

# VETERAN TIDENDE



Nummer 306 - December 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub

**Dansk Veteranbil Klub****Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå**

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorth Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)[www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)**Bestyrelsen****Formand**

Peter Løvstrøm Sørensen

Enghavevej 131, Gårslev

7080 Børkop, 75 86 95 10

[67mustang@vip.cybercity.dk](mailto:67mustang@vip.cybercity.dk)**Næstformand**

Henrik Thostrup

Birkevænget 16

2880 Bagsværd, 44 44 56 19

[henrik.thostrup@teliamail.dk](mailto:henrik.thostrup@teliamail.dk)**Sekretær, registre og sektioner**

Bo Ødegaard

Høstbuen 18

2750 Ballerup, 44 64 42 94

[bo@mobil.dk](mailto:bo@mobil.dk)**Kasserer**

Henning Kjeldgaard Knudsen

Holstebrovej 17

6971 Spjald, 97 38 12 64

[hkknudsen@orangenet.dk](mailto:hkknudsen@orangenet.dk)

Bent Friis

Søbakken 29

7000 Fredericia, 75 94 09 97

[bentfriis@orangenet.dk](mailto:bentfriis@orangenet.dk)

Frits Johansen

Sjellerupvej 48

6430 Nordborg, 74 45 94 50

[familien.johansen@e-box.dk](mailto:familien.johansen@e-box.dk)

Terkel Lund Ovesen

Skovbrynet 6

9000 Aalborg, 98 10 10 97

[terkel@hasserishus.dk](mailto:terkel@hasserishus.dk)**Registre****Rover:**  
Henning Helmer - 4919 2700**Morris:**  
Willibald Farbmacher - 4914 5167**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 4777 7774**Renault:**  
Anker Krarup - 6611 4314**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237**Sektioner****Ford V8:**  
Birger Blakø - 3294 9397**Morris 8:**  
Henrik Christensen - 97 12 24 14**M.G.:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49**Jydske Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79**Ford T:**  
Jon Friis Wandall - 63 90 70 40**Ferdinand Porsche:**  
Claus Nebte - 38 19 82 72**American Automobiles:**  
Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10**Distriktsansvar for  
medlemspleje, møder, løb,  
udstillinger m.m.****København og Nordsjælland**  
Claus E. Nebte  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 38198272**Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm**  
Ole Poulsen - 54 70 03 58**Fyn**  
John Jørgensen - 66 18 12 12**Jylland**  
Frits B. Johansen - 74 45 94 50**Mødesteder og mødestedsansvarlige****Nordsjælland**  
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå  
Claus Nebte, 38198272  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted  
"Steffensgård"  
Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198.  
Fredensvej 6, 4700 Næstved.**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge  
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205  
Nygade 3, 4672 Klippinge**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Kontakt: John Jørgensen, 66181212  
Firkløvervej 6, 5270 Odense N**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Kontakt: Arne Jespersen, 8698 5504  
Skoletoften 12, Grundfør, 8382 Hinnerup  
Lars Hoffbeck Krannestrup, 86999161  
8530 Hjortshøj**Midtjylland-Vesterbde**  
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig**Vestjylland-Sjald**  
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald  
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264  
Holstebrovej 17, 6971 Spjald**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro  
Kontakt: Frits Jøhansen, 7445 9450  
Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle, Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted**Bibliotek**Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk**Forsikringsforhold**Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

**Revision**

Poul G. Jensen, 3250 6575

**FIVA**FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777, e-mail: [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)**Veteran Tidende**Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt  
med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 4700**Ansvarshavende redaktør:**Ole Emil Riisager DJF  
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 4589 1148  
e-mail: [ole\\_emil\\_riisager@mail.dk](mailto:ole_emil_riisager@mail.dk)**Bladteknisk redaktør:**Ole Callesen • 7456 1611  
Fax: 7456 3611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)**Erhvervsforetojer, teknisk brevkasse  
og restaurering :**P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109  
Kun skriftlig henvendelse.**I redaktionen desuden:**Svend Carstensen  
E.W. Neesgaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen**Redaktionelt stof sendes inden den  
15. til redaktørens adresse.****Døg d. 20. for læserbreve og  
konkurrencesvar.****Annoncer til klubbens adresse, fax  
eller e-mail senest d. 20.****Professionelle annoncer skal leveres  
reproklare.****Annoncepriser:**

1/1 side	kr.	4.000,-
1/2 side	kr.	2.000,-
1/4 side	kr.	1.250,-

10% rabat ved annoncering i 3 numre  
eller flere**Lay-out, sats og tryk**Ole Callesen  
Skovhusevej 7, Aller  
6070 Christiansfeld • 7456 1611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)**Forsiden: Jaguar E type 1****Foto: Hans Pedersen****Næste Veteran Tidende udkommer uge 3 2002****Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Månedens køretøj .....	14
Klubaktiviteter .....	4	Storm P og bilerne .....	18
Kulturhistorisk arv på hjul .....	5	Julenat i garagen .....	26
Nyt hovedsæde .....	5	Nye medlemmer .....	28
Fra bestyrelsen .....	6	Benz i produktion igen .....	29
To dødsfald .....	9	Når Historisk Motor Sport er sagen	30
Sæsonafslutning .....	10	Invitationer .....	31
De røde Orme .....	12	Køb/salg .....	33



## MØDER

**December**

- |           |               |   |
|-----------|---------------|---|
| 11. 19.00 | Kværkeby      | Julefrokost.                                      |
| 13. 19.30 | Rødekro       | Julefrokost.                                      |
| 13. 18.30 | Børkop        | Julefrokost. Bemærk tidspunktet.                  |
| 13. 19.00 | Nivå-Storkbh. | Julefrokost på Landtransportskolen.               |
| 14. 19.00 | Spjald        | Julefrokost. Bemærk tidspunkt og husk tilmelding. |

Bemærk klokkeslet og tilmeldingsfrister for julefrokoster. Se sidste blad.

**Januar**

- |           |            |  |
|-----------|------------|--|
| 3. 19.30  | Nivå       | Klubmøde. Drøftelse af lokaler.                            |
| 7. 19.00  | Vesterhede | Klubmøde.  |
| 8. 19.30  | Ristrup    | Klubaften.   |
| 10. 19.30 | Rødekro    | Klubmøde.Video.  |
| 15. 19.00 | Kværkeby   | Klubmøde.  |
| 17. 19.30 | Spjald     | Klubmøde.  |
| 17. 19.00 | Nivå       | Virksomhedsbesøg – se Klubaktiviteter.                     |
| 22. 19.00 | Klippinge  | Klubmøde med lidt ekstra. Se Klubaktiviteter.              |
| 29. 19.30 | Egeskov    | Klubmøde, besøg af Kent Industri om svejsning i aluminium. |

**Februar**

- |           |          |           |
|-----------|----------|-----------|
| 5. 19.30  | Ristrup  | Klubmøde. |
| 14. 19.30 | Rødekro  | Marked.   |
| 19. 19.00 | Kværkeby | Klubmøde. |

**Marts**

- |           |         |   |
|-----------|---------|---|
| 14. 19.30 | Rødekro | Garagebesøg hos Thomas Petersen, Drejervej 3 i Bolderslev.<br>Tilmelding senest 10. marts på 7464 6877. |
|-----------|---------|---|

**April**

- |           |         |        |
|-----------|---------|--------|
| 11. 19.30 | Rødekro | Video. |
|-----------|---------|--------|

**Maj**

- |          |         |                               |
|----------|---------|-------------------------------|
| 9. 19.30 | Rødekro | Ude af huset. Nærmere senere. |
|----------|---------|-------------------------------|

**Juni**

- |          |         |                               |
|----------|---------|-------------------------------|
| 8. 19.30 | Rødekro | Sommerafslutning i klubhuset. |
|----------|---------|-------------------------------|

## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

**Januar**

- |           |   |
|-----------|---|
| 29. 19.00 | Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krøgagervej 39, 2605 Brøndby.<br>Tilmelding senest 28.01 tlf. 4345 2301. |
|-----------|---|

**Februar**

- |           |   |
|-----------|---|
| 28. 19.00 | Morris-møde hos Claus Neble, Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg.<br>Tilmelding senest 25.02. Tlf. 2253 5550. |
|-----------|---|

**Marts**

- |           |  |
|-----------|--|
| 21. 19.00 | Morris-møde hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.<br>Tilmelding senest 18.03. Tlf. 4635 9520. |
|-----------|--|

**April**

- |         |  |
|---------|--|
| 27.-28. | Fionia-løbet. Info/tilmeld Ole Andreassen 6597 8595. |
|---------|--|

**Løb og begivenheder i udlandet**

**OBS:** FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk

**Vær opmærksom på at britiske arrangementer kan være aflyst pga. mund- og klovsyge, så undersøg selv.**



## KLUBAKTIVITETER

DVK

### FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler. Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten. Ingen klubaften i december – men aktivitetsudvalget ønsker alle vore medlemmer en god jul og et godt nytår. Tirsdag den 29. januar kl. 19.30 får vi besøg af Kent Industri, som vil lære os noget om svejsning i aluminium til små penge.

På udvalgets vegne  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Der er møde i klubhuset torsdag den 10. januar kl. 19.30. Vi ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark". Torsdag den 14. februar kl. 19.30 mødes vi i klubben til et lille, rask marked. Har du gamle brochurer, bilbøger eller -blade, som du vil sælge eller bytte, så tag dem med. Torsdag den 14. marts kl. 19.30 garagebesøg hos Thomas Petersen, Drejervej 3 i Bonderslev. Tilmelding på 7464 6877 senest 10. marts. Der er i øvrigt lagt program for hele 2002 – se mødekalenderen.

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 længere fremme ligger Ristrup. Tirsdag den 8. januar kl. 19.30 klubaften, forhåbentlig med ny arrangør. Tirsdag den 5. februar kl. 19.30 klubmøde.

Med venlig hilsen  
Lars Hoffbeck 8699 9161  
og Arne Jespersen 8698 5504.

### ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Da vores normale klubmøde i december ville falde på juledag er vi i stedet enedes om at begynde det ny år på en festlig måde. Tirsdag den 22. januar holder vi en "bagjulekomsammen" med lidt godt til både hals og mave, og så vil Niels Jonassen, som er DVK's repræsentant i Danmarks Tekniske Museums ledelse, komme og delagtiggøre os i den spændende verden. Men for at nå det hele vil vi forsøge at starte præcis kl. 19.00, og da DVK's ny bestyrelse har glædet os med at give tilskud på 50 kroner også til ægtefælle/partner ønskes bindende tilmelding senest 10. januar på 5657 8205. Så her fra Klippinge ønskes I alle en rigtig glædelig jul.

På gensyn, hilsen  
Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Tirsdag den 16. oktober indviede ca. 30 medlemmer Steffensgårds Videobiograf. Det er næsten som selv at være med når billederne er så store. Tirsdag den 15. januar kl. 19.00 klubmøde.

Venlig hilsen  
Preben Boisen 5752 5040  
Kaj Sørensen 5572 6198

### BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet. 10. januar møde på Vandmøllen kl. 19.30, vi tager hul på det ny år.

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

### MIDTJYLLAND- VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den

første mandag i måneden kl. 19.00. Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen.

November-mødet blev lidt af en overraskelse. Hans fra Esbjerg kom med to gamle film om veteranbiler, mest Ford A. De var vældig interessante at se. Ny mand i klubben var Bent fra Vørbasse. Han havde billeder med af sin fine Singer og en anden, meget gammel bil, vist nok af fransk oprindelse. Navnet husker jeg ikke.

Jeg vil forsøge at finde noget at se til mødet 7. januar kl. 19.00. Ved tilmeldingen kan jeg forhåbentlig oplyse hvad vi skal se.

Hermed en glædelig jul og et godt nytår.

Ove H. Iversen  
7533 9321

### VESTJYLLAND – SPJALD

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

Med venlig hilsen  
Henning Knudsen

### KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 – kom i gammelt køretøj!

Torsdag den 3. januar kl. 19.30 genoptages drøftelsen af mødestedet i forlængelse af diskussionerne i efteråret, hvor der blev uddelt et spørgeark. Besvarelserne er nu analyseret og måske har nogle af vores bestyrelsesmedlemmer svar på de spørgsmål, der blev stillet.

Torsdag den 17. januar kl. 19.00 virksomhedsbesøg på forkromningsanstalten Tempo-Krom, Andantevej 1 i Herlev. Harmin Larsen og en medarbejder vil svare på spørgsmål om de processer, virksomheden råder over. Har du lyst til at se en moderne virksomhed af den art, så meld dig til hos Dorthe Thies på kontoret, tel. 4914 5906. Begrænset antal efter principet først til mølle.

