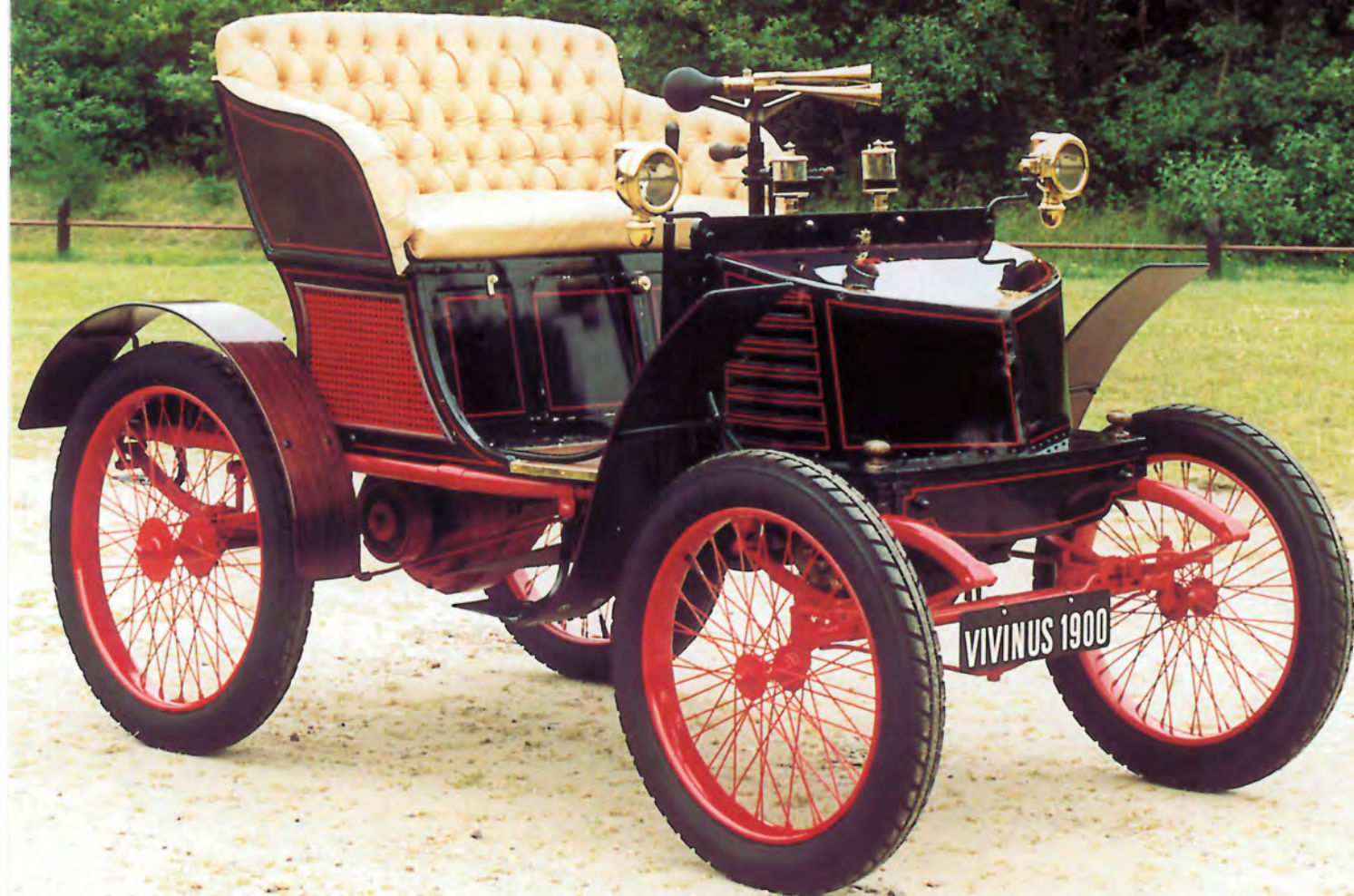


VETERAN TIDENDE




Nummer 290 - august 2000 - 30. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Modesteder	Veteran Tidende
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Registre</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 0017</p>	<p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</p>	<p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p>	<p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p>	<p>Erhvervsforetojer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Sekretær. Registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p>	<p>I redaktionen desuden: E. W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrölich@post6.tele.dk</p>	<p>Sektioner</p>	<p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p>	<p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p>	<p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p>	<p>Announcepriser:</p>
<p>René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p>1/1 side 1 farve (sort) kr. 2.000,- 4 farve kr. 4.500,- 4 farve (bagside) kr. 6.000,- 1/2 side 1 farve (sort) kr. 1.000,- 4 farve kr. 2.500,- 1/4 side 1 farve (sort) kr. 700,- 4 farve kr. 1.500,-</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, moder, lob, udstillinger m.m.</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Forsikring</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p>	<p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>	<p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p>	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p>	<p>Revision</p>	
<p>Fyn René Dalager</p>	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p>	<p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	
<p>Jylland Frits B. Johansen</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 75869510</p>		

Forsiden: Vivinus 1900.

Foto: Hanne Louring.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 37 2000

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Herregårdsløbet	13
Fra bestyrelsen	5	Danmarksløbet	14
Klubaktiviteter	6	100-årig torpedo	16
Noter	8	Nellemann i 100 år	22
Store Motordag	9	Nye medlemmer	31
Bornholm rundt	10	Læserbreve	32
Styrkeprøven	12	Køb/salg	38

**Klubkontoret på Nivågård
holder ferielukket fra 14. til 25.
august, begge dage incl.**



Klubmøder

AUGUST

- 15. 19.00 Kværkeby. Klubaften. Jens Robdrup fortæller om sit liv med biler og skriverier.
- 22. Klippinge. Klubmøde. Ib Rasmussen fortæller om Jowett på Le Mans.
- 26. Kværkeby. Manøvreprøver og den årlige høsttur. Se VT maj. Husk tilmelding.

SEPTEMBER

- 5. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
- 7. 19:00 Nivå. Ib Rasmussen fortæller om Jowett på Le Mans.
- 14. 19.30 Rødekro. "Ude af huset". Har du en idé?
- 14. 18.00 Børkop. Shell raffinaderiet, Fredericia. **Bemærk** tidspunkt. Tilmelding se under Klubaktiviteter.
- 17. 10.00 Rødekro. Madpakketur.
- 19. Kværkeby. Alm. klubaften.
- 22.-24. Fyn-Egeskov. Bustur til Holland. Tilmeldingsblanket i VT 289..
- 26. Klippinge. Klubmøde.
- 26. 19:30 Egeskov. Videofilm fra turen til Amsterdam.

OKTOBER

- 3. Ristrup. Besøg på AC Maskinfabrik i Viborg. Nærmere i næste VT.
- 5. 19:00 Nivå. Gl. film med bilsport.
- 12. 19.30 Rødekro. Møde i klubhuset.
- 17. Kværkeby. Teknisk inf. Chassis kontra selvbærende.
- 24. Klippinge. Klubmøde.

NOVEMBER

- 2. 19.00 Nivå. Sv. Hauberg fortæller om sit liv med ualmindelige biler.
- 7. Ristrup. Klubmøde. Videofilm.
- 9. 19.30 Rødekro. "Ude af huset". Nærmere senere.
- 21. Kværkeby. Alm. klubaften.
- 28. Klippinge. Klubmøde.

DECEMBER

- 5. Ristrup. Julefrokost.
- 7. 19.30 Rødekro. Julefrokost. **Bemærk** en uge før sædvanligt.
- 7. Nivå. Julefrokost. Nærmere senere.
- 12. Kværkeby – obs dato – Julefrokost.

Løbs og aktivitetskalender

AUGUST

- 12. Munkebjergløbet. Vejle og omegn, info H. Geschwendtner 3253 8470. Se VT 288.
- 12.-13. Copenhagen Classic Car Cup 2000 på Holmen. Se VT 287 og 289.
- 17. Kl. 19-20 Havnetræf i Hundige.
- 19. Føtexløbet, start Odense, info Robert Lindvig 6593 4193. Se VT 288.
- 26. Høsttur ved Kværkeby, Midtsjælland, info H.H. Havsted 4640 1441. Se VT 287.
- 26. Midtsjællands Turen. Indbydelse i VT 289.
- 26. Rally Monte Karlebo, info Willibald Farbmacher 4914 5167.
- 31. Ikea-løb. Start Vangede kl. 18-19.

SEPTEMBER

- 2. Bredekærgårdløbet. Start i Ishøj. Indbydelse i VT 289.
- 16.-17. Veteranweekend i Kulturhuset i Randers. Se VT 290.
- 29.-30. 13. International Historic Rally Denmark. Start og mål i Århus. Info Henning Friborg, tel & fax 8684 7979, friborg@sport.dk og www.HistoricRallyeDenmark.dk Se også VT 287 side4.

NOVEMBER

- 11. Stumpemarked i Herning.



DVK's formand, Steffen Jørgensen, svarer på Ib Jensens 'Synspunkt' i juni-nummeret af Veteran Tidende og på reaktionerne på det:

Bestyrelsens svar på Ib Jensen "Synspunkt"

Først vil jeg påpege, at Ibs synspunkt er hans personlige og på ingen måde afspejler bestyrelsens holdning. Af indlæggene kan man få den opfattelse, at klubben skulle sortere ansøgere og nægte personer med uønskede køretøjer optagelse i klubben. Det har aldrig været klubbens holdning. Alle er velkomne, selv om de ikke ejer et køretøj! Historierne om at nye medlemmer skal godkendes af to medlemmer, eller hvordan historien nu er, har i hvert fald ikke fundet sted i de snart 30 år, jeg har kendskab til. (Det foregik heller ikke tidligere. Red.)

Med hensyn til køretøjer, så er alle køretøjer ældre end 25 år velkomne i klubben. Det er nu en gang sådan, at medlemmer har forskellige interesser, når det gælder køretøjer. Nogle kan lide at renovere, andre køre og atter andre vil "bare" eje, eller hvad det nu kan være. For de fleste medlemmers vedkommende interesserer de sig for køretøjer, der var en del af gadebilledet, da de var børn, og som deres forældre eller bedsteforældre havde. Det kan klubbens bestyrelse eller vedtægter nok ikke gøre noget ved, og det skal vi heller ikke. Jeg har nævnt det før og gør det gerne igen, at klubben netop repræsenterer et meget bredt udsnit af køretøjer ældre end 25 år, og dermed repræsenterer en stor kulturhistorisk værdi, som afspejler samfundet igennem de første 75 år af forrige århundrede. Jeg har bevidst skrevet "kulturhistorisk" i et ord, for i bestyrelsen tolker vi "teknisk historisk", som det står i vedtægterne, som to adskilte begreber. Teknisk interessante og historisk interessante, og vi lader det være op til medlemmerne at afgøre. Jeg kan godt følge Ib i, at det er synd, at interessen for gamle biler er dalende, men det hænger uvilkårligt sammen med alder. Hvis det er et problem for nogle, så sørg for at få gjort yngre medlemmer interesserede, men lad være med at være bedrevidende. Jeg vil også opfordre medlemmer med 60'ere og 70'ere biler til at komme til klubmøder. Til trods for, at det de fleste steder er de samme medlemmer, der kommer gang efter gang, så mød talstærkt frem og vis jeres biler frem og bliv en dominerende faktor. Vi trænger til at se jer, og tænk så også på, at flere af de medlemmer I vil møde der, måske selv har haft en sådan bil fra ny og derfor har et lidt andet forhold til den. Replicaer er og bliver replicaer, og så længe de ikke giver sig ud for at være andet har klubben ingen problemer med dem. FIVA har helt klare regler på det område, så det skulle ikke være et problem. Til orientering også for Ib er DVK ikke direkte repræsenteret i FIVA, men derimod MhS.

Med hensyn til arrangementer så støtter klubben gerne i henhold til klubbens regler for tilskud. Det kræver at mindst 25 køretøjer deltager, og at der bliver søgt før arrangementet afholdes. Det står derfor medlemmer frit for at lave arrangementer for specielle køretøjer som f.eks. kun førkrigskøretøjer etc.

Til sidst ville bestyrelsen ligesom medlemmet med læserbrevet i sidste nummer også foretrække, at færre sider i bladet blev brugt til fremme af personlige synspunkter, som ikke direkte er relateret til medlemmernes interesse for gamle køretøjer, men vi vil ikke udøve censur!

DVK

Steffen Jørgensen
Formand



FRA BESTYRELSEN

Referat af bestyrelsesmødet 28. juni i Odense:

Alle var mødt samt klubsekretær Dorthe Thies, som deltog for at orientere den samlede bestyrelse om aktuelle arbejds gange og -mængder på kontoret.

Pr. ultimo juni er bl.a. passeret følgende:

Ca. 1.600 udgående korrespondanceforsendelser. Modtaget 613 henvendelser om medlemskab, hvilket er resulteret i 292 ny medlemmer. Der er tegnet 314 forsikringer. I den forbindelse bør det nævnes at Henrik Thostrup udfører et stort og engageret, ulønnet arbejde for Forsikringsklubben med ca. 1.000 nyttegninger pr. år for medlemsklubberne.

Arbejdspresset på kontoret gør det vanskeligt at nå opgaverne indenfor den nominerede tid. Bestyrelsen mener at en mulig løsning kan være at medlemmerne overholder telefontiden, som i dag er kl. 10-12, og som pr. 1. september vil blive udvidet til kl. 10-13. Udenfor telefontid vil telefonsvareren være tilsluttet. Denne ordning giver forhåbentlig klubse-

kretæren ro til at udføre de mange øvrige opgaver, såsom registrering af medlemmer, bogføring, arkivering, korrespondance, referater, rådgivning mm.

Klubkontoret er ferielukket 14.-25. august, begge dage incl.

3.900 medlemmer havde betalt deres kontingent medio juni.

Placering af foreningens formue blev atter berørt. Man enedes om at opretholde aftaleindskuddet i dk kr. til efter valutaafstemningen.

Vi har modtaget tilbud om klublokaler i Holsted (mellem Esbjerg og Vejle) og i Grindsted. Frits B. Johansen vil foretage besigtigelse.

Steffen Jørgensen gennemgik modtaget forslag om eventuel leje af lokaler i Danmarks Tekniske Museums nyerhvervede bygning i Helsingør. Forslaget vakte ikke udelt begejstring, men blev ikke ganske afvist. Ole Poulsen ønskede vores nedslidte udstillingsgenstande fornyet. Vi indhenter oplæg til fornyelse.

Ordinære bestyrelsesmøder blev aftalt til følgende datoer: 9. september kl. 18, 11. november kl. 10, 14. februar kl. 18 og 28. april kl. 10.

Til slut refererede Frits B. Johansen fra et vellykket Danmarksløb og Ole Poulsen, Dorthe Thies og ego omtalte vores stand på Gavnø, hvor vi kunne byde 10 ny medlemmer velkommen. Vi er i dag godt 4.000 medlemmer.

H.J.Beier, Gentofte, har doneret klubben en stor samling ældre, sjældne tidsskrifter og nogle interessante modelbiler.

For referatet
Jørgen Ulrik Stets

Bestyrelsen vil gerne herved sige tusind tak til vores mangeårige medlem H.J. Beier, som har skænket klubben en samling modelbiler og omfattende motorlitteratur. Klubbens bibliotek er på den måde suppleret med værdifulde ting. Jeg vil opfordre andre til at tænke på klubben, når de ikke længere har plads på reolerne derhjemme. Vi har stadig brug for at supplere samlingerne på de forskellige faste mødesteder.

Steffen Jørgensen
Formand





FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til Godskontoret og vore klublokaler.

Tirsdag den 29. august kl. 19:30.

Vi mødes efter ferien med masser af ny indtryk og gode ideer til klubmøder og arrangementer i den kommende sæson.

22.-24. september.

DVK-Fyns bustur til Amsterdam.

PS: I skrivende stund er der stadig ledige pladser på busturen til Amsterdam.

Tirsdag den 26. sept. kl. 19:30:

Videofilm fra turen til Amsterdam.

På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

Torsdag den 14. sept. kl. 19:30.

Vi er ude af huset. Arrangementet er endnu ikke fastlagt - måske har du en idé? Lad mig høre!

Søndag den 17. sept. kl. 10.

Nok årets sidste madpakketur inden karren sættes i hi. Vi mødes ved klubhuset.

Torsdag den 12. okt. kl. 19:30.

Møde i klubhuset.

Torsdag den 9. nov. kl. 19:30.

Atter ude af huset.

Torsdag den 7. dec. kl. 19:30.

Julefrokost. Læg mærke til at datoen er flyttet en uge frem.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

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 fremme ligger Ristrup.

Tirsdag 5. september kl. 19:30.

Klubmøde. En snak om sommerens oplevelser.

Tirsdag 3. oktober.

Besøg på AC Maskinfabrik i Viborg. Nærmere i næste VT.

Tirsdag 7. november kl. 19:30.

Klubmøde.

Tirsdag 5. december.

Julefrokost.

Lars Hoffbeck og Arne Jespersen

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

På klubmødet 22. august kommer Ib Rasmussen og fortæller i ord og billeder om det store stævne, han har været til på Le Mans banen i anledning af 50-året for Jowett Jupiters klassesejr. Det bliver også en interessant aften sammen med den sædvanlige hygge.

Husk vi holder klubmøde den 4. tirsdag i hver måned. 22. august, 26. september, 24. oktober, 28. november. For december er ikke fastsat noget endnu.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Vi siger tak til Jørgen Madsen for en fint arrangeret aftentur, selv vejret var perfekt. Til ny medlemmer på Midtsjælland: - Det var synd du ikke var med.

Adressen er Kværkebyvej 79, Ringsted. Vi mødes på Steffensgård, den tredje tirsdag i hver måned kl. 19.

Tirsdag 15. august.

Jens Robdrup fortæller om biler og skrivelser.

Lørdag 26. august.

Den årlige høsttur, i år på Køgeegnen. Se VT maj og vor opslagstavle.

Tirsdag 19. september.

Alm. klubaften.

Tirsdag 17. oktober.

Teknisk information, chassis kontra selvbærende karrosseri.

Tirsdag 21. november.

Alm. klubaften.

Tirsdag 12. december - obs dato - Julefrokost.

Har I særlige ønsker for eller forslag til næste års program så lad os høre.

Med venlig hilsen
Kaj Sørensen og
Hans Henrik Havsted

BØRKOP VANDMØLLE

Mødested Børkop Vandmølle.

