swapmeet i Chickasha i Oklahoma.

Kaj Christensen, tlf. 40539301
kajc@c.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

Møderne holdes på Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia.

Julefrokosten i Skærup var som altid meget vellykket til mindste detalje. Der var stort fremmøde, og vi havde alle en meget hyggelig aften, og jeg skal ikke undlade at rose kokken for den fine og lækre juleanretning.

Der var forskellige indlæg, hvor John Andersen fortalte julehistorien om Rudolf med den røde tud, og til slut var der kampen om de tre mandelgaver.

Alt i alt en dejlig aften, som medførte at vi reserverede plads til julefrokosten næste år: Julefrokosten 2011 er fastlagt til 8. december.

Mødestedsgruppen

John Andersen, tlf. 29782909
jaryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20716694
troline@yahoo.dk

Hjemmeside www.dvk-lillebaelt.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

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

Erik From tlf. 74625361

Kjeld Holm-Nielsen tlf. 74485959

FYN EGESKOV

Alle medlemmer er velkomne til vores klubmøder. Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs godskontor. Følg vejen og drej ned ad alléen til godskontoret. Mødeaften den sidste tirsdag i måneden kl. 19, hvis ikke andet er meddelt.



Der var mødt 97 forventningsfulde og glade julefrokostgæster op til den traditionelle julefrokost ved mødestedet DVK-Egeskov tirsdag den 30. november kl. 18.30, til trods for det kolde vintervejr med sne og frost.

Efter at Poul Henning Lauridsen havde budt velkommen og sagt skål og ønsket alle en god aften var Cafe Rigborg klar til at modtage gæsterne, hvor de flinke nissepiger serverede maden, som bestod af tre slags sild, øl og snaps, der stod klar på bordene. Efter silden var der dækket op i rummet ved siden af med kold og varm buffet, der var røget laks og rejer, ribbenssteg, medister, frikadeller, grønlankål og brunede kartofler. Som dessert blev der serveret risalamande med kirsebærsovs. Efter maden var der kaffe med diverse småkager.

Da den overdådige julefrokost var sat til livs ville Poul Henning Lauridsen se hjælperne fra mødestedet, han havde en erkendtlighed, der bestod af et par flasker vin som tak for hjælpen i køkkenet.

Poul Henning Lauridsen havde tidligere på året meddelt at han ville stoppe som mødestedsleder ved årets udgang, så der var på sidste mødedag samlet ind til en god flaske Chivas Regal. Flasken blev overrakt af Anne Lise Gustafsson, som har lovet at overtage jobbet som mødestedsleder til der evt. bliver fundet en anden til at overtage.

Sædvanen tro blev der igen i år solgt et stort lotteri med mange gode præmier, lige fra et gavekort på 1.000 kroner til vinteropbevaring af veteranbilen i nogle gode lokaler i Korinth, til vin, diverse oliedunke og mange andre spændende præmier, der var sponsoreret.

Festlighederne varede til klokken var ca. 23, hvor Poul Henning Lauridsen ønskede alle en god jul og et godt nytår og på gensyn i 2011.

Med venlig hilsen

Erik Lindhardt, webmaster

Tirsdag den 25. januar "Nytårskur". Kom og hils det ny år velkomment.

Tirsdag den 22. februar. Poul Suhr kommer og fortæller og viser billeder fra restaureringen af hans Opel fra 1933. Bilen kørte som ny i Stenstrup og Rudme.

Tirsdag den 29. marts. Ejvind Madsen fra Svendborg holder foredrag og viser billeder om sin tur gennem Kina i 2006. En tur på 2.000 km under radaren på mc. "Vi var flyvende under radaren, og ingen kunne stoppe os i at gennemføre denne helt ulovlige tur" (citater Carla King).

Tirsdag den 26. april. Klubmødet holdes med museumsbesøg på Egeskov inden den officielle sæsonåbning. Der er åbent på museet fra kl. 18. Igen i år vil man kunne bestille spisning på Cafe Rigborg til kl. 18.30.

Tirsdag den 31. maj. Kom og vis jeres køretøjer frem, gamle som nyrenoverede.

Tirsdag den 28. juni. Bagagerumsmarked kl. 18. Vi tænder op i grillen, der kan købes pølser og brød eller medtag selv det kød og tilbehør, I vil nyde.

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

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson

Tlf. 62632051 – 22811954
annelise.

gustafsson@veteranbilklub.dk

www.dvk-egeskov.klubsider.dk

ØSTJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19. Nygade 3.

På vores november-møde skulle Hans Peter Nielsen fortælle om Styrkeprøven 2010 i Norge, men der gik ged i teknikken, det var noget med en adapter. Så i stedet fik de mange fremmødte, hvoraf flere havde deltaget i løbet i Norge, en video optaget ved Styrkeprøven i 2000 i Danmark omkring Silkeborg.

Vi blev enige om at forevise optagelserne fra 2010 ved vores møde tirsdag den 22. februar.

Tirsdag den 25. januar har vi jo vores "baghjulekomsammen" kl. 18 her på mødestedet – hvor der er alt optaget.

Hilsen med et godt veteran-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.

Erik Madsen har på sin egen hjemmeside oprettet en side om mødested Kværkeby, mest med en hele tiden opdateret mødeliste. Så man kan undgå situationer hvor folk kører forgæves langvejs fra for at høre lige netop det foredrag. De lokale kommer jo uanset hvad.

Til julefrokosten var der endnu en gang stor tilslutning – over 90 glade og forventningsfulde medlemmer var mødt op. Og jeg skal love for at forventningerne om, at traditionerne blev holdt i hævd, blev fuldt opfyldt. Der manglede ikke noget på den omfangsrige buffet.

En anden tradition udover maden, der har været på programmet i de år jeg har deltaget, blev også gennemført denne aften. Det er altid spændende hvad Preben Boisen har fundet på. Denne gang bød overraskelsen på et 10 personers damekor – med en enkelt hane i kurven. Der blev sunget fra et meget rigt og afvekslende repertoire.

Koret, der kalder sig ”Takt og Tone”, er dannet for 3½ år siden og er oprettet af organist Marianne Pedersen, som fortæller at det begyndte med at nogle stykker mødtes privat og sang for sjov. Korets motto er da også stadig ’sangglæde’. Efter omtale i lokalavisen blev der så stor interesse og tilstrømning at man nu kan mønstre et kor på ca. 20 medlemmer. I dag har koret fået stillet øvelokaler til rådighed, og der har meldt sig en sponsor til musikanlægget.

Aftenen sluttede, også som sædvanlig, med kaffe og risalamande, og vi kunne gå glade på juleferie.

Erik Madsen

Tirsdag den 18. januar kl. 10 kommer ”vore egne” Karen og Ole Poulsen og fortæller om deres kulturelle tur til Frankrig.

Tirsdag den 15. februar kl. 19 inviterer Preben til fødselsdag. Mon ikke traditionen holdes i hævd den aften?

Tirsdag den 15. marts kl. 19 kommer igen ”en af vore egne”. Denne gang er det Bjarne Hansen (vognmanden fra Slimminge), der vil fortælle om sine

lastbiler, sin nyligt erhvervede Volvo PV, mest af alt om sin lidt specielle hobby. Han samler på modelbiler, men det er der jo så mange, også voksne mænd, der gør. Bjarne nøjes ikke med at samle, og det er det han vil vise og denne aften.

Tirsdag den 19. april kl. 19 kommer Erik Nurup, som er kendt for sin store samling af knallertlitteratur. Erik har samlet i 20 år og det er både brochurer, reparationshåndbøger og meget andet.

Tirsdag den 17. maj kl. 19 besøg af en mærkeklub.

Søndag den 5. juni grundlovsdag og derfor også Klassisk Køredag. Programmet er endnu ikke fastlagt. Nærmere følger.

Tirsdag den 21. juni kl. 19 aftentur med udgang fra Kværkeby.

Tirsdag den 19. juli pga. sommerferie ikke møde.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825

Preben Boisen tlf. 40351585

**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

København-Nordsjælland – Nærum

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

Cafeaften 20. januar: Karsten Wikelsø viser private film fra Roskilde Ring i 50’erne.

Menu i februar brunkål med flæsk og pølse. Til de ordinære møder bestilles mad hos h.froberg@live.dk

Venlig hilsen

Mogens Ottosen

Tlf. 21781736

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Ristrup

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

Til mødet den 1. februar kommer Ole

Nørbæk og fortæller om en restaureringsvirksomhed i Polen og viser film derfra.

Med venlig hilsen

Lars Hoffbeck,

Tlf. 86999161

RØRUP - VESTFYN

Rørup – vestryn

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

Mødeaften den anden mandag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt.

Mandag den 14. februar. Erik Mieth fra bestyrelsen fortæller om Historisk Korrekte Nummerplader. 1. april åbner bestillingen af tobogstavs-nummerplader fra perioden 1. juli 1958 til 1. april 1976. Da spørgsmålet om at opåå så rigtige nummerplader som muligt selvfølgelig optager os alle har Erik tilbudt at aflægge besøg så emnet kan blive drøftet med de interesserede.

Mandag den 14. marts. Claus Thomsen fra Årup holder foredrag om det HHO generatoranlæg han har monteret i sin Toyota Landcruiser. Han oplyser at han har kørt 1.425 km med en besparelse på 550 kr. og fortæller om andre projekter han har i gang, bl.a. udnyttelse af jordens magnetstråler.

Mandag den 11. april kl. 19 besøg hos Jacob, AI-syn Klokkeholm, Gl. Hovedvej 87, 5560 Årup. Vi kan tage en veteranbil eller to med. Jacob vil vise og fortælle om de krav der stilles til syn af en veteranbil. Sluttes med kaffe i Borgerhusets mødelokale.

Mandag den 9. maj. Bagagerumsmarked. Medbring ting og sager i bagagerummet.

Mandag den 6. juni grillaften kl. 18. Vi tænder op i grillen, så medbring selv det kød og tilbehør I vil nyde. Der vil være mulighed for køb af pølse og brød.

Mandag den 11. juli intet møde, sommerferie.

Med venlig hilsen

Bent Konradsen, tlf. 64421227 –

20129782 bent.konradsen@mail.dk

Hjemmeside www.dvk-vestfyn.dk



KLUBAKTIVITETER

NORDJYLLAND - STENUM



Nordjylland-Stenum

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

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 kraenh@hotmail.com

VESTJYLLAND - SPJALD

Vestjylland – Spjald

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264

VESTSJÆLLAND - LØVE



Vestsjælland – Løve

Mødested Knudstrupvej 6, Løve. Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

1. februar kl. 19 garageaften hos Ole Holm. Kom og lad os se hvad der gemmer sig hos Holms lastvognsophug og hvad Tove og Ole Holm har i deres garage af spændende gamle ting, måske et par 100-årige. Hvis du er nysgerrig så mød op på adressen Damsgårdsvej 2, Bildsø, 4200 Slagelse.