Man kan i øvrigt læse om virksomheden på internettet, på adressen [www.tempo-krom.dk](http://www.tempo-krom.dk)

Venlig hilsen  
Claus E. Neble.

## Kulturhistorisk arv på hjul

**Er det noget gammelt ragelse, der bare tager plads op på vejene eller står og flyder hjemme i indkørslen? Spørgsmålet blev stillet i et oplæg til et debatmøde i Videbæk i Vestjylland. Emnet var veterankøretøjer, og svaret blev givet på stedet.**

De 100 mødedeltagere havde ikke svært ved at enes om, at gamle køretøjer er en del af vores kulturhistoriske arv. De fylder ikke meget i gadebilledet, for de kører ikke ret meget. Men gamle biler og motorcykler fortæller historie, og derfor burde man ikke betragte de motorhistoriske køretøjer og deres ejere som økonomisk malkekvæg.

- Jamen, når der nu er tale om historiske værdier, så gå til kulturministeren og understreg, at her er tale om kulturpolitik, ikke skattepolitik, lød svaret fra en af aftenens indledere, det konservative folketingsmedlem, tidligere arbejdsminister Knud E. Kirkegaard, Aulum.

Den erfarne politiker erindrede også om, at det vil være en både lang vej

og et sejt træk, for den ekstremt høje danske beskatning på nyere biler smitter af på de gamle. Så de gamle køretøjer vil nok fortsat interessere trafikministeren og skatteministeren.

### Metode vækker undren

Spørgsmålet om beskatning af de gamle biler og motorcykler var blandt mange, der kom til debat under det tre timer lange møde på Westergaards Hotel i Videbæk mellem Herning og Ringkøbing. En af de indledere der stod for skud, var Anitta Fjordside fra Told og Skat i Herning. Hendes opgave var at redegøre for de mange forskellige love, regler og bestemmelser i øvrigt, som anvendes, når gamle biler og motorcykler skal ud at køre.

Selv om enkelte kan glæde sig over, at der er toldfrihed for køretøjer, som bevisligt er anvendt ved en historisk begivenhed og derfor betragtes som samlingsobjekter, blev der fra forsamlingen fremført mange eksempler på, hvorledes man står uforstående over for Told og Skats vurderingsmåde og

grundlag, når regningen skal betales.

- Kom på banen, gå direkte efter målet og tal med én stemme, lød opfordringen fra Knud E. Kirkegaard til veteranbilorganisationerne, og medlem af bestyrelsen for Motorhistorisk Samråd, Svend Aage Tholstrup, Gl. Rye, bekræftede, at netop denne paraplyorganisation forsøger at råbe politikerne op. Både han og aftenens to øvrige indledere, Søren Markdal, Sorring, fra Dansk Vintage Motor Club, og formanden for Dansk Veteranbil Klub, Peter Løvstrøm Sørensen, Børkop, lovede at øge presset for det synspunkt, at veteranbiler og veteranmotorcykler er kulturhistoriske værdier og bør behandles med respekt. De to klubber er også enige om, at de gamle køretøjer først og fremmest skal ses på vejene, ikke kun på museum.

Mødet i Videbæk var arrangeret af organisationen Motorhistoriske Møder Midt-Vest.

Gorm Albrechtsen

## Nyt hovedsæde?

Nu da bestyrelsen søger mulighed for at finde et nyt hovedsæde for Dansk Veteranbil Klub, har Ib Jensen sendt os vedstående to fotografier og følgende spøgefulde forslag:

I London Chelsea ligger Michelins daværende hovedsæde. Bygningen er nu restaureret og indeholder i stueetagen en østersbar og på første sal en restaurant af de bedre.

Jeg vil foreslå, at DVK forsøger at købe bygningen og få den fragtet til Danmark, hvor den kan genopføres på en passende grund.

Michelin-bygningen indeholder fine detaljer, såsom vægfriser i glaserede fliser, der viser tidligere tiders væddeløbssejre, selvfølgelig med Michelin dæk.





## Hvad får bestyrelsen tiden til at gå med?

DVK

Siden sidst har bestyrelsen igen holdt møde, denne gang i forbindelse med Fredericia-messen den 21/10. Efterhånden er vi ved at have fået samlet op på alle de løse ender, som en bestyrelse med mange nye og uerfarne medlemmer uvægerligt står over for. Og selvom der på møderne er lange diskussioner, hvor bølgerne går højt, er der fortsat respekt for klubbens behov for ro og samarbejde.

### Bestyrelsesmøde 21/10-2001

#### Formandens beretning

Peter L.S. kunne berette at han fortsat får mange positive tilkendegivelser. De fleste i bestyrelsen er relativt uerfarne, og vi har derfor endnu meget at lære, lige som vi også skal arbejde med den indbyrdes kommunikation.

#### Bestyrelsens arbejde

##### Igangværende opgaver:

Der indledtes med at gennemgå status for de ved sidste møde uddelte opgaver. Der arbejdes videre på en egentlig forretningsorden for bestyrelsesarbejdet.

##### Udpegning af løbsansvarlig:

Peter L.S. foreslog Terkel L.O., som accepterede, da formanden lovede at hjælpe til.

**Oplæg - Tilskud til løb & arrangører:** Terkel L.O. påtog sig også denne opgave, med Peter L.S.' hjælp.

##### Oplæg - Bestyrelsesudgifter:

Henrik T. ville tage fat på opgaven inden for en måned.

##### Oplæg - Registre & sektioner:

Henrik S.-N. havde fået tilbagemeldinger og arbejdede videre.

##### Oplæg - PR:

Henrik S.-N. og Claude T.-S. havde annonceret i VT og var i gang med at rekruttere folk.

##### Oplæg - Drift af mødesteder:

Frits B.J. havde på forhånd udsendt information med tilbagemeldinger fra mødestederne. Han arbejder videre.

##### Medarbejdersamtale - Dorthe T.:

Peter L.S. og Bo Ø. manglede at aftale dato med Dorthe T. for en samtale om arbejdsforhold og løn.

**Indkøb af pc'er og kontormaskiner:** Bo Ø. havde til lejligheden medbragt 2 komplette pc-anlæg til Bent F. og Henning K.K.. Udstyret var le-

jet, da der kun var et halvt år til generalforsamlingen, hvor begge to vil være på valg. Efter denne tages stilling til en evt. mere permanent ordning. Der arbejdes videre på en udskiftning af systemet på kontoret, herunder konvertering til Microsoft Office.

#### Medlems- &

##### Køretøjsliste:matrikel:

Claude T.-S. afventer løsning af kontorets edb-problemer. En udsendelse af medlemslisten inden jul kunne ikke længere nås. Bo Ø. arbejder på nødløsning.

**Klubartikler:** Henrik S.-N. havde medbragt materialer til senere gennemgang. (Blev ikke nået)

##### Announce - Web-master:

Claude T.-S. havde annonceret i VT og fået flere tilbagemeldinger.

**Announce - Biler til udlån:** Der var annonceret i VT, dels efter medlemmer til limousine/bryllupskørsel, dels efter køretøjer, der kunne stilles til rådighed for filmoptagelser og reklame. Ifølge Dorthe T. var der kommet nogle henvendelser fra branchefolk, der - trods annoncens direkte krav om limousinetilladelse - havde truet med bål og brand, hvis DVK anviste amatører. Dorthe T. ønskede at vide, hvorvidt hun måtte henvise til køreselskaber eller anwise fra medlemslisten. Peter L.S. og Henrik T. fastslog samstemmende, at det må hun ikke.

##### Announce -

##### Vedtægtsændringsudvalg:

Claude T.-S. mente, at det var nødvendigt, at bestyrelsen melder ud om emnet. Henrik T. lovede at sammensætte noget til VT. Der var enighed om, at der bør annonceres efter deltagere til udvalget.

##### Kandidater til MhS:

Kandidater var fundet. Ville blive præsenteret senere.

##### Tilmelding til PBS:

Claude T.-S. arbejdede på sagen.

##### Salg af aktiepost:

Kursen var fortsat dårlig. Da klubben ikke manglede penge, besluttedes det at vente yderligere med et salg.

##### Indhyring af ekstern revisor:

Flere havde konkrete forslag. Peter

L.S. mente at vedkommende burde være ikke-medlem. Henrik S.-N. tilbød at komme med forslag.

##### Dirigent Jan Hornemann:

Peter L.S. havde aftalt med Frits B.J., at sidstnævnte skulle tage kontakt med ham.

##### Foreløbigt regelsæt til løb og arrangementer:

Peter L.S. og Terkel L.O. stykker et oplæg sammen.

##### Datoer for fremtidige bestyrelsesmøder:

Peter L.S. mente at der burde fortsættes med regelmæssige bestyrelsesmøder, indtil det rent faktisk lykkes at nå helt igennem en dagsorden. Henrik T. mente at når nu alle bestyrelsesmedlemmer var på e-mail, så ville mange emner kunne ordnes uden for møderne. Næste møde den 25-11-01 på Nivågård.

##### Regnskab, almen orientering:

Claude T.-S. berettede at regnskabet kørte fint, og at klubben havde et sundt overskud. Han foreslog at droppe girokontoen, når PBS-aftalen træder i kraft. Bo Ø. ville genoplive klubbens homebanking, som Dorthe T. aldrig var blevet sat ind i.

##### MhS, kandidater:

Claude T.-S. fortalte, at Gorm Albrechtsen ville stille op sammen med Niels Jørgen Kannevorf. Hvis de ikke begge blev valgt, ville en eventuel valgt kandidat af de to trække sig ud efter afstemningen. Peter L.S. forklarede lidt om MhS for dem, som ikke kendte til det i forvejen. Bo Ø., Claude T.-S. og samt en kandidat fra DVK skulle deltage i årsmødet. Udover de to tidligere nævnte kandidater havde MhS' bestyrelse fundet en kandidat, Kaj Dyring Larsen. Bo Ø. havde desuden medbragt Svend Carstensen som et bud på en DVK-kandidat. Svend Carstensen introducerede sig selv til alles tilfredshed.

##### Holdning til FIVA/IHVO:

Bo Ø. indledte med at spørge, hvad der var sket i forholdet mellem MhS og FIVA siden sidste årsmøde. Henrik T. fortalte at MhS på Claude T.-S' foranledning har henvendt sig til FIVA med kritik af manglende EU-initiativer. FIVA har reageret med at invitere MhS' Svend-Aage Tholstrup



til deltagelse i arbejdet. MhS vurderer til stadighed den konkurrerende organisation IHVO. På årsmødet den 17-11-01 skulle der stemmes om MhS' medlemskab af FIVA kontra IHVO. Samrådet anbefaler at man bliver hos FIVA og følger den nye gunstige udvikling. Claude T.-S. fortalte at han har siddet 5 år i FIVA og frarådede fortsat medlemskab. IHVO blev dannet i frustration over forholdene i FIVA. Claude T.-S. var oprindeligt imod dette, men har nu skiftet mening. Efter en længere diskussion omkring afvikling af løb generelt, IHVO's resultater kontra FIVA's samt det problematiske i eventuelt at underkende MhS' anbefaling, enedes man om at undlade at stemme.

#### **Repræsentanter ved årsmødet:**

Claude T.-S. og Bo Ø. skulle deltage og samtidig medbringe Svend Carstensen som klubbens kandidat. Peter L.S. mindede om, at der ikke kunne argumenteres for enkeltstående synspunkter, når klubben havde besluttet at stemme blankt i FIVA/IHVO-spørgsmålet. Claude T.-S. udtrykte skuffelse over ikke at have kunnet argumentere, hverken i VT eller over for MhS.

#### **Bibliotek:**

Bo Ø. holder møde med Niels Jonassen.

#### **Nivågårds fremtid:**

Der hersker stor diskussion blandt Nivågårds stamgæster om stedets fremtid. Dels på grund af pladsmangel, men også fordi akustikken er dårlig. En sammenflytning med Danmarks Tekniske Museum spøger stadig, men intet konkret foreligger. Efter en længere diskussion enedes man om at bestyrelsens københavnermedlemmerne tager hånd om sagen.

#### **Kandidater til generalforsamlingen:**

Peter L.S. mindede om at der kun var 6 måneder til næste generalforsamling og at det denne gang vil være vest-medlemmerne, der er på valg. Han bad dem overveje at genopstille og tænke over det til næste bestyrelsesmøde. Bent F. erklærede på forhånd at han ønsker at fortsætte.