Mødet torsdag den 14. september - bemærk kl. 18 - er besøg på Shell Raffinaderiet i Fredericia. Vi mødes på p-pladsen ved raffinaderiets indkørsel. Tilmelding på tel 7589 0487, fax 7589 9487 eller

email poulerik@rotek.dk

Poul-Erik Jakobsen

NIVÅ

Ved medlemsmødet på Nivågård 7. september vil Ib Rasmussen vise lysbilleder og video fra sin deltagelse i et stort Jowett-stævne på Le Mans banen i anledning af at det var 50 år siden en Jupiter vandt klassesejr. Der deltog 48 af 200 kendte overlevende eksemplarer.

5. oktober bliver der vist gamle film med dansk bilsport gennem tyve år fra midt i 1930'erne. Findes nu overspillet på VHS eller S-VHS videokassette så andre mødesteder også kan få materialet. Henvisning til O.E. Riisager. Det samme gælder film om Nimbus-klubben og enkelte andre ting, og mere er på vej. Filmene vil også kunne fås på MiniDV kassette, hvis man er i stand til at vise dem. Ved nogen hvordan man lægger nyt speak ind vil Riisager gerne have et tip.

Nivågård bliver på mødet 2. november vært for et af klubbens ældste medlemmer - både i anciennitet og alder (hvad man bestemte ikke kan se), Svend Hauberg, der fortæller om et liv med Alfa Romeo, Bugatti og andre biler.

Mødet 7. december bliver julefrokost, tilmelding nødvendig, men sted er ikke besluttet.

Der arbejdes med virksomhedsbesøg **19. okt. og 16. nov.** Nærmere om det senere.

Bemærk: Sæsonens sidste havnetræf, Hundige Havn 17. aug. Kl. 19-20, og sidste Ikea-løb 31. aug. Start i Vangede kl. 18-19, slutter i Hareskoven.

Venlig hilsen Claus Neble



GRILLAFTEN PÅ RISTRUP

På opfordring blev der igen i år holdt grillaften på Ristrup. For at få et godt fremmøde var også Dansk Vintage Motor Club inviteret. Og slagteren fra Lystrup skulle stille op med den store grill.

En tvivlsom vejrudsigt en uge før gjorde at tilmeldingen var behersket. Men knap to døgn før blev vejret lovet bedre, så tilmeldingerne væltede ind. Der blev talt 78 deltagere, man kom fra nær og fjern. Alt hvad der kunne sidde på blev anvendt.

Mange spændende og flotte køretøjer mødte. Vi håber det kan gentages næste år.

Lars Hoffbeck (også fotos) og Arne Jespersen. ■



AFTENTUR



En sluttet kreds deltog i en aftenstur, Jørgen Madsen havde arrangeret 26. juni for dem der plejer at mødes på Steffensgård i Kværkeby – og enkelte andre.

Billederne har Hans Henrik Havsted sendt, på det ene ses Otto Kroghs Bentley 3½ltr 1935 (ex Ebbe Suenson), på det andet er det Hans E. Madsens Harley-Davidson med sidevogn, Jacob Westergårds Ford A og Villy Rasmussens Adler. ■

IKEA-LØBENE

og havnetræffene på Sjælland ledes myndigt af Claus Neble som ses på det ene af de billeder, Kai Wredstrøm har sendt os. De er fra løbet torsdag aften den 29. juni, en hyggelig tur gennem små, gamle landsbyer syd for København, ad snoede veje med mange bakker. 35 biler og en enkelt motorcykel kørte de 62 km til højskolen Elverhøj i Klippinge, hvor aftenkaffen blev nydt – og hvor Fritz Frederiksen (Ford Zephyr) fik den førstepræmie, han manglede (efter en tredje- og en andenplads). ■



**NOTER**

En glad ejer af en ualmindelig velbevaret, original og komplet Volvo PV444 havde den – måske noget uforsigtigt – opstaldet i en københavnsk parkeringskælder. En dag manglede den lygter og kofangere. Nu faldt det ham ind at en nybagt ejer af en Volvo 544 i en af Volvo-klubberne havde annonceret efter netop disse dele og han ringede til ham og spurgte uskyldigt om han stadig manglede dem. Næh, det gjorde han ikke mere.

Vor Volvo-ejer bevæbnede sig med sin schæferhund og tog ud til den anden Volvo-ejer. Der fandt han sine lygter allerede monteret og kofangerne liggende på stuegulvet. Der var ikke så meget at diskutere, kun forlangte det tilkaldte politi at delenes rette ejermænd kunne dokumentere at det var hans.

Og hvordan gør man så det? Jo - politiet ville da gerne udlåne en gravørpen... Men historien er sand.

....

Det er ikke sjovt at blive taget ved næsen, men det blev vi i sidste nummer af Veteran Tidende, hvor vi fra Gavnø-stævnet præsenterede en meget gammel og en meget ny italiensk bil, hvis navne begyndte med F.

Der er den hage ved historien at den nys kølermærke var et falsum. Der

stod Ferrari, men indholdet var Volkswagen. Det hele lavet af etsamlesæt. Det er ikke bare ikke morsomt, det er plat og nærmer sig dokumentfalsk.

Ved samme lejlighed fik vi skrevet at Leif Nowickys Overland 4 vandt Concours d'Élégance. Det blev ejeren af den Ford AA lastbil som kører bagved ked af, for det var nemlig ham der vandt og Overland'en blev nummer 2. Og så hed det Concours de Charme.

....

Vort mangeårige medlem Anders Ditlev Clausager, billedesigner, -historiker og -forfatter, er ikke længere arkivar for BMIT på museet i Gaydon. Han er pr. 1. juli tiltrådt stillingen som arkivleder for Jaguar Daimler Heritage Trust hos Jaguar i Coventry.

....

Danmarks Tekniske Museum har i øjeblikket en særudstilling om Roskilde Ring i sin trafikafdeling, der ligger sammen med flyvemuseet på Fabriksvej i Helsingørs sydlige udkant.

Udstillingen omfatter diverse effekter fra banen, en stor model-racerbane som publikum kan more sig med og eksemplere på de vogne som kørte på banen. Der er to forskellige Alfa Dana racere og en Jala, som der blev bygget 15 af herhjemme på VW bund.

Roskilde Ring åbnedes i 1955 og udviklede sig fra en primitiv grusbane til også at lokke internationale kørere som Stirling Moss til. Banen lukkede i 68.

Udstillingen på DTM varer til 10. september og er åben tirsdag til søndag kl. 10-17. Se nærmere på hjemmesiden www.tekniskmuseum.dk

....

Det gælder sikkert for mange mærker at man blandt andet ved de periodiske syn bliver opmærksom på at gamle bremsetromler ikke mere holder målene og måske er blevet ovale. Ib Jensen opfordrer andre ejere af BMW og EMW til at deltage i en aktion for at få fremstillet ny bremsetromler i mål som de oprindelige men i bedre materiale til BMW 320, 321, 326 og 327 og EMW 340 og 327/2. Henvendelse til Ib Jensen på tel. 4399 4762 eller fax 4399 3562.

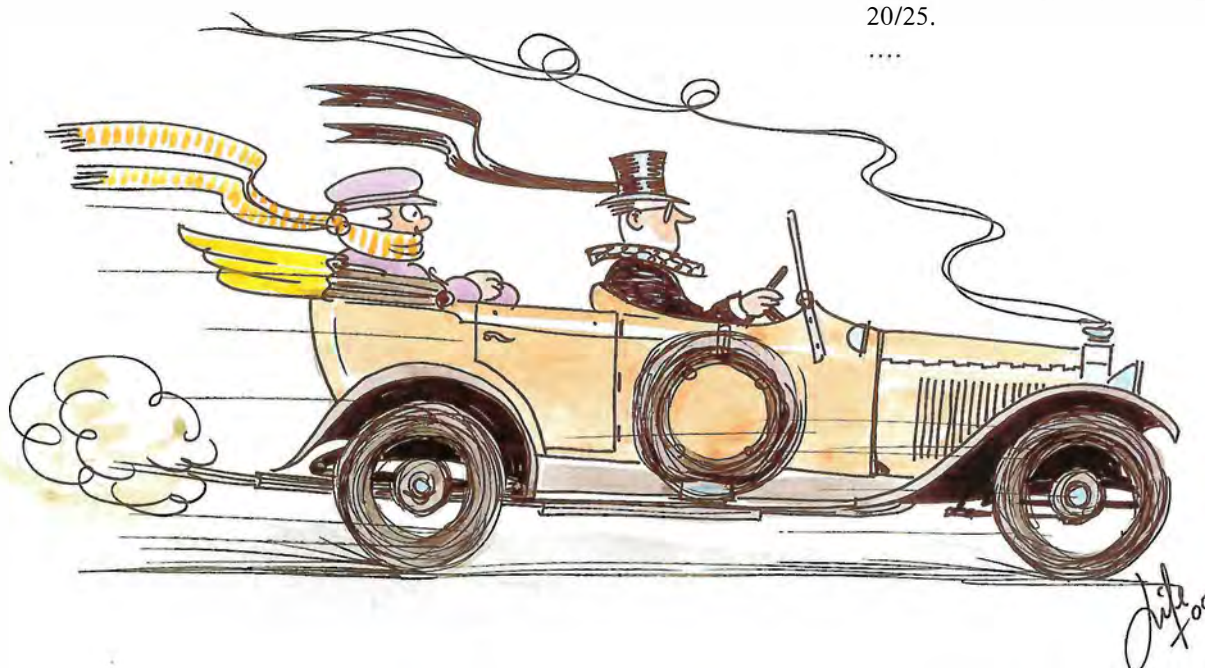
....

Den danske sektion af Rolls-Royce Enthusiasts' Club udgiver et fint lille tidsskrift. Med tilladelse er det begyndt at genoptrykke den store artikelserie Bilhistorisk Tidsskrift havde om de cirka 50 eksemplarer af Silver Ghost der kom til Danmark 1909 til 21.

I sektionens juni-nummer fortælles om den vogn der oprindeligt tilhørte Grethe Glad og nu – efter flere ombygninger – bor på Fyn.

I samme blad beretter Georg Christiansen løst og fast om sin kønne 20/25.

....



STORE MOTORDAG



Fra starten i Rønede.
Parkeringspladsen i morgenlys.
Nærmest Svend Jensens Chevrolet Master 5-ruders coupé 1933.



Og her Bus-Poul med sin flotte
Mercedes-Benz 190SL.



Ford, M.G. og
Chevrolet spænder
over cirka 15 år.



Erik Dinesen og Henning
Bencard ved nok noget om
landbrug og traktorer – til
højre er det veteran-
veteranen Peter Hass og
Knud Marker.

Lørdag den 11. juni holdt Rødvig Skibsmotormuseum sin årlige sommerfest, som det kalder "Veteranmotordag".

Det kombinerer Knud Marker med sit årlige arrangement "Store Motordag". Det udgår fra Rønede og slutter i Rødvig – og det gør det også næste år, som det pæne deltagertal tilskynder til. ■



Vue over den charmerende lille havn i Lund på Stevn.
I forgrunden Erik Dinesens Healey Silverstone.

BORNHOLM RUNDT



Svenskoren Leif Lindes Austin 7 Special grunder sig på en ærgang 1932. Den blå er Hammershojs Austin-Healey 100-6 1959.

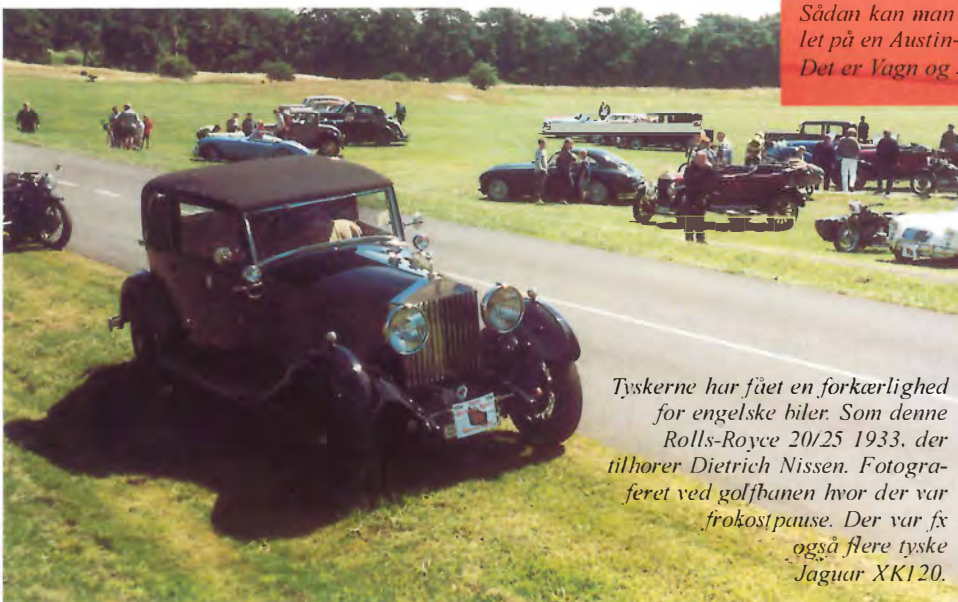
Det er et af de populæreste, største og mest traditionsrige sommerarrangementer, og vi er glade for at genoptage reportagerne, som har ligget i dvale nogle år.

Denne gang har Florin Bering og Peter Bering fotograferet, og som sædvanlig var der også mange deltagere fra Sverige og en del fra Norge og Tyskland. Der er ingen aldersgrænse bagud, men tilfældigvis var de ældste køretøjer fra 1925 og for første gang havde løbsledelsen sat grænsen helt op til 1959, så der var over 30 efterkrigskøretøjer. I alt 140 deltagende motorcykler og biler.

Halvdelen kørte øen rundt med uret, halvdelen mod og det hele klappede trods de mange deltagere. Og bortset fra en byge til de røgde sild om søndagen var det fint kørevejr. ■



Sådan kan man gøre med vindspejlet på en Austin-Healey 100-4 1954. Det er Vagn og Anne Hansens



Tyskerne har fået en forkærlighed for engelske biler. Som denne Rolls-Royce 20/25 1933, der tilhører Dietrich Nissen. Fotograferet ved golfbanen hvor der var frokostpause. Der var fx også flere tyske Jaguar XK120.



Man skal ikke være i tvivl om at nordmanden Johan Samuelsen's bil er en Roosevelt, Årgang 1929-30 og derfor forestiller kølermærket ikke Franklin D. men Teddy. Det var en konkurrencemodell fra Marmon, med 8-cylindret række motor.



Imponerende, men ikke helt originalt. En Aston Martin DB2 1952 er ikke født med tre dobbelte Weber karburatorer men med to SU. Albert og Fabrizia Soller, Trelleborg.



Jørgen Sjøtoft's Austin 7 1935 Ruby.

Også en tysk englænder. Alvis Speed 20 1932 med tourerkarrosseri fra Cross & Ellis. Den var i mange år i USA, men tilhører nu Helmut Krogmann i Lübeck.



Citroën C4 1931 tilhørende Paul Åge Thomsen.



Tyskeren Dieter Bachmanns Mercedes-Benz 230B Cabriolet. 1937.



Frugten af ægteskabet mellem fransk Ford og SIMCA blev en Vedette Versailles V8. Årgang 1956 og ejes af Niels V.S. Olsen.



Styrkeprøvens parade ved Jysk Automobilmuseum i Gjern.

I sidste nummer af VT beklagede vi ikke at have plads til de til tider meget lange referater, venlige medlemmer havde sendt fra forskellige løb og arrangementer.

Denne gang har vi fået flere lange beretninger om Styrkeprøven 2000. En fra en tilfreds bornholmsk deltager, Kirsten Jørgensen, der sammen med sin mand Svend Jørgensen deltog i Ford T 1925, kørt af Edgar Jørgensen. Brevet slutter med stor tak til arrangørerne, Poul Suhr, Leif Thomsen og Erik Høpfner Petersen og til deres familier og andre hjælpere.

Men vi har valgt at bringe lidt mere fra et norsk deltagende par, blandt andet fordi to af løbets tre klasser blev vundet af nordmænd.

Glenn og Karin Kristiansen, Oslo, skriver blandt andet:

På vegne av de norske deltakere i Styrkeprøven 2000 vil jeg gjerne få takke for et fantastisk godt gjennomført arrangement. Det var over 20 deltagende biler fra Norge, og jeg har aldri hørt så mange rosende ord om et rally som her, og det blir ikke lett for senere arrangører og lage maken. Riktig nok var det ikke så mange og bratte bakker som vi er vant til, men til gjengjeld så var det første dagen bestilt et regn og tordenvær vi skjelden har opplevd maken til. Dette var sikker gjort for å prøve og skremme vekk de udenlandske deltagere, men veteranbilister er som sine biler, gamle og gode, så det slo feil. Dog må jeg si at den som imponerte meg mest den dagen var den danske deltager med Oldsmobile fra 1902 (Viklit Gråe Jørgensen og Kirsten Utke. Red.).

Dagen etter opprant med et helt annet vær, og løpet var lagt i så vakre områder at man kunne kjørt der i flere dager. Nå bør det bemerkes, at når man som vi kjører en åpen Ford T

fra 1913 så har man en helt annen opplevelse av turen enn med en moderne bil. For det første så kjører man sakte, og det gjør at man får tid til å se, for det andre så kjenner man lukt av blomster og trær, og ikke minst så hører man den vakre fuglesangen.

Til slutt vil jeg gjerne si noen ord om Poul Suhr og hans lille stab. Det var helt fantastisk hva de hadde fått til. Helt fra den første kontakt jeg hadde med ham så viste han en velvilje og service man skjelden møter. ... Jeg er medlem av styret af NVK (Norsk Veteranvogn Klubb. Red.) og et billøp av denne størrelse og kvalitet, med 45 deltagende biler, hadde jeg *aldri* forsøkt og arrangere uten å ha klubben i ryggen.

Neste år så går Styrkeprøven i Norge. Det er 100 års minneløb om den første automobilist som kjørte fra Oslo til Lærdal. Vi håper det bliver mange deltagere fra Danmark. ■



Vinter Olsens Pontiac 8 1934 cabriolet er kommet vidt omkring i sommer. Nogle husker måske billedet af den som vrag i et tidligt nummer af Bilhistorisk Tidsskrift?



Til venstre: Senior-medlem Anders Andersen kom med sin senior Chevrolet 1926 og blev interviewet af en senior-medarbejder ved TV-Danmark.