Giv besked til mødeleder Uno Andersen uno@ka-net.dk tlf. 59695741 senest 29. januar af hensyn til traktementet.

Mødeprogrammet i Løve er lagt til og med september – se mere på hjemmesiden.

Forsøgsvis vil der vinteren over udover de ordinære møder blive holdt hyggemøder hver tirsdag aften kl. 19.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sydvestjylland – Vesterhede

Der er møde i Vesterhede, Refshøjvej 49 i Hejnsvig, hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Mandag den 24. januar kl. 19 har vi filmaften.

Mandag den 21. februar skal vi ind og se det store forbrændingsanlæg i Esbjerg. Det leverer både strøm og fjernvarme. Kl. 19 ved affaldsforbrændingen, Måde Industrivej 35, 6705 Esbjerg Ø. Vi laver noget fælleskørsel fra Vesterhede. Der er plads til maks. 20 personer. Børn skal være mindst 12 år. Tilmelding senest 11. februar.

Tjek hjemmesiden for nyheder www.dvk-sydvest.dk

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

ØSTJYLLAND - ULDUM

Østjylland – Uldum

Skolegade 25, 7171 Uldum.

8. februar kl. 19. Vi snakker om hvad vi vil fylde i vore møder på Møllen.

Klubmøde kl. 19 8. marts, 12. april, 10. maj, 14. juni.

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

Med venlig hilsen

Poul Erik Jakobsen tlf. 27231433 jakobsen@skjerna.dk



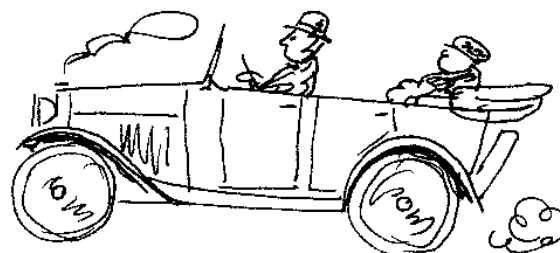
Tre stolte vindere af mandelgaven på Mødested Lillebælt.



Amagergruppens hyggelige julebuffet med efterfølgende bankospil foregik i Dragør Golfklub. Der var 70 deltagere, så der var fuldt hus. Foto John Laursen.



Korsang i Kværkeby. Foto Erik Madsen.



Kommentar til Leif Gr. Thomsens sjove billede fra Genforeningen.

Mange læsere af Veteran Tidende kender måske ”Nummerplade-nørdernes” højborg – websiden <http://www.nrpl.dk>. På den side er der også et meget interessant forum, hvor mangt og meget diskuteres. Thomas Thorsen, der ejer siden, og en af de flittige bidragydere, Carsten, er begge medlemmer af DVK og kommenterer ofte billeder med nummerplader på.

Leif Gr. Thomsens billede fra genforeningen er ingen undtagelse.

Thomas har for nogen tid siden fundet en oversigt over indregistrerede biler fra 1919 og i den kan man se at nummeret A 738 ganske rigtigt er et Roskilde-nummer og at nummeret i 1919 sad på en bil der tilhørte en handelsrejsende J. C. Wilsdahl. I forummet i denne tråd argumenterer Thomas så for, at når nummerpladen i 1920 stadig er den gamle type I må bilen stadig tilhøre handelsrejsende J. C. Wilsdahl!

Så nu kender vi ikke blot tidspunktet for billedet, men ved også med stor sandsynlighed hvem der er på billedet! Hvor er det ærgerligt at politiet fik lov at destruere alle sine nummerpladeprotokoller (Red.: da centralregistret blev oprettet, og jeg mener det var en direkte ordre fra Rigspolitechefen. Ganske enkelte er bevaret).

Michael Deichmann

(Red.: Den nævnte nummerliste fra 1919 er en af flere trykte, hvoraf dem fra 1919, 1922 og 1924 er landsdækkende – for personbiler. De blev lavet af en politiløjtnant Christensen indtil han fik ordre til at stoppe. Hans sidste, fra 1926, var kun med K-numre og københavnske A-numre. Der er flere andre trykte nummerlister, fra 1916 og 1917 og lokale fra Ålborg, Lolland-Falster og Bornholm på forskellige tidspunkter. Nogle af dem indeholder også lastbiler og motorcykler og enkelte køretøjernes fabrikater – tit med pudsige stavfejl. Alle skal omgås med en vis forsigtighed, da de kun fortæller om en nummerplades ejer lige da redaktionen af skriftet sluttede. Og samme nummer kan lige før eller efter have en anden indehaver).



En besynderlig baglygte

Nogle gange får Haderslev Museum ting ind, som man er i tvivl om, hvad er. For eksempel denne sag i to eksemplarer, som man mener er en mørklægningsafdækning fra krigens tid.

Den er fundet i et havehus tilhørende en for længst afdød karetmager, og

det skulle være ledetråden. Den er af et kobberlignende materiale, ikke helt cirkulær, den skal monteres på en helt plan flade ca. 8 cm bred og 7 cm høj.

Jeg tvivler, for man vil ikke producere sådan et apparat, når man kan købe en standardbaglygte til en rimelig pris hos for eksempel en Ford-forhandler, og så kan man jo klippe ledningen eller male

lytteglassene, hvis der ikke m slippe lys ud.

Har nogen i medlemskredsen et bud, så skriv lige til Veteran Tidende. Museet vil være meget glad for at få klaring på denne sag.

Leif Gr. Thomsen, Haderslev



Commercials på den gamle væddeløbsbane

Stormagasinet Harrods of Kensingtons Walker electric van 1919. De blev ved med at køre til flere årtier efter Anden Verdenskrig. Herhjemme brugte A.C. Illum elbiler så tidligt som i 1901 fra sit stormagasin på Strøget i København. De var konstrueret af stifterens bror. Se VT 408 og artiklen længere tilbage i Bilhistorisk Tidsskrift om Illums biler.



Tekst og foto Claus Frausing

Samlere af klassiske last- og varevogne har altid haft det svært. De fleste objekter er for længst både slidt og hugget op. Finder man endelig noget er stumperne svære at opdrive med mindre modellen også fandtes i personvognsudgave. Ved Goodwood Revival Meeting i efteråret havde arrangørerne samlet en kavalkade af erhvervsbiler, commercials, som fik lov at trille opvisning én gang hver dag til stor moro for en hundredtusindtallig tilskuerskare.



Den folkekære Morris 1000 1964, her som rød postvogn skarpt forfulgt af en Foden C-type damp-tankbil, 1929



Selv om tankbilen kørte med naturens æblesaft og på den rene vanddamp, kom der en allerhelvedes masse sort røg ud.



Austin 12/4 1928 som ølvogn fra Gales bryggeri. Austin Twelve Four var populær både som person-, vare- og lille lastvogn. Denne størrelse produceredes fra 1922 til 1939 og havde en firecylindret sideventilet motor på 1660 ccm som leverede 20 heste.



Morris Cowley Commercial 1924. Mere end 150.000 person- og erhvervsvogne produceredes 1919 til 1926. 1802 ccm motoren fra 1923 brændte varm og køler og 'tyrenæse' blev gjort større og kantet.



I England har man altid kunnet få leveret mælk til døren, f.eks. fra Whife & Slopers Mejerier i Basildon med denne benzindrevne Morris mælkevogn fra 1946, som har påfaldende lighed med Jensen Elektrovogn, se VT 404.



Nok en mælkevogn fra Whife & Slopers. Fordson 10 cwt fra 1947. En bil magen til den 'Erik' fra DR's 'Kroniken' kørte i før han fik MGA. Motoren var den legendariske firecylindrede sideventilede Ford 10 motor på 1172 ccm, som i standardversion ydede 30 hk, men som blandt andre Colin Chapman fandt ud af var velegnet til race. Den var tuningsvillig og holdbar, og han lagde en heftig version i sin første Lotus Seven.



Foden 1929, dampdrevet lastbil i flyttevognsudgave fra Bishop og sønner i London. Foden Trucks er ikke særlig kendt herhjemme, men var en betydende britisk lastbil- og busfabrikant, etableret som vognmager allerede i 1856 i Sandbach, Cheshire. I 1980 blev firmaet en del af lastbildivision i den automotive virksomhed Paccar UK, Ltd, som imidlertid besluttede at nedlægge Foden-mærket i 2006 og fortsætte dets betydelige lastbil- og busproduktion under mærkerne Kenworth, Peterbilt og DAF.



Bedford 30 cwt van, 1932, med indbygget friturekøgeri til briternes nationalspise fish 'n' chips.



En Ford AA kranvogn fra 1929 med skorstensfejeren fra Fittleworths Austin Seven 'van' med sodsværtede bagrunder fra 1930.



En genial og særdeles populær varevogn engang: Morris J-type 10 cwt. Udviklet allerede før Anden Verdenskrig men lagt på hylden til 1948. Efterfulgt af J/B i 1957 til 1961. Modellen fandtes i et hav af specialmodeller, som isvogne, ambulancer, minibusser, postvogne osv. Efter dannelsen af British Motor Corporation (BMC) fandtes modellen også som Austin 101. Sammenlagt fremstilledes 48.621 J, J/B og 101.

Et uidentificeret trehjulet køretøj af motorcyklisk oprindelse til brug for den omrejsende og altid på pletten skærsliber Samuel White.





Austin ambulance fra Hythe Memorial Hospital og formentlig bygget på den i vore dage sjældne A125 Sheerline 1947-54. Et forment udgangspunkt for en sygetransport må man sige.

Austin 7 var den fashionable model, der dannede skole og praktisk taget konkurrerede alle andre småbiler ud af markedet. 'Stor bil i lille udgave', sagde man. Modellen trak nu også mange kunder fra motorcykel-med-sidevogn folket i det regnvåde England. Austin Seven ændrede faktisk de økonomiske betingelser for at eje bil. De særdeles succesrige sports- og væddeløbsmodeller kom allerede i 1924. Austin Seven skabte grundlag for eksklusive specialmodeller fra distingverede karretmagervirksomheder, som Mulliner, som bl.a. byggede Bentley. Og Swallow (nu Jaguar) ikke at forglemme. Ligesom både Dixi (nu BMW) i Tyskland, Datsun (nu Nissan) i Japan og Rosengart i Frankrig etablerede sig som bilfabrikker på basis af den lille Austin. Her som juvelervogn og åbenbart fra en tid (1928) før pansrede værditransporter kom på mode.



Fra en tid, hvor man kunne komme ind og ud af en taxa uden at blive pukkelrygget og endda med hat på. En ægte London-Taxi, Austin Fx3, 1957.



Besøg hos en ophugger i USA

Tekst og foto Thom Bang Pedersen

I det sydlige Georgia nær byen Waycross ligger en ophugger som jeg har besøgt flere gange.