#### **Bevilling til Morris Registerets møder:**

Efter en længere diskussion om en

konkret ansøgning enedes man om at betragte det meget aktive Morris Register på lige fod med et mødested. Det får derfor samme tilskud som disse.

#### **Bevilling til Skåneløbet:**

Fælles dansk-svensk arrangement, der skal finde sted næste år i Skåne. Tilskud givet mod synlighed for DVK.

#### **Tilskud til julefrokost:**

Man enedes om at give 50,- pr deltager.

#### **Eventuelt:**

Bent F. havde fået lavet udkast til nogle julekort, som han foreslog sendt ud til medlemmerne. Denne gode ide blev støttet.

Dorthe T. nævnte at hun havde problemer med at anvise folk, der henvendte sig vedrørende biler til bryllups/limousinekørsel. Hun vidste at nogle medlemmer kører uden at have de nødvendige tilladelser. Bo Ø. ville kontrollere de frivillige der melder sig efter annonceringen i VT. Annonceringen skulle gerne munde ud i en positivliste til Dorthe T.

Claude T.-S. meddelte, at hans entusiasme for bestyrelsesarbejdet var blevet væk, nu da han ikke havde fået den ønskede opbakning i FIVA/IHVO-spørgsmålet. Han ønskede derfor ikke længere at beskæftige med andre opgaver end dem, som er direkte relateret til kassererposten. Men han agtede i øvrigt fortsat at deltage i MhS' årsmøde. Samtlige bestyrelsesmedlemmer udtrykte skuffelse over den beslutning, og opfordrede Claude T.-S. til at sove på den.

*(Efterfølgende har Claude T.-S. fastholdt ovennævnte beslutning om at*

*lægge alle ikke-kasserer-relevante opgaver fra sig, men valgte at undlade at deltage i MhS' årsmøde. Den beslutning respekterer vi alle; der er rigeligt med arbejde i selve kassererposten. Men tilbage står dog nu at få genfordelt hans opgaver, hvilket bl.a. vil forsinke opdateringen af medlemslisten yderligere. Vi beklager det naturligvis, men lover at der bliver arbejdet på sagen!)*

*Bo Ødegaard, sekretær.*

*(Men på bestyrelsesmødet 20/11 skete så det, der fremgår på side 8. Red.)*

#### **MhS' bestyrelse:**

*Efter at have sendt VT ovenstående referat fra bestyrelsesmødet i DVK oplyser Bo Ødegaard, at samtlige de bestyrelsesposter i Motorhistorisk Samråd, der var på valg i år, blev besat af DVK-medlemmer. Næmlig Henrik Thostrup, der blev genvalgt som kasserer, Kaj Dyring Larsen og som ny formand efter den legendariske Erik Kristoffersen blev valgt Svend Carstensen.*

*Dertil kommer at også tre af de siddende bestyrelsesmedlemmer er medlemmer af DVK: Ole Lindberg, Svend-Aage Tholstrup og Sten-Erik Brand.*

*Så nok mistede DVK status som vores interesseområdes vigtigste kontakt til myndighederne da MhS blev stiftet, men vi er da ganske godt repræsenteret!*

*Vi regner med i næste nummer af VT at bringe et kort referat fra MhS' årsmøde.*

### **Nye Vedtægter**

Der har i de seneste år været flere tiltag til at forny og præcisere klubbens vedtægter, uden der dog er kommet så meget ud heraf.

På og efter sensommerens generalforsamling er der fra flere sider kommet opfordringer til at der arbejdes med at udforme et sæt nye og mere nutidige vedtægter. Bestyrelsen opfordrer hermed interesserede medlemmer til at give lyd og melde sig til en arbejdsgruppe som i samarbejde med kvalificeret juridisk bistand kan fremsætte først et debatoplæg og senere et revideret sæt vedtægter gerne til generalforsamlingen i 2003.

Medlemmer der ønsker at deltage i udvalgsarbejdet bedes snarest melde sig enten til klubbens sekretariat eller til næstformanden.



## Udtrædelse af bestyrelsen

På bestyrelsesmødet søndag den 25/11 valgte Claude Teisen-Simony og Henrik Schou-Nielsen at træde ud af Dansk Veteranbil Klubs bestyrelse. Dette skete som konsekvens af uoverstigelige forskelle i synspunkter omkring DVK's engagement i Veteran Forsikrings Klubben (VFK).

Claude og Henrik går ind for at DVK med sin majoritet, imod grundlaget og ånden der hersker i VFK, stopper for tilgangen af nye medlemsklubber. Den resterende bestyrelse går ind for at DVK ikke isolerer sig over for resten af veteranbilbevægelsen ved at udelukke andre klubber.

Undervejs i debatten har Henrik Thostrup og Peter Løvstrøm på den ene side og Claude og Henrik på den anden side mistet den gensidige tillid og det var ikke muligt at fortsætte samarbejdet.

Claude og Henrik valgte at trække sig ud. Den resterende bestyrelse valgte at omstøde den tidligere beslutning om at blokere for optagelse af nye medlemsklubber i VFK og fortsætter sit arbejde i god ro og orden med Henning Kjeldgaard Knudsen som ny kasserer. Da øst ved Claude og Henriks udtrædelse er kommet i undertal vil der blive holdt suppleringsvalg i forbindelse med den næste ordinære generalforsamling.

Selvom vi beklager det skete dybt, forstår og respekterer vi deres beslutning.

Ligeledes håber vi naturligvis, at den resterende bestyrelse fortsat har medlemmernes opbakning til det store arbejde, der ligger foran os.

På bestyrelsens vegne  
Peter Løvstrøm Sørensen

## Udtrædelse af bestyrelsen

På bestyrelsesmødet i september besluttedes det ved afstemning, at DVK, som medlem af Veteran Forsikrings Klubben, ikke ønskede at optage nye medlemsklubber i RUNA-forsikringsordningen, fordi forsikringer netop var årsag til DVKs store medlemstilgang. Medlemstallet er fordoblet på de 4 år, RUNA forsikringen har eksisteret. Dette er et faktum, som få indser.

På trods heraf var formand Peter Løvstrøm Sørensen og næstformand Henrik Thostrup få uger senere med til i Veteran Forsikrings Klubben at beslutte optagelse af DKW-klubben med Steffen Frølich som formand.

Det skete selv om, at DVK havde majoriteten på 57 % af stemmerne i Veteran Forsikrings Klubben og dermed skulle gennemføre bestyrelsens beslutning.

Det har efterfølgende vist sig, at Veteran Forsikrings Klubben med Henrik Thostrup som formand ikke bare i den konkrete sag, men på flere punkter overtrådte sine vedtægter og havde gjort det i flere år.

Henrik Schou-Nielsen og Claude Teisen-Simony ønskede på den baggrund ikke længere at være medlem af DVK's bestyrelse, hvor vi ikke kunne stole på at formand og næstformand overholdt demokratiske beslutninger og vedtægter.

Bestyrelsens sekretær Bo Ødegaard stod i spidsen for gennemførelsen af et kompromis, som indebar at bestyrelsen forblev samlet, mod at der blev lagt låg over sagen, samt at der skulle indkaldes til en ekstraordinær generalforsamling i Veteran Forsikrings Klubben. Her skulle en revision af vedtægterne gennemføres, og Henrik Thostrup skulle trække sig tilbage som formand. Dette kompromis blev almindeligt accepteret af bestyrelsen, og vi var klar til at fortsætte samarbejdet.

Men straks efter brød formand Peter Løvstrøm kompromisset. Han ønskede at genoptage den tidligere afgjorte demokratiske beslutning, hvor bestyrelsen var enig om ikke at optage nye medlemsklubber i RUNA-forsikringsordningen. Årsagen skulle være, at man havde fundet et underordnet charter, som imidlertid hverken var et naturligt bilag til vedtægterne eller havde været rundsendt sammen med vedtægterne før mødet.

Resultatet blev, at Claude Teisen-Simony og Henrik Schou-Nielsen nu havde så ringe tillid til formand og næstformand at de forlod bestyrelsen med henvisning til at kompromisset, som bestyrelsen var enedes om, allerede var overtrådt.

Med beklagelse  
Henrik Schou-Nielsen & Claude Teisen Simony



## To dødsfald

Efterhånden som DVK bliver ældre falder naturligt også ældre medlemmer fra. Det var ikke uventet at vores gamle ven Poul Suhr, Amager, 24. november gav op efter årelang sygdom. Men Peter Paul Ponsel var ikke i den aldersklasse. Så meget mere chokerende var meddelelsen om at Ponsel 21. november om formiddagen blev fundet død ved sin computer, som han havde arbejdet ved om natten.

To mangeårige og markante medlemmer af DVK er borte. Poul Suhr var flasket op med motorkøretøjer, faderen var bilmekaniker, en onkel bilforhandler. Poul havde lært hos nogle af branchens veteraner, Harry Brinks og Niels Nielsen. Selv havde han i mange år et stort autoophug på Amager. Virksomheden føres videre af hans søn. I årenes løn puslede Poul med mange gamle biler og en enkelt Harley Davidson; han kom til alle Københavns-områdets medlemsmøder og fik en solid vennekreds blandt klubkammeraterne, for Poul var foruden fagmand selskabeligt anlagt.

En af vennerne, Kurt Skov, skriver: - Poul Suhr var kendt i det ganske land, dels for sin dejlige humor og ikke mindst for den store hjælp, som han ydede så mange af vore medlemmer, når de manglede et eller andet til den gamle bil. Som den professionelle fagmand han var, kunne man altid få en god hjælp hos Poul.

Henrik Schou-Nielsen og Peter Juel Jeppesen sender følgende mindeord om Peter Paul Ponsel:

En af DVK's største personligheder, og nok Christiania Veteranbil Klubs største, Peter Paul Ponsel, er ikke mere.

Om natten den 20. november faldt han stille sammen over sin pc i færd med at skrive eller forfatte, hvilket han bedst gjorde på sene tidspunkter.

Ponsel blev kun 55 år, men havde nok været her i 100 år. Gamle ting og livet før krigen var nu bedre: Internettet havde ingen fremtid. IBM kuglehovedskrivemaskinen og slettelak var alt nok og i virkeligheden hurtigere! – og

så alligevel accepteredes det. I begyndelsen med mange opkald om pc-assistance, men så virkede det, og talrige mails begyndte at tilflyde med underskrifter som "Schreiftsführer für die Partei" og værre!

Ponsel kom til Danmark fra Tyskland for snart 40 år siden. Han havde mødt den dejlige danske Suzette fra Stokkemærke, og sammen blev de et

ubrydeligt par på en måde, som man sjældent ser nu. De var hinandens totale støtter, og Suzette kunne som få acceptere Ponsel's forskelligheder og særheder, men som vi andre, heller ikke stå for hans utrolige charme.

Han kunne blive irriteret og være irriterende, han kunne sætte sindene i kog i diskussioner.

Han kunne udeblive fra aftaler, men af en eller anden grund tilgav vi ham altid. Det må være fordi, vi kunne se igennem disse ting og til stadighed komme tilbage til hans positive og humørsprende jeg.

Beslutninger var altid svære at træffe; "Skal jeg købe en Delage?" "Skal jeg sælge Ford A'en?" Eller på vej mod den store udfletning i Sydfrankrig: "Skal vi til venstre til Nice eller til højre til Camarque?" Trods tanker i løbet af 500 km før udfletningen ender Ponsel og Zette med at stoppe midt på motorvejen i udfletningen – for så at tage en overnatning og sove på det! Ponsel satte stor pris på ting som:

Hygge: "Vi ta'r hjem til mig efter mødet, Zette har Bierwursten und Sauerkraut, eller kaffe."

Samværd, - "Er der nogen der skal med på Palæbar?"

Mageligt liv, "Du skal ikke blande dig i om jeg kører ind på Christiania – og i øvrigt er min Golf 1 en klassikerbil."

Ponsel, med alle sine finurligheder, excentriciteter og specielle humor, var en person, som det ville have været tomt at være foruden. Talrige historier, optrin og skriverier dukker op i vores sind. Se blot dette citat fra sidste uge:

"Geehrter Herr Bugatti-Heinrich, tak for tituleringen - lidt ufortjent - som Diplom-Ingenieur. Helst vil jeg



jo have promoveret mig til Dr. phil. eller Dr. rer. pol. ved et af traditionsuniversiteterne som Heidelberg, eller Tübingen, med lystigt studentliv „Wein, Weib und Gesang“, i de dybe kældre - og så ender man som bladsmører i et underligt lille smalsporland nord for Elben, helt uden Spitzkühler-Benz, og uden nogensinde at have gjort sig fortjent til at tjene som Obersturmbann-Führer i Waffen-SS."