Det traditionelle Herregårdsløb startede tidligt lørdag den 24. juni fra Store Torv i Århus med retning mod den sydlige del af Århus amt. Cirka 20 vogne blev sendt af sted med behørig afstand af vort gode medlem P.E. Hansen.

Fra start til slut fulgte TV Danmark løbet gennem Marselisskovene til Skovmøllen, hvor deltagerne indtog formiddagskaffen, og derefter til Wilhelmsborg og videre til Nordsminde Kro, hvor der var stort frokostbord klart.

Efter små to timers pause gik det videre til turens højdepunkt, Gyllingnæs, hvor ejeren selv viste rundt og havde planlagt en køretur gennem en del af skoven, som hører til.

Derefter til Gylling by, hvor der var stop hos OK, som gav en forfriskning til biler og deltagere. Turen sluttede i Åes, hvor der var byfest og hvor deltagerne blev budt på kaffe og brød.

TV Danmark sender en lille halv time om Herregårdsløbet en gang i august. Fotos: Tom Jensen. ■

Erik Kjær var der med sin velkendte røde Buick 40 1937 Convertible.



Anders Andersen har været med til samtlige Herregårdsløb og mødte som sædvanlig med den røde kasket han fik ved det første.



*Dollerup Bakker.
Til venstre Kurt
Daells Jaguar XK
150S Coupé,
dernæst den eneste
udenlandske
deltager, en Alvis
Speed 25 1937 med
nordmændene Berit
og Svein Storveen
og til højre Hanne
og Lauritz Lauritz-
ens Mercedes-Benz
320 Cabriolet B
1938.*



Et krævende navn, men når det går fra Gedser til Skagen kan intet mindre gøre det. 95 mennesker i 45 køretøjer 1. til 5. juni.

De fleste havde overnattet i Nykøbing Falster inden den egentlige start i Gedser, hvor Frits Johansen på arrangørernes vegne bød velkommen stående på et gammelt lokomotiv på havnen. Mange tilskuere, godt vejr, det hele gik op i en højere enhed.

Ved ankomsten til Ålholm stod et

tysk fjernsynshold parat og Inger og Bent Vinter Olsen, Hjørring, og Lars Hugo Kristiansen, Sydals, blev for en stund tv-stjerner. For øvrigt var der kamerafolk med på hele turen og det er meningen at alle deltagere skal have en kassette. En af løbets deltagere ejer firmaet Harald Nyborg (og Daells Bolighus, så kan man gætte

hvem det er), som var den sponsor der gjorde det hele muligt.

Og i den grad til deltagernes tilfredshed at de i fællig havde lavet en sang til arrangørernes pris ved ankomsten til Skagen. Og arrangørerne var Lars Hugo Kristiansen og Frits B. Johansen og fru. ■

Nogle deltagere ved starten: Fra venstre Åse Nielsen med familiens Jaguar XK 150S 1958, Flemming Schelde, M.G.A 1959, Ruth Greisen, Ford A Tudor 1928, Elly og Willy Dan Petersen, DKW F8 Meisterklasse 1939 og Karen og Karl Egon Bruns' Opel Rekord 1956.



Dagen før starten overnattede de fleste i Nykøbing Falster – her er en del af deres biler ved at vågne.

Alle 45 biler stod ved starten fra Gedser på række med bagenden mod banelegemet.





Rast ved Dronninglund Slot. Forrest Kirsten og Martin Søndergårds Renault 4CV 1960.

Så højt var humøret hos samtlige deltagere! Her Ulla og Kelvin Hasberg.

Herunder: De tyske fjernsynsfolk arbejder ved Ålholm med Lars Hugo Kristiansen og hans sjældne BSA Scout 1939 – der kendes kun 8 bevarede af 131 fremstillede. Til højre Else og Helge Scheldes Mercedes-Benz 190SL 1962.

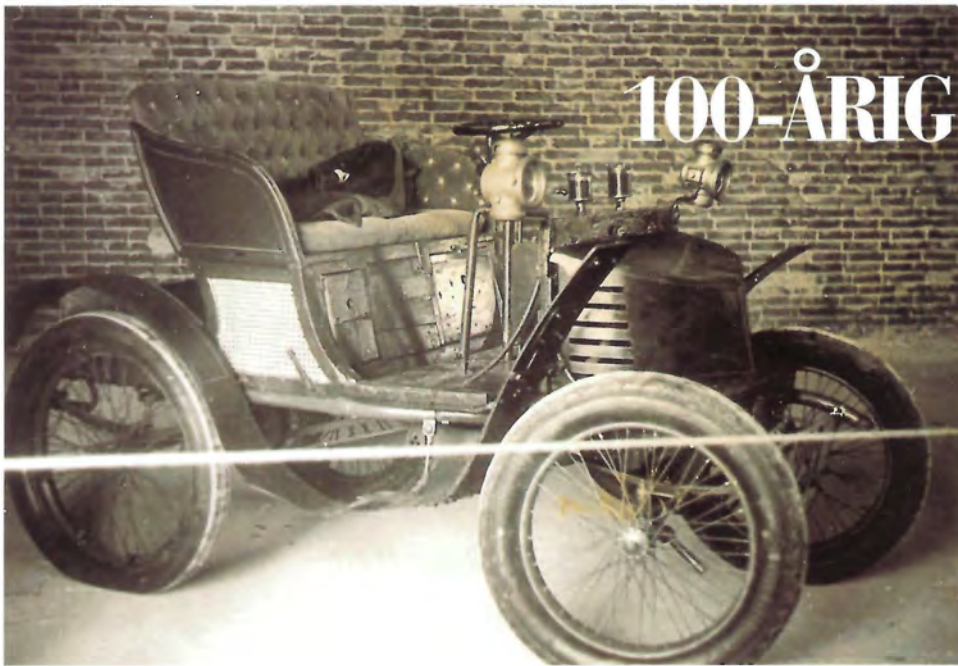


Ved afgangen fra Ålborg. I baggrunden nogle rigtige veteraner; fra venstre Kelvin Hasberg, Preben Pehrson og Inger Vinter Olsen, siddende på sin plads i Pontiac 8 cabriolet 1934.



Parkepladsen ved frokosten i Dolleup Bakker. Nærmest Else og Peter Schmidt-Jensens Citroën DS21 1965 med Chapron cabrioletkarrosseri. Foran den holder Anni og Kurt Skovs Alvis 1954, og den meget røde bil i baggrunden er Anna Meta og Erik Kjærs Buick 40 Convertible 1937.

Men mod enden kunne man også blive træt. Som Birgit Falk i familiens BMW 327 1938 ved Classic Car Show i Frederikshavn.



100-ÅRIG TORPEDO

Vi kender alle Hammel-vognen på Danmarks Tekniske Museum. En verdenssensation. Dansk bygget, måske i 1887.

I 1957 var Jørgen Pedersens Vivinus udstillet i Struer. Da så den sådan ud.

Hvad er så den næstældste bil der har været i Danmark fra ny? Det må være den Vivinus, som befinder sig hos Åge Louring i Gjern. Bestilt på verdensudstillingen i Paris i 1899 og leveret året efter til fabrikant, cand. pharm. P.H. Petersen i Viborg. Måske Jyllands første bil.

Dengang var der ingen nummerplader, men den blev registreret af Viborgs emsige politi som "Vogn Nummer 1". Da vognen blev kendt af en større offentlighed omkring Dansk Veteranbil Klubs stiftelse i 1954 kørte den daværende ejer, bilhandler Jørgen Pedersen i Viborg, med nummerpladen T 292 – men den stammede fra et helt andet køretøj.

Petersen var en årrække apoteker, men siden direktør for De Forenede Vafabrikker. På et tidspunkt opfandt han sammen med en mere mekanisk snild ven i Viborg et kogeapparat med petroleumbrændere. De formåede desværre ikke at drage økonomisk fordel af opfindelsen, det gjorde til gengæld en svensk fabrik, der solgte den som den noksom bekendte Primus.

Efter fabrikant Petersens død blev vognen solgt til en marskandiser. Jørgen Pedersen har formentlig købt den i begyndelsen af 1930'erne, han fik sat den i køreklar stand og deltog nok første gang i det årlige optog i Viborg i 1936. Jørgen Pedersen havde vognen til 1970.

Kan man nu kalde den en bil? Ordet var knap opfundet endnu da den blev født i Belgien på fabrikken Atelier



Jørgen Pedersen deltog ikke kun i optog i hjembyen Viborg, men også andre steder i Jylland. I 1956 var han i Nykøbing Mors i anledning af Børnehjælpsdagene 9. og 10. juni. Men da nægtede det gamle køretøj at gå for egen kraft og Pedersen måtte lide den tort at være på slæb. I modsætning til General Motors Olds, der stolt kører bagefter med vort daværende medlem Harald Anton Knudsen ved styrestangen.

Vivinus i Schaerbeek ved Bruxelles. Virksomheden var stiftet af grev J. de Liedekerte og Alexis Vivinus i 1899 og snart efter var 70 mennesker beskæftiget med at fremstille 9 vogne om ugen.

Den første model var en 1-cylindret voiturette som kun vejede 160 kilo. Det er en del mindre end en Nimbus motorcykel. Motoren var luftkølet. Cirka 300 vogne blev fremstillet og solgt for 3.000 francs stykket. De fungerede så tilfredsstillende at det fristede virksomheder i andre lande

til at købe licens til at fremstille samme model. Kendtest er at cykel- og motorfabrikken New Orleans i Twickham i Middlesex i første omgang købte licens til at fremstillet 600 biler, Georges Richard i Frankrig fik licens til 1.000, som solgtes under benævnelsen Poney-Automobile og i Tyskland byggedes 750 hos De Dietrich.

I bogen "From Veteran to Vintage" bemærker forfatterne Laurence Pomeroy og Kent Karlake tørt at der er grund til at formode at New Or-



Distriktslæge Lund i Silkeborg havde ry for at være Jyllands første bilist. Her er han fotograferet med frue i 1902, endnu inden et motorkøretøj skulle føre nummerplader. Det er den 1-cylindrede Vivinus voiturette (eller rettere New Orleans), som der åbenbart var et vist antal af i Danmark. Læge Lund havde sin brunmalede vogn i godt to år. Han anvendte den i sin praksis og var efterhånden så vant til manglende driftssikkerhed at han medførte sin cykel, når han kørte ud. Og det skete at vognen til fryd for silkeborgenserne måtte trækkes hjem af en hest. Bemærk, kun et enkelt olieglas. (Foto venligst fra Silkeborg Bibliotek).



Cykelhandler N.E. Jacobsen, Søndergade 20 i Århus, på 3½ HK Vivinus. Da nummerpladerne kom blev den indregistreret under X3. Afmeldt 15/11 1904 og solgt til grosserer Marryat Johansen i Horsens. (Foto fra journalist Nystrom på Demokraten).



leas køretøjet er af kontinental oprindelse fordi "it bustles with metric threads in a most unbritisk manner". Det er på en højst ubritisk måde fuldt af millimetergevind. Der er bevaret ganske mange af de forskellige varianter af Vivinus' og licensbyggerens ældste modeller og herhjemme er der endda en foruden Lourings, desværre uden motor. Den står på Næstved museum. Lourings eksemplar er ikke 1-cylindret, men heller ikke rigtigt 2-cylindret. Der er 2 luftkølede cylindre,



Denne Vivinus er også ud til at være hvidlakeret. Herren i uniform er senere revisor Victor Ringer, Frederiksberg, der selv har udlånt fotografiet og fortalt at billedet blev taget i 1906, da han var chauffør for den aldrende general Bahnsen. Også bilen må i 1906 have virket stærkt forældet, så spørgsmålet er om dateringen er korrekt.



Det var populært i 1902 at fotografere de ny bilmodeller foran alléen op til Sorgenfri Slot. Dels var baggrunden nydelig, dels dokumenterede importørerne således at vognene havde været i stand til at tilbagelægge strækningen inde fra København og til Sorgenfri, 10-11 km. Ved rattet importøren, G.H. Jørgensen. Passageren er den navnkundige ingeniør Schmitto.



Også den 4-cylindrede, hvidlakerede udstillingsvogn blev fotograferet foran Sorgenfri i 1902 – igen med importøren, G. H. Jørgensen ved rattet. (De to fotografier fra Sorgenfri venligst udlånt af Nationalmuseet).



men det er to encylindrede motorer, som er forbundet og har fælles svinghjul. Hver cylinder har sit krumtap-hus og de smøres hver for sig med olie der drypper ned fra et glas. Mængden kan reguleres. Tilsammen yder de to cylindre 7 hestekræfter. Resultatet var en kultiveret vogn, let at betjene og driftssikker, og tilmed hurtig, tophastigheden var et godt stykke på den anden side af 50 km i timen. På Dieghem-vejen opnåedes 60 km/t. Vivinus lavede samtidig en serie vogne med en 1-cylindret, vandkølet $3\frac{1}{2}$ hk De Dion-Bouton motor.

I 1901 kom en forbedret vandkølet, 2-cylindret model og i 1902 en 4-cylindret. Vivinus fortsatte som bilfabrik til 1912.

Herhjemme præsenterede G.H. Jørgensen mærket Vivinus på begge de to første danske biludstillinger, som blev holdt i København i 1902 henholdsvis i Koncertpalæet (Odd Fellow Palæet) i marts og Industriforeningen i april. Udstillingen i Industriforeningen fik en dag besøg af den meget farverige Prinsesse Marie af Orléans, gift med Christian den Niendes yngste søn Prins Valdemar og senere indehaver af kongehusets første automobil. Den bekendte Delaunay-Belleville som står på Danmarks Tekniske Museum.

Prinsesse Marie ytrede ønske om en køretur og valgte mellem de udstillede biler en hvidmalet, 4-cylindret Vivinus.

Den lille to-cylindrede model lancerede Jørgensen på grund af dens spidse motorhjul under navnet Torpilleur, torpedo. En Torpilleur sendte han på demonstrationstur gennem landet med bilpioneren, ingeniør cand. polyt. F. Schmitto og forfatteren Louis Levy. På et tjenersæde sad den mekaniker, som viste sig nødvendig da vognen på grund af de elendige veje blev rystet sådan i stykker at det tog 30 dage at nå Ålborg. Det var den type, P.H. Petersen i Viborg på det tidspunkt allerede havde. Bilhandler Jørgen Pedersen fortalte omkring 1955 at han havde kendt den fra sin barndom fordi den ofte kørte forbi hans barndomshjem om søndagen. Når vognen op ad bak-



Louring har restaureret sin Vivinus i sort med rode stafferinger og hjul. Den for sin tid voldsomme gummidimension er autentisk, som de gamle fotografier dokumenterer.

ke måtte gå i lavt gear kunne Jørgen Pedersen på cykel med massive ringe indhente fabrikanten, som af og til smed femører på vejen for at slippe af med sine forfølgere.

På et blikskilt under førersædet står på dansk:

Vivinus. Bryssel Nr. 1

2 Cylindret Motor 5.4 SH.

Vognens Vægt 346 Kilogr.

Ejer: Cand. Pharm. Direktør P. H. Petersen.

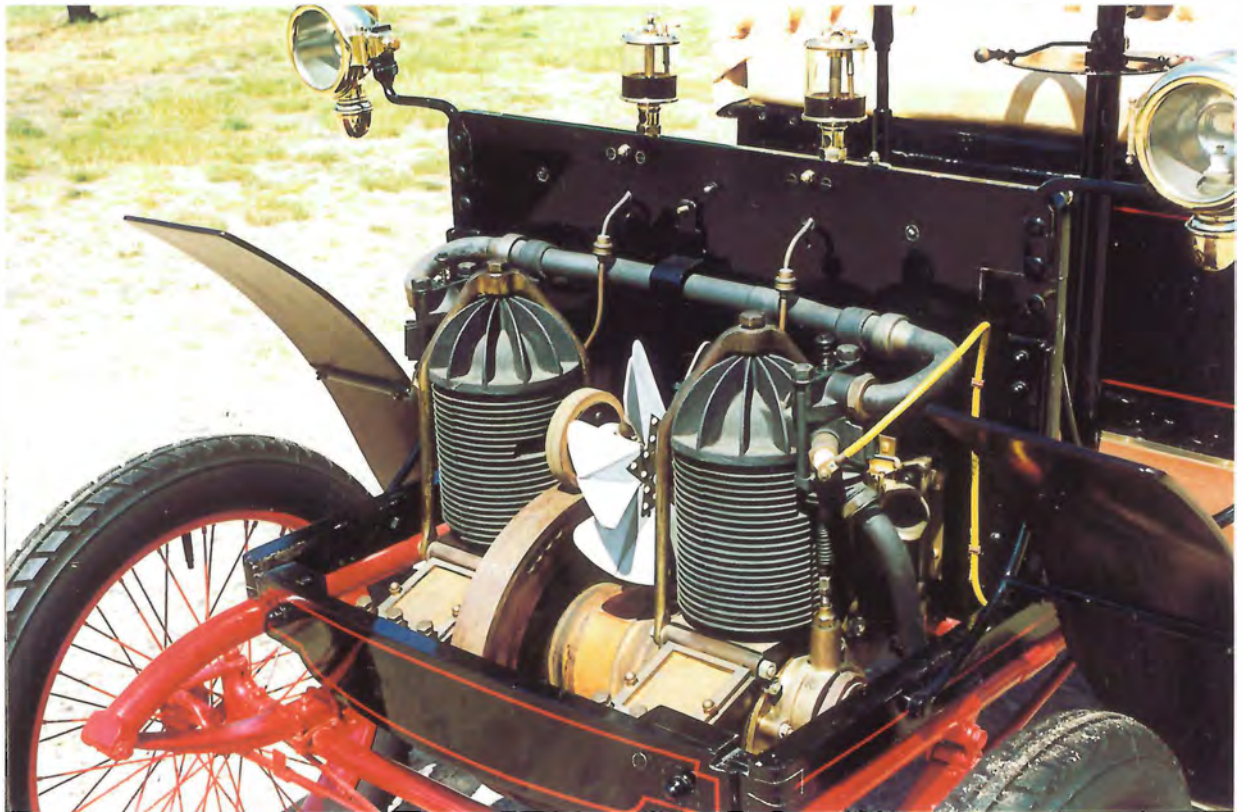
Petersens titel og navn er skrevet med

blæk og lakeret, og det har modstået tidens tand. Derimod er Viborg Politi Vogn Nr. 1 hugget ind i lille pännittet, ovalt skilt af ægte sølv. Foran havde vognen i Jørgen Pedersens tid desuden Viborgs byvåben i messing. Da man kort efter DVK's stiftelse blev opmærksom på bilen blev den første gang præsenteret med et fotografi i årsberetningen 1955-56 og identificeret som en F.N. Ganske vist også et belgisk mærke, men året efter var man blevet klar over vildfa-

relsen og Th. Ry Andersen beskrev den i årsberetningen 1956-57 korrekt som en Vivinus. Da var tjenersædet forsvundet. Det samme var tændingsanlægget og den originale karburator. De var erstattet med induktionstænding med spole og en Ford T karburator. Jørgen Pedersen målte boring og slaglængde til 95 x 100 mm, ca. 1.400 cc, og oplyste, at indsugningen var automatisk, udstødningen mekanisk reguleret. Håndsvinget sidder bag højre forhjul så-