Ved mit sidste besøg havde man fået ryddet et helt område for krat, buske og små træer, så nu kunne man bedre se hvad som stod der, blandt andet 2 stk. Ford Anglia og en Fiat 850, man kan godt lige tænke hvordan er de endt her? Ophuggeren er af den gammeldags type, hvor man godt må gå rundt på pladsen og kigge efter ting og tage billeder, det er der mange ophuggere der ikke vil have. Billeder kunne jo blive brugt imod dem (miljøhensyn), og folk kunne komme til skade når de bevæger sig rundt i området.

Hvis man finder noget man kan bruge, kan man selv afmontere eller få hjælp til det. I gamle dage sendte ophuggeren mange hele biler til Sverige og Norge, han husker ikke at have sendt til Danmark. I dag sælger han kun dele ved personlig henvendelse og sender lokalt med vognmand. I tilknytning til pladsen har man også et mindre museum med bevaringsværdige biler, Coca-Cola items og gammelt legetøj.

Som det fremgår af billederne er der mange forskellige biler at kigge på, for eksempel et samlesæt af en coupe fra sidst i fyrreerne.







FORD EIFEL I USA

Som et apropos til den særudstilling med de små Ford-modeller, der åbner på Sommers Automobil Museum midt i januar, er her nogle overraskende billeder af en Ford Eifel, Thom Bang Pedersen så i USA i 2002 og igen sidste år, og da 100 % restaureret.

Begge gange på Hershey. Ejeren fortalte at den blev købt af en tysk læge i 1952, og han havde selv købt den i tresserne. Da Thom talte med ham sidst var han udmattet af at måtte fortælle om bilen igen og igen og dybt forundret over den opsigt den vakte, i betragtning af at der ved siden af stod Cadillac, Duesenberg og 1.200 andre biler. Han skulle ugen efter vise den forrige ejers bror den.



Biler der fulgtes med sporvognene



Den københavnske sporvognslinje 7 i selskab med mange biler i Gothersgade omkring 1970. Foto: Torben Liebst.

Biler delte gadearealet med danske sporvogne til den 22. april 1972, da den københavnske linje 5 som den sidste blev omstillet til busdrift. Eftersom de hestetrukne sporvogne begyndte kørslen allerede i 1863, var sporvognene for længst på banen, da Hammelbilen og andre af de tidligste automobiler viste sig i gadebilledet fra slutningen af 1880'erne. Sporvejsmuseet Skjoldenaesholm på Midtsjælland indbyder ved to lejligheder i sæsonen 2011 ejere af motordrevne køretøjer på to, tre eller fire hjul, der fulgtes med sporvognene, til at besøge museet med feststemte passagerer.

Deltagende biler, mc eller scootere skal altså være indregistreret første gang senest april 1972.

Veteran/vintage-træffene finder sted lørdagene 11. juni og 30. juli 2011, og der vil være musikalsk underholdning og konkurrencer i dagenes anledning.

Der er plads til omkring 30 køretøjer på museets forplads, og deltagelse er efter først-til-mølle-princippet.

**Tilmelding og nærmere oplysninger hos Sporvejsmuseets pressesekretær
Søren Palsbo, Sprogøvej 5, 4.tv., 2000 Frederiksberg, email:
spalsbo@gmail.com tlf. 38 34 78 02 eller 60 83 62 34.**

KEGRESSE I NÆRUM

December-mødet i Nærum udviklede sig til en overraskende forestilling, der vakte stor begejstring. En lille klan der kalder sig Krybebånd Societetet fortalte, viste film og fremviste dele under restaurering – alt om halvbæltesystemet Kegresse.

Næstformand for Krybebånd Societetet er Eugenio Lai og vicepræsidenter Henrik Jacobsen, Henrik Nielsen, Per Nielsen og Jens Møller Nicolaisen. Altså et flertal af Traction Avant-entusiaster, men ikke udelukkende.

Herhjemme gjorde hæren i tyverne og begyndelsen af tredverne forsøg med nogle åbne Citroën personbiler med halvbæltdrev system Kegresse, og med en Triangel lastbil, også med halvbæltdrev. Citroën selv lavede store reklamenumre ud af togter med et antal halvbæltebiler i Sahara og i Asien. Det er derfor societetets medlemmer ynder at føre sig frem iført tropehjelm. Krybebånd Societetet har hentet en Citroën i Frankrig og arbejdet med den. Første ejer var den franske hær, derefter var den kommunalt ejet, så i mange år hos en samler og nu er den altså i Danmark. Bælterne er af gummi og kan ikke købes som reservedele nogen steder – undtagen nu hos Krybebånd Societetet, der har fået dem fremstillet.

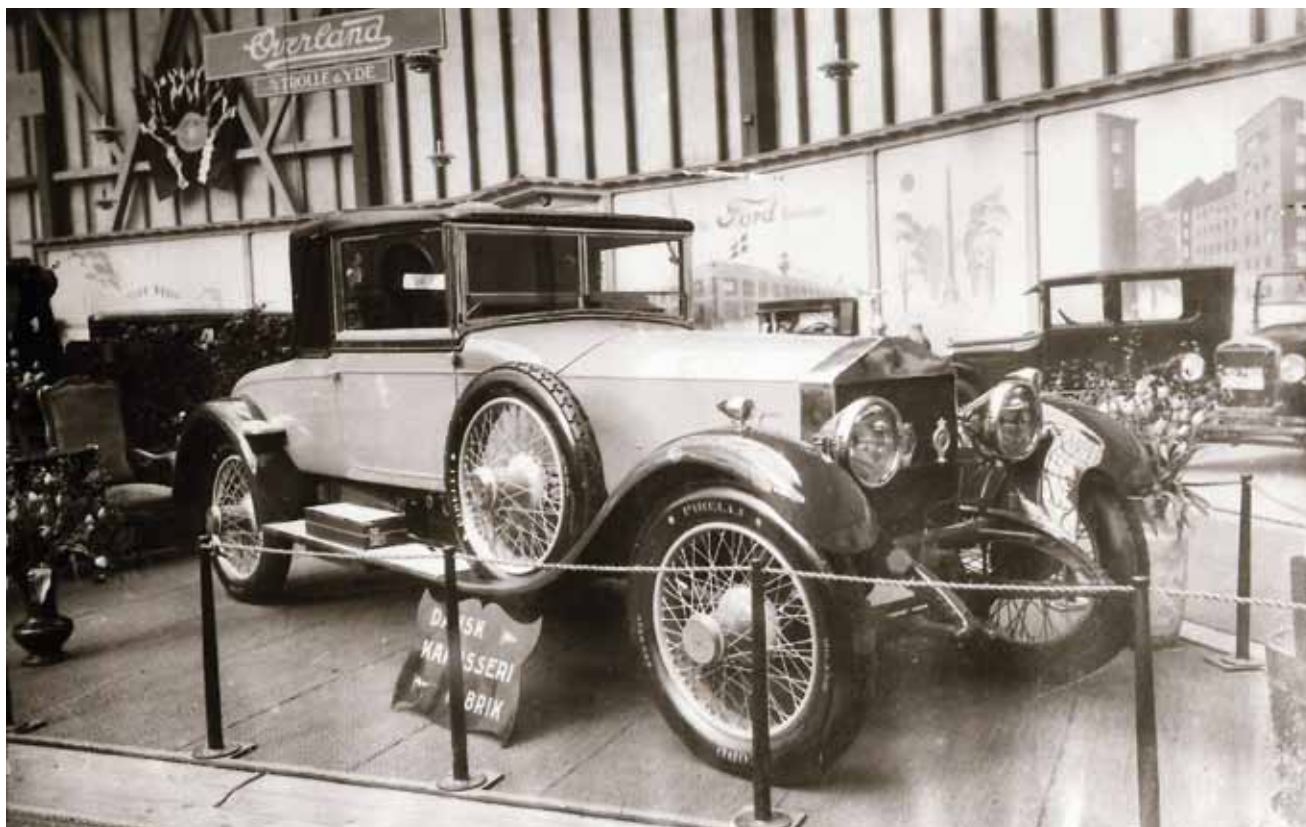
Foruden at arbejde med sin egen Citroën Kegresse og udføre bedrifter med den har societet den ambition at være til gavn og oplysning for alle interesserede i hele verden. Citroën fremstillede omtrent 6.000 biler med Kegresse halvbælter, og societet har styr på lidt over 100 bevarede.

Vi har løfte om en større artikel i Veteran Tidende. I mellemtiden kan man dels søge oplysninger og billeder på societetets hjemmeside <http://kegresse.dk>, og man kan finde en hel del små videoer hvis man søger danish kegresse og half tracks på YouTube.

Fotografierne er af Stig Nielsen og fra societet selv.







Forum-udstillingen i februar 1927: DKF's stand med en Silver Ghosts kønne nykarrossering, som nu Jens Pilø har.

ENESTÅENDE DANSK KARROSSERI

Der er intet bedre for en gammel nyhedsnarkoman end at kunne fyre en solohistorie af – og så endda en glædelig. Den her drejer sig om et af de ganske få bevarede karrosserier fra Dansk Karrosseri-Fabrik, der udstillede det i Forum i februar 1927 som en ny-karrossering af en Rolls-Royce Silver Ghost fra 1915. Efter en årrække i England har karrosseriet fået dansk ejer igen, vort medlem Jens Pilø, der har boet i England i mange år.

Karrosseriet vakte opsigt i Forum, alene med sin lyslilla farve. Men det var også elegant – DKF (stiftet 1919) var da gået over til en mindre genkendelig stil end den, DKF havde været ene om i begyndelsen af tyverne, med meget voldsomme blanke kølermaskeringer, blanke hjulplader, også ofte blanke motorhjelme og ikke sjældent med båd-bagende med håndgribelig ræling. Undervognene var flest Hudson og Es-

sex, men også fx en Hispano-Suiza. DKF havde en meget stor produktion, senere i tyverne fx karrosserier til Minerva, i tredverne især moderniseringer – af hvilke en RR Twenty er bevaret. Vi husker at Bent Dyrbye og Svend Langager Jensen havde den – hvor er den nu? DKF var også storleverandør af karrosserier til kongehuset, i tyverne især på undervogne fra FIAT, senere også fx Talbot, Armstrong-Siddeley og Cadillac. Bevaret er et par FIAT 501 1922 en-dørs 4-personers touringer magen til Dronning Alexandrines, og Dronning Alexandrines Nash cabriolet fra midt i tredverne. Den kom for en del år siden hjem fra en årrække i Holland – hvor er den nu? Og så er der selvfølgelig Christian X's åbne parade-Cadillac 1933, der nu står på Strøjers museum.

Undervognen til Ghosten havde fabriksnummer 5CB, med motor nummer 181, og fabrikken afleverede den til Windowers i Huntingdon 8. februar

1915 for at få sat et karrosseri på. Fabriksarkivet er usædvanlig fæmælt om netop denne bil.