Det er måske svært for udenforstående at forstå alt dette, men alle vi der har kendt han, klukker når vi genoplever disse ting. Det var dog ikke kun pjat og pjank, for Ponsel var vidt belæst og vidende. Diskussioner kunne handle om andet end biler, nemlig kunst, kultur og arkitektur.

Han var den første fra DVK, som jeg talte med for 25 år siden i 1976. Til hans irritation, men senere morskab havde jeg min far med, da jeg i denne unge alder skulle købe en Ford A, som han og Viklit havde til salg. Jeg købte den ikke, men siden fik vi et venskab, og hvor vi kunne brokke os, more os, eller tale om rigtige biler fra før 1931. I andre har sikkert lignende historier. Viklit og Ponsel var et sandt makkerpar. Jørn Uldahl næsten fast inventar på Frederikslundsvej.

Schultz - i virkeligheden Steen Ulrik Pedersen - var hans trofaste adjutant i byen. Og sådan var vi heldigvis talrige, som har kendt ham - og nu vil savne hans utrolige tilstedeværelse i ethvert selskab.

Lad os sende en kærlig tanke til Suzette, og husk at holde kontakten - for den største del af omgangskredsen var gennem os fra DVK og CVK.

Henrik Schou-Nielsen & Peter Juel Jeppesen

„Ponsel (til højre) sammen med The boys“



*Volvo Amazon 1968 tilhørende Hans Barholdt Jensen, og Poul Spangsbergs Rolls-Royce 20/25.*

# Sæsonafslutning

Tekst og fotos Bo Larsen

**Efterårsturen 28. oktober**

Sæsonafslutningen, arrangeret af Kurt Skov og Peter Schmidt Jensen, gik fra Bøndernes Hegn ved Hareskoven over Jørlunde til Frederikssund og Jægerspris. Frokost på Skuldelev Kro. Derfra ned gennem Hornsherred forbi Selsø Slot og Skibby til Roskilde, hvor der var afslutning ved Vikingemuseets havneanlæg.



*Peter Falks EMW 340/3 1952 med dansk pickup-karosseri. Derefter Per Pagh og Jørgen Klausen i MG A hhv. 1957 og 1960 og Hans H. Christensen i Austin-Healey 3000.*



*De to arrangørers vogne, Peter Schmidt Jensens Dyna-Panhard PL 17 og Kurt Skovs Alvis TA 21 1952.*



*Henrik Frederiksens Cadillac 1951.*



*Austin Seven Ruby 1935, kyndigt fremført af bilinspektør Jørgen Sjøntoft.*



*Frokost i Skuldelev. Forrest Kaj Dyring Larsens Singer Nine 1939. Derefter Leif Hilding Hansens Morris Oxford MO 1953.*



*Arne Pedersens Peugeot 403 1958, Peter Schmidt Jensens Citroën 11B Normale cabriolet 1938 og Ole Rasmussens Chevrolet Impala 1965.*



*Tommy Jensen i den højrestyrede Ford V8 1938.*



*En deltager fra Sverige – Helge Rasmussen i Volkswagen-Porsche 914.*



*Gunnar Gardell i Buick 1956.*



*Rover-registrator i DVK i mange år Henning Helmer kom i Rover 12 1946.*



*Hans Holtman i MG TC 1946 og Søren Lund, stående, spekulerer på om det gode vejr holder til hjemturen.*

# De røde Orme



I 1947 præsenterede DSB en buskonstruktion, der ikke tidligere havde været indregistreret i Danmark. Køretøjet var baseret på en trækkende forvogn og en sættevogn, et vogn tog på en samlet længde af 17 meter, der hurtigt fik populærnavnet Røde Orm. Bussen var bygget til DSBs største rute København-Køge, som statsbanerne overtog fra en privat vognmand i 1934. Allerede ved overtagelsen indsatte DSB køretøjer som også kunne kaldes orme, busser med påhængsvogne, disse busser var også en nydannelse.

Røde Orm blev til ved et samarbejde mellem to industriforetagere, der havde årtiers erfaring med automobilbyggeri. DAPA, Dansk Påhængsvognsfabrik i Åbenrå fremstillede sættevognschassiset, DAB, Dansk Automobil Byggeri i Silkeborg byggede karrosserierne på forvogn og sættevogn. Det var nyt for DAPA at bygge et sættevognschassis til persontransport, DAB havde siden grundlæggelsen i 1912 bygget mange hundrede busser med DSB som den største enkelt kunde. Busserne blev bygget i en tid med valutamangel, derfor var det afgørende at mest muligt arbejde blev udført i Danmark. Et forhold som blev overvåget af statsadministrationen, der i

*Nummer 329 og 330 havde en noget højere front end 145 og 146, langslagsmotorerne fra AEC krævede større byggehøjde. Sættevognene havde to akser:*

*Numrene 145, 146 og 97, som var DSBs interne numre, fotograféret i Valby. Af de fem DSB busser havde kun nr. 97 frembygget førerhus. Kofangerhornene bærer inskriptionen LEYLAND DIESEL. Nr. 145 og 146 havde den velkendte DAB front, der blev brugt før krigen. DAB var gode til at skjule chassismavnet, intet sted på busserne fra sidst i 1930'erne fremgik at de var bygget på Büssing chassiser.*

Ejer	Fabrikat <sup>1</sup>	Type <sup>2</sup>	Chassisnr.	Motorfabrikat & -type <sup>2</sup>	Leveret <sup>1</sup>	Pladser <sup>1</sup>	Axler på sættevogn
DSB nr. 97	Leyland	Beaver 12B3 <sup>3</sup>	1024	Leyland O.600	15.08.47	64+13	2
DSB nr. 145	Leyland	650	50783	Leyland O.600	12.08.48	53+20	1
DSB nr. 146	Leyland	650	50784	Leyland O.600	12.08.48	53+20	1
DSB nr. 329	NAG	650	50806	AEC? A217-A1741	04.06.51	57+34	2
DSB nr. 330	NAG	650	50807	AEC? A217-A1741	14.06.51	57+34	2
Skagensbanen	Büssing	650	50788	Leyland O.600	28.04.49	53+20	1

1) Som anført i DSBs vognliste

2) Som anført i DSBs protokoller

3) Visse kilder anfører, at der er tale om et PS2 Tiger-chassis med kort akselafstand og Büssing gearkasse.

Total længde: ca 16,8 m. anskaffelsespris ca. 150.000 kr. Hydrauliske bremsere virkende på alle hjul.

Fjernbetjente døre, som passagererne kunne få åbnet ved hjælp af elektriske trykknapper.

begyndelsen af 1930'erne oprettede valutacentralen, som skulle administrere valutadispositionerne til udenlandske indkøb.

Den trækkende forvogn kunne have været en dansk Triangel, De forenede Automobilfabrikker var aktive til slutningen af 1950'erne, nu blev det et mix af engelske og tyske forvogne. Siden 1931 havde DAB importeret tyske Büssing NAG og på disse

chassiser bygget busser af høj kvalitet. Men to forhold gjorde efterkrigstiden vanskelig for DAB. Dels var Büssing fabrikkerne ødelagte, dels fik DAB en værnemagersag på halsen. DABs grundlægger og ejer J. W. Darr var tysker og havde beholdt sit tyske statsborgerskab, og med efterkrigstidens syn på tyske statsborgere blev tiden vanskelig for Darr. Efter befrielsen blev J. W. Darr an-



*Skagensbanens bus, med lup kan aflæses LEYLAND DIESEL på kofangerhornene skønt der var en Büssing. Man brugte hvad der var for hånden.*

holdt og forment adgang til fabrikken. De allierede styrker beslaglagde DAB som tysk ejendom, og virksomheden blev sat under administration af Handelsministeriet. Vi skal ikke gå i detaljer med hele denne historie, man kan læse om Darrs vanskeligheder i DABs jubilæumshæfte fra 1982.

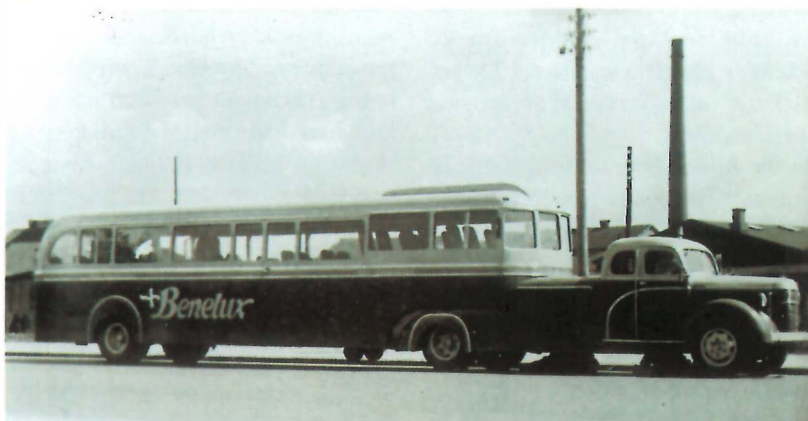
Som daglig leder blev civilingeniør J. F. Engberg indsat. Engberg havde virket hos Dodge Brothers i 1920'erne og senere hos De forenede Automobilfabrikker. I 1945 havde han en rådgivende ingeniørforetning i Horsens og var motorsagkyndig. Engbergs biografi kan læses i Automobils Historie og dets Mænd.

Fra DAB modtog DSB fem sættevognsbusser. skemaet viser at der var tale om tre Leyland og to NAG. Mærkeligt at DSB anfører NAG i vognprotokollen, når NAG fra 1931 var sammenlagt med Büssing og markedsført under dobbeltnavnet Büssing NAG til 1950, hvor NAG udgik af navnet. Har det været en ældre vognmesters veneration for navnet NAG? En anden pudsighed er at man benytter engelske AEC motorer i NAG chassiser - og dog. Selv om krigen sluttede i 1945 gik der nogle år før alt var normaliseret. Motormæssig er det velkendt at danske BUR-WAIN og engelske Perkins dieselmotorer blev monteret i nye amerikanske lastvognchassiser som Danmark fik ved Marshall hjælpeprogrammet efter 1945. På intet tidspunkt indenfor danske erhvervskøretøjers historie har mangfoldigheden og særlige løsninger været større end tiden 1945-50.

Udover de fem DSB busser byggede DAB en enkelt sættevognsbuss til Skagensbanen, også denne var rød men med sort bælte påført ruteangivelsen.

Tak til Jens Birch, Sorø, for informationer og lån af billedmateriale.

P. E. Hansen



*Benelux-bussen hidrører fra DAPAs arkiv. I modsætning til DAB busserne er denne bus bygget til turistfart. Forvognen, en rundsnudet Volvo, har et temmelig langt chassis, som er unormalt for en trækkende forvogn. Den store chassislængde er udnyttet ved at indbygge et bagagerum bag førerhuset. Vi har ingen oplysninger om køretøjet, et frontbillede viser en prøvenummerplade Æ 480, et gæt kan være at Åbenrå Karrosserifabrik har bygget bussen.*



*Den første sættevogn er ved at være færdigbygget hos DAB i 1947. DABs fabriksanlæg lå midt i Silkeborg by med postadresse på Tørvet. Fabrikken var udvidet i flere omgange med etagebyggeri, som ikke var særlig hensigtsmæssig for en rationel produktion. Man bemærker at karrosserierne kunne sænkes gennem etagerne fra afdeling til afdeling. Karrosseribygningen begyndte på tredje etage og blev ført til stueplan efterhånden som bussen blev færdigmonteret*

# Jaguar E-typens 40 års

Tekst og foto: Hans Pedersen

Er det virkelig 40 år siden verden for første gang så de lækre fotos af Jaguar E? Du milde, 4 årtier er gået siden vi fik præsenteret denne skønhed. Designet var forud for sin tid, sammenlign den med de øvrige biler på det danske marked. Jo, den var absolut noget for sig selv, og udenfor de fleste danskeres rækkevidde. Prisen var omkring kr. 75.000,- for en coupé, og det var mange penge dengang i 1961, hvor man f.eks. kunne købe en Opel Rekord for kr. 15.000,-. Nu 40 år senere må alle bilelskere vel indrømme, at den var mere end køn.