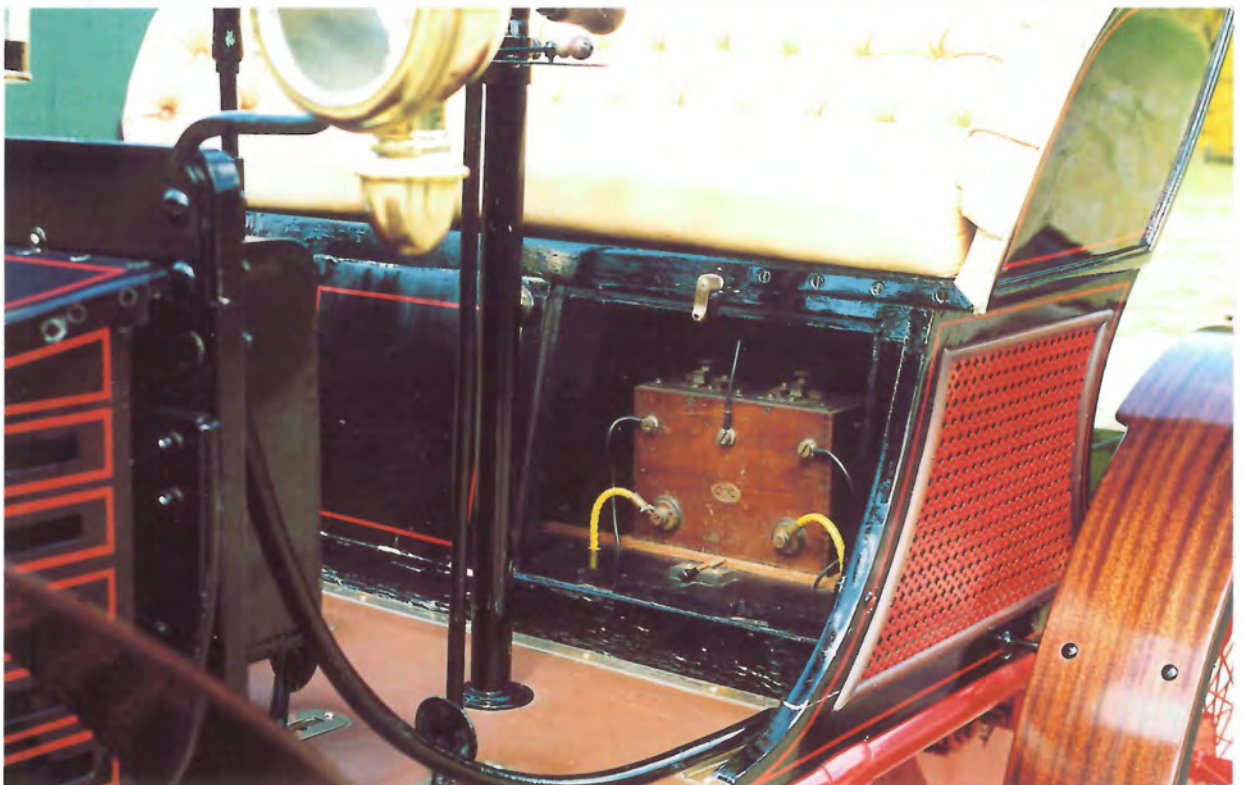


Vivinus'en/New Orleans'en på Næstved Museum, fotograferet i 1956 af Erik Mackeprang. På en plade foran står: G.H. Jørgensens Automobil-Lager Kjøbenhavn B. Vognen blev overladt museet af den sidste ejers søn som kunne oplyse at motoren var blevet lagt i en motorbåd der sank i Susåen, ingen vidste præcis hvor. Nummeret A 300 antyder ingen tilknytning til Næstved-egnen. Det var det allerførste tal i den første nummerserie der blev tildelt Københavns amts Nordre Birk 7/7 1903, det år da nummerplader blev påbudt. Hvem den første ejer var ved vi ikke, men den har tilhørt smedemester Andersen i Grimstrup på Næstved-egnen, og måske har han slet ikke kørt i den, men kun købt den for at bruge motoren i en båd. Museets protokol oplyser kun at donationen er sket på et tidspunkt efter 1927.



Her ses de to encylindrede motorer. Oven på svinghjulet løber en læderrulle som driver ventilatoren – der noget uheldsmæssigt nærmest transporterer opvarmet luft fra den ene cylinder til den anden. Til gengæld bidrager det til afkølingen at der foran på hvert krumbog sidder en firkantet ramme med et fintmasket messingnet, der trækker køleluft ind. Bagved skal en labyrint forhindre at olien slynges ud. Det fungerer ikke alt for godt. Loring har samlet en absolut tidskorrekt karburator af belgiske dele. Karburatoren er af messing og ser ud til at være fremstillet i en skruestik. Den sidder helt til venstre (til højre i billedet). Gasblandingen går gennem et rør op omtrent til midten af en slags indsugningsmanifold af ret tynde rør.

Loring fandt vognens oprindelige dobbelte summerspole i Viborg. Den sidder i sin kasse under førersædet og virker udmærket.





Louring har valgt ikke at genskabe tjenersædet bagest – det ser så fjollet ud. Man ser håndbremsen på bagakslen. (Farvefotografierne er taget af Hanne Louring).

dan at man for at tørne det må vippe den hængslede højre forskærm til vejrs og desuden dreje fuldt styreudslag til venstre.

Transmissionen foregår med remtræk, der kobles til ved hjælp af en remstrammer der stritter op lidt til højre for midten af vognbunden. For at man ikke behøver at holde på indretningen kan den fastgøres i forskellige stramninger. Gearkassens hjul er i konstant indgreb og er sammenbygget med bagakslen. Vognen er venstrestyret og der er to fremadgear, som betjenes med en gearstang på ratstammen. På ratstammen sidder desuden greb til gas og tændingsregulering. En pedal betjener en håndbremse på bagakslen. Senere eksemplarer af modellen fik desuden en håndbremse.

Vognens chassis er opbygget af 1 5/8" rør. Akselafstanden er 157 cm, sporvidden 110 cm. Affjedringen er halvelliptiske bladfedre og der er barduner til den runde foraksel. Uaftagelige trådhjul for og bag, en tidligere ejer havde forsynet baghjulene med aftagelige fælge.

Karosseri og skærme af træ, lakeret grønt med stafferinger og navnet Torpilleur i rødt oven på motorhjelm. Da Louring i 1970 købte vognen af Jørgen Pedersen fandt han under den grønne farve den originale sorte lakering med røde stafferinger.

Der fandtes sidelygter og baglygte til olie. Sædet havde en løs, rød hynde af plys, men Louring fandt rester af et diamantsyet lyst skindsæde med skjult sømning og hamrede blylister så det kunne rekonstrueres. Der er ingen form for kaleche.

... Det ovenstående er skrevet sammen efter oplysninger fra Åge Louring og hvad Ry Andersen skrev i årsberetningen 1956-57. Louring har skaffet sig viden ved korrespondance med eksperter i flere lande. Ved Ry Andersens store indsamling af fotografier tidligt i DVK's historie indkom flere billeder af danske eksemplarer af den 1-cylindrede Vivinus som for så vidt meget ligner Torpilleur-modellen, men har en mere skarpkantet kølerhjul. Louring kan

se at både de og den på Næstved Museum må være de engelsk-byggede New Orleans. De har været solgt herhjemme under Vivinus-navnet, som G. H. Jørgensen havde skaffet god reklame i forbindelse med de tidlige udstillinger. Fabrikationen af denne model var nemlig ophørt i Belgien, men fortsatte i England på det tidspunkt da disse vogne må være solgt, nemlig 1902 eller endnu senere. Sammenhængen synes at være at da Vivinus solgte licenserne havde fabrikken selv en bedre model parat men slap både af med sine værktøjer til den gamle model og tjente penge på licensen.

O.E. Riisager

Her begyndte andet trin af firmaet Vilh. Nellemann. Kun et halvt år efter stiftelsen 28. april 1900 var omsætningen så stor at der kunne etableres en rigtig cykelforretning på hjørnet af Storegade og Trangstræde i Randers.



Stifteren af Vilh. Nellemann A/S, grosserer Vilhelm Jacob Nellemann, født i Randers i 1878, udlært som smed. Døde i København i 1961.



Nellemann i 100 år

Af Hans Pedersen

Foråret var kommet til Randers, og byens borgere kiggede nysgerrigt ned i kælderens i Brødregade. Det var den 28. april, så foråret var ægte nok.

Men den 22-årige Vilhelm Nellemann ænsede ikke rigtig forårets komme. For ham var det en ganske særlig dag, som han virkelig havde set frem til. Han havde taget springet til at blive selvstændig med salg og reparation af cykler og symaskiner.

Netop på grund af dette dristige initiativ kan vi nu 100 år senere fortælle historien om Vilhelm Nellemann.

Dengang i april 1900 vidste Vilh. Nellemann selvsagt ikke hvad fremtiden ville bringe ham og hans lille firma. Det skulle vise sig at blive et rigtigt eventyr.

I grunden er det tankevækkende, at næsten alle folk der dengang begyndte med produktion af biler og motorcykler var involveret i cykler og såmænd også symaskiner.

Den lille kælder i Brødregade i Randers blev allerede samme år for lille, og Vilh. Nellemann flyttede til hjørnet af Storegade og Trangstræde. Det var ikke langt fra Brødregade, kun nogle få hundrede meter.

Han lånte kr. 200 af sin svigermor og investerede i en drejebænk. En produktion af cykler kunne påbegyndes. Det var ikke kun i forretningen han solgte cykler, Vilh. Nellemann

rejste også rundt i landet og solgte. Havde folk ingen penge, da kunne man bytte med en hest eller noget andet. Handelstalentet fejlede ingenting.

Bilerne blev allerede aktuelle så tid-

ligt som i 1903, altså kun 3 år efter begyndelsen.

Vilh. Nellemann var udlært smed, så han kunne fikse mange ting. En dag i 1903 kom en mand fra Randers kørende til hans værksted i en bil han

Billedet forestiller i familie- og firmatraditionen Vilh. Nellemanns første bil. Det er ham selv i midten med stiv, sort hat, og datteren med den store flæsehå. Vognen er en 3 1/3 HK De Dion-Bouton som havde tilhørt cykel- og bilgrosserer Peter "Velo" Sørensen i København. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 35 og 36/1973. Sammenlign nummerpladen med nummeret på Næstved Museums gamle bil.





Formentlig en af de første biler, Nellemann solgte, en belgisk Minerva som blev købt af en cementdirektør i Mariager, hvor den er fotograferet foran Hotel Postgården. Bemærk kæde-træk. Det var inden Minerva gik over til glidermotorer.



Nellemann blev naturligt leverandør af biler lokalt. Her en Minerva, der kørte som hyrevogn i Randers – måske byens første? Nellemann havde for resten ikke repræsentationen for Minerva ret længe, det blev senere konkurrenten Hans Lystrups fineste mærke.



Tidlige værkstedsbilleder er sjældne. Her er svende og lærlinge stillet op til fotografering omkring 1908 og Vilh. Nellemanns ældste datter, Edith, er med.



Loreley solgte virkelig godt, også hjemme i Randers. Her er en af de tidligste med Vilh. Nellemann og hans stive, sorte hat i midten. De to andre biler er af mærket Brennabor, den til højre var udlejningsvogn i Randers. Til venstre bilhandler Johs. Nielsen, Århus ved rattet og ved siden af Sofus Nellemann. Billedet er taget ved Skovpavillonen i Hobro da Cycle Industriforeningen for Randers Amt var på tur i 1910.



Guldsmed Th. Ottosen købte 1. april 1914 en Loreley af forrige års model af Nellemann for 4.000 kroner. Det blev en af Hobros første biler. Guldsmeden selv ved rattet.

havde medbragt fra en rejse til Frankrig. Interessen for biler var vakt, og allerede året efter – i 1904 – importerede Vilh. Nellemann sin første bil. Det var en Minerva fra Belgien, og den vakte naturligvis stor opstandelse i Randers. Dagen efter var bilen solgt. En bilepoke var indledt . . .

Vilh. Nellemann solgte nu kun cyklerne en gros, medens broderen Sophus stod for detailsalget. Sophus Nellemann blev senere cykel- og automobilforhandler i Århus, og

rykkede siden tilbage til Randers som Ford-forhandler. Ford-forhandlingen blev videreført af Sophus' søn Robert, og efter hans død er firmaet købt af Jac Nellemann.

Der kom hurtigt flere bilmærker til, i 1908 blev importen udvidet med den tyske Loreley og igen i 1910 med de engelske Singer og Alldays. En tid importeredes også de tyske Wanderer motorcykler og biler. Også amerikanske biler kom til. I 1914 importerede man Dort, Oakland, Jerey og H.C.

Bilimporten voksede kraftigt, nye mærker kom til, bl.a. den franske Delahaye, den østrigske Steyr og den italienske Ansaldo.

Det gik ganske godt med salget af såvel cykler som biler, og i 1916 udvidede Vilh. Nellemann med en forretning i Fredericiagade i København. 1916 var også året hvor Vilh. Nellemann sikrede sig importen af den amerikanske bil Nash, der i mange år var et hovedmærke for firmaet..

I 1919 overtog Vilh. Nellemann det



„LORELEY“-Automobiler

De nye 1914 Modeller „Loreley“
Lægevoagne 600kg kommer
paa Lager medio April.

„ALLDAYS“ Automobiler

Englands fineste Mærker i Bi-
vejsvoagne - 450 kg - 2 og 4 Cyl.

„ALLDAYS“ Motorcykler

2½ H. K. 2-Takts-Motor, 3½ H. K.
med 3 Gear.

Købere bedes i egen Interesse
forlange Katalog og Tilbud i oven-
nævnte Mærker, forinden De ta-
ger Bestemmelse om Køb.

Vilh. Nellemann, Randers.

Repræsentant for Sjælland ved:

Engelsk Automobil Co. A/S

Farvergade 10, København.

Nellemann havde ingen stand på den internationale biludstilling i Tivoli i København i 1907, men annoncerede i kataloget som "Enerepræsentant for Stahlrad & Waldeck Cyklerne. Men firmaet deltog i udstillingen af bivejsautoabiler og motorcykler i 1914 med 2 Alldays biler og motorcykler af mærkerne Alldays, L.M.C. Lloyd og Excelsior. I annoncen gjordes også opmærksom på Loreley, der på det tidspunkt ikke var på lager.

I hele landet var Loreley et populært mærke blandt droskevognmænd. Men også hjemme i Randers. Her er en kaperrække foran Skt. Mortens kirke cirka 1922 med tre af Nellemanns mærker repræsenteret: Fra venstre vognmand Fast's Adler, vognmand Mikkelsens Jeffery, vognmand Svanes Loreley, vognmand Iverssens Nash (han havde 3 vogne), vognmand Vendelbos Mercedes, en af vognmændene Ebdrups Willys Knight, en Chandler tilhørende vognmand Ejnar Ebdrup og vognmand Tributto Ebdrups Nash.



Vilh. Nellemann i sine velmagtsdage sammen med ? foran en Nash.



københavnske cykelfirma Otto Drewsen, der havde forretning i Vester Voldgade i København. Firmaet Nellemann og Drewsen blev stiftet og flyttede ind i nye lokaliteter i Løngangsstræde. Samme år kom den amerikanske Chevrolet også ind i firmaet. Bilsalget steg efter nogle sløje år og i 1926 deltes firmaet. Der var nu Vilh. Nellemann cykler en gros i Randers, og Vilh. Nellemann Automobilforretning A/S, Jernbanegade, Randers.

Vilh. Nellemanns ældste søn Svend begyndte i 1926 som bilsælger i forretningen i København, og i 1927 fik Vilh. Nellemann importen af den tyske Horch, der siden udvidedes til DKW, Wanderer og Audi, de øvrige mærker i Auto-Union. Firmaet havde – som det tydeligt kan fornemmes – vokseværk, og i 1928

Nellemann var med på udstillingerne i Forum i København fra første færd. I 1926 med Nash biler og en enkelt Steyr – foruden en del Standard motorcykler, et tysk mærke der var grundlagt af Wilhelm Gutbrot og senere også lavede små biler. Året efter var bilmærkerne Ajax og Delahaye kommet til og Standard var afløst af Royal Enfield. I 1928 var det kun Nash, Delahaye og Royal Enfield, i 29 udehukkende Nash – og så i 1930 Nash og fornemme Horch modeller. I 1931 var det stadig Nash og Horch, men på en stand for sig desuden Morris og Wolseley.



Morris Minor i udstillingsvindue - måske fra Blegdamsvej i København.

flyttede Vilh. Nellemann til Blegdamsvej i København, og i januar 1929 fik Vilh. Nellemann importen af de engelske biler Morris, og man stiftede A/S Oxford Motor Co., Grønningen, København.

K. W. Bruun blev ansat som direktør, senere blev han selvstændig Rootes-importør i 2-3 årtier, og senere igen Peugeot-importør.

Kort efter den store verdenskrise indføres begrebet valutacentralen herhjemme og det betyder bl.a. at importen af færdigsamlede amerikanske biler forbydes. Vilh. Nellemann etablerer derfor i 1933 en samlefabrik på Nygårdsvej i København.

I begyndelsen var det svært at sælge de højrestyrede Morris-biler, men i 1934 introducerede man Morris Eight, som var en topmoderne bil, med rattet – efter danske forhold – i den rigtige side, nemlig venstre side. Danskerne tog godt imod den ny bil, og den blev en stor succes for firmaet.

Der var megen aktivitet i firmaet. Man flyttede til nye forretninger. Forretningen på Vodroffsvej i København åbnedes i 1938 med Vilh. Nellemann jr. som direktør.