Det første registrerede ejernavn er en C. Larson, Esq., der 5. juni 1915 er noteret som ejer på adressen 158, Fenchurch Street, London, E.C.3 – det er ØK's London-adresse, så han har jo nok heddet Larsen. Ejerkortet har to navne til: Pr. 18. november 1926 er noteret et brev fra A. Schmiegelow, Bredgade 6 i København, og pr. 2. januar 1937 brevveksling med Asger Bukkehøve, Svendborg. Men i en liste fra februar 1927 hedder ejeren af 5CB Ernst Michaelsen. Han var direktør for Vacuum Oil i Skandinavien og Rusland (og for øvrigt første ejer af redaktørens FIAT 502 1925 med dansk karrosseri). Han boede da i Jægersborghus, nuværende Schæffergården. Var også bestyrelsesmedlem i flere bilvirksomheder, således den daværende importør af FIAT, Skandinavisk Automobil- og Transport Co. og Københavns Karrosseri-Fabrik



IGEN PÅ DANSKE HÆNDER

(den der lavede et stort antal Electrolux reklamebiler, og ifølge Glad selv også hans Isotta-Fraschini).

Nu må vi lige foregribe begivenhedernes gang, som er at vognen går til England mange år senere. Da Paul Sachmann, dengang selv ejer af en Ghost, var i England i 1979, kontaktede han dens daværende ejer, Joe Fildes, og fik kopi af danske papirer, og ifølge dem var den indregistreret første gang 13. april (hvilket år?) til Henry Nørgaard, Wesselsminde, Nærum (det skulle siden vise sig at han rigtigt nok havde haft den, men bestemt ikke som første ejer). Så sagde papirerne 5. april 1934 til autoforhandler Carl Ejner Schibye, Riisskov, og 16. september 1936 til prokurist (bilforhandler) Asger Bukkehave, Svendborg. Disse to er rigtige nok.

Men tilbage på sporet. Da et daværende medlem af DVK omkring 1980 forflyttede sin residens fra Århus V til Lystrup havde den foregående ejer af hans

ny hus ladet fire indrammede billeder af biler blive hængende på en væg. Et billede var af en Delage, et andet af en Sunbeam, men to af billederne var af en Silver Ghost touring med nummerpladen K 833. Slår man op i nummerbogen for 1926, den sidste med københavnske numre, tilhørte såvel K 833 som Sunbeam og Delage Christian Schmiegelow, direktør hos ØK. Hvordan billederne var endt i Lystrup står hen i det uvisse. A. for Arne Schmiegelow var søn af Christian Schmiegelow, og man skal nok ikke hæfte sig for meget ved at der er to forskellige fornavne på Schmiegelow. Arne døde barnløs og billederne kan være røget videre ved en almindelig borydning.

Men altså: Det er vel nogenlunde sandsynligt at den RR med K 833 er 5CB før den fik det ny karrosseri hos Dansk Karrosseri-fabrik i 1926-27. Men også kun nogenlunde, for ifølge visse arkivalier var det oprindelige karrosseri fra Windowers ikke en touring, men en

landaulet.

Nu er Ernst Michaelsens søn for længst død, men jeg talte med ham og han kunne både huske den noget træge FIAT 502, en mere livlig lille åben FIAT – og den RR, som han sagde til mig at Ernst Michaelsen havde solgt til en Schmiegelow. Som en lille sidebemærkning var Ernst Michaelsen bror til Carl Johan Michaelsen, Carl Nielsens mæcen, der forærede den bilglade komponist hans første bil, en ældre og ombygget lille Renault (læs om det i en solohistorie i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 117).

Om DKF har lavet det ny karrosseri på bestilling af Michaelsen eller Schmiegelow eller DKF måske har købt den gamle Ghost og sat den til salg med nyt karrosseri er ikke til at vide. MEN nu kommer Eugenio Lais fantastiske granskning af toldarkivet ind i billedet. For han er stødt på 5CB tre steder. Først pr. 1. juni 1927, da den blev overtaget af A. Schmiegelow, Bernstorffsvej 30,



og det oplyses at den da var fritaget for omsætningsafgift, at der til gengæld ville være afgift at erlægge ved ejerskifte – og at den sidst var påtegnet af toldvæsenet 2. juli 1925. Man kan så gætte på at det var da den kom til Danmark med sit oprindelige karrosseri fra Windowers.

Man lægger også mærke til motornummeret er et andet end hos RR, nemlig E 3369. Anden gang Eugenio støder

på 5CB er pr. 13. april 1931. Og da er det Henry Nørsgaard på Wesselsminde, der får bilen. Han var gammel motorsportsmand, havde kørt tyvernes barske orienteringsløb på motorcykel, og Danmarks Motor Union udtog ham som tredjemand på det danske hold til et internationalt seksdagesløb i 1929. De to andre var ingen ringere end Holger Sønderup og Ib Krøyer Christensen (som vi også har haft artikler om

i Bilhistorisk Tidsskrift 104 og Veteran Tidende for et par år siden). Men Nørsgaard var altså mildt sagt velhaverensøn. Vi var ude for ham i artiklen om SS 1 i VT 394, og han fik en gang i tredverne også en stor Bugatti-model. Hans far havde gjort Wesselsminde til svagbørnskoloni (læs om den i diverse årgange af Søllerød-bogen), og Henry boede i kavalerfløjen.

Eugenio's tredje optegnelse fra toldarkivet om 5CB er pr. 5. april 1934, og da er det at Schibye bliver ejer. To år efter går den videre til Asger Bukkehave i Svendborg, og hvordan det foregår er en længere historie som man kan læse i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 101.

Bukkehave har den i mange år, men efter krigen kommer den aldrig igen på danske nummerplader. Det ender med at han i 1974 sælger den sammen med en Ford A til en engelsk køber. Den skifter hurtigt ejer; den anden ejer er den førnævnte Joe Fildes, som Sachmann besøgte. Desværre skilte han det danske karrosseri fra chassiset og begyndte at sætte et touring-karrosseri på. Fildes viste Sachmann nogle mærkværdigheder ved chassiset, men pga. alder og sygdom blev han aldrig færdig med sit projekt.



Men hvad blev der så at det elegante karrosseri fra Dansk Karrosseri-Fabrik? Ja i 1985 sendte en brite Raben-Levetzau et par farvefotografier af det, nu monteret på et andet chassis og lakeret mørkerødt. Hvem britten var huskede Raben ikke, da han overlod mig billederne i 1990. Der var et billede af bilen i hel figur, minus lygter, og et nærbillede af et karetmagerskilt fra DKF.

Det var Jens Piløs fortjeneste at jeg i 1989-90 over 2½ nummer af Bilhistorisk Tidsskrift kunne – foreløbigt -afslutte 40 års indsamling af historierne om et halvt hundrede (!) danske Ghoster – han havde nemlig skaffet mig kopier af deres chassiskort og andre oplysninger fra arkiverne hos RR. Sandt at sige havde jeg til da ikke anet at der havde været så mange af de ganske få årgange 1909 til 1921.

Piløs første personlige berøring med det karrosseri der altså nu er hans bestod i en brevkontakt med den ene af to nevøer til Christian Schmiegelow, der fortalte at hans farbror Christian i 1914 havde købt daværende krigsminister Lord Kitcheners RR – og havde den til 1952. Begge årstal var indlysende forkerte, det første fordi bilen først udgik fra fabrikken i 1915, det an-



det alene fordi Christian Schmiegelow døde i 1949. Men de usædvanlige træk og mindelser om skader på chassiset til 5CB, Fildes havde vist Paul Sachmann, kunne godt tyde på at bilen faktisk havde gjort alvorlig krigstjeneste. Læs mere indgående om det i BhT 101. I 1996 skrev en senere ejer, Malcolm Whitehead, en redegørelse for historien om 5CB og det danske karrosseri

– og den er 80 % forkert. Men sandt var at karrosseriet fra DKF da befandt sig på et Ghost-chassis fra 1920 med fabriksnummer 49RE. Og sådan hænger de to dele stadig sammen.

For os er selvfølgelig karrosseriet det væsentlige. Bilen var for en del år siden på auktion i England, vistnok hos Christie's, og det må have været omkring 1982. Ifølge auktionskataloget



var det en Doctors Coupe fra Dansk Karossarywagan (det står sådan flere gange), årgangen er 1920, hvilket altså var sandt for chassisets vedkommende, der blev betegnet som 49RE, med motor M85. Om motoren hed det at den var skilt ad fordi den havde været frostsprængt og var blevet repareret. Men før det havde den gået tilfredsstillende. Katalogets tre fotografier viste bilen stående i sne uden lygter.

Vurderingen var 22.000 til 28.000 pund sterling, og bilen fik hammerslag ved 40.500.

Sidste år blev bilen igen sat til salg, som Pilø udtrykker det ”af en armenier kaldet Mr. Krikorian”. Han havde købt den for et par år siden som en investering og vist nok aldrig kørt i den.

Pilø bød 30 % under hvad der blev forlangt, prøvekørte bilen i oktober og fik den til sin pris. Han agter sig til Sønderjylland og Nordtyskland med den til juni, når Rolls-Royce Enthusiasts Club holder rally, og regner med at besøge DVK i Nærum i begyndelsen af juni.

I de papirer, Pilø har fået med bilen, står at den blev indført i England 14. juli 1992, men ikke fra hvor – kan den

have været i USA i de mellemliggende år? Ejer var en John Noot. Pilø mener dog noget tyder på at Noot havde den allerede i foråret 1991. Noot brugte mange penge på bilen, men solgte den 15. februar 1994 til ovennævnte Malcolm Whitehead, der var ansat på The Menopause (kvinders overgangsalder) Clinic, Kings Collage Hospital, Denmark (!) Hill i London.

Whitehead er en velkendt figur både i RREC og The 20 Ghost Club. Også han brugte mange penge på bilen, så den blev helt perfekt, og i juli 1996 deltog han med den i The Formular 1 Drivers Parade i The British Grand Prix, og i 1997 brevvekslede han med en Stuart Jolly, som var ansat hos Novo Nordisk i England, fordi han agtede sig til Danmark med den. Det kom han næppe.

I november 2008 solgte Whitehead den til Mr. Krikorian.

Hvordan er den så i dag? Pilø beretter: Jeg kørte de ca. 60 km fra P. & A. Wood, hvor jeg hentede den, og var meget imponeret af kvaliteten af motor, affjedring m.v. Man kan imidlertid se at det er godt 10 år siden der rigtigt er gjort noget ved den, og jeg giver den

nu en god service, som den bestemt trænger til.

Benzinmåleren virker ikke, så jeg løb tør for benzin, da jeg tog de vedlagte fotografier. Jeg kunne ikke starte den igen, da jeg havde fyldt benzin på, indtil jeg huskede det gamle trick med at lægge en 2 pence under ”the low speed jet”. Så startede den med det samme.

Der er 5 Blériot lamper på bilen og det er to for meget. De to foran køleren imellem de store forlygter skal væk. Dels fordi det efter min mening ser forfærdeligt ud, dels fordi dynamoen ikke kan trække dem alle (de små var der heller ikke oprindelig).