Nogle få danskere faldt også for E-typen da den gjorde sin entre på det danske marked. Den allerførste Jaguar E-type i Danmark blev solgt til den kendte møbelarkitekt og tidligere motorsportsmand Poul Cadovius, der byggede det cirkelrunde hus i Kokkedal (Nordsjælland) (Cadovius er i efteråret fyldt 90 år og kører stadig bil – hurtigt! Red.). Simon Spies ejede også på et tidspunkt en E-type.

Jaguar-chefen William Lyons, der i 1956 var blevet til Sir William, præsenterede Jaguar E-type på Genève Motor Show i marts 1961. Modellen var en efterfølger af de tidligere Jaguar modeller XK 120, XK 140 og XK 150, der alle også blev berømte biler.

E-typens hjerte var den berømte XK-motor, der var drivkraften i alle Jaguar-modeller fra 1948 til 1986. XK-motoren blev udviklet i slutningen af 2. Verdenskrig, men blev først introduceret sammen med sportsvognen XK 120 i 1948. I forhold til den oprindelige XK-motor havde E-typens XK-motor større boring og slaglængde, andre knaster; og tre SU karburatorer; men var ellers i princippet og grundkonstruktionen den samme motor.

Jaguar fabrikken havde naturligvis en pressebil med det senere berømte indregistreringsnummer 9600 HP.

Den blev klargjort på fabrikken, og skulle nu køre til Belgien, hvor testen skulle foregå på Jabbeke-strækningen.

Man startede testen ved solopgang, og tophastigheden blev målt til de magiske 150 mph, svarende til 242 km/t. De senere standardmodeller klarede „kun“ ca. 225 km/t. Det undrede verdenspressen sig lidt over, og først mange år senere fik man forklaringen. Testbilen var klargjort lige lovligt meget. Samme testbil stod mange år senere i England som et fuldkomment vrage, indtil Jaguar-eksperter Philip Porter fik fat i den. Bilen var virkelig i dårlig stand, men den er i dag renoveret og fremstår som fabriksny. Under den omfattende renovering fandt man ud af man-

ge interessante ting, f.eks. var de bagerste sideruder fremstillet i plastic for at spare på vægten, og hele bagklappen var fremstillet i aluminium. Der var også pillet ved motoren, man mener i dag at testbilen var monteret med en såkaldt „Blueprint“ motor; måske også knastaksler fra Jaguars tidligere C-model.

Jaguar E-typen var egentlig en landevejsmodel baseret på Jaguar D-typen, en decideret racermodel der bl.a. vandt Le Mans løbene i 1955, 1956 og 1957. E-typen var monteret med en Jaguar XK150 S-motor på 3,8 liter, der ydede 265 hk.

Jaguar E-typen blev produceret i årene 1961-1975, og den totale produktion blev i alt 72.507 stk. af samtlige modeller. Hovedparten blev eksporteret til bl.a. USA. Gennem produktionstiden gennemgik E-typen naturligvis en udvikling, og man skelner mellem serie 1, serie 1½, serie 2 og serie 3. Den ægte vare er serie 1 iflg. specialisterne.

Serie 1 betragtes som den rigtige Jaguar E, og kunne leveres som fixed head coupé og som roadster. De første E-typer havde en flad bund (flat floor), og det kneb med benpladsen. I 1964 voksede motoren til 4,2 liter, og man benyttede lejligheden til at synkronisere alle gear. Senere kunne serie 1 også leveres som 2 + 2 med



# jubilæum

Lad os få rede på alle disse forskellige serier:

## Serie 1

Fremstillet fra marts 1961 til oktober 1964: 3,8 liters 6-cyl. XK-motor. Fra oktober 1964 til december 1967 4,2 liters motor. Modeludvalg: 3,8 fixed head coupé, 3,8 roadster, 4,2 roadster, 4,2 fixed head coupé, 4,2 2 + 2 fixed head coupé.

## Serie 1½

Fremstillet kun i 1968: 4,2 liters 6-cyl. XK-motor. Modeludvalg: fixed head coupé og 2 + 2 fixed head coupé, roadster.

## Serie 2

Fremstillet fra oktober 1968 til september 1970: 4,2 liters 6-cyl. XK-motor. Modeludvalg: fixed head coupé, 2 + 2 fixed head coupé, roadster.

## Serie 3

Fremstillet fra 1971 til 1974 (de sidste dog først solgt i 75): 5,3 liters 12-cyl. V-motor. 2 + 2 fixed head coupé, roadster.



*Fra oven:  
Instrumentbræt i serie 1, rigtig flot design.*

*Instrumentbræt i serie 2, lidt ændret i forhold til serie 1.*

*Instrumentbræt i serie 3, meget ændret i forhold til tidligere. Man ser tydeligt det er blevet moderniseret, for meget sort plastic mener mange.*

*Serie 1, 2 og 3 ved siden af hinanden. Fra venstre serie 1, herefter serie 2 og endelig serie 3. I forhold til serie 1 har serie 2 bl.a. en større køleråbning og højere placerede forlygter uden plexiglasoverdækning. Serie 3 har et meget større kølergitter, udbyggede skærmkanter samt større sporvidde. Alle serie 3 modeller er baseret på 2 + 2 modellen med større akselafstand. Serie 3 var alle med V 12 motor.*



en længere akselafstand, der samtidig gav plads til en automatgearkasse. Serie 1 har de rigtige forlygter med plexiglas, køleråbningen er lille og de små baglygter er placeret over en 2-delt bagkofanger. De allersidste serie 1 modeller blev leveret med forlygter uden plexiglas. Vi nærmer os serie 1½.

Den lidt mystiske model 1½ var en overgangsmode fra serie 1 til serie 2, og betegnelsen er ikke officiel, men benyttes blandt bilfolk for at kunne hitte ud af det hele. Serie 1½ var en modificering af Serie 1 på baggrund af de amerikanske myndigheders sikkerhedskrav. Forlygterne blev gjort åbne uden den strømlinjede overdækning af plexiglas, for at de kunne lyse. De æstetisk vellykkede plexiglas var tilbøjelige til at dugge, så lyset spredtes og ikke var meget bevendt. Serie 1½ har nøjagtig samme kromudstyr som serie 1, så det er meget svært at se forskel på de to modeller. Med serie 2 bliver skridtet taget fuldt ud i form af tilpasning til de amerikanske miljø- og sikkerhedskrav.

Den helt ægte Jaguar E er og bliver serie 1, den vi alle sammen kender som modellen med de flotte forlygter med plexiglas.

På serie 2 modellen er der tydelige ændringer, mest af hensyn til det amerikanske marked. Bilen får også en større køleråbning, højere placerede forlygter, som sagt uden plexiglasoverdækning. Nu også større baglygter monteret under kofange-

ren, der nu omslutter hele bagenden. Kigger man på motoren er de klassiske blankpolerede ventildæksler erstattet af matsorte dæksler med riller. Modellerne til USA var monteret med dobbelte Stromberg karburatorer. Det betød færre hk men en renere udstødning. I øvrigt var modellerne til Europa og USA ofte lidt forskellige. F.eks. kunne motorhjelm på serie 1½ være en smule anderledes, dørhængslerne ligeså. Man pillede lidt hist og her for bl.a. at opfylde diverse krav på det amerikanske marked. Men talløse forskelle fra den ene vogn til den anden skyldtes også at man tog de dele der lå på hylterne – Sir William købte hvor han kunne få det billigst og intet måtte gå til spilde. Derfor er det også umuligt at tale om originalitet.

Med serie 3 sker der noget mærkeligt. Den kan kun leveres med den nye 12-cyl. motor på 5,3 liter. Igen får bilen et nyt og anderledes kølergitter, den får en større sporvidde og udbyggede skærkanter, og endelig får den servostyring. Serie 3 fremstilles altså kun som roadster og 2 + 2 coupe. Og kun med den længere akselafstand..

En 12-cyl. motor er jo ganske fantastisk, men desværre indtræffer oliekrisen som bekendt i 1973, hvor serie 3 kun havde været på markedet i et par år. Oliekrisen sætter formentlig punktum for E-typen. Samme år stopper produktionen af 2 + 2 modellen, og i løbet af 1974 ruller den sidste roadster af samlebåndet i Coventry, hvor Jaguar-fabrikken hører

hjemme. De allersidste 50 Jaguar E blev lakeret sort, og mærkeligt nok var det uhyre vanskeligt at sælge disse 50 biler. Faktisk stod de meget længe ude hos forhandlerne.

Kigger vi på salgstallene ser de således ud:

Serie 1 3,8 liters fra 1961 til 1964: roadster 7815 stk., fixed head coupé 7667 stk.

Serie 1½ 4,2 liters fra 1964 til 1968: roadster 9548 stk., fixed head coupé 7770 stk.

Serie 2 4,2 liters fra 1968 til 1971: roadster 8628 stk., fixed head coupé 4901 stk., 2 + 2 fixed head coupé 5325 stk.

Serie 3 5,3 liters fra 1971 til 1975: roadster 7985 stk., 2 + 2 fixed head coupé 7298 stk.

Stk.-antal er cirkatal, idet der foreligger lidt forskellige oplysninger, men de er meget tæt på de rigtige tal.

Jaguar E var en fin bil, men den rustede ud over alle grænser. I dag kan man finde eksemplarer der simpelt hen er rustet totalt op, der var mange mørke kroge på en Jaguar E.

Også indvendig sker der ændringer, hvilket også fremgår af vore fotos af de 3 typer modeller, der venligst er udlånt til os af autofirmaet Vitesse i Nykøbing F, der handler med klassiske køretøjer. Tak for synet af de dejlige biler, og tak for de mange nyttige oplysninger. Og tak til Niels Due Abrahamsen for kritisk gennemlæsning.





## TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

Motor	3,8 liter	4,2 liter	5,3 liter
Antal cyl.	6	6	12
Type	række motor	række motor	V-motor
Boring	87 mm	92 mm	90 mm
Slagvolumen	3781 cm <sup>3</sup>	4235 cm <sup>3</sup>	5343 cm <sup>3</sup>
Slaglængde	106 mm	106 mm	70 mm
Knastaksler	2 overlig.	2 overlig.	1 overlig. pr. række
Kompression	9 : 1	9 : 1	9 : 1
Karburator type	SU HD8	SU HD8	Zenith
Max. effekt	265 hk	265 hk	314 hk
Omdrejningstal	5500	5400	6200
Drejningsmoment	36 kpm	39 kpm	42 kpm



Transmission	Gearkasse og kobling monteret på motor. Kardanaksel til hypoidbagaksel.		
Bagtøj	Hypoid kron- og spidshjul. Spærredifferentiale.		
Kobling	Tør enkeltpladet lamel		
Gearkasse	4 trins manuel, automatisk gearkasse som ekstra udstyr på 4,2 og 5,3 liters modellerne		
Udveksling	3.31 : 1 eller 3.07 : 1		
Hjulophæng foran	Uafhængig med tværgående triangelarmer, torsionsstænger, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator		
Hjulophæng bag	Uafhængig med nedre, rørformede tværgående svingarme og drivaksler som øvre svingarme. Dobbelt teleskopstøddæmpere og skruefjedre i hver side. Krængningsstabilisator.		
Styretøj	Tandstang		
Bremser	Hydrauliske, skivebremser hele vejen rundt, skiver bagtil er placeret tæt på differentiale		
Dæk og hjul	6.40 x 15 eller E70VR x 15 (på 5,3 liter modellen). Trådhjul 5½ x 15		
Længde	4457 mm	4457 mm	4673 mm
Bredde	1631 mm	1656 mm	1681 mm
Akselafstand	2438 mm	2438 mm	2667 mm
Vægt cabriolet	1117 kg		
Vægt coupé	1143 kg		
Tophastighed	240 km/t	240 km/t	235 km/t
Acceleration 0 – 160 km/t	16,2 sek.	17,2 sek.	15,4 sek.

Accelerationen fra 0 til 160 km/t er virkelig barsk, det går meget, meget hurtigt, og man fornemmer Jaguar E bare bliver ved og bliver ved. Jeg selv har været så heldig at prøve det i den 12-cyl. model, og det er endnu mere fantastisk. Disse tekniske specifikationer samt modellens fantastiske design har gjort E-typen til en klassiker, og den blev da også efter endt produktion parkeret på Museum of Modern Art i New York .

Det var den sidste sportsvogn fra Jaguar.

Efterfølgeren XJ-S var mere en komfortabel luksusvogn.