I Randers byggede man ny forretning i 1939 i Hospitalsgade, og straks efter åbningen brød 2. verdenskrig ud. Krigsperioden 1940-1945 blev en stille og hård tid for Vilh. Nellemann. Blusset var skruet helt ned i disse år.

På grund af valutarestriktionerne i 1930'erne blev mange vogne færdigsamlet i Nellemanns afdeling på Østerbro i København, hvor vort medlem, senere Ferguson-forhandler i Randers Peter Soby, arbejdede. Her en Nash.



I 1930'erne fik Nellemann lavet et antal cabriolet-karosserier hos Jensen & Son i Hojer. Nogle eksempler: Morris, Wolseley og Nash.



Krigen ophørte, og allerede 12.8.1946 blev DOMI stiftet, og bygningerne blev indviet i 1947.

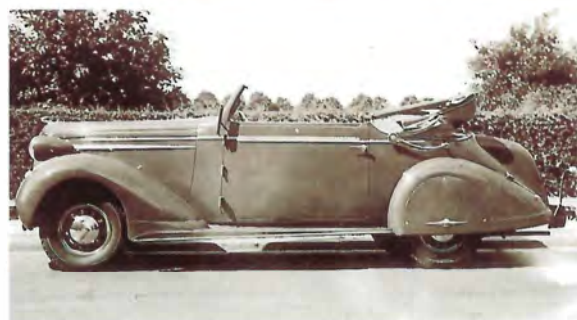
Der var 50.000 m² på Sdr. Ringvej i Glostrup, og Svend Nellemann blev administrerende direktør.

Fra oprettelsen var der ca. 400 medarbejdere og her samlede man bilerne og byggede varevogns- og lastbilkarosserier.

De knappe valutatilodelinger skulle udnyttes effektivt, og det gjorde man ved at indkøbe bilerne fra fabrikkerne usamlede og så selv samle dem i Danmark

Igen blev forretningsgangen ændret. DOMI overtog al import- og grossistvirksomhed for bilerne, og de to Nellemann-forretninger i Randers og København skulle så drive detailsalg på lige fod med andre forhandlere landet over.

I de første DOMI-år havde man ind-





De to forretningsbygninger i funkisstil i Randers og København. Bygningen i København blev revet ned under stærke protester og forgæves forsøg på at få den fredet.



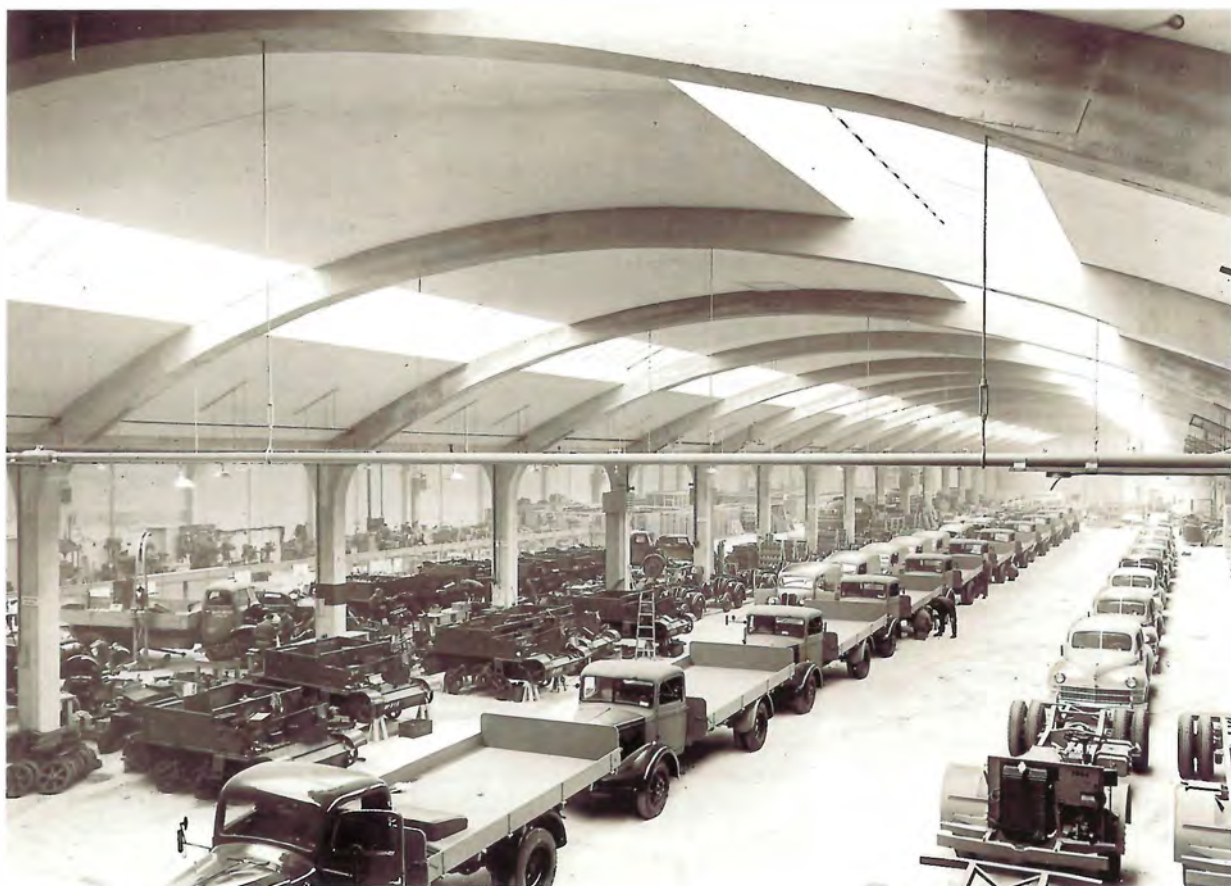
Igen et billede fra Randers. Isfabrikkens kortsnudede Morris Commercial har fået gasgenerator under besættelsen.

køringsproblemer med lastvognsafdelingen, hvilket medførte tab for firmaet. Man holdt dog fast i denne afdeling, og det skulle senere vise sig at være et klogt træk.

Netop på grund af lastvognsafdelingen fik DOMI senere Leylands lastvognsagentur der igen førte til, at man også fik hele Leylands personvognsprogram. Nu havde DOMI således importen af Nash, Morris, Wolseley, Riley og M.G. samt Morris last- og varevogne. Hertil også de amerikanske REO lastvogne.

Allerede i 1948 kom så den berømte Morris Minor, i Danmark kendt som Morris 1000.

I den store hal hos DOMI i Glostrup ses Morris Commercial lastbiler. DOMI har bygget førerhuse og lad. Til venstre for dem 15 cwt varevogne og endnu længere til venstre anes den mindste varevognsmodel, svarende til Morris 8. Også den skal have dansk karrosseri. Yderst til højre en stribe Chrysler.





I begyndelsen af 1950'erne fik danskere mulighed for at købe biler uden indkøbstilladelse, og salget af biler steg. DOMI fik nu også importen af de tyske mærker Goliath, Hansa, Borgward og BMW. Man importerede også Güldner traktorer, og endnu et lastbilmærke var kommet til, den amerikanske Fargo, som var identisk med Dodge. DOMI byggede i de år sit eget selv-bærende buskarrosseri. Det amerikanske sortiment blev i 1954 udvidet med Chrysler og Plymouth.

DOMI's udstillingslokale med de gedigne Borgward biler.

Til venstre: Morris Minor. I anledning af sit 25 års jubilæum skænkede DOMI i 1971 Danmarks Tekniske Museum en fabriksny Morris 1000.

Denne bil blev en rigtig "bestseller" idet modellen først udgik så sent som 1971.

Mange, mange danskere har ejet en Morris 1000, og selv her i jubilæumsåret kan man stadig se Morris 1000 på vejene.

DOMI nedbrændte i 1951. Det var natten mellem 24. og 25. maj. Skaderne var omfattende, men inden årets udgang var det hele genopbygget.

1951 var også året hvor DOMI gik ind i landbrugssektoren med importen af Nuffield traktorer.

Hele tiden skete der noget hos DOMI – der var virkelig fart på udviklingen.

I 1952 sluttede Morris-fabrikkerne sig sammen med Austin, hvilket skabte British Motor Corporation (BMC).

Austin-bilerne havde også en dansk importør, nemlig De Forenede Automobilfabrikker i Odense. DOMI forsøgte i mange år at overtage hele importen af BMC-bilerne, men det lykkedes ikke.



Udstilling af nyheder: M.G.A., Morris og Wolseley. Det er sikkert kælderens på Vodroffsvej



Misundt af mange raske drenge: Jac Nellemann i en mini M.G. hans far havde fået lavet til ham og broderen Tim. Nu er den på museum.



DOMI STÅLKAROSSERIET

er fremtidens buskarosseri



DOMI turistkarosseriet på et VOLVO chassis. De mest moderne illustration viser, hvorledes det smukke DOMI karosseri sættes og indrettes i forhold til plads til de passagerer.



DOMI bybuskarosseriet på et VOLVO chassis. I dette billede viser illustrationen af DOMI karosseriet, der er indrettet som bybus med plads til 60 personer.

Hvor der er plads, bliver der også brugt af alle karosserier, for De kunne af DOMI stålkarosseriet, der kan lade sig indstille efter alle ønsker og behov.

DOMI stålkarosseriet er næsten vidt nok til stærkt som et almindeligt trækarosseri, og derfor kan man se dem på alle angrebne motorvejs og motorvej, og de DOMI busser kan lade sig indstille i alle størrelser, hvilket betyder større plads.

Med sin smukke konstruktion og elegante stoffe indretning af DOMI kan alle se dem og fryde sig over dem, og derfor er de altid populære på alle motorvejs og motorvej, og de DOMI busser kan lade sig indstille i alle størrelser, hvilket betyder større plads.

DOMI stålkarosseriet kan derfor efter 2 års køretid på alle motorvejs og motorvej, og de DOMI busser kan lade sig indstille i alle størrelser, hvilket betyder større plads.

Følgende detaljerede oplysninger og tilbud:



Selv om der således var rigtigt mange biler at vælge imellem hos DOMI, var salget i Danmark jo stadig noget begrænset. I 1950'erne var det absolut ikke alle, der kunne tillade sig at købe en bil.

Sideløbende motoriserede Vilh. Nellemann danskerne med Skylon knallerten, der i 1954 solgtes i ikke mindre end 16.000 eksemplarer. De blev bygget hos Derby i Kolding.

I 1958 sker der igen noget afgørende i bilbranchen. Bilsalget bliver givet frit, og valutarestriktionerne blev afløst af de afgifter som vi her i år 2000 stadig har.

Det er også perioden, hvor danskerne virkelig kan begynde at købe biler. Morris 1000-salget begynder rigtigt for alvor.

Fremtiden banker samtidig på hos DOMI . . .

Snart skulle vi se de populære forhjulstrukne biler, først den lille Morris Mascot. Danskerne var dog lidt tilbageholdende med denne helt nye type bil, og man fortsatte med at købe den gode gamle Morris 1000 nogle år endnu.

1959 var også året, hvor man ophørte med at samle biler hos DOMI. Samlehallerne i Glostrup blev lavet om til klargøringscenter for nye biler.

Først i 1962, da den forhjulstrukne Morris Marina blev præsenteret, begyndte der at ske noget.

Salget begyndte at stige, og danskerne var vidne til at de små Morris Mascot'er fræse rundt på bl.a. Roskilde Ring, senere også Ring Djursland og Jyllands-Ringen.

Det var afgjort god underholdning, og samtidig særdeles god reklame for DOMI's bilprogram..

I 1967 var DOMI Danmarks største organisation af sin art. Der var 120 forhandlere og 61 autoriserede værksteder.

I 1967 blev der solgt 120.000 nye biler i Danmark, de 14.000 kom fra DOMI.

Man var nødt til også at indrette et



Sønner og svigersønner: Fra venstre Preben Nellemann på Parilla, Svend Nellemann på Adler, P.A. Sørensen på BMW, Vilh. Jr. på Norton og Bendix "Ben" Eefsen på Royal Enfield.

klargøringscenter i Jylland, og det stod klart i 1969 i Varde.

Samme år overtog DOMI importen af Rover og Land-Rover, idet BMC blev overtaget af Leyland-koncernen og nu hed British Leyland.

Det skulle vise sig at blive begyndelsen på enden.

I 1971 var British Leyland i stor økonomisk krise, og man måtte hurtigt

fremstille en billig og konkurrence-dygtig bil.

I en fart fik man fremstillet en baghjulstrukken Morris Marina, hvor man benyttede sig af dele fra den nu noget gamle Morris 1000.

Underligt nok blev denne nye Morris Marina en stor succes, og Leyland-koncernen var reddet.

British Leyland ville nu af med sine

danske dobbeltimportører, så i 1972 overtog DOMI hele Leyland koncernens program ved at købe Austin-importøren, De Forenede Automobilfabrikker i Odense.

British Leyland købte 20% af DOMI's aktier for at sikre sig indflydelse. DOMI fik til gengæld en langtidskontrakt frem til 1990.

Nu repræsenterede DOMI foruden Morris, Rover og Land-Rover også bilmærkerne Austin, Triumph, Jaguar og Daimler.

Pludselig var der 248 forhandlere, mange i samme by. Konkurrencen var hård.

Frem til 1980 blev antallet af forhandlere reduceret til 138, og al klarlægning af de nye biler blev flyttet til Varde.

I 1974, 75 og 76 blev DOMI Dan-



Til sin 60 års fødselsdag i 1964 fik Svend Nellemann en Morris Bullnose foræret af DOMI's forhandlerforening. Den var indkøbt i England. Vognen står nu i Sommers museum i Nærum.



marks største importør af personbiler. DOMI solgte i 1976 over 20.000 biler i Danmark, hvilket var rekord. En tid med stor turbolens begyndte nu.

Der var igen store problemer på de engelske Leyland-fabrikker, og det gik hårdt ud over kvaliteten af bilerne. DOMI blev naturligvis betænkelig ved denne alvorlige situation og begyndte at se sig om efter alternativer. DOMI fik importen af japanske Subaru biler.

Mærket slog ikke rigtigt an i Danmark.

I 1979 fik DOMI så importen af den amerikanske traktor John Deere, og det blev en succes.

Det var også i 1979 DOMI skabte store overskrifter i den danske bilverden ved at få overdraget importen af de populære franske Renault personbiler.

Denne import varede dog kun indtil 1982, hvor Volvo og Renault indgik en international samarbejdsaftale, der indebar at Volvo Danmark skulle stå for importen af Renault personbiler.

Samme år var det slut med produktionen af de engelske Morris-modeller, og det engelske sortiment bestod nu kun af Austin og M.G.

Derfor overtog DOMI i 1985 Fredericia Motor Compagni, der havde importen af de russiske Lada-biler. Salget af engelske biler var mere end styrtdykket. I 1979 solgte DOMI 20.000 engelske biler i Danmark, og i 1986 var antallet kun sølle 200 stk. Den engelske Leyland-fabrik lukkede, så i 1989 bestod DOMI's import af Subaru, Daihatsu, Lada, Rover, Land-Rover og som noget nyt Chrysler.

De sidste familiemedlemmer forlod deres poster i firmaet det år, og det var slut med adressen Sdr. Ringvej i Glostrup. Man flyttede det hele til Vejlevej i Fredericia og lukkede forretningerne på Vodroffsvej i København, og forretningerne i Århus, Esbjerg og Ålborg.

John Deere landbrugsredskaber blev et helt selvstændigt aktieselskab, og navnet DOMI blev slettet.

Det gamle firma hed nu VN Autoimport, og importen bestod af Sub-

aru, Rover, Land-Rover, Lada og Chrysler.

Det var jo ikke store mærker i Danmark, så bilsalget kørte i laveste gear. Den tidligere dynamik var efter alle disse årtier borte. Grunden var vel ejerkredsen, der nu bestod af 40 arvinger i 2. og 3. generation, og der var mange forskellige meninger at tage hensyn til.

Endelig den 1. maj 1996 kunne Jac Nellemann overtage alle Nellemann-selskaberne for den resterende egenkapital.

Eneste undtagelse var Vilh. Nellemann Cykler i Århus, hvor Jac Nellemann dog er aktionær.

Jac Nellemann vil huskes af mange der har fulgt med i motorsport gennem årene, lige fra go-cart, formel 3 og standardvogne.

Vilh. Nellemann havde mange børn – tre sønner og seks døtre – og alle havde ansættelse i familiefirmaet. Helt frem til 1970'erne var Vilh. Nellemann et rigtigt familiedynasti.

I dag – 100 år efter starten – består firmaet af følgende importvirksomheder:

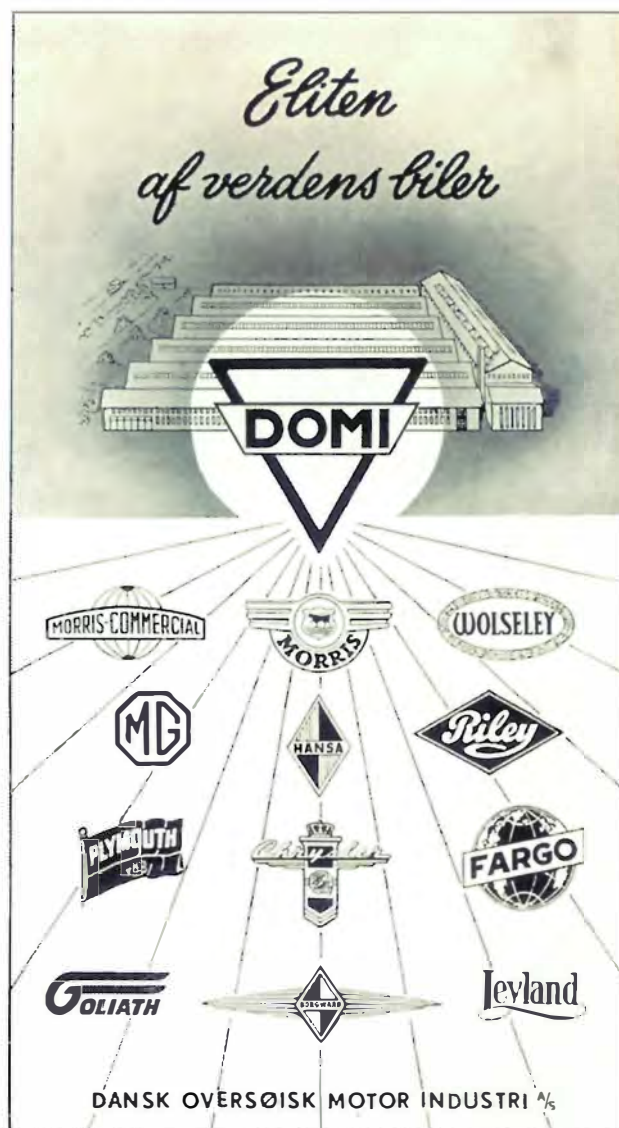
Nellemann Agro AS, traktorer og landbrugsmaskiner

Jaguar-Import Danmark AS

Kia Import Danmark AS

Hertil en lang række Nellemann-bilforretninger.