Dørbeslag og vinduer er uden tvivl de originale fra Dansk Karosseri-Fabrik og der står endda Dansk Karosseri Fabrik på vinduesrammerne i begge sider og i begge dørrammer Dansk Karosseri Fabrik København – mærkeligt nok uden streg i ø’et.

De små sidelygter på skærmene er af fabrikat CAV og er spidse bagtil, de ligner meget dem på billedet fra Forum i 1927. Der er en god siddestilling og stof på sæderne til fører og forsædepas-



sager, mens der er læder i svigermorsædet.

På et tidspunkt er benzintanken blevet moderniseret, så man kan aflæse benzinnåleren (når den virker), og der er ikke påfyldning i midten, som der oprindeligt må have været, men i venstre side, hvilket gør det meget lettere, når der er kuffert bagpå.

Adgangen til svigermorsædet via 2 trin fra begge sider er nydeligt lavet. Nydelige er også værktøjskasserne på begge trinbrætter, men de kunne godt se ud til at være større end de var i 1927.

Det er en tung bil, og Dansk Karrosseri-Fabrik har gjort et godt stykke arbejde, det er formentlig også derfor, at karrossen er bevaret.

Redaktøren har en slutbemærkning. Dansk Karrosseri-Fabrik i Drejøgade på Østerbro lavede mange meget luksuøse karrosserier, men gjorde ikke så meget ud af at gøre opmærksom på deres her-

komst. Virksomheden havde som sit mærke en lille dannebrogsvimpel, der kunne sidde foruden på bilernes torpedo. Men DKF brugte næsten aldrig mærket. Derfor er det ret underligt med de meget voldsomme skrivelser i dørkarme osv. på denne.

DKF fremstillede også i tyverne den ofte afbildede luksus-bus på et Triangel-chassis og i tredverne blandt andet lastbiler til Københavns Telefon Aktieselskab og havde desuden en enorm produktion af genopretninger af smadrede biler. Moderniseringer af luksus-biler blev især i tredverne et speciale, de var nu sjældent ret kønne.

Vi har et meget stort billedmateriale fra DKF og kommer igen med virksomhedens historie en anden god gang. DKF flyttede på et tidspunkt til Vangede og blev drevet af motorsportsmanden John Skårup som ren buleopretter. DKF er i dag ikke til at finde hos Krak. oer



Det ene af de to billeder den daværende ejer af DKF-karrosseriet sendte Raben-Levetzau i 1985. Det er karetmagerskiltet fra dørkarmen.





Portræt af vort medlem Jan Olander

Tekst: Torben Aggerbeck, Fotos: Jan Olander m.fl.

Jan Olander, 68 år, medlem siden 1975, elektriker af uddannelse og møntvaskerier, gift med Irene og har en voksen søn. Pt. indehaver af 4 førkrigsveteranbiler.

Jan, hvornår og hvorledes fik du interessen for de gamle køretøjer?

Den startede nok da jeg som dreng gik hos min onkel hos Taxamotor, begge mine onkler og min morfar havde taxaer. Det var alletiders for en dreng af se på hvordan vognene blev serviceret - jeg husker f.eks. tydelig lugten når der blev skiftet dæk. Så det var nok der min interesse blev vakt.

Så på et tidspunkt måtte jeg selv have en gammel bil. Min første bil blev en Erskine Six, 4-dørs sedan fra 27. Den købte jeg på en gård.

Hvilken stand var den i?

Jaaee! den kunne da flyttes - og den kunne også lige startes, når man hældte benzin i karburatoren, som var faldet sammen. Det var så min drøm at jeg skulle lave veteranbil ud af den. Men da jeg kun var elektriker og ikke havde noget værktøj eller knowhow - så blev det aldrig rigtigt til noget. Det var jo



dyrt (i København) at sende tingene ud og få lavet og jeg havde heller ikke midlerne til det dengang. Erskinen blev så opstaldet på Amager hos "Luffe" ude ved Poul Suhrs ophuggerplads. Der stod flere gamle biler som folk gik og skruede på. Der fik jeg så skilt den ad i store dele - det var nok det sidste jeg fik lavet på den. Hver gang vi flyttede fulgte den med - inderst i garagen. Så kunne jeg gå og kigge på den og jeg fik da også købt en ekstra motor og et bagtøj. Egentlig var det en interessant

bil, idet det var en såkaldt compact car, næsten uden træ. Der var kun træ i taget. Meget firkantet i karrossen - men flot.

Mere blev det ikke til. Så en dag talte jeg med Viklit, som kom ud og så på vidunderet. Han tog sig lidt i selerne og udtalte at jeg jo hellere måtte se at få ryddet op og så købe en bil som kunne køre.

Jeg havde forsøgt at sælge den uden held. Men en dag kom der en skrot-handler forbi - han købte den og tog lige over til Herlev, 5 km væk, hvor han havde en kunde som gav det dobbelte for den!

Mærkets historie

Mærket Erskine blev introduceret af Studebaker Corporation i South Bend, Indiana, USA i 1926, idet det bar Studebakers bestyrelsesformands navn. Det var en kompakt vogn med en 6-cylindret maskine. Den gik nogenlunde på eksportmarkedet men nåede aldrig pæne salgstal på hjemmemarkedet, og 1930 lå den så tæt i størrelse og pris på hovedmærket Studebaker at man lod den udgå.

Hvor mange der solgt her i landet, tør jeg ikke spå om, men da eksporten som sagt gik hæderligt, har der sikkert væ-



Hupmobile 1929 til løb i København.



ret nogle stykker. Der er skam noteret hele to i klubben, en 28 og en 29 (Red.: Studebaker havde omkring 1930 et andet undermærke, Rockne, som der blev solgt enkelte af herhjemme. Det var forresten De Forenede Automobilfabrikker, der repræsenterede Studebaker mm. i Danmark).

Din næste bil, hvad var det for en?

Jae! så kunne Viklit sælge mig en Hupmobile A Six 4-dørs sedan fra 29. En nydelig bil med lidt patina, men absolut pæn. Vi er nu nået til 1998 hvor Storebæltsbroen skulle indvies, og der ville jeg jo gerne med. Så jeg fik den gennemgået og synet. Men da min almindelige mekaniker hørte den gå, sagde han at den måtte jeg ikke køre i - motoren havde totalt nedslidte lejer. Ærgerligt, for vi havde ellers meldt os til mange løb det år.

Men jeg fik den lavet i Sverige og den kom til at køre rigtig godt.

Lidt trægt i starten og derfor svær at starte. Men efter ca. 2000 km fik jeg da 1 km forærende pr liter benzín. Den kom vi rigtig meget rundt i landet med året efter.

Mærkets historie:

Hupmobile blev fremstillet fra 1908 til 41 af Hupp Motor Car Corp. i Detroit, Michigan, USA som en mellemklassebil med en 4-cylindret sideventilet motor helt til 1924, hvorefter man kom med en 8'er i 25 og en 6'er i 26. Da depressionen kom i trediverne havde man, som så mange andre fabrikker, spredt sig over for mange modeller. Da serierne var for små til at give profit måtte man lukke i 36. Fabrikken åbnede dog igen i 37, hvor man sammen med Graham-Paige forsøgte at anvende karrosseripresserne fra Cord serie 810/812 til sine konventionelle chassiser, men der solgtes kun få og fabrikken lukkedes definitivt i 41.

Herhjemme starter forhandlingen måske allerede før 1911, men i det år kunne man i hvert tilfælde købe en Hupmobile hos Kjøbenhavns Automobilager A/S. Forhandlingen skifter firma en del gange, for at ende hos Cai Caspersen i 1935. Han får samlet 36-modellen bl.a. hos Dansk Karrosseri-Fabrik pga. valutarestriktionerne. Det lykkedes også Caspersen at sælge en 36-model til



Hupmobile 1924 ved Styrkeprøven.

kongehuset, idet kronprinsesse Ingrid fik sin første bil det år. I klubben findes 9 Hupmobiler, hvor den ældste er Georg Christiansens type "20" roadster fra 1912. (se BhT nr. 59). Samme Georg Christiansen har haft en 29 og en 30 som brugsbiler - en solskins- og regnvejr bil (se BhT xx).

Jan fortsætter:

Så er der jo det at når man har én bil der er lukket, vil man gerne have en som er åben - det kender mange nok til.

Jo! hvad gjorde du så ved det problem?

Jae! Så gik jeg til Viklit igen - vi er i

2001 - og han havde en LaSalle 7-personers touring 1931 i meget fin stand - restaureret for nogle år siden i USA med lidt patina, men yderst velkørende, en meget flot bil, men heller ikke billig. Men skal man have sådanne køretøjer skal det være nu og ikke om 10 år når man er blevet for gammel. Den skulle der slet ikke laves noget ved - det var bare at nyde den!

Mærkets historie:

Da GM sidst i 20'erne syntes at man manglede et mærke som kunne udfylde gabet mellem Buick og prestigemærket Cadillac, valgte man at bygge en luksusbil i en lidt mindre skala end Cadil-



LaSalle i Norge.

lac, men i samme kvalitet og ofte med samme motor (V8). Derved fik købere som ønskede sig en Cadillac men ikke havde midlerne et automobil som i mange tilfælde var hurtigere end storebroderen med samme maskine. Det gjorde snart LaSalle til et eftertragtet køretøj. Men så lod man mærket vokse med større og større motorer og sidst i 30'erne lå prisen så tæt på Cadillacs at man lod LaSalle udgå for ikke at belaste storebroderen. Det samme skete for Buicks billigmærke Marquette som kun levede fra 29 til 31.

LaSalle kunne købes fra 1927 til 40. I Danmark fik Bülow forhandlingen lige fra starten. Vort medlem Arne Pedersen har en sjælden 27 cabriolet som har været dansk fra ny (i BhT nr. 82 kan man læse om den omfattende restaurering). Cadillac/LaSalle-samleren Palle Jensen havde også en danskfødt. Fra 27 til 40 samlede GM i København 384 Cadillac og LaSalle, men da en del gik til eksport kan man ikke slutte meget heraf. Dog blev der indregistreret 19 LaSalle i 33, 34 og 35, så der må have været en ganske pæn andel. I klubben findes 6 stk. noteret.

Så er vi nået til en af de lidt ældre modeller, nemlig din Hupmobile touring 1924, hvorfor måtte du have sådan en?

Jo, jeg var med til et løb med Johannes Anker (formand for Bornholms Motor

Veteraner); jeg var codriver i hans lille åbne FIAT 509 til Styrkeprøven, hvor vi startede i Ringsted - min LaSalle var jo for ny. Det var en oplevelse af de store, så jeg besluttede at det skulle jeg selv køre året efter (2004)! Så måtte jeg jo få fat i en bil der var gammel nok (før 1926). Den fandt jeg på nettet - på ebay.com - en Hupmobile 5-personers touring 1924 som stod i Australien. Det var så heldigt at den ved en fejltagelse var annonceret under reservedele, så jeg var den eneste som bød på den og fik den til en meget fornuftig pris.