# STORM P. OG BILERNE

Af O.E. Riisager

Robert Storm Petersen var 19 år, slagtersvend og københavner med K, da de to første biludstillinger hurtigt efter hinanden blev holdt i København i 1902. Indtil da havde der været meget få motorkøretøjer i Danmark, men så begyndte det at tage fart, og Storm P. blev betaget af disse indretninger og ikke mindst de mænd som kunne bevinge dem. Ganske som han nogle år senere også blev fascineret af de første flyvemaskiner og flyvere.

Men han var en moden mand før han selv i 1924 fik bil, han blev ikke nogen særlig ivrig bilist, fik aldrig andre biler end den første. Da den gik til grunde over tyve år senere købte han ingen ny.

Storm P. fik tidligt gode venner blandt bil- og flyvepionererne, og de kunne li' den løjerlige mand og tog ham til sig. Det var først og fremmest den et par år ældre journalist på Politiken Alfred Nervø. De traf hinanden hos Storms skuespillerkollega Olaf Fønss og fandt ud af at de havde sammenfaldende interesser. De blev bedstevenner, og da Nervø i 1907 fik udskiftet en Oldsmobile med styrestang med en lille rød, to-cylindret Darracq fra Frankrig turede de i to år ofte Danmark rundt og nød de glæder og kvaler, som bilkørsel dengang var forbundet med. Nervø selv døde allerede i 1921, men han har i sine to store



erindringsbind "Ti Aar ved Rattet" beskrevet sine pionerår som bilist og flyver. Beretningen har vi også fra motormanden Cai Caspersen, der lærte Storm P. at kende dels gennem Nervø, dels gennem sin ægtefælle, Storms skuespillerkollega Karen Caspersen.

Storm skrev aldrig sine erindringer, han ville ikke, fortæller forlagsboghandler Poul Carit Andersen, der til gengæld skrev dem i to bind, som udkom en del år efter Storms død, "Livet er en Cirkus" og "Livet er en

Gåde". Carit Andersen citerer Storm for: - Nervø var et fint menneske og en glimrende og morsom kammerat. Han havde det held at være med i den lykkelige tid, da automobilerne gik i stykker hvert tredje minut. Da der endnu var noget spændende ved at køre bil. Det var jo spændende blot at køre til Roskilde eller Korsør. Alt var nyt – og navnlig indenfor flyvevæsenet var alt så uprøvet, at det virkelig var morsomt at beskæftige sig med.

## Det fri liv som bilist

Caspersen har i et kapitel i "Bogen om Storm P. Skrevet af hans Venner" (1948) skildret "Dage og Nætter med Robert". Han skriver (delvis med

Nervøs røde Darracq havde kun 2 cylindre og 10 hk, men den var nu ikke så lille endda, nærmest mellemstor.

erindringsbind "Ti Aar ved Rattet" beskrevet sine pionerår som bilist og flyver. Beretningen har vi også fra motormanden Cai Caspersen, der lærte Storm P. at kende dels gennem Nervø, dels gennem sin ægtefælle, Storms skuespillerkollega Karen Caspersen.

Storm skrev aldrig sine erindringer, han ville ikke, fortæller forlagsboghandler Poul Carit Andersen, der til gengæld skrev dem i to bind, som udkom en del år efter Storms død, "Livet er en Cirkus" og "Livet er en

Gåde". Carit Andersen citerer Storm for: - Nervø var et fint menneske og en glimrende og morsom kammerat. Han havde det held at være med i den lykkelige tid, da automobilerne gik i stykker hvert tredje minut. Da der endnu var noget spændende ved at køre bil. Det var jo spændende blot at køre til Roskilde eller Korsør. Alt var nyt – og navnlig indenfor flyvevæsenet var alt så uprøvet, at det virkelig var morsomt at beskæftige sig med.

## Det fri liv som bilist

Caspersen har i et kapitel i "Bogen om Storm P. Skrevet af hans Venner" (1948) skildret "Dage og Nætter med Robert". Han skriver (delvis med



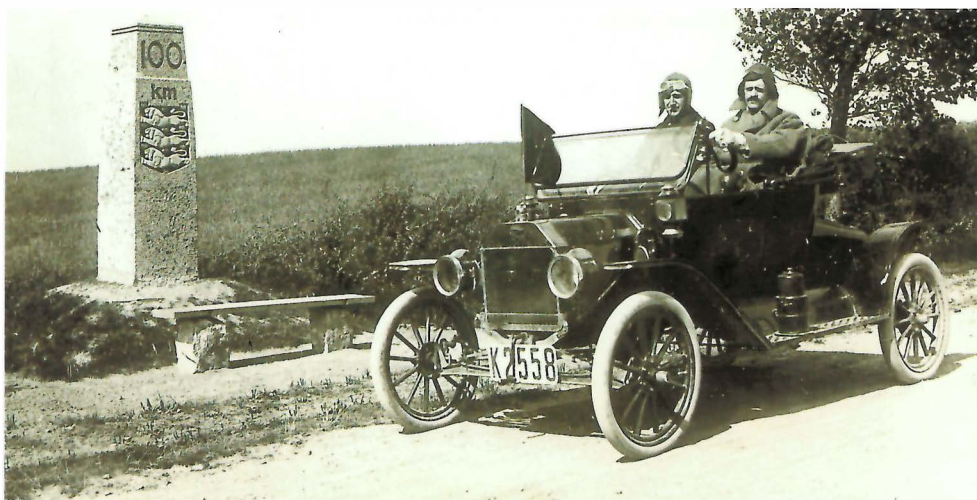
Nervø som kilde) at Nervø og Storm tilbragte mere tid med at forsøge at starte den røde Darracq og med at skifte dæk og slanger end med at køre, men Storm var fuld af beundring for mekanikken, bare at få lov at dreje håndsvinget var en oplevelse. Tænk hvis den kunne gå i gang! Med døgn-gamle skægstubbe og i væddeløbs-hætte, blå sweater, oversmurt med olie, landevejsstøv og talkum fra slanger og dæk og med en rød reserveslange om halsen dansede Storm rundt på vejen, ivrig efter at hjælpe til, mens den stædige Nervø lå under vognen og sled i det.

Sådan var situationen en tidlig morgen på en øde egn i Vestjylland, da en ko gav sit besyv med. Storm stak hovedet ned til Nervø og hviskede: - Jeg vidste ikke her fandtes indianere.

Selv om Nervø næppe overlod Storm rattet har Storm utvivlsomt følt bilismen som et symbol på frihed og frigørelse fra hverdagens trummerum. Storm var ikke bare begejstret over farten og den ny måde at opleve verden på, men også over selve "dyret" med al dets sælsomme indmad, som han ikke fattede ret meget af, men som måske var med til at inspirere ham til senere tegninger af indviklede konstruktioner.

Det skal indskydes at Storm på det tidspunkt for længst havde forladt løbebanen i faderens fodspor som slagter og var i fuld gang med en besynderlig karriere som skuespiller på teater og stumfilm, og han var også så småt begyndt at blive kendt som tegner.

En særlig mindeværdig bilfærd med den lille røde indledtes da Nervø havde fået for sig at han nødvendigvis på en foredragstourné måtte indvi hele landets befolkning i hvad der foregik af forsøg med flyvemaskiner ude i den store verden. Han anskaffede lysbilleder, endog fire stumper levende billeder og et gammelt fremvisningsapparat, og et transportabelt operatørrum, et træskur, pga af brandfaren indvendigt beklædt med asbest. Alt dette blev stablet op på



Alfred Nervø arrangerede Skagen-løbene for Politiken. Ved løbet i 1914 var Storm med ham i kontrolvognen, en Ford T.



I filmen "Favoritten" spillede stumfilmstjernen Valdemar Psilander en fransk racerfører, med Storm som mekaniker. Den smilende dame med hattefejen er heltinden Else Frølich. Storm er tilsyneladende lidt utilfreds med ikke at være fotografens hovedmotiv og lader som om han er optaget af et eller andet på vognen. Det var en Wanderer 5/12 PS med et specielt racerkarrosseri. Den har formentlig tilhørt importøren Hans Lystrup, men blev i Skagensløbet 1913 kørt af Hersleb Christiansen og ved andre lejligheder af Alfred Nervø og vist også Cai Caspersen. En fremragende og hurtig lille vogn med en topventilet motor på 1145 cc. Caspersen kørte i sommeren 1914, kort før krigsudbruddet, en standardmodel Wanderer fra Paris til København på tre dage med Nervø i bagsædet.

Darracq'en, så det ragede flere meter op og bagud. Nervø skriver omkring 1918:

"Jeg aftalte med min nu berømte landsmand Storm Petersen, at han skulle gøre turen med som mekaniker – han havde ikke begreb om motorer – som elektriker (han havde ikke begreb om elektro-mekanik) og som filmoperatør – her må jeg i sandhedens interesse sige, at han var lidt

dygtigere i den branche, da han havde spillet den første danske film hos Ole Olsen."

Det blev lavet tryksager og plakater, så tournéen var tilsyneladende planlagt så omhyggeligt som nogen. Nervø skriver videre:

"Når den alligevel fik et tragikomisk forløb, kunne det måske synes, det var Storms skyld. Han har alle dage haft en sjælden evne til at få tragiko-



Storms berømmelige specialbyggede Ford T Casimir, pudsig nok fotograferet under prøverne på Kronborg (karrosseriet var jo af fabrikat Kronborg), hvor Storm i 1926 viste sin særprægede opfattelse af rollen som Grumio i vennen Johannes Poulsens friluftspførelse af Shakespeares "Trold kan tæmmes". En af Storms største scenesuccesser, som senere blev gentaget på Det Kongelige Teater. Billedet kan for resten give ny næring til den evige diskussion om hvilken vej sparrerne i Dunlops kendte chevron-dækmønster skal vende.

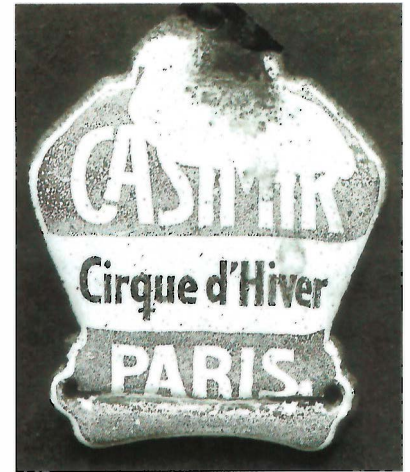
mik ud af, hvad han kom i berøring med. Og selv om hans evner i den retning endnu på den tid kun var lidt kendte – mest kendt var det, at han var en tegner 'man' påstod ikke kunne tegne – vil dog alle hans venner sværge på at han dengang var mindst dobbelt så morsom som senere, da han ved at udnytte sine ejendommelige evner blev genstand for en hel helgendyrkelse. I virkeligheden var Storm dog temmelig uskyldig, han passede troligt nok, hvad han skulle. Det var de andre assisterende, der ikke var helt vellykkede".

Tournéen løber simpelthen ind i alle tænkelige og utænkelige besværligheder. Der sælges ingen billetter, til dels fordi de gang på gang render ind i en konkurrerende tourné, det er Storms skuespillerkollega fra Dagmarteatret, den henrivende og fejrede Anna Larssen (Bjørner), der er ude med den uopslidelige Kameliadame (måske sidste gang inden hun i 1909 blev grebet af Pinsebevægelsen, forlod sin strålende scenekarriere og blev vækkelsesprædikant resten af sit liv). Filmene knækker og de bryder i brand – og det transportable operatørrum har en velmenende nyetabletret snedkermester konstrueret så solidt som en mindre sommervilla, så

det med sin tyngde ustandselig forårsager punkterede slanger og dæk. Det er svært nok at skifte eller lappe gummi, der er endnu ikke aftagelige fælge. På et tidspunkt er de nødt til at stoppe et dæk ud med høg, og efterhånden må de telegrafere efter flere slanger og dæk fra København, undervejs i provinsen kan de ikke skaffes. Helt galt bliver det da der går et plejstangsleje. Nervø skriver:

"Det var et af de alvorligste motoruheld, vi kunne få, det kunne kun repareres på værkstedet, og reparationen ville vare flere dage, ja på den tid kunne den næppe foretages udenfor København. Og at fortsætte var meget risikabelt, hvert øjeblik kunne jeg vente at plejstangen slog bunden ud på stemplet, eller cylinderen ødelagdes. Men vi skulle være i Randers så tidligt som muligt den dag, og dette uventede uheld, netop som jeg troede at have fået bugt med de drilagtige hindringer, gjorde mig stædig. Nu skulle vi videre, så længe det blot var muligt uden hensyn til risikoen. Jeg pøsede motoren fuld af olie og lod stå til. Det gik længe helt godt, skønt det skærer i en gammel automobilists hjerte at høre 'medeværkstedet' i virksomhed for hvert stempelslag. Det var som om min trofaste

Nu er man begyndt på at lave benzin af kokosnødder.