Jo, man må sige at det har været 100 hæsblæsende interessante år, hvor vilkårene ind imellem har været ekstremt barske, bl.a. pga. 2 verdenskrige med deraf følgende problemer. Det var jo også en periode, hvor hele Danmark for alvor blev motoriseret.



Og til historien hører at Vilh. Jr. og især Robert i en årrække var blandt de mest fremtrædende motorsportsfolk herhjemme.

Denne beretning har mest handlet om bil-siden; der kunne fortælles en masse interessante ting også om cykel-siden, men det vil vi overlade til andre.

Men Vilh. Nellemann har virkelig sat sit præg i Danmark, lige fra sin spæde begyndelse i kælderlokalet i Randers . . .

(Billedtekster: O.E. Riisager. For lån af en stor del af fotografierne takker vi Nellemann-firmaerne)



John Jensen	Ny Næstvedvej 71, Vester Egede	4690 Haslev	5671 1750	Triumph TR 3
Søren Stevnsgaard Rasmussen	Nygårdsvej 41 B, 4. tv.	2100 København Ø	4070 3586	
Cai-Ullrich Tøffner-Clausen	Dalgårdsvej 7	3400 Hillerød	4826 0519	Morris Minor
Peter Andersen	Rådhusvej 10	4550 Asnæs	5965 2805	Chevrolet Master
Vagn Kjellegaard Ottesen	Vordingborgvej 101 D	4600 Køge	5665 0949	
Bjarne Korgaard	Lærkevej 3	7080 Børkop	7586 7560	Matchless
Dennis Lübcke Nielsen	Kastrupvej 247	2770 Kastrup	3252 5610	Chevrolet Biscayne
Erik Christiansen	Århusvej 33	3000 Helsingør	4055 3243	Ford V8
Jan Konieczny	Duevej 92, 2. th.	2000 Fredriksberg		
Jan Jeppesen	Nærum Hovedgade 11, 1. tv	2850 Nærum	4580 4187	
Philip Fullerton	Byengen 57	2980 Kokkedal	4086 8949	
Kim Sylvest Johansen	Ågade 32, Farre	7323 Give	7573 3295	
Karsten Juul	Hegelsvej 6	2920 Charlottenlund	3963 9387	
Flemming T. Hjartbro	Kløverhøj 11, Brøndbyvester	2605 Brøndby	4344 2001	Triumph TR 4A IRS
Ole Køj	Skelstedet 17	2950 Vedbæk	4589 2243	Chevrolet 3100
Ole Abild Johansen	Riddergade 13 B	7000 Fredericia	2462 6246	
Tage Damsgaard Sørensen	Tjelevej 4	8900 Randers	8643 1193	
Ernst Skov Pedersen	Rugårdsvej 231	5210 Odense NV	6616 4425	
Jørgen Steen Boesen	Fuglsangsvej 3	3310 Ølsted	4777 7307	Ford Anglia
Holger Thomsen	Askevangen 23	3450 Allerød	4817 1578	
Jesper Madsen	Smedetoften 30, 3. th.	2400 København NV	3834 5609	
Ejvind Jørgensen	Degnevangen 1	5762 Vester Skerninge	6224 3484	Triumph TR 4
Gregers Bjørn Poulsen	Torvegade 52, 6.	1400 København K.	3254 0954	
Kurt Vang Larsen	Baggesens Have 12	4300 Holbæk	5944 2161	
Nicolai Sørensen	Ringtoften 63, st. mf.	2740 Skovlunde		
Torben Nobel	Schiøler Lincksvej 2A	3370 Melby		
Lars Holm Larsen	Skiverenvej 22, Tuen	9881 Bindslev	9893 2800	
Carl Otto Larsen	Nebraskavej 10	2300 København S	3251 0825	Porsche 356
Claus Verner	Lykkegårdsvej 12, st.	6000 Kolding	7552 5228	Opel GT
Bente Damholt Bærentsen	Vestmorsvej 60	7900 Nykøbing Mors	9776 9209	
Bent Jensen	Moselykke 12	6372 Bylderup-Bov		DKW RT 125/E
Jens S. Bork	Trondhjemsvej 15	2100 København Ø		
Bernt Helberg Møller	Amagerbrogade 28, 2. th.	2300 København S	3254 5722	
Per Larsen	Rørmosevej 39, Annisse	3200 Helsingør		Ford Mustang
Gert Auhagen	Højlandsvangen 42	2700 Brønshøj	3828 6366	
Remus Brix Haupt	Hartmannsvej 41	2900 Hellerup	39461309	BMW R69S
Ejner Gottfredsen	Stærevej 10	2970 Hørsholm		BMW R26
Claus Juel	Østerbrogade 94, 3.	2100 København Ø		
Mogens Strange	Godthersgade 151, 1.tv.	1323 København K	3332 4107	M.G. SA
Jørn Dybmark	Samsøvej 36	4500 Nykøbing Sjælland	5993 0704	
Thobias Agenesø	Nørrebrogade 36B, 4. th.	2200 København N	3537 0067	
Claus Bannergaard	Græsted Stationsvej 67	3230 Græsted		
Robin Schæffer	Ungarnsgade 32, 2. th.	2300 København S		
Jimmy Rahim	Odinsgade 14, 3. th.	2200 København N		
Line Madsen	Bygade 5, Nørre Herlev	3400 Hillerød		
Stig Juhl Madsen	Vejlesøparken 8	2840 Holte	4541 0604	M.G. A
John Allan Pihl	Nordre Røsevej 1, 2. tv.	2300 København S	3284 9570	
Thomas Frølund	Vestergade 52	8600 Silkeborg		
Morten Lauritzen	Blågårdsgade 30A, 4. tv	2200 København N	3535 1958	
Ole Rahbek	Tuemosen 12	2950 Vedbæk	4589 3268	
Anders Vestergaard	Saltøvej 148	4700 Næstved	5544 5533	Ford A
Hans C. Nissen	Nr. Hostrupvej 24	6230 Rødekro	7466 2436	
Gert Asger Nielsen	Granhegnet 5, Apperup	3140 Ålsgårde	4970 9580	
Leif Pedersen	Solvang 5	4760 Vordingborg	5534 5260	
Flemming Büllmann	Hvidkløvervej 18	3400 Hillerød	4825 2507	Austin 850
Claus Møller	Plantskolevågen 4	S-21621 Malmø	+46 40136166	VW Karman-Ghia
Mini Cars, v/ Kim Nielsen	Langgade 26	4800 Nykøbing F	5485 0201	
Stig Nielsen	Gl. Hareskovvej 351	3500 Værløse	4498 1327	M.G. Magnette ZB
Zezza-Maria Neergaard Pedersen	Åvej 2, Smerup	4653 Karise	5671 0698	M.G. A
Ole Absalon Hansen	Slåenbakken 10	8520 Lystrup	8622 4320	
Jan Larsen	Bregnerødvej 100	3460 Birkerød	4582 9606	
Peter Kjærgaard	Rylevej 12	3310 Ølsted	4777 7119	
Ruben Mørkøre Andersen,	Kløvermarksvej 11,	8370 Hadsten	8698 0009	
Ulf Westmark Højelsen	Holgerdanskevej 83	2000 Fredriksberg	2441 2647	
Christian Visby,	Hallandsgade 22, 5. th.	2300 København S	3254 9878	
Jens S. Hansen, c/o Kit Lund	Ved Slusen 32 Z	2450 København SV	3325 7745	
Gregory Bryan Kobett	Ndr. Tårnhus, Gisselfeld, Nielstrupsvej 1	4790 Haslev	5672 0610	
Claus Andersen	Gammel Kongevej 49, 3. tv.	1610 København V	3331 1022	Mercedes-Benz 230 SL
Thomas Wiltrup	Sagasvej 10	3300 Frederiksværk		
Martin Ansbjerg Gill	Kærvangen 4	2820 Gentofte		



Ib Jensens 'Synspunkt' i Veteran Tidendes juni-nummer fremkaldte flere kommentarer fra andre medlemmer. Vi bringer dem her uforkortede.

Efter dem svarer Ib Jensen på dem.

Formandens kommentar til Ib Jensens 'Synspunkt' i juni og til de indkomne reaktioner står foran i bladet. Sluttelig har den gamle redaktør en lille opklarende bemærkning.

Vi giver først ordet til Jens Sletgård:

Så forstod jeg det alligevel til sidst. Mistanken har været der længe, det var blot dette der skulle til for at krystalklart fremstille sagens kerne.

Vi er en gruppe medlemmer, vel sådan ca 3000, som simpelt hen ikke er velkomne i DVK, idet vi nemlig har „tilført DVK et antal køretøjer uden teknisk historisk interesse“ i klartekst biler fra 60'erne og frem. Beklager meget og imødeser herefter en eksklusion, eller skulle vi i stedet lave en classic klub og så lade de gamle mænd sejle for sig selv.

Som nyt medlem for nogle år siden mødte jeg frem til et arrangement på Nivågård iført min alt for nye, absolut ikke perfekte bil samt et alt for højt medlemsnummer. Oplevelsen var uforglemmelig ligesom de hånlige kommentarer fra en gruppe ældre indspiste medlemmer som udelukkende mente at førkrigsbiler var til at tale om for slet ikke tale om at køre i. Det siger sig selv at jeg ikke siden har været på Nivågård.

Jeg har haft overvejelser om udmeldelse, men undladt idet jeg trods alt synes at „grundsagen“ er for vigtig og jeg har da også siden været til diverse arrangementer lavet gennem DVK med stort udbytte.

Det forstås af ovenstående, at jeg er lodret uenig i hr. Ib Jensens synspunkter som jeg anser at være udtryk for en helt uacceptabel elitær holdning.

Hvorfor roder vi med ældre biler? Der er sikkert mange svar, for mig er det nok selve roderiet og det sjove i at køre i en bil som man husker fra sine yngre dage (og nok drømte om at eje dengang) for andre er det måske ejerglæden alene og så dette at kunne vise den frem, men jeg kan ikke se at disse livskvalitetsting skal reserveres til en s.k. elite? af ejermænd af førkrigsbiler.

Med venlig hilsen
Jens Sletgård

Medlem nr. 4707 og ejer af en række
FIAT-modeller fra 1969 til 79.

Hermod Skjærbæk skriver:

Er der plads til os alle i DVK ??

Jeg har netop læst Ib Jensens indlæg i VT juni nummeret. Endnu en gang føler jeg at jeg ikke hører til i DVK. Jeg har nemlig ikke et klenodie fra 1920, svejst med autogen, belagt med karrosseritin og lakeret med cellulose. Hvis man besøger arrangementer som det på Klampenborg Galopbane, hvor der kun var en lille håndfuld af ovennævnte karat, får man hurtigt den mistanke, at hvis DVK hovedsagelig er til for puritanere, vil man ende med at bestå af en meget lille eksklusiv skare inde i varmen plus en meget stor skare, der ikke føler sig rigtigt velkomne. Derfor mener jeg der er behov for en debat.

Jeg er selv en efterkrigsmodel 1947, og er vokset op med 60'ers biler. Da vi som nygifte skulle have bil, var der kun råd til en gammel Volvo. Efterhånden som tiden gik måtte jeg selv holde den kørende. Jeg lærte at svejse lidt, lærte efterhånden at ordne mekanikken og blev interesseret i historien. En ny bilentusiast var født. Siden har jeg restaureret mange 60'ers-biler af den enkle type og økonomien er blevet lidt bedre. Dette har ført til at jeg nu tør gå i gang med en Jaguar MK2 fra 1960. Manglen på skaringsdele har ført til, at jeg også er blevet helt god til selv at forme et stykke karrosseriplade. Mit næste ønskeprojekt tør jeg næsten ikke nævne: At lave en REPLICA af en Jaguar XK120 eller SS100. Dette projekt skal så være mit svendestykke i pladebankerkunsten. Når jeg så på et tidspunkt får lært at lægge karrosseritin på er jeg ved at være klædt på til at restaurere en ægte XK120 eller måske en SS1 hvis der bliver råd til det. Jeg tror mange vil nikke genkendende til dele af min historie, og det betyder jo så også at vi har et stort potentiale på vej, men man skal jo kunne kravle før man kan gå.

Udtalelser som at det stort set kun er førkrigsbiler der er „Biler af teknisk historisk interesse“ kan jeg ikke tilslutte mig. Som jeg ser det har bilen undergået en kontinuerlig teknisk udvikling fra 1886 til i dag, og alle epoker i denne udvikling er historisk interessante.

En væsentlig opgave for DVK's medlemmer må være at fremme forståelsen for den kulturhistoriske værdi bilen repræsenterer overfor den øvrige befolkning og politikerne. Det gøres bl.a. ved at vise vore biler frem ved de lejligheder der byder sig, og ikke ved at lade dem stå hjemme i garagen. Når man på træf og udstillinger hører de besøgendes begejstring over den 60'ers bil man kørte i som barn, må man erkende at disse biler også har deres opgave i forståelsen for historiens tekniske vingesus. Blot kunne man ønske at de „ægte“ veteraner var lidt bedre repræsenteret. Jeg synes også „Morris-racerbil“ projektet er spændende og når vi skal være ærlige er det vel den af vores biler der har givet mest pr i den seneste tid, og efter min mening helt i orden så længe man kalder en spade en spade. Men jeg vil give Ib Jensen helt ret, der skal også være arrangementer hvor demerkestbare klenodier kan blive set, - det er jo en af forudsætningerne for at andre får lyst til selv at eje/restaurere sådan nogen.

Sammenfattende kunne jeg ønske at vi alle, i erkendelse af at vi alle på hver vores måde spiller en rolle i DVK, kunne mobilisere tolerance og måske endda forståelse for at vi har forskellige måder at holde af biler på. Det er måske Utopia, men forestil jer, at jeg trygt kunne henvende mig til en ekspert i førkrigsjaguarer om hjælp til faconen på en replicaskærm, eller hjælp til at lære tinspartling selv om det skulle foregå på en 60'ers-bil. Så prøv at lade være med at rynke på næsen ad ham, der restaurerer en 69-kasket med CO2 og plasticpadding, - på et tidspunkt er han måske klar til mere krævende opgaver, hvis vi vel at mærke er klar til fordomsfrit at hjælpe ham og derved byder ham velkommen.

Hermod Skjærbæk.

Følgende indlæg er underskrevet af fire medlemmer, nemlig Svend Carstensen, Jesper Bering, Bo Ødegård og Claus Rohr:

Ib Jensens synspunkt i VT 288 giver ubehagelige erindringer om historierne om DVK's tidligere hårdhændede sortering af medlemskandidater. Ib skriver at nye medlemmer „tilfører klubben biler fra 60'erne og 70'erne“ hvor „meget få biler er af teknisk historisk interesse“. Da klubbens formålsparagraf handler om „biler af teknisk historisk interesse“ (fremhævet af Ib med fed skrift), ligner denne udtalelse i påfaldende grad et tydeligt signal til disse nye medlemmer om at holde



sig borte, fordi deres biler er uinteressante. Mange potentielle DVK-medlemmer er i tidligere tider blevet bortskræmt til andre klubber af præcis sådanne elitære holdninger. Ibs synspunkt er ovenikøbet objektivt forkert; enhver Citroën, DAF eller Tatra fra efter krigen er da teknisk langt mere interessant end hovedparten af f.eks. Ford, Oakland, Maxwell, eller Chevrolet-modellerne fra før krigen, som alle var uhyre traditionelle. Synspunkter som dette risikerer at vende klubbens meget positive udvikling, hvor en stor tilgang af nye medlemmer giver et godt økonomisk rygstød til klubbens fremtidige aktiviteter. Statistisk set er der ikke noget ejendommeligt i at DVK's medlemmer interesserer sig for stedse nyere og nyere biler. For det første kommer der flere og flere „klassiske biler“, forstået som biler der er over 25 år gamle, men ikke flere biler fra før krigen. Disse vil derfor udgøre en stadig svindende andel. For det andet har vi jo alle en naturlig interesse for og kærlighed til de biler som vi hver især er vokset op med. Hvorfor skal vi yngre medlemmers interesse for „nyere“ biler ikke være ligeså legitim for DVK som gamle medlemmers interesse for biler fra før krigen? Hvis man ser rigtig efter, er der masser af minoritetsgrupper i DVK: der er dem som interesserer sig for kranbiler, nogle lægger vægt på at bilen skal fremtræde som dengang den var i slidsom daglig brug, nogle holder af at bygge biler om efter eget hoved, andre insisterer på at bruge deres meget gamle bil til daglig kørsel, en del vil bare gerne råhygge sig sammen, med at skrupe på halv-gamle biler og med at fortælle røverhistorier om tildragelser i trafikken. De der interesserer sig for de meget gamle biler vil med tiden blive en minoritetsgruppe som disse, og det er der efter vores mening hverken noget forkert eller unaturligt i! De kræfter i DVK som ikke finder den stadige tilgang af nyere biler tålelig, en tilgang der er en naturlig konsekvens af den rullende aldersgrænse på 25 år, skulle måske overveje at stifte en klub for særligt fine førkrigsbiler, fremfor at nedgøre den (voksende) majoritet af DVK's medlemmer, hvis hjertes (også) banker for efterkrigsbilerne.

Ib fortsætter med at harcelere over replikabiler og efterbyggede biler. Jamen sådanne biler er da udtryk for medlemmernes tekniske interesse for biler! Hvad er der galt med den? Hvorfor skal DVK bestyrelse for Ibs skyld svinge FIVA's flammesværd over disse medlemmers stakkels

hoveder? Vi kan kun råde bestyrelsen til - som vi andre - at udvise tolerance, interesse og nysgerrighed overfor disse projekter. Skulle vi ikke i stedet fortolke klubbens formålsparagraf sådan at den omfatter „biler som er af teknisk og/eller historisk interesse“, og så for eksempel huske på at både Ford A, Fiat 600, Opel Rekord og mange andre teknisk ret uinteressante biler er af uhyre stor socialhistorisk interesse fordi de har påvirket samfundets udvikling som de har.