Det var min første bil købt på nettet, men jeg var egentlig ikke nervøs for om den nu levede op til mine forventninger, idet jeg bl.a. havde kigget meget på fotos af motoren og lagt mærke til at alt sad særdeles ordentligt - ikke noget med ledninger som hang og dinglede med moderne samlemuffer. Især lagde jeg mærke til at et benzinkobberrør var snoet perfekt ned til karburatoren. Det siger lidt om at hvis en sådan detalje er ok, så er resten af vognen ikke helt ved siden af!

Jeg var da heller ikke skuffet da jeg endelig fik den hjem. Det eneste jeg har måttet lave var koblingen fordi selve koblingen ikke gled på akslen, da den ikke var blevet smurt med det korrekte smørefedt, men ellers kører den dejligt.

Så du tør godt købe køretøjer på nettet?

Jae! men jeg har hørt om et medlem

som blev snydt - det var en helt anden bil en den på billederne, som sælger havde stoppet ind i containeren, og det er uhyre svært at gøre noget ved det bagefter. Så man kan være uheldig. Det har jeg også selv været. Jeg bød på en fin kuffert men fik den ikke - så fik jeg en mail fra sælger, troede jeg - om jeg ville købe den til min budpris. Det gik jeg med til og sendte 10.000 kr af sted - MEN jeg så aldrig nogen kuffert. Det var en svindler som gik ind som om han var sælgeren og på den måde narrer folk. Jeg havde ikke lagt mærke til at mailen ikke kom gennem ebay, men direkte fra en person! Men ellers har jeg da købt meget på ebay og været særdeles tilfreds. Bl. a. en dyr Mercedes sportsvogn til min søn.

Jeg har også købt flere på ebay - men det er jo mange penge man lader "flyve" over Atlanten, det kan godt give lidt sved på panden.

Hvordan gik det egentlig med den Hupmobile sedan som du havde købt af Viklit?

Ja, den fik jeg faktisk solgt til en i Jylland og så gik jeg hen og blev forelsket i en Pontiac sedan fra 41, som jeg også fandt på nettet. Den kom jeg til at købe. Nydelig stand - ikke en rustplet nogen steder, flot lakeret også i bunden. Men den vil jeg nu ikke beholde, jeg har forsøgt at sælge den og også haft den med på Fredericia-messen uden held. Det er nemt at købe men noget sværere at sælge igen.

Mærkets historie:

Ligesom LaSalle er Pontiac et mærke hos GM som skulle udfylde gabet mellem to andre GM-mærker, her nemlig Chevrolet og Oakland. Det blev introduceret i 1926, men i virkeligheden blev der lavet en highwheeler med navnet Pontiac allerede i 1907. Da firmaet i 1908 blev slået sammen med Oakland Motor Car Company, som lå i Pontiac, Michigan, ændredes navnet til Oakland, som senere blev indkorporeret i GM. Da Oakland lå for tæt på Buick både i pris og udseende, udkonkurrede Pontiac hurtigt Oakland, som så forsvandt i 33. I det hele taget blev Pontiac en meget populær mellemklassebil. I slutningen af 30'erne lå mærket nr. 2 efter Chevrolet hos GM. Pontiacs



Torpedo Streamliner i 1941 vendte tilbage til fastback-stilen, som blev beholdt stort set til 1949.

Pontiac er selvfølgelig også blevet solgt i store tal herhjemme – hvor mange ved jeg ikke. I DVK er der noteret 18 førkrigs og hele 80 efterkrigs. Pontiac blev produceret (hos GM) helt til 2010.

Men du kom jo til at købe endnu en bil på nettet, ikke?

Jo, jeg havde jo deltaget i Styrkeprøven flere gange med Hupmobile 1924, men da specielt nordmændene, som jo har flere køretøjer fra omkring 1910 og før, hånedes os andre med ”moderne” biler fra 20’erne, så syntes jeg det kunne være sjovt at komme i noget rigtig gammelt. Så jeg henvendte mig endnu engang til Viklit, som netop lige havde solgt en meget fin Willys-Overland 4-personers touring, model 59 fra 1912. Jeg kontaktede køberen som faktisk var villig til at sælge den igen. Den købte jeg så - den manglede desværre forruden, kaleche-stativ og kaleche. Forruden fandt jeg i Norge og 100 km nord for Stockholm fandt jeg en 1913 model, som jeg sammen med Johannes Anker tog op og gennemfotograferede og opmålte kalechestativet på. Der var nok en anelse forskel på 12 og 13 stativet, men jeg tegnede mig så frem til et kompromis. Stativet fik jeg fremstillet på Bornholm af Poul Jørgensen som lavede et fantastisk arbejde. Bl.a. valsede han sømløse rør ud på en drejebænk, således at de blev koniske. Det blev ganske flot og det er kun mig der kan se at der nok er lidt forskel på det og et originalt. Kalechen fik jeg fremstillet på Fyn. Ellers var alt renoveret for nylig. Den havde stået som trækplaster i en forretning, så der skulle da laves lidt, bl.a. efterspændes overalt, nye pakninger og andre småting. Vi var så til Styrkeprøven på Bornholm i 2009, hvor den gik helt perfekt - 2 gange i håndsvinget og den er i gang.

Mærkets historie:

Historien om Willys er en noget forvirrende affære, idet der blev fremstillet følgende mærker:

Willys-Overland, Willys-Knight, Stearns-Knight, Whippet, Aero-Willys, Willys-Jeep og flere andre, idet flere fabrikker blev indkøbt og nye oprettet.



Pontiac 1941 - førkrigs, fordi USA først kom med i Anden Verdenskrig i december det år.

Willys-Overland blev fremstillet fra 1912 til 1963, idet Willys købte Overland Automotive i 1908. Fra 1912 til 18 var Willys-Overland den næststørste producent efter Ford i den billigste klasse. Fabrikken lå i Toledo, Ohio, USA. Willys var tæt på konkurs i 30’erne, men blev reddet da fabrikken overtog fremstillingen af den kendte Jeep til 2. verdenskrig fra det mindre firma Bantam, som havde vundet konkurrencen. (Ford fremstillede næsten lige så mange Jeeps).

Herhjemme er der i klubben 9 førkrigsbiler med Willys i navnet og hele 54 Willys Jeeps.

Jan fortsætter:

Værre gik det da vi sidste år skulle til Styrkeprøven i Norge. Vi havde pakket og skulle afsted til færgen, jeg ville så lige starte den op, men dyret nægtede totalt. Benzinen tapløb af karburatoren, jeg turde ikke satse på at kunne reparere undervejs, så vi smed al bagagen over i LaSallen, der er jo masser af plads, og nåede så færgen et kvarter før afsejlingen.

Men LaSallen er jo for ny til Styrkeprøven, kunne I så deltage?

Ja, det var ikke noget problem, vi fulgte bare med uden for konkurrence, vi havde jo betalt for hele turen.

Hvad var der så i vejen med Willys’ en?

Selv om der var filter på benzintilførslen var der kommet partikler ind som havde sat sig i nålen, og så kunne den ikke lukke. Nu har den fået nyt filter indbygget i det gamle hus, så nu sker det ikke igen.

Har du nogen planer om nye ”investeringer”?

Nej! nu skal vi nyde dem vi har.

I klubsammenhæng havde du faktisk været et passivt medlem i 25 år og er de sidste 10 år blevet et særdeles aktivt medlem, har jeg ret?

Ja, det er rigtigt. I starten nød jeg stort set kun de tilsendte blade. Men efter at jeg er blevet kørende deltager min kone og jeg gerne i mange løb og jeg er også blevet en flittig gæst på klubmøderne. Vi deltager også i førkrigskøreselskabets ture, gerne en gang om måneden. Vi træffer så mange glade mennesker overalt. Endda i Norge har vi gjort fine bekendtskaber - vi har også hjulpet en norsk deltager med at få hans bil som var havareret med den rigtige færge hjem til Oslo - transportereren som kom med havaristen var kørt til den forkerte kaj i København.

Lad os høre lidt om jeres oplevelser på løbene!

Vi har efterhånden deltaget i mange løb,



Willys-Overland til Styrkeprøven på Bornholm.

både herhjemme, men også i Norge og Sverige, blandt andet i Styrkeprøven hvert år, samt et enkelt i Nordtyskland. Et af de bedste var et 5-dagesløb, Biltogget gennem Danmark, som var et 100-års jubilæumsløb der gik fra Ålborg til København, arrangeret af Poul Suhr. Vi startede i solskin og kørte i 5 dage i åben bil, Hupmobile 24, og sluttede i solskin, fantastisk. Men en af de norske deltagere fik ødelagt sin bagaksel, så han måtte stoppe i Odense, hvor han fik opstaldet bilen til senere levering i København. Vi andre fortsatte så til Storebæltsbroen, hvor vi ventede på eskortassistance fra Storebæltsforbindelsen, en bil i hver ende af kortegen. Vi begyndte så at køre op på broen og vi var ikke nået ret langt før den omtalte nordmand kom farende i privat bil og en af de norske deltagere drejede ud at kortegen og tog ham med - fint klarret! Det var for øvrigt lidt af en farefuld færd over broen. Vi kørte selvfølgelig i det inderste spor (ikke nødsporet) og de nymodens biler som opdagede os bremsede op for se på kortegen - men der var andre som også kiggede, men

uden at bremse op, så der opstod hurtigt nogle farlige situationer.

Vi var også på en 5-dagestur i 2004, Danmarksløbet (Harald Nyborgs Jubilæumsløb) som Dorte Stadil havde arrangeret. Da vi nåede til Viborg ville LaSallen ikke længere! Når vi hældte 10 liter benzin på over den eksisterende benzinhøjde, så kørte den, men når de 10 liter var brugt nægtede den at køre videre. Vi fik så en hjemtransport, hvor vi stoppede i Kolding for natten og forsøgte at klare problemet, men forgæves. Så vi lejede en bil og kørte resten af turen mens LaSallen blev transporteret hjem. Det viste sig at fejlen var et defekt benzinsugerør i tanken.

Jeg ved at du kan levere affugtere til en særdeles favorabel pris, hvorfor mener du at det er nødvendigt med en affugter i garagen?

Man har altid sagt at det var godt at have godt med gennemtræk i garagen. Men problemet med det er at når det blæser så trækkes fugten med ind og

hvis det er koldere i garagen så dannes der fugt på bilerne og det kan jo let føre til ødelagt krom og rust på bart jern og du kan ikke se det før det er for sent. Jeg har også prøvet med at tætte garagen og sætte varme på, det er ok, men det er en meget dyr løsning. En almindelig billig affugter fra byggemarkedet duer ikke - den kan nemlig ikke fungere i koldt vejr. Dem jeg kan skaffe er sorptionsaffugtere, der virker både i frostvejr og varmt vejr. De fungerer på den måde at fugten bindes i 3/4 af en roterende valse, og fugten fjernes igen løbende i den 1/4 af valsen som løber igennem tørreprocessen. Dvs. at der er 2 systemer. Et som hiver den fugtige luft ud af lokalet og et som regenererer og tørrer valsen. Sådant et anlæg koster med de 33 % rabat, som jeg kan skaffe godt 11.000 kr. plus moms, til gengæld er det billigt i drift, ca. 1000 kr. om året for en garage på ca. 45m².