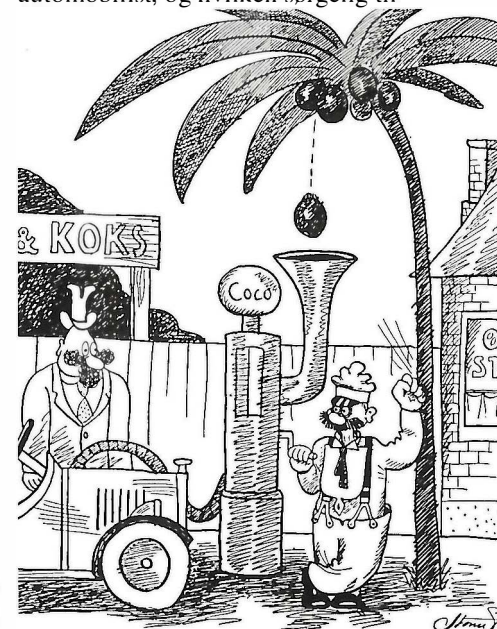


Det afskallede skilt med ordene Casimir og Cirque d'Hiver ligger stadig i Storms skrivebordskuffe.

Darracq havde fået astma og stønne og hev efter vejret af anstrengelse under løbet. Vi nåede Horsens, og det eneste fornuftige havde naturligvis været at standse der. Men det var om at gøre at komme så hurtigt som muligt til Århus, og der var også et svagt håb om at få repareret der. Vi fortsatte derfor, og vi havde allerede fået udstillingsbygningerne i Århus i sigte, da motoren endelig gik i stå og ikke var til at rokke."

Nervø og Storm skubber vognen ind blandt en samling skure på hvad der ligner en oplagsplads, det viser sig at være en af Århus' lossepladser.

Men under alle genvordighederne bevarer Storm sin begejstring for denne vidunderlige ting at bevæge sig i et automobil. Han slæber og slider, og Nervø skriver at Storms glæde over tilværelsen fik ham samtidig til at føle en uendelig medlidenhed med den største part af menneskeheden, disse stakkels individer der ikke anede, hvilken herlighed det var at være automobilist, og hvilken sørgelig til-



værelse det i grunden var de selv førte, når de tossede rundt og troede, de morede sig.

Nervø arrangerede flere af de tidlige motorløb herhjemme, så det var en erfaren mand der talte da han og Storm som bagsædepassagerer i en weekend deltog i et todages løb Sjælland på kryds og tværs som andre havde lavet. Nervø mente en af dem måtte have været sindssvag, for der blev forlangt en fast hastighed på kun 28 km/t på hele turen. Det lykkedes ikke Nervø og Storm at finde noget ordentligt natlogi, så en stor del af den næste dag lå de sammenkrøllet som små hunde på henholdsvis bagsædet og gulvet og sov. En gang imellem måtte de bytte for at få afveksling i radbrækningen. Til Nervøs og sikkert også Storms fornøjelse blev det om aftenen et forrygende regnvejr – for hvad er en mere ædel nydelse for et mandfolk end at køre i åben vogn i regn, hvis man er udhallet til det! Og helst i mørke og gennem en skov. Jo, en ting er endnu bedre – at køre i bidende vinterkulde.

Politiken overlod Nervø at arrangere Skagensløbene; det første var i 1913. Med start fra Frederiksberg Slotsgård gik distancen til Skagen og retur, tusind kilometer med en frist på 48 timer. Af 72 startende biler og motorcykler nåede 41 til Skagen og af dem kun 21 tilbage til København. Storm fulgte med Nervø i kontrolvognen (Ford T) ved Skagensløbet i 1914. Desværre fik Nervø aldrig skrevet det tredje bind af sine erindringer, der blandt andet skulle have handlet om det.

Inden det havde Nervø beredt københavnernes en uforglemmelig oplevelse, da han som den første fløj over København i sit franske Voisin biplan Wampa. Det var i sommeren 1910. Ingen fulgte forberedelserne med større interesse end Storm, og det havde nær kostet ham livet, da han under en motorprøve var ved at blive halshugget af propellen i hangaren på Kløvermarken på Amager. Storm og "Store Knud" Ågerup var "haleholdere" under startforsøgene. Da Nervø senere ville forsøge en Sundflyvning (Robert Svendsen kom ham i forkøbet) blev Storm og Store Knud sendt til Malmø for at obser-

vere vejrforholdene. Nu kommer vi for højt til vejs, det var bilerne det skulle dreje sig om, læs selv om flyveforsøgene i Nervøs fremragende bøger.

Storm og bilen i filmens verden

I foråret 1915 optog Nordisk Films Komp. filmen "Favoritten" efter manuskript af Nervø. Helterollen som berømt bilvæddeløbskører blev udført af Valdemar Psilander, Storm spillede hans mekaniker. Den smukke Else Frølich var heltinden. Til formålet var Psilander iført Cai Caspersens gamle racer-gummifrakke. Storm var i tyk, ulden sweater, racerhætte og briller. Caspersen erindrer at Storm tog rollen meget alvorligt, uden nogen af sine sædvanlige pjattede påfund.

I en stor artikel i bladet "Vore Herrer" i 1920 fortæller Nervø om "Automobilen i Filmens Tjeneste – Nogle Erindringer fra Filmens Kulisser". "Favoritten" havde oprindeligt titlen "Den døde Automobilist", men da Psilander pludselig døde, inden filmen havde haft premiere, var den titel ikke passende, selv om den døde bilist i filmen ikke var den person han spillede, men en anden.

Løbsscenerne skulle forestille at foregå i Frankrig, men var i virkeligheden optaget i den gamle Bondeby i den nordlige del af Lyngby, hvor politiet i Nordre Birk velvilligst havde givet tilladelse. Man forsøgte at gøre det fransk med blandt andet nogle franske plakater for biler og bildæk på husmure og plankeværker; det lykkedes ikke ret godt. En hastighed der blot tilnærmelsesvis lignede væddeløb kunne naturligvis ikke opnås, men effekten fik man ved at filmfotografen drejede lidt langsommere end sædvanligt på sit håndsving. Så så det hurtigere ud ved fremvisningen. Uheldigvis voksede hastigheden i tilskuernes fagter tilsvarende – men det virkede bare så meget mere sydlandsk. Som begejstret publikum var indforskrevet et par hundrede københavnske damer og herrer à 5 kroner. Endnu talrigere mødte den lokale



*I tiden da Storm dannede par med Christian Arhoff som Storm og Stille lavede han sjov med en Ford T (ikke Casimir). Kørepelsen havde været Nervøs, hatten havde Storm købt i USA.*

ungdom og øvrige befolkning op for at se halløjet, og morede sig strålene.

Når væddeløberne var passeret forbi kameraet drejede de rundt om et par hjørner og kom forbi en gang til. Det opdagede man ikke i skyndingen. Der blev naturligvis også arrangeret en hasarderet overhaling, foretaget af filmens helt midt inde i "den franske landsby".

Da det alt sammen var i kassen, flyttede man kameraet og lavede stort set de samme manøvrer med en anden baggrund.

Som en egentlig væddeløbsstrækning illuderede et vejstykke på Hillerødvejen ved Tokkekøb Hegn, både med et farligt sving og et stykke med liggeud. Deltagerne gik op i det med liv og sjæl, og Nervø fortæller at et par stykker nær ikke havde klaret strabadserne.

På det tidspunkt, i verdenskrigens første år, var manglen på bilgummi allerede følelig. At skrabe noget sam-

men der lignede rigtige væddeløbsbiler var aldeles umuligt, så det drejede sig om et voiturette-løb. En del kendte motormænd stillede køretøjer og sig selv til rådighed, og til brug for hovedpersonen lånte man den lille, fikse Wanderer racer, som Hersleb Christiansen havde kørt og vundet så mange løb med, blandt andet de første Skagensløb.

Storm var ifølge Nervø bare taget ud for at se på optagelserne, men blev shanghaget til rollen som Psilanders mekaniker.

Nervø fortsætter sin artikel med at berette om andre filmoptagelser, men det må vi komme tilbage til en anden god gang. Artiklen er blandt andet illustreret med selv samme fotografi fra "Favoritten", som vi er i stand til at bringe.

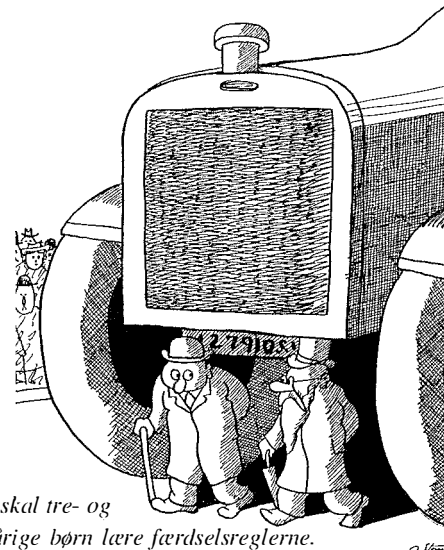
### Casimir

Endnu i mange år var skuespilleriet Storms hovederhverv, selv om han nu også var en opstigende stjerne som tegner. Alligevel har det måske været af økonomiske årsager han først i 1924 fik ønsket om egen bil opfyldt. 27. juni døde Storms første kone, den 23 år ældre Lydia Olementina, kaldet Mads. Så nu kunne forholdet til veninden, modehandlerske Ellen Margrethe Jacobsen, gøres officielt – de blev dog først gift i oktober året efter. Storm havde truffet Ellen flere år tidligere, på Fanø, hvor hun bestyrede et udsalg af Just Andersens tinvarer. Bilen blev købt i Ellen Jacobsens navn. Det var en Ford T med et topersoners sportskarrosseri med svinelæderssæder. Der har været forskellige formodninger om karrosseriets fabrikat, der blev lavet danske specialkarrosserier og ombygninger utallige steder. Men det er sandsynliggjort at det var fra Riff, karrosserifabrikken Kronborg i Helsingør. Caspersen skriver af af netop den type blev der fremstillet 6. En anden af de seks blev købt af Prinsesse Dagmars ægtefælle, hofjægermester Jørgen Castenskjold, de øvrige fire af læger og dyrlæger. Storm døbte bilen Casimir efter en fransk klovn, der havde succes med et komisk bilnummer: Et lille emaljeskjold med navnet Casimir og Cirque d'Hiver blev loddet på køleren. Cirque d'Hiver var den ene af de to faste cirkusbygning-

ger i Paris. Storm P. Museets leder Jens Bing mener Storm må have hugget skiltet i Paris – men hvad dets første anvendelse har været står hen i det uvisse. Måske har det været en slags æresbevisning til Casimir fra cirkus, selv om den slags plejede at være mere fornemme sager, som cigarettuier i sølv. Jeg har for øvrigt ledt forgæves efter Casimir i min egen righoldige, og ikke mindst franske, samling af cirkuslitteratur.

Købekontrakten blev underskrevet hos A/S Scania-Vabis & Rådvaddam af Ellen Jacobsen den 8. juli 1924. 1 Stk. Ford Sportsvogn m/Selvstarter. Kr. 5.250.00. Omsætningsafgift 995.90 kroner, i alt 6.245.90. På afbetaling med en udbetaling på kr. 1.800 og resten på en tre måneders veksel. Dagen efter indregistreredes vognen til Ellen Jacobsen under nummeret K 9101 fordi hun boede i Laksegade i det indre af København. Det fremgår at fabriktionsnummeret er 6490171 (Ford brugte kun motornumre, ikke chassisnumre). Og det nummer afslører at motoren er samlet i USA 5. september 1922. Orde- ne på kontrakten om at vognen er købt "som beset" kunne tyde på at den blev købt brugt – men at der blev erlagt omsætningsafgift peger i den modsatte retning. Den skulle nemlig kun falde for en ny vogn. Det var ikke ualmindeligt at vogne med specialkarrosserier var et godt stykke tid undervejs. Ford T-eksperten Pierre Lefèvre kan se på billedet at flere ting bekræfter 1922 – lav køler, løse fælg, todelt startsving. Allerede 19. august overføres købekontrakten til Robert Storm Petersen, Akacievej 5 (med bemærkningen fra midt i september Smallegade 3), og 29. september omregistreres den til ham under Frederiksberg-nummeret A 1209. Det foregår på Frederiksberg Politistation – i den bygning på Frederiksberg Runddel som i dag huser Storm P. Museet. Alle papirer, også forsikringspolice, er bevaret til denne dag, og man kan læse at Storm fik udleveret benzin-rationeringskort 25. november 1939, 1. marts 1940 og 9. maj 1940, nu på adressen Asgårdsvej 17.

I begyndelsen blev vognen brugt en



-Nu skal tre- og fireårige børn lære færdselsreglerne.  
-Storartet - for vi voksne lærer dem aldrig.

del, ned til Lellinge Å ved Køge for at fiske, eller til Bromølle Kro ved Jyderup, undertiden en tur efter en optræden for at få frisk luft. Dog havde Storm ikke altid lyst til at styre, så overlod han rattet til sin husholderske, hvis køreundervisning han havde bekostet. Som gammel fortalte hun Jens Bing, da han besøgte hende i Esbjerg, at Storm havde moret sig over at hun havde en kontrovers med en sporvogn, men han havde så stor tillid til hendes evner som bilist at han forlangte at hun kørte ham til og fra Det Kongelige Teater, da han var fast engageret i begyndelsen af 1930'erne. Der gik bus fra dør til dør, men Storm brød sig åbenbart ikke om at være så tæt på sit publikum og ville altså heller ikke selv køre. Vognen blev også brugt til nogle provinstourneer, og på en rejse til Paris kørte Storm i den til Esbjerg, hvor den blev opstaldet mens Storm fortsatte med skib.

Om sommeren var den med til sommerhuset Halvvejshuset i Julebæk ved Øresundskysten nord for Helsingør – resten af året stod den tæt ved hjemmet på Asgårdsvej ("huset er bygget af konditor Otto") i et af datidens mange store garagekomplekser, Alléenbergs Garager i Frederiksberg Allé, hos garagemester Andersen. Storm kiggede jævnligt ind til Casimir og Andersen, og juleaften gik han over i garagen og tændte et julelys.

Ingen af de skriftlige kilder oplyser hvilken farve, Casimir havde. Den ser grå ud på fotografierne, men det kunne med den tids filmmateriale også betyde rød. Så havde det nu nok været nævnt, og vores gamle medlem Knud Arhøj fortæller at han som lille dreng var med på besøg hos Storm



*Storms elskede hund Grog, en "langhåret engelsk foxterrier", agtede på Casimirs mindste nykker.*

i Halvvejshuset, og han husker vognen som blank og ulakeret – det er dog næppe troligt at Riff lavede aluminiumskarrosserier, og Arhøj kan godt gå med til at vognen var lysegrå. Han kom med Storm på en indkøbstur til Helsingør – hunden Grog blev anbragt i klappen i vognens bagparti. Undervejs sagde Storm til lille Knud: - Synes du ikke vi joller godt!

Om Storm P. som bilist skriver Poul Carit Andersen:

"En af Storms gode venner fra de unge år (vi får desværre ikke at vide hvem. Red) har fortalt, at han ikke forstod hvordan Storm havde båret sig ad med at få kørekort, for selv om Storm havde været med fra bilernes første dage, var han aldrig blevet nogen stor bilist. Vennen forklarede sagen med at det nok skyldtes at man dengang Storm skulle have sit kort ikke tog det så højtideligt med prøven, der skulle aflægges. Trods sin skepsis overfor Storms køreegenskaber havde vennen så megen tiltro til dem, at han uden tøven svarede ja, da Storm en dag ringede ham og sagde at Casimir trængte til motion og foreslog en biltur Danmark rundt. Adskillige aftener gik med at planlægge turen i alle enkeltheder, og man benyttede både landkort og passer, så alt kunne klappe. Endelig oprandt af-

rejsedagen. Storm havde allerede læsset Casimir, da vennen mødte op i de tidlige morgentimer. Bilen var renvasket og veloplagt – og den var fyldt med gods. Der var blandt andet et tegnebræt, 17-18 piber, tobak til et år, magelige tøfler og meget andet. Efter hjertegribende afskedstagen med de tilbageblivende startede man mod Frederiksberg Bakke. Denne første vanskelige strækning var lige ved at overstige Ford-vognens kræfter, men Storm sagde: - Bare rolig, Casimir er en gentleman, men den skal ha' sin tid. Og man kom over bakken. Storm kørte aldrig over 25 kilometer i timen, og holdt sig altid midt på vejen. Der sad han i den åbne bil fantastisk udstyret med stort halstørklæde, særpræget kasket og kæmpe bilbriller og ganske uanfægtet af de mange bilister, der truttet for at komme forbi. – Folk tror, de har så travlt, sagde Storm. Lad dem se på naturen og nyde den. Det er vigtigere end at jage.

Da man nåede frem til den anden side Roskilde, blev Casimir underlig i gangarten, og vennen konstaterede at den måtte være punkteret. – Punkteret, sagde Storm, hvad er det for et underligt udtryk. Trænger du måske ikke til frisk luft, hvis du har løbet som en vild hen ad vejen, som Casimir har gjort? Storm drejede dog ud til vejkanthen, til glæde for bilerne, der

nu kunne komme forbi. Så skulle der skiftes hjul. Men det havde Storm ingen lyst til, og han ventede til en behjertet mand for en krone gjorde arbejdet for ham.

Man nåede om eftermiddagen Korsør, hvor man måtte afvente færgens afsejling, og først sent om aftenen kom de tre venner frem til Odense, hvor man overnattede og næste dag hilste på gamle venner.

Over Lillebælt måtte man atter benytte færgen (der var ingen broer endnu. Red.) og så nåede man op til Århus, hvor de fandt logi på Hotel Royal. Og da de på Royal fik et par gode værelser med bad iførte Storm sig hjemmejakke og tøfler, pibe og tegnebræt og sagde til vennen: - Her er dejligt, du gamle. Her bli'r vi, så kan vi se resten af Danmark en anden gang."

Dårligere blev det ikke af at middagen blev serveret af en tidligere tjener på den berømmelige restaurant Paraplyen på Rådhuspladsen i København. Den lå på det hjørne hvor Richshuset kom.

Den første, den mest begavede, den mest berømte og den højest elskede af Storms hunde var Grog, opkaldt efter den schweiziske klovn Grock (Adrian Wettach). Storm fortalte Poul Carit Andersen:

"Når vi kørte sammen i vores lille vogn, og det begyndte at banke foruroligende i den gamle Ford, gav Grog sig til at hyle og klynke. Så stoppede man køretøjet og kiggede på motoren, en Ford kunne man jo reparere med en blyant, og når den så havde genvundet sit svigtende helbred, betegnede Grog sin glæde og tilfredshed ved at kysse alt hvad der var blankt i vognen. Hvorpå den lagde sig trygt til at sove i ukuelig tillid til, at nu kom vi nok hjem.

Han kunne også se om man skulle på en lang eller kort rejse. Grog fulgte med op på loftet efter kufferterne og vurderede rækkevidden af deres størrelse, og af øjnenes udtryk kunne vi tydeligt se, at den forstod afstandens alvor."

### Casimirs endeligt

Efterhånden kørte Storm så sjældent, at garagemester Andersen foreslog ham at sælge vognen. Men aldrig! Casimir på andre hænder, endsige ombygget til varevogn! Utænkeligt. Den blev i garagen, også klodset op under den tyske besættelse. 21. marts 1945 brændte Casimir da garagerne gik til under englændernes forfærdelige fejlbombning af Den Franske Skole. Tabet af de over 80 menneskeliv var grufuldt, en sølle bils endeligt var det uanstændigt at regne.

- Å - den er beddrende - hvad hedder den?

- Benzín! Og Storm anskaffede aldrig en anden



bil. Selv levede han kun fire år til og døde 6. marts 1949 i en alder af 66 år.

I "Bilisten Storm P." skrev en anden af hans gode venner, forfatteren Harald H. Lund (ham med Elefantens Vuggeviser):

"Den der har set Robert Storm Petersen stå i garagen i Frederiksberg Allé og klappe gamle Casimir på køleren forstår, at en af hans fornemste egenskaber var *trofasthed*. Ligesom kuskene ikke nænner at skille sig af med sin gamle, udslidte hest, der har tjent ham tro, kunne den kære Storm heller ikke tænke sig at skille sig af med gamle Casimir og få en ny vogn.....meddelelsen om katastrofen i den franske skole og det omliggende kvarter gjorde Storm tavs og indesluttet. Først da han for sjettede gang forgæves havde forsøgt at tænde piben, sagde han til vennen der besøgte ham (Harald H. Lund) og fru Ellen: - Ak ja, du gamle, vi mennesker ligner i en sådan situationen klovner, der står og ser på tomten af det nedbrændte cirkus. Det var lige i nærheden, men vi kommer først af sted når vi skal, det er jeg aldeles sikker på."

Dagen efter katastrofen i Den Franske Skole fik Storm og fru Ellen lov at passere politiafspærringerne. Casimir lignede en sardindåse, der havde været under en damptrømler. Storm brækkede det afskallede emaljeskilt af køleren og opbevarede det resten af sin tid i sin skrivebordsskuffe – og der ligger det endnu i hans genskabte arbejdsrum på Storm P. Museet. For bilvraget fik Storm 900 kroner, nok mest fordi der var fire gode dæk, dengang en virkelig mangelvare. Han filosoferede: - Med den har Grog og jeg taget mange drømmeture ud til stille mosebredder, hvor vi sad og filosoferede. Og Storm havde sikkert sin fiskestang med.

### Storm i cirkus – med bil

Storm var hele livet betaget af artistlivet og cirkus, og især tryllekunstnere, komikere og klovner. Under sine optrædener på scenen og i kabet var han ofte en klovnefigur. Men kun én gang optrådte han i en cirkus-

manege. Det var ved en midnats-velgørenhedsforestilling i Cirkus Schumann i Cirkusbygningen i København. Storm var kostumeret og sminket som en slags poetisk hvid klovner, lavede et stilfærdigt tryllesnummer, hvorunder han hele tiden kiksede tricksene fordi han blev distraheret af en smilende dame på første række. På et tidspunkt hører han motorlyd fra ridegangen og haler, som med et usynligt reb, en lille fiks varebil ind i manegen. Den kører en omgang langs pisten, standser med front mod ridegangen, Storm åbner bagdøren og udtager en blomsterbuket, som han tilkaster damen på første række – hans egen elskede Ellen.

### Benzin i blodet

Motorkøretøjet, benzinen var måske med til at inspirere Storm til noget der blev hans livs største fiasko, balletten "Benzin" på Det Kongelige Teater i 1930 til musik af komponisten Knudåge Riisager, som dog var den der fik ideen. Balletten fik en forfærdelig modtagelse af de fleste kritikere såvelsom publikum. Handlingen var at en motorcyklist kørte tør for benzin og mens en velvillig bondeknejs (Harald Lander!) cyklede efter en dunk benzin gjorde motorcyklisten kortvarigt kur til bondedrengens pige. Storm (dengang selv skuespiller ved Det Kongelige Teater) svævede ved balletens slutning over scenen. ophængt i en stålwire ved siden af månen, og rullede et langt skæg ned, hvorpå der stod "Glædelig Jul". Publikum hyssede ad den ellers så elskede Storm.

Musikken var for moderne, koreografien (af Knudåge Riisagers tidligere svigerinde Elna Jørgen-Jensen) til gengæld for Bournonville-agtigt gammeldags. 19 år senere blev "Benzin" sat op på ny under mere private former til Det Danske Petroleums Aktieselskabs jubilæum – og gjorde sig meget bedre. Ligeledes i Sten Jørgensens lille fjernsynsversion, endnu i tv's sorthvide tid.. Ellers er det teaterhistorie – men med en vis tilknytning til vores emne.

### Storm som cyklist

Storm cyklede gerne – men han beklagede at en cykel fyldte så meget og ønskede at han igen var i stand til



at køre på ét hjul, som han havde kunnet som ung. I 1945 faldt han med cyklen på Henrik Ibsensvej. En ellers skikkelig hest trådte et skridt til venstre, da den blev forskrækket for en avis (sikkert BT, sagde Storm) og ramte hr. Petersen, som stille lagde sig på gaden med cyklen. Men Storm mente nu at cyklen var den mest fornuftige opfindelse, sammen med tændstikken. Bilkørsel var et overstået stadium for ham.

### Søren Kighul

I en af sine historier, "Færdsel" (som findes i samlingen 'Gemytlige Folk'), lader Storm