Må vi nyere medlemmer og vores nyere biler ikke gerne have lov til at være lige så velkomne i DVK som Ib Jensen og biler fra før første verdenskrig? Vi spørger bare!

Jesper Bering, medl. nr. 7336
Svend Carstensen, medl. nr. 4845
Bo Ødegaard, medl. nr. 5626
Claus Rohr, medl. nr. 4627

Anne Chantelou skriver:

Kære Ib Jensen
I din artikel under 'Synspunkt' i veteranbilbladet fra juni bruger du flere gange sætningen 'biler af teknisk-historisk interesse', idet du mener, klubben bliver tilført for mange biler fra 60'erne og 70'erne.

Hvad dækker denne formålsparagraf, som du kalder den, over???

Skal det være biler som er fremstillet i få eksemplarer???

Så vidt jeg ved er f. eks. Ford A og Ford T fremstillet i millionvis, og de er derfor bevaret i stort antal. I øvrigt må det være svært at restaurere disse gamle biler uden brug af nyfremstillede dele.

Skal det være biler som har interesse for fagfolk eller for den brede befolkning???

(Begge dele vel).
Som eksempel kan jeg nævne at vi lige har deltaget i veteranbilløbet fra Gedser til Skagen i vor FIAT 1500 fra 1961, som min mand har brugt mange timer på. En pragtfuld tur i selskab med søde mennesker, mange af dem kørende i flotte, gamle biler, som nemt kan opfylde din definition i formålsparagraffen. Biler der for det meste som nye har kostet så mange penge, at det kun har været muligt for velhavere at købe dem dengang.

Det var derfor sjovt på turen at se folks reaktioner, når de så vore køretøjer. Alle (incl. jeg selv) kiggede beundrende på de gamle, flotte biler, men når de så vor FIAT, den deltagende Renault 4CV, Morris 1000 med flere, sagde mange med julelys i øjnene, at de enten selv havde haft en sådan, eller at de havde haft en slægtning

eller ven, som havde haft en lignende, eller de kunne bare huske dem fra gadebillede i 60'erne.

I juni-nummeret er det en stor artikel der omtaler de biler, som medvirkede i serien "Edderkoppen". Et eksempel på at det er af historisk betydning at bevare biler fra enhver tid.

Ib Jensen efterlyser en melding fra bestyrelsen.

Jeg efterlyser en melding fra de menige medlemmer.

Mange venlige hilsener

Anne Chantelou

Hustru til medlem nr. 2709

Jan Jeppesen skriver:

Som helt nyt medlem af DVK bør jeg måske ikke være den første til at reagere på Ib Jensens indlæg i Veteran Tidende i juni-nummeret, men indlægget fortjener en reaktion.

Et stykke hen ad vejen er jeg enig med Ib Jensen. Selvfølgelig skal vi følge FIVA's regler for klassificering og jeg synes da også det kunne være spændende at se flere af de gamle biler på banen. Men her hører enigheden også op. Jeg er ikke sikker på, at de mange mennesker, hvis største interesse er deres bil fra 60'erne og 70'erne, bliver glade for at høre at deres bil ikke er af teknisk eller historisk interesse.

En stor og voksende gruppe mennesker bruger utrolig megen tid på deres biler fra netop den periode. Se for eksempel Historisk Motor Sport, der laver utallige arrangementer, udstillinger og racerløb m.v.

Hvem er det egentlig der definerer, hvornår en bil er historisk og teknisk interessant? Er det ikke ejeren selv? Er det ikke individuelt? Eller er det - som Ib Jensen tilsyneladende mener - noget en bestyrelse i DVK skal beslutte?

Det er noget af en påstand, når Ib Jensen siger at 60'erne og 70'erne er en epoke med meget få biler af historisk og teknisk interesse.

Jeg kan komme med adskillige eksempler på biler, som mange mennesker finder historisk og teknisk interessante. Hvad med Jaguar E? Honda S 800, Thunderbird, Lotus Cortina, Ford Capri, Mustang, Cobra, Chevrolet Corvette, Impala og Nova osv. osv. Alt sammen biler, der havde deres storhedstid i 60'erne og 70'erne, og som rigtigt mange - også medlemmer af DVK - mener har stor historisk og teknisk interesse.

Hvem vil ikke gerne eje en Jensen Inter-



ceptor fra halvfjerdsere? Eller hvad med en Morgan, en Porsche 356? Har VW Boblen heller ikke nogen historisk eller teknisk interesse? Navnet Carroll Shelby, er det ikke ensbetydende med biler af historisk og teknisk interesse? Jo, det mener en hel del mennesker i hvert fald. Hvis vi ser lidt på medlemsstatistikken fra medlems- og køretøjslisten for 1998, så udgør biler fra 60'erne og frem ca. 36% af alle biler i DVK. Hvis vi omsætter det til antal medlemmer (antal medlemmer i forhold til antal biler) svarer det rundt regnet til 1300 medlemmer af i alt 3600.

Det vil sige at i følge Ib Jensen så har 1/3 af os en bil der er uden historisk og teknisk interesse. Nu er det tilfældigvis sådan at mange af de nye medlemmer er af en yngre årgang end Ib Jensen, hvilket også afspejler sig i vores interesse for biler. Vi er vokset op med vores biler på film og tv, hvilket selvfølgelig har præget vores smag.

Jeg spørger så, hvem er det som skal føre klubben videre i de næste mange år? Hvis det kun er en klub for biler fra 20'erne og 30'erne bliver I en meget lille gruppe. Og jo færre medlemmer, jo færre arrangementer og aktiviteter.

Jeg synes ikke nogen – heller ikke Ib Jensen – kan tillade sig at sætte sig til dommer over hvad der er historisk og teknisk interessant. DVK skal være en klub for alle der har interesse for de gamle biler. Om det så er biler fra 20'erne eller 50'erne.

Jeg vil også spændt vente på bestyrelsens svar på Ib Jensens indlæg.

Venlig hilsen

Jan Jeppesen

Medlemsnr. 7640

(lykkelig ejer af en '65 Mustang)

Knud Torp Madsen skriver:

I Veteran Tidende nr. 288, juni 2000 har Ib Jensen fremsat Synspunkt vedr. de helt gamle biler og nye medlemmers interesse for samme.

Nu kender jeg til Ib Jensen i de sidste 30 år og ved at han aldrig er bange for at fremsætte provokationer og elsker en god diskussion.

Muligvis ser det ud som om nye medlemmer ikke interesserer sig for tyver og tredver biler, hvis man måler det på købsaftaler her og nu.

Jeg repræsenterer så efterkrigsgenerationen med en Jaguar MK IX fra 1959. I dag er den vel nogenlunde tålt blandt ældre

medlemmer (jeg er selv en snotvalp på bare 54). Det har altid været mig en gåde, hvorfor en sådan bil er mere eller mindre uværdig til medlemskab, når man uden problemer accepterer Ford A o.a. lignende. Da klubben blev etableret var en Ford A ca. 20 år gammel og havde ikke nogen særlig stor fortid inden for race el. lign. Lad mig straks sige, at jeg har intet, overhovedet, imod en Ford A, men jeg skal jo bruge et eksempel. Nu er min Jaguar dog 40 år gammel. Hvorfor er en sådan efterkrigsvogn af mindre „teknisk historisk interesse“? Hvorfor er Renault 4 CV, VW, div. amerikanere fra 60'erne, Morris 1000, Opel Olympia osv. osv. af mindre „teknisk historisk interesse“? Hvad er kriteriet egentlig for, hvornår en bil er af „teknisk historisk interesse“?

Ib Jensen, min søn Lars (XK 120) og undertegnede deltog blandt mange andre for nylig i det vel gennemførte Odsherredsløb. Dette medførte at min søn erkendte, at han ikke længere kunne leve foruden en ca 40 år gammel FIAT 500. Han har i forvejen en 46 år gammel Jaguar. Han selv er 27 år. Da klubben blev stiftet var der næppe mange der havde biler der overhovedet var ældre end dem selv. Det samme gælder sådan ca. vel også for Ib Jensen.

Som jeg ser det, accepterer unge mennesker i dag „gammelbiler“, der er langt ældre end dem selv i højere grad, end de fleste „rigtige“ medlemmer.

En ting er helt sikker. Hvis den gamle diskussion om, hvorvidt efterkrigsbiler overhovedet skal have adgang til klubben skal blusse op og vinde fremme, så vil mange finde det for trist, og dermed kan man se frem til en hurtig decimering af DVK med svindende indflydelse. (Det kan man også nå frem til ved de tilbagevendende krige i bestyrelsen).

En efter min mening fjollet opdeling i „fine/rigtige/accepterede“ medlemmer og så de „anmassende/useriøse/opblæste“ tilløbere med efterkrigsbiler.

Jeg er helt sikker på at det ikke er den almindelige holdning blandt klubbens medlemmer. Selv finder jeg det overmåde interessant at se/høre/lugte de endnu ældre køretøjer ved bl.a. DVK-arrangementer og vil på ingen måde udelukke at jeg selv en dag køber et eller at min søn gør. Jeg ved at Ib Jensen brænder ivrigt for race. Jeg kender nogle få andre der brænder ligeså glødende for race, men det er og bliver åbenbart et ganske lille fåtal. Det er altid irriterende, når man ikke kan få alle andre til at gå lige så engageret ind for det

man selv brænder for. Jeg synes man skal lade folk gøre som de finder mest fornøjeligt og køre i de biler de selv finder rigtigst til interessen og økonomien.

Det er da glimrende at forsøge med nye tiltag som f.eks. det af Ib Jensen nævnte pålidelighedsløb, men bliv ikke bitter, hvis det ikke bliver til noget, og lad for himlens skyld være med at håne og nedgøre andre med andre interesser.

På gemytligt gensyn ved herlige arrangementer og ture.

Knud Torp Madsen

Medlem i flere omgange og derfor ikke noget gammelt „fint“ medlemsnummer.

(De gamle medlemsnumre blev i hvert fald i en årrække genbrugt, så lavt nummer fortæller ingenting. Red.)

Forelagt ovenstående reaktioner svarer Ib Jensen:

Flere klubkammerater har med skarpe indlæg kommenteret mit 'Synspunkt' i VT 288.

Min bekymring, der omfatter den dalende interesse for 20'ernes og 30'ernes biler, er ganske velbegrundet. Fine repræsentanter for denne epoke er forsvundet ud af landet, på trods af at der i DVK's formålsparagraf står at vi først og fremmest skal bevare disse køretøjer (i DK). Fra en større samling er de bedste biler solgt og er dermed borte for bestandig. Jeg kan nævne: Kompressor Mercedes fra tyverne. Den ny ejer i Tyskland havde 9 af slagsen i forvejen. Mercedes-Benz 540K. Horch 853. Delage D-6. BMW og EMW type 327. BMW type 328. Vi har haft 3 stk. men de to er nu i Tyskland og den sidste er formentlig også på vej bort fra Danmark. En enestående Minerva er nu i England, samme vej gik en 2-personers Cord og en Alvis Speed 20.

De fleste er ikke engang søgt solgt i Danmark, men er direkte annonceret i udenlandske tidsskrifter. Så mon ikke det er grund til at råbe vagt-i-gevær?

Min bemærkning om at de færreste biler fra 60'erne og 70'erne er af teknisk-historisk interesse har fået brevskriverne op af stolen med Formel I fart. Alligevel vil jeg påstå at de allerfleste af disse biler blev bygget over den samme læst: Uafhængig forhjulsaffjedring, stiv bagaksel, selvbærende karrosseri og en 4-cylindret, topventilet motor. Det var det gennemgående tema og ikke en bil til et køretøj af teknisk-historisk interesse. Egentlig var retager mærkeklubberne i langt højere grad



interesserne for de mange ejere af disse biler end DVK kan gøre.

Mine bemærkninger om at der bygges specials er også ganske relevante. Så sent som på juli-mødet på Nivågård berettede en foredragsholder overfor de fremmødte at han havde kannibaliseret sin Lea Francis fra 1946 og nu var i gang med at bygge et enkelt 2-personers karrosseri på chasiset. Bilen er født som en 4-dørs sedan og en sjældenhed, der er i vognlisten kun opført tre.

Måske var det værd at overveje om klubben ikke skulle oprette en Teknisk Komité, sammensat af medlemmer med stor viden om vore biler. En sådan komité kunne rådgive bestyrelsen og forsikringsgruppen i vigtige spørgsmål om blandt andet originalitet og datering.

En kommentar fra bestyrelsen var egentlig hvad jeg efterlyste. I stedet kom den prompte reaktion fra medlemmerne. Det er da ikke så ringe endda.

Med venlig hilsen
Ib Jensen

Sluttelig tillader den gamle redaktør sig at underbygge formandens afvisning af påstandene om at DVK skulle sortere ansøgere om medlemskab.

Jeg blev medlem i 1962, 8 år efter klubbens stiftelse. På det tidspunkt var der så vidt jeg husker 160 medlemmer (mit medlemsnummer blev 287, men der var allerede faldet en del fra). Medlemskaren var aldeles alsidig. Der var ingeniører, arkitekter, læger, direktører i bilbranchen og tandlæger, sågar en baron af en slags. Men også håndværkere, butikshandlende, mekanikere, en maskinmester, studerende, lærlinge og pensionister. Og for resten mødre, hustruer og børn. Bestanden af køretøjer talte alt fra Rolls-Royce til Ford A, fra Minerva til DKW. Og aldersmæssigt var der i hvert fald agtede medlemskøretøjer af årgange op til de første efterkrigsår. Altså vogne som ved pågældende medlemmers indmeldelse var langt under 25 år. Rigtigt gamle køretøjer var der næsten ingen af, men der var biler tilbage til midten af tyverne eller tidligere i daglig brug. Der var også medlemmer uden noget gammelt køretøj – det var in-

gen betingelse for at blive medlem at man havde et, og det er det stadig ikke.

Allerede trivedes historien om at DVK var en eksklusiv klub af snobber. I Jylland dyrkede en enkelt mand denne skrøne med så stort held at han kunne opkaste sig til leder af en protestbevægelse, der blev til en klub. Hans kaliber illustreres af at han på et af sine medlemsmøder fremsatte så æreskrænkende udtalelser om mig, som han aldrig havde mødt og intet vidste om, at jeg nemt kunne have vundet en injuriersag. Jeg afstod og han døde i øvrigt kort efter. Heldigvis er vi siden blevet fine venner med hans klub og vi har sikkert mange fælles medlemmer.

Det begav sig sådan at jeg foruden i 32 år at bedrive redaktionen af Bilhistorisk Tidsskrift var den som i omtrent samme tidsrum sendte samtlige sæt indmeldelsespapirer ud. Til hundreder og atter hundreder af medlemsemner. Aldrig er nogen blevet afvist.

I hele klubbens historie er énenkelt mand blevet hældt ud for uhæderlig optræden over for klubkammeraterne og nægtet genoptagelse, da han søgte. Én eneste.

O.E. Riisager



Veteranweekend 16-17 september 2000

Veteranmotorcykler – veteranbiler – bøger – tidsskrifter – en motorboghandel og et bibliotek

For tredje gang inviterer **Køsters Motorboghandel** og **Randers Bibliotek** til veterantræf i Kulturhuset i Stemannsgade i Randers.

Claus Olsen Køsters Motorboghandel Østergade 9 8900 Randers 8642 6613	eller	Peter Staugaard Randersegnens Biblioteker Stemannsgade 2 8900 Randers 8710 6817 e-mail: ps@randersbib.dk www.randersbib.dk
---	-------	---



Svar på P. E. Hansens indlæg i juli VT nr. 289 om det forslag til vedtægtsændringer, han fremsatte på forårets generalforsamling.

Eftersom han i sit indlæg gør mig til skurken, føler jeg, at det er på sin plads dels at komme med en rettelse til de fejlagtige oplysninger, han fremkommer med i sit indlæg, og dels at komme med en mere detaljeret begrundelse ud over den, at hans forslag var mangelfuldt gennemarbejdet, således at det efter min og Steen Erik Brands opfattelse ikke kunne vedtages.

Forslaget i sin helhed er meget uheldigt og særdeles skadeligt for en klub af DKV's størrelse, der skal virke og udvikle sig som en stor, landsdækkende klub.

Men først de direkte fejlagtige og mangelfulde oplysninger i P.E. Hansens indlæg.

Indsigelse mod forslaget gående ud på, at det var mangelfuldt gennemarbejdet, var alene mit og Sten Eriks Brands helt personlige indlæg i den forventede kommende debat om forslaget. Sten Erik Brand var blevet forhindret i at møde op, hvorfor han havde givet mig sin vurdering skriftligt, således at jeg kunne støtte mig til denne under debatten.

Jeg omtalte for dirigenten før generalforsamlingen, at jeg ville debattere imod forslaget, og at jeg blandt andet havde denne juridiske indsigelse. Dirigenten mente, at det var mest korrekt at informere P.E.Hansen i pausen inden debatten således, at han i ro og mag kunne tage stilling til indsigelsen og komme med sine kommentarer. Han blev informeret straks, da pausen begyndte, og P.E. Hansen gennemlæste Sten Eriks Brand indlæg og gik derefter til pause.

Efter pausen bad P.E. Hansen om ordet og meddelte kort, at han trak forslaget. P.E. Hansen valgte derfor selv at trække forslaget uden forinden at tage nogen debat om indsigelsens kvalitet eller korrekthed.

Det er derfor helt i modstrid med de faktiske kendsgerninger, når P.E. Hansen skriver, at han kun fik få minutter og ikke engang tid til at

gennemlæse Sten Erik Brands indlæg.

Når P.E. Hansen efter gennemlæsning og efter at have holdt pause valgte at trække forslaget uden at få en nærmere debat om korrektheden af min og Sten Eriks Brands indsigelse, må dette alene stå for P.E.Hansens egen regning.

Det er direkte forkert og usandt at beskyldte såvel mig som bestyrelsen for at have presset ham til at trække forslaget uden debat.

Sten Erik Brand og min konklusion er da også kun, at forslaget ikke bør kunne vedtages. Vi konkluderer ikke kategorisk, at det ikke kan vedtages. Det sidste mener jeg ej heller, at vi kunne have sagt, da enhver tolkning jo er åben for en debat om meningsforskelle.

Ifølge klubbens vedtægter og mangeårigt kutyme tager bestyrelsen ikke tage stilling, hverken for eller imod, til indkomne forslag, hvorfor disse naturligvis ej heller skal drøftes, eller bliver drøftet i bestyrelsen. P.E. Hansens meget voldsomme kritik og diverse beskyldninger imod bestyrelsen, i denne henseende, savner således ethvert sagligt grundlag.

Min holdning til det indkomne forslag og mine argumenter imod, var derfor naturligvis ikke drøftet i bestyrelsen, såvel som de øvrige bestyrelsesmedlemmers argumenter for og imod forslaget ej heller var drøftet i bestyrelsen.

På generalforsamlingen stemmer og argumentere hvert bestyrelsesmedlem personligt og ikke som underordnet og del af bestyrelsen.

Når jeg indledningsvis skriver, at forslaget er særdeles uheldigt og skadeligt for en klub som DVK, skal jeg derfor nærmere begrunde dette.

Der er 3 ting i forslaget man skal holde sig for øje.

Det ene er, at forslaget giver direkte og nem adgang for en lille, lokal klike til at sætte sig på hele magten og indflydelsen i klubben samt få direkte adgang til vor efterhånden pænt store formue. Det kan ingen - ved nærmere eftertanke - argumentere for som en fordel og et gode for klubben. Det andet er, at forslaget direkte

modarbejder, at DVK's bestyrelse gerne skulle afspejle, at klubben er en bred, landsdækkende klub. Med forslaget kan hele bestyrelsen komme fra en lille jysk eller sjællandsk landsby.

Det må stå enhver klart, at dette ikke er formålstjenligt for landets største og landsdækkende klub, og det kan bestemt ikke eliminere en påstået øst/vest konflikt, men tværtimod direkte få en sådan til at genopstå i voldsom form.

Det tredje er, at opstilling og direkte valg af ikke kun formand, men alle funktionsposter i bestyrelsen, samt krav om en professionel baggrund, er at skyde gråspurve med kanoner, ligesom det vil gøre det stort set umuligt at opstille en landsdækkende bred uafhængig bestyrelse. Jeg skal her blot nævne det meget kedelige i, at ingen overhovedet stillede op til valg til bestyrelse ved sidste generalforsamling. Vi skulle jo have haft valgt to nye ind fra vest på de to tomme pladser.

Så det må stå enhver klart, at det at stramme kravet så voldsomt, at alle funktioner skal der stilles direkte op til og at kandidaterne samtidig skal have en professionel baggrund, er ganske urealistisk og unødvendigt.

Vi kan jo risikere, at ingen stiller op eller bliver valgt, og så har klubben i den følgende to års-periode måske hverken formand eller kasserer. Det er jo ikke hensigtsmæssigt, og det er set hos en af vore større mærkeklubber her inden for de sidste par år.

Jeg vil medgive P.E. Hansen, at DVK gennem de senere år har udviklet sig og fået en størrelse, der i et rimeligt omfang tilsiger, at det er på sin plads med ændring og modernisering af klubbens vedtægter. Ikke mindst for at sikre en så bred og landsdækkende repræsentation i klubbens ledelse som muligt, samt at få ændret vedtægterne, så det ikke længere er muligt ved fremsættelse af et simpelt forslag til vedtægtsændringer, at en enkeltperson eller snæver kreds af personer kan sætte sig på hele magten i klubben og få direkte adgang til klubkassen. Det er faktisk muligt med de nuværende vedtægter.

Til slut vil jeg høfligt henlede P.E.



Hansens opmærksom på at DVK ikke er et firma, men en frivillig interesseklub.

Når et firma skal ansætte, kan man opstille en lang række krav til de personer man vil hyre, for at sikre sig den ønskede kvalitet. Det kan man ikke i en frivillig organisation som DVK. Her kan vi kun opfordre til og håbe på, at det er personer med fornøden kvalitet og entusiasme, der har lyst at stille op til det frivillige og ulønnede bestyrelsesarbejde.

Så har man som P.E. Hansen udtrykker det, ønsket om at få den bedste bestyrelse, er der kun en farbar vej. Stil op til bestyrelsen og yd en indsats.

Det havde derfor været bedre om P.E.Hansen, Poul Suhr og de andre bag forslaget, havde stillet op til de 5 bestyrelsespladser der var på valg, i den hensigt at yde det arbejde for klubben, som de efterlyser. Nu blev resultatet, at end ikke de to tomme pladser blev besat, da ingen overhovedet stillede op for at gøre et stykke arbejde i bestyrelsen. Jeg håber, at vi kan få en sober og velgennemtænkt debat om eventuelle ændringsforslag til klubbens vedtægter i tiden fra nu og op til den næste generalforsamling i foråret 2001.

Steffen Frølich

Veteranlastbiltræf 2000

Lørdag den 2. September kl. 10 -16 afholdes
Veteranlastbiltræf

ved JYSK AUTOMOBILMUSEUM i Gjern



DVMC

Dansk Vintage Motor Club har i flere år afholdt veteranlastbiltræf, det eneste af sin art i landet.

Tidligere har det været arrangeret i forbindelse med klubbens stumpe-marked i Skovby, men igen i år er det flyttet til den dejlige plads ved Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Udover de "gamle slidere" og deres ejere og chauffører var der stort besøg på pladsen af interesserede tilskuere, ikke alene gamle vognmænd, der kunne nikke genkendende til de gamle køretøjer. Der var fædre med deres drenge, som fik set transporthistoriske køretøjer.

Så hermed en opfordring til ejere af gamle „nyttekøretøjer“ om at reservere lørdag d. 2. september til træf i Gjern.

GRATIS ADGANG FØR VETERANLASTBILER OG TILSKUERE
Oplysninger: Åge Lunring 8687 5050,- Otto Lehm 8643 1801- eller Jørgen Kjær 8698 3177.

Glimt fra sidste års træf.
Til højre en Fiat Leyland Comet i 1960.
Nederst: Citroën T23, Austin Kang Volvo 133 fra 1948



KARROSSERISMEDEN

tilbyder renovering af biler

- Vi fremstiller skærme og karrosseridele efter ønske.
- Vi har stort kendskab til at bukke og hamre plade i alle faconer.
- Vi kan svejse tynd alu plade og støbt aluminium.
- Vi har også kendskab til at arbejde i træ.
- Vi har gennem 30 år bygget nye rustvogne til hele landet. Arbejdet består i at skære nye biler over og forlænge akselafstanden samt bygge bilen op med nye pladedele, vi selv forarbejder.
- Vi kan afhente og bringe biler over hele landet.

Stenstrup Karrosseriværksted

v/E. Egelund og Søn - Smedegårdsvej 3 - 5771 Stenstrup
Telefon 62261140

Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende
specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4
1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

Åben hverdage 12-17.30 Tirsdag lukket. Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



Biler sælges

Mercedes 230SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret og indregistreret. Salgspris kr. 195.000.

Mercedes Benz 230SL Roadster 1964. Europæisk model med man. gear, 150 hk, 6 cyl., blå, hardtop og softtop, servo, nyt læder. Kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering. Nysynet. Pris kr. 135.000.

Morten Strømsted, tlf. 39408023.

VW Type I, 1960, keramikgrøn og meget velholdt. Sidste model med retningsvisere. En del ekstraudstyr monteret. Dele medfølger.

Pris Kr. 30.000.

Henv. tlf. 98177909/21680290.

Volvo P1800, årg. 1967, grøn. Restaureringsobjekt, der er kørt fast. Friske kræfter og lidt penge skal der til.

Morten Grønborg, tlf. 65959941.

E-mail: HansG@Post9.Tele.DK

Triumph TR6 PI, 1972, 150 hk, nysynet, orig. sorte plader, mekanisk gennemrenoveret de sidste 3 år (regninger), rustfri udstød., nye minilite fælge, ny kaleche, hardtop og pladefølge medfølger. Blå og himmelsk, pris kr. 125.000.

Peter Jørgensen, tlf. 44952628 el. arb. 35322437.

Morris Marina 1100, årg. 1964. Fiestayellow, 97.000 km, pæn og velkørende. Renoveret for kr. 35.000, et år til syn, kører på Sjælland, kr. 14.000.

Morten Petersen, tlf. 86924608.

Ford V8, 60 hk, 1938, højrestyret. Vognen er i fin stand, aldrig svejset og den er 100% rustfri. Mørkegrøn med soltag på orig. sorte plader, skal ikke synes ved ejerskifte, pris kr. 75.000, se mere på:

<http://get2net.dk/mic.clasen/fordv8.html>

Henv. tlf. 44443712.

Rover 1968-69 sælges hel eller i dele. Næsten komplet bil.

Taurus 1978, næsten hel bil sælges hel eller i dele.

Henv. tlf. 57533785.

Mercedes Benz 250S, 1967. Beige, særdeles flot og velholdt, uden rust, kun kørt i Italien, synet i 1999, indregistreret, skal ses, pris kr. 55.000. Mogens Arens, tlf. 75882616/22749320.

Buick 8 Super 1948, Straight Eight, maroonrød, perfekt interiør, fin mekanisk stand, velkørende, ingen rust (Mercasol rustbehandling), indregistreret, tidligere vinder af Gråstenløbet, pris kr. 210.000.

Søren Braes, tlf. 74651008.

Citroën 2CV 1988, 68.000 km, rød, al service på autoværksted, meget pæn og velholdt, nysynet, kr. 33.000. Walter Nymand, tlf. 98443081.

M.G. A 1960, dansk bil, creme, synet sommer 1999, sorte plader, pris kr. 87.000.

N. Pedersen, tlf. 58380504.

Volvo Amazon 121 1967. Sort, utrolig velholdt, sorte nr. pl., fuld historie, kun 100.000 km, aldrig svejset, nysynet. Evt. bytte med veteran-mc. Ole Callesen, 74561611.

Triumph TR4 årg. 62 sælges. Bremsler og styretøj renoveret. Hovedrep. motor og renov. køler. Rustfri. Med hardtop og kaleche. „California-look“. Nye dæk og trådfølge, synet 7/98, indregistreret, rød.

Niels E. Møllebæk, tlf. 66191104.

Mercedes 190C 1960. Det er en bil med mange dele, men uden motor. Så giv et kald, så vi kan finde ud af en lille pris, der er rimelig.

Henv. tlf. 21630693/22792397.

Ford Granada 23.11.77. Lukket kasse-varebil.

Henv. tlf. 35392522 ml. 8.00 og 9.00.

Opel GT 1970. Meget velholdt, hjemtaget fra Californien i 1990. Synet sidst i sept. 1999. Tunet 2,0 ltr. motor, der har kørt 30.000 km. Fremstår i ret original stand, gul, pris kr. 50.000.

Erik Ryberg, tlf. 86813975.

Opel Ascona A 1,6 S 1974, guld-metallic, meget fin stand, skal synes, kr. 5.000 eller højeste bud.

Thorleif Tofte-Hansen,

tlf. 55996119.

Chevrolet Six Coach 31.

Volvo 544 1958.

Volvo 544 1959.

Morris 1000 pick-up 1965.

Morris 1000 Super 1968.

Alle skal renoveres.

Jeroen, tlf. 20204801.

Austin A35 1957. Kun 2 ejere, kørt 71.000 km, køreklar men lettere rustarbejde må påregnes, står på Langeland og har kørt her, kr. 6.500.

Henv. tlf. 62561758.

Volvo Amazon 122S, HGV, 1967. Grøn, pæn int., yderst velkørende, til istandsættelse, ny galv. bagophæng, overdrive, el-bagrude samt mange reservedele, pris kr. 7.400.

Cliff Gentle, tlf. 39679503.

Triumph TR6 1970, 2,5/6 cyl., US/L.A., fuldstændig dokumenteret nyrestaurering til original concours-stand. Pris kr. 160.000.

Henv. tlf. 49193326.

Porsche 914 1972, rustfri, nylakeret, skal samles, farve sort, tysk bil, pris kr. 30.000.

Mogens Wind,

tlf. 55985577/55375520.

Ford Consul Cortina årg. 1964, Mk I. Kilometergaranti 81.000 km, aldrig kørt om vinteren, står som ny. 4-dørs saloon model, en af de sidste i DK, nysynet, pris kr. 28.000.

Tonni Petersen, Klovtoftvej 17, 6230 Rødekro.

Ford 4 model CC årg. 1937, skal restaureres, ekstra motor og fortøj medfølger, sælges p.gr.a. pladsmangel, pris kr. 6.000.

Wolseley 300 årg. 1964, adskilt til restaurering, men på hjul, med aut. gearkasse, påbegyndt opsvejsning, er komplet, sælges for kr. 6.000.

Henv. tlf. 75871950.

BMW 2002 Touring, god stand, nem at syne. Har ikke kørt de sidste 10 år, ekstra motor kan medfølge, pris kr. 10.000.

Henv. tlf. 45855278/26305727.

Volvo Amazon 122S 1958. Meget velholdt. Skal synes. Sælges billigt. Evt. bytte med veteran-mc.

Ole Callesen 74561611.



KØB - SALG - BYTTE



Biler købes

Ford A 30/31 pick-up, skal være teknisk og optisk ok.

Austin A40 Futura, oplys stand og prisforslag til

Leif Gr. Thomsen, tlf. 74566593.

Audi, alle modeller 1966-76. Dele eller hele biler.

Steffen Frølich 32535922.

Chevrolet 1930-34 åben eller coupé (evt. andet mærke) ønskes, hvis min dejlige mahogni sejlbad kan indgå.

Henv. tlf. 46400017.

Dele til biler sælges

Til M.G. A 58, 4 stk. trådfølge monteret med fine dæk. 1 stk. benzintank, 1 stk. bagkofanger, 1 stk. rat. Pris i alt kr. 3.500.

Knud Aage Pedersen, tlf. 75730918.

Til Porsche 911, 65-74: varmekasse venstre til CIS/karburator, pris kr. 400.

Thomas Teisen, tlf. 40942520.

2 stk dobbelt Weber karburatorer, 40 DCOE 32 med manifold som passer til **Ford Escort Mk I** 1600 motor. Pris kr. 1.000.

Asger Karlson, tlf. 44806634, (8-15) e-mail: ask@ekenergi.dk

Ford T, 1918-1926: forbro med tværfjeder, styrebolte, styrestænger, triangel, men excl. hjul, god stand, kr. 1.500.

Henv. tlf. 39651855.

1 stk. **dæk** 500 x 17 nyt, kr. 300.

Til NSU Prinz 4: dynastart, karburator, bremsetromle, i alt kr. 350. Mange **ure til 50'er og 60'er biler**, pr. stk. kr. 100.

Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Ford 1937: 2 stk. 21 bolts V8 motorer plus div. dele.

Torben Knappe, tlf. 39291825.

Til Austin Healey 3000 sælges 2 stk. nye lyddæmpere optimeret med metalsprøjtning, pris kr. 800 for begge. Ib Jensen, tlf. 4399462, fax 43993562.

Til M.G. A 2 forskærme, 2 døre, en motorhjelm, 4 stk. 48 egers trådhjul, renoveret topstykke og meget andet. Ring for yderligere oplysninger. Henv. tlf. 45855278/26305727.

Til Triumph Herald 1200 og Ford Anglia 105E: 1 sæt forr. bremsebakker, kr. 150.

Til Taunus P5: 1 hj. forlygte, kr. 200, 1 kølergitter kr. 150, 1 baklygte kr. 50, 1 v. forblink kr. 50.

Til VW 13/1500 og 1302 1967-72: 2 kompl. baglygter kr. 200 pr. stk., 5 baglygteglas kr. 75 pr. stk.

Til Karmann/Ghia/VW Typ 3 1971: 3 baglygter komplette kr. 250 pr. stk.

Til Opel rekord C: 1 v. forkofanger ny kr. 400, 4 hj. nye bagkofangere kr. 400 pr. stk, 2 siderep.plader kr. 50 pr. stk.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Sælges. Diverse dele til **Jaguar MK II**. Blandt andet, døre komplette, diverse kromfittings, for og bagkofanger m.m. Ring og hør. Steffen Frølich, tlf. 3253 5922.

Køler til **Jaguar MK II**, køler til **Jaguar MK VII-IX**, kr. 500 pr. stk. Kølergrill til **Jaguar MK VII-IX** (ikke komplet top mangler).

Fordørsruderamme til **Jaguar MKVII-IX**.

John Møller, tlf. 32530662/20916662.

Dele til biler købes

Porsche 356, 1600 SC, 95 hk motor købes, stand underordnet.

Henrik Spellerberg, tlf. 40382109/45893661.

Pyntelister til **Buick Skylark, 2-dørs hardtop 1964**, især til tagrendens nedadgående (bagerste) del købes.

Mogens Camre, tlf. 44492007.

MC'er sælges

Nimbus 47 Sport, nyrenoveret motor/gearkasse, meget velkørende. Jeroen, tlf. 20204801.

Diverse sælges

Opbevaring af mc & bil i tør, opvarmet og alarmsikret hal i Gilleleje fra kr. 2.500 årligt. Henv. tlf. 26163502.

Belzer Vanadium Extra, fornemt værktøjssæt i original kasse, kun lidt brugt, 43 dele, under halv nypris, kr. 1.850. Henv. tlf. 45422550.

Diverse købes

Grammofon 12 v som sad i bilerne fra 50'erne og 60'erne, **båndafspiller** 12v., som sad i bilerne fra 60'erne og 70'erne. Henv. tlf. 75132852/75133052.

Søges: **Opbevaringsplads** til biler. Gerne Amager, alternativt Storkøbenhavn. Steffen Frølich 3253 5922.

Automobilia sælges

Til Hillmann Super Minx 1962: 1 værkstedshåndbog i ringbind, pæn stand, kr. 250.

Til Hillmann Imp: 1 værkstedshåndbog i ringbind, fin stand, kr. 250.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

NSU Prinz, 2-cyl 1960: reparationshåndbog og aftrykkerværktøj for motordemontering, kr. 250. Henv. tlf. 39651855.

Instruktionsbog for **VW 1200** udgave aug. 1959 og jan. 1962, kr. 100 pr. stk.

Instruktionsbog for **Mercedes Benz 170SV**, 1953-1955, engelsk udgave, ny, pris kr. 200.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

Automobilia købes

FDM Motor: 1929 nr. 21, 22, 24, 25, 28. 1930 nr. 45. 1931 alle numre. 1932 nr. 27.

„**Kør Godt**“ tidsskrift for **Folkevognskørere**, alle numre fra 1955-1970.

Anders thue Andersen, tlf. 45818501.

Audi, originale salgsbrochurer, værkstedshåndbøger, litteratur generelt.

Steffen Frølich 3253 5922.

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 2000.
Ingen præmiestigning



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1965

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1966 - 1975

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikrings-
klubben