Hvad benzintanken gemte

Olaf Eskildsen er den lykkelige ejer af en MG TC nr. 2033 fra 1946. Han købte den i år 2000, og den havde før det stået til salg hos en forhandler i to år. Og før det igen havde den været i USA fra 1962 til 1998.

I de sidste otte år har Olaf arbejdet på at sætte bilen i stand. Den har været totalt skilt ad, motoren er blevet renoveret, der er nyt instrumentbræt i bilen, nyt indtræk, ny kaleche og så er den blevet malet.

Men - der var vanskeligheder med at få den til at køre pænt. Den kørte ujævnt, men gik i stå. Og sådan blev det ved!

Ved et tilfælde fandt han ud af hvad der var i vejen. Som et led i alle undersøgelserne blev der lyst ned i benzintanken, hvor et stykke træ kunne skimtes siddende fastklemt inde i tanken, tæt på påfyldningslåget.

Ved hjælp af en peang (en tang anvendt i den medicinske verden) blev træstykket lirket ud og op.

Det var resterne af en målepind der var knækket og som må have ligget i tanken mindst 15-20 år!

Målepinden havde herefter leveret meget små stykker træ, som havde revet sig løs, til en vandring der endte med at disse stykker træ havde lagt sig til rette inde i benzinrøret og pumpen.

Nu spinder MG TC'en derudad, og Olaf glæder sig til at det skal blive forår. I øvrigt helt i tråd med, hvad vi andre også gør.

For NU skal 2033 fra 1946 endelig ud at køre!

Hans Holtman MG TC 1095

(Med tilladelse lånt fra medlemsbladet for MG Car Club Danish Centre).



Den ny målepind har skala både til TC, TD og TF.



Mærkeligt fund

På et loppemarked købte Knud Marker for ikke så længe siden et gammelt fotografiapparat. I det sad en ikke fremkaldt film.

Men den kunne fremkaldes og indeholdt flere interessante billeder. Fx det med en Ford TT, hvor der står A/S Jydsk Telefon på døren. Sikkert med rette mener Knud Marker at filmen må have siddet i kameraet i mange, mange år. Måske fra tyverne eller lidt op i tredverne. Bilen har den gamle type håndlavet nummerplade, det kunne den ganske vist godt beholde, men alligevel.

Et andet billede forestiller en hangar som der står Deutsche Luft Hansa på, og der holder tre fly foran. Ingen siger at de to billeder er taget samtidig, men der skal nok være nogle som kan både sted- og tidsfæste det billede. Lad høre!

Knud Marker fylder snart 85 og fortæller at han har anskaffet en 2CV for at kunne køre sommeren i møde med vind i håret.



veterantrailer.dk

Søndag den 12/12 kl. 12 til venezuelansk suppe lød det på indbydelsen til stiftende generalforsamling for en ny klub, som vil koncentrere sig om trailere til vore gamle biler. Mange af os har en lille trailer eller teltvogn til at spænde bagefter vores elskede køretøjer.

Det med at udvide vores køretøjers anvendelsesområde i form af en efter-spændt let vogn, enten åben eller lukket, er kendt fra langt tilbage og de er produceret rundt om i hele vores lille land af forskellige smedjer. Trailerne har derfor også deres historie, som vi synes, at det er sjovt at snuse til.

Idemanden bag den nye klub, Kurt B. Larsen, har selv en større samling af forskellige trailere, som han ynder at spænde bagefter sin sorte VW cabriolet. En anden veteranentusiast, som også har været med til at få den nye klub op at stå, er Carsten Andersen fra Ulfborg, som også har en større samling af specielt lukkede trailere. Så selv om klubben kun startede med fem medlemmer, er der allerede et sted mellem 15 og 20 trailere blandt medlemmerne. Bestyrelsen konstituerede sig, og Kurt B. Larsen fik formandsposten. Det er også ham, der her i starten tager sig af hjemmesiden, som han for øvrigt selv har kreeret. Kurt er en mand med mange forskellige evner både inden for det mekaniske og computerverdenen.



Der er også gået noget af en karetmager tabt i ham. I det hele taget er han er herlig gut.

Skulle det med en klub specielt for trailere/påhængsvogne være noget for dig, så prøv at gå ind på klubbens hjemmeside www.veterantrailer.dk og bladr lidt rundt. Den er ikke uinteressant.

Tekst af en af de fem, Poul Buhl, Ørn-høj

Foto: Finn Gabrielsen

(Red.: I dag er det engelske trailer nok det mest brugte ord om det fænomen, der oprindeligt hed påhængsvogn, og vist stadig hedder det i lovsprog og lignende. I mellemtiden vandt det stygge, tysklignende anhænger en del indpas. Den gamle redaktør har i en del år forsøgt sig med hænger, der ikke er så

langt og besværligt som påhængsvogn og som er nogenlunde dansk. Men det har tilsyneladende ikke mange tilhængere. En ting for sig er sættevogn, der hviler forenden på en sættevognstraktor, og det har da hævdt, selv om nogle også er begyndt at kalde en sættevogn for en trailer. I Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende har vi i tidens løb haft en del stof, især af P. E. Hansen, om lastbiler med påhængsvogn eller sættevogn. Campingvogne er selvfølgelig også påhængsvogne. Men vi har desuden haft en artikel om det danske fænomen en Wyta påhængsvogn, den der er fast forbundet med bagenden af den trækkende personbil og kun har ét drejeligt (evt. tvilling) baghjul.)

VED NOGEN DET ...?

Det her er ikke nogen konkurrence – det er en fremlysning. Vi har da en del medlemmer, som husker hvad der kørte på Århus-kanten kort efter krigen. Fx denne varevogn fra radioforretningen Arako, Nørregade 18-20, der også kunne fungere som højtalerbil.

Men spørgsmålet er: Hvad er det for et bilmærke? Karosseriet er selvfølgelig dansk. Startknappen sad under sædet.

Vi er ikke interesseret i gætterier – kun hvis en eller flere konkret kan huske bilen vil vi meget gerne have besked. Den har været ret iøjnefaldende, især når den var udstyret med højtalerne på taget. Og den var knaldrød.





Fra Fotoalbummet - eller BeringsBilBilleder 11



Denne gang er det ikke spor 'snyd'. Billedet er nemlig fra et DVK-arrangement i klubbens barndom; nærmere bestemt i dens 6. år: 1960.

Det er en tæt befolket parkeringsplads og det er ikke alle vognene, vi kan identificere; men de nærmeste er ikke vanskelige: Længst til venstre stikker Georg Christiansens 'solskinsvogn', den grå Hupmobile fra 1929, snuden frem.

Bugattien er Erik Nielsens Type 38A, som var en hybrid. Karrosseriet er franskbygget sidst i trediverne, motoren er ottecylindret med kompressor (38A) og chassiset har den nuværende ejer fundet frem til er et Grand Prix chassis (formentlig en Type 35, som i 1933 blev opgraderet til 51A). Bilen havde en krum maske foran køleren, da den kom til Danmark (i 1950'erne); men den fik ret hurtigt den store Bugattikøler, som ses på billedet. Efter mange år i Söderströms samling i Malmö kom den atter til Danmark, da Henrik Schou-Nielsen købte den for nogle år siden. Han er i gang med en omfattende restaurering og har lovet os hele historien, når arbejdet er færdigt – det bliver sikkert spændende læsning.

Derefter endnu en franskmænd: Kaj Bachs 1923 Mathis 5CV; Bilen blev bragt hertil af Ole Falck Hansen, som solgte den til Bach i 1957. Han restaurerede den i de følgende år, hvorefter den blev brugt flittigt til veteranbilløb. I dag tilhører den Söderströms samling, men indgår ikke i de udstillede biler i Malmö. Der er en anden Mathis.

Derefter har vi et par lukkede amerikanere: En firedørs og en Ford coupe. Bag den fotograferende herre med sixpence holder endnu en Ford: En sen T-model med klunkegardiner. Mellem Forderne står en åben vogn med en lang, lav snude, som det ikke er lykkedes 100 % at identificere: Men det er nok Erik Hoffs Jaguar.

Foran geledet står Paul Tybjergs 1929 Rolls-Royce 20/25 (GXO110) med opera coupé karrosseri fra Fernandez & Darrin i Paris. Karrosseriet blev bygget efter den første ejer, ingeniør C.F. Jarls retningslinier. Han fik senere i 1930'erne samme karetmager til at ændre bagenden til et kuffertrum med plads til tre indbyggede kufferter. Tybjerg overtog Rollsen fra fru Jarl. I dag tilhører den Georg Christiansen.
pb



- og tror du ikke at hende i vognen foran lå
og kørte efter forholdene !



Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Model	Årgang
Kurt B.	Larsen	Jyllandsgade 22	7600 Struer	6163 1645	VW Type 1	1964
Per	Bertelsen	Mosevej 1	6950 Ringkøbing	4042 3393	VW 1303 LS	1972
John	Würtz	Skovbakken 26	7400 Herning	2149 5248	VW 113	1959
Knud Jørgen	Jensen	Hyldegårdsvej 16	5240 Odense NØ	6610 9442	Mercedes-Benz 508	1975
Kim	Braklov	Algade 12	6971 Spjald	9719 4319	Ford T	1926
Jan	Olesen	Egebækvej 14	7480 Vildbjerg	9713 3763		
Martin	Andersen	Marievangen 15	6640 Skanderup	2234 5664	Harley-Davidson FLH	1966
Jens Timm	Jensen	Sønderbyvej 16A	4050 Skibby	4752 0887	Standard Flying Eight	1939
Nic. Alexander Eigtved	Nebler	Fuglebakkevej 1	2000 Frederiksberg			
Johannes	Jensen	Bøgeskovvej 72	7000 Fredericia	7595 7583	Opel GT 1900	1972
Benny Vang	Laursen	Wormstrupsvej 7	9900 Frederikshavn	9842 0985	Chevrolet	1932
Jørn	Laursen	Baunegårdsvej 72	2900 Hellerup	2818 3863	Porsche 911 SC	1978
René	Svendson	Haveforening af 1918, 02	8000 Århus C	5371 0031	Ford Granada Ghia 3,0	1974
Ole	Hartoft-Nielsen	Sønderengen 49	2870 Dyssegård	3956 2091	Austin-Healey 3000 Mk III	1967
Nicolai	Kragsholm	Grants Alle 51	2900 Hellerup	2680 9967		
Malene	Hinrichsen	Halmtorvet 2, st. th	1700 København V	3121 8899		
Thomas	Larsen	Højstrupvej 34	7120 Vejle Ø	2027 0099		
Peter	Christensen	Ebberupvej 24	5620 Glamsbjerg	6473 3255	Chevrolet Impala	1957



Rettelser til historien om Alfa Romeo Giulietta Spider

Fra Jørgen Jacobsen har vi modtaget nogle korrektioner til oplysningerne om produktionstal.

Han skriver: Antal biler produceret er langt fra korrekt, her på basis af Alfa Romeo Catalogue Raisonné og det tyske Alfa Romeo, Alle Serienautos seit 1950.

Der er produceret flg. antal Giuliettaer (type 750 og 101) i 50' og 60'erne:	
4-dørs og meget få 5-dørs /stationcar henholdsvis kaldet Berlina og Promiscua:	193.552 stk.
Sprint og Sprint Veloce (coupé)	29.311 stk.
Spider og Spider Veloce (cabriolet)	19.239 stk.
Sprint Speciale (coupé)	1.366 stk.
SZ – racerbiler som også blev solgt til private.	233 stk.
I alt med navnet Giulietta:	243.701 stk.

Antal Giulia Type 101 1962 – 1965:	
Sprint (fandtes ikke i Veloce-version):	7.107 stk.
Spider og Spider Veloce (cabriolet):	10.341 stk.
Sprint Speciale	1.400 stk.
TZ og TZ 2 (racerbiler):	113 stk.
Serie 101 med navnet Giulia:	20.861 stk.
Giulia (type 105 og 115) i 60' og 70'erne: 4- og 5-dørs:	526.268 stk.
Sprint /GTV (coupé og ofte kaldet Bertone):	233.471 stk.
I alt Giulia type 105 og 115:	759.739 stk.
I alt modeller med navnet Giulia:	780.600 stk.

Desuden kom der på basis af type 105- og 115-vognbundene godt 130.000 stk. Spider.

I England kaldes de ofte for Giulia Spider, selvom de ikke havde det navn fra fabrikken, og Giulia Spider er en type 101. Desuden en type 101 kaldet 1300 Sprint i 1900 stk. Den burde pga. motorens størrelse være med blandt de små Giuliettaer, men den blev produceret mens Giulia-navnet blev brugt. Giulietta type 750 og 101 havde 1290 cc motor og Giulia type 101 havde 1570 cc motor.

Giulia i type 105 og 115, her fandtes Sprint /GTV-udgaverne med et hav af motorer, fra 1300 cc og op til knap 2000 cc - mange af dem beregnet på at kunne deltage i forskellige klasser for racerbiler.

Den redaktionelle tilføjelse i VT 414 på side 19 om de 6-cylindrede motorer, slipper heller ikke for en kommentar, skriver Jørgen Jacobsen. Det er rigtigt at motorerne før og efter krigen var med to overliggende knastaksler, men det havde man set helt tilbage i 1914 på en GP racer, med 4 ventiler pr. cylinder. Det var kun gadebilerne og varianter af dem der blev brugt i motorsport som Mille Miglia. På racerbilerne var det R 8 motorer, og der blev eksperimenteret med V 12 og V 16 motorer. De 6-cylindrede motorer før krigen havde støbejernsblok og topstykke i aluminium. I alt produceres der fra 1962 11.451 stk. af model 2600 (type 106), også med R 6 motorer, men med blok og topstykke i aluminium, udstyret med cylinderforinger i stål.

Motorerne før krigen var med stor slaglængde, mens den 6-cylindrede motor fra 60'erne havde kortere slaglængde end boring. Desuden var kompressionen betydeligt højere.





BILER SÆLGES

NSU Prinz 4 årgang 1964, har kørt 53.000 km. er veteranregistreret, skal synes år 2013, står med original lak og originalt indtræk. Bremserne er her i oktober renoveret 100 %, med cylinder og belægning. Pris kr. 37.500.
Kaj Hansen, tlf. 7216 8599 - 2147 6168
lerche-hansen@hotmail.com

Mercedes 280 coupé 1977, 164.000 km, pæn og velholdt. Automatgear. Kan veteranforsikres. Gerne bytte med veteranbil i god rustfri stand. Kr. 48.900. **Triumph TR 6** 1969. Rød, registreret første gang 8/1969. Fin stand, trådhjul, billig veteranforsikring og vægtafgift. Km. 32.723. Evt. bytte med veteranbil i god rustfri stand. Pris kr. 120.000. **Triumph Spitfire Mk III** 1970. Bilen kører perfekt, og alt virker som det skal. Har kørt 15.000 km efter hovedrep. Med bl. a. nye bremsesør, rustfri sportspotter, nye dæk, K&N filter, nye sæder, nyt ledningsnet, ny kalleche. Dinitrol certifikat fra 11.6. 2009. Ingen rust, næste syn 2017, ansvar/kaskoforsikring & vægtafgift ca. 1000 kr. årligt. Pris kr. 88.000.
Poul Spangsberg, tlf. 21910588 poul@spangsberg.dk www.veterangaarden.com

DELE TIL BILER SÆLGES

6 stk. nye stempler til **Jaguar** 3,4 l motor. Diameter Ø83,4 mm til XK motor.
Erik Bak, tlf. 5493 2264

DELE TIL BILER KØBES

Pladedele og reservedele til **VW Rugbrød** 1950-1974: døre, knæstykker, paneler, lygter, instrumenter m.v. Til **Porsche 356** købes memorabilia fra 1950-1967, plakater, tidsskrifter ”Christophorus” mv. Også reservedele har interesse.
Henrik Andersen, tlf. 23494099 henrik@herbie.dk

MC SÆLGES

Nimbus 1953. God og regulær klassisk dansk cykel i fin stand, indregistreret med plade. Kør hjem. Pris kr. 39.900.
Poul Spangsberg, tlf. 21910588 poul@spangsberg.dk

DIVERSE

Et sæt **KDAK emblemer** købes. God pris, hvis god stand..
Jens Pilø, tlf. +44 1284 827072
pilo959@btinternet.com

AUTOMOBILIA

Instruktionsbøger, reservedelskataloger m.m. til **Harley-Davidson, Indian, Henderson, Super-X, Cleveland** og **Nimbus** i gode fotokopier, rimelige priser. **Ford A** 1928. Instruction Book, ældre amerikansk genoptryk, 50 sider Kr. 150. **Ford Model A** restoration manual 1928-31, ældre amerikansk genoptryk, 72 sider. Kr. 150. **Ford A** Service Bulletins, 1928-31, 315 sider. Kr. 200. **Ford A** Construction, operation, Repair, 550 sider. Kr. 200.
Poul Jørss, tlf. 3258 5377

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

Tilmelding til Betalingsservice

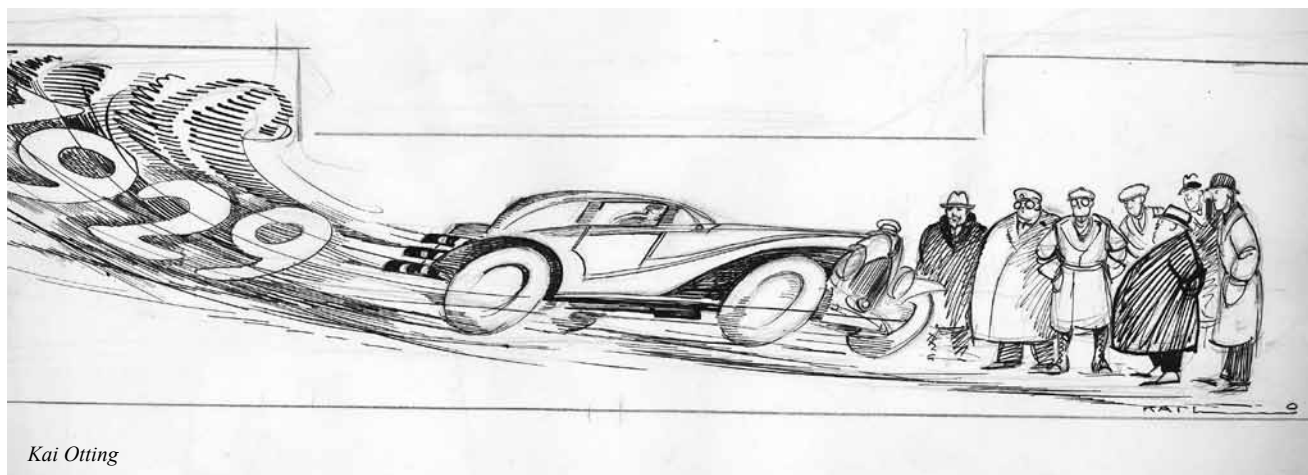
Dansk Veteranbil Klub

Navn	<input type="text"/>	
Adresse	<input type="text"/>	
Postnr./By	<input type="text"/>	
Land	<input type="text"/>	
CPR-nr.	<input type="text"/>	
Reg.nr.	<input type="text"/>	[?]
Kontonr.	<input type="text"/>	[?]
DVK Medlemsnummer	<input type="text"/>	[?]
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>	
Deb. grp.nr.	<input type="text" value="00001"/>	[?]

Du kan nu tilmelde dit kontingent i Dansk Veteranbil Klub til betalingsservice.

Kontingentet forfalder til betaling ultimo januar og er for 2011 på kr. 495,00

Udfyld skemaet med dine personlige data, og send det til klubbens kontor Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum eller gå ind på hjemmesiden www.veteranbilklub.dk og tilmeld betalingen der, blot tryk på PBS linket og følg anvisningen.





Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST



RØD/SORT med logo

Kr. 350,00
og med navn **Kr. 400,00**

PLAKAT



Kr. 75,00

NØGLERING



RØD/SORT

Kr. 25,00

VOGNMÆRKE



Bredde 6 cm

Kr. 125,00

KEYHANGER



Kr. 20,-

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm

Kr. 25,-

KASKET



Kr. 50,-

Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Dansk Veteranbil Klub
Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

Mail:
kontor@veteranbilklub.dk



Kalender med ræs

Veteran Tidendes uundværlige Ole Callesen har igen lavet en kalender med sine uforglemmelige billeder fra Copenhagen Historic Grand Prix i Fælledparken. Kan købes direkte hos Ole Callesen, se side 2.



COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX
www.c.h.g.p.dk

MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	LØRDAG	SONDAG
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	1	2

SEPTEMBER 2011



Opbevaring af biler i aflåst lade med betongulv

Pris fra 2000.- pr. år

Ring og hør nærmere: Ebbe Nordborg Olsen
Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby
Telefon 4759-9414 – 6170-9414
email: ebbe@indie.dk

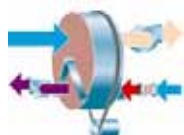
Sorptionsaffugtning af garager



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

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb ... Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2010):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 751 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1973	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 938 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1984	Værdi 185.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 2.819 kr. inkl. vejhjælp

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



Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123



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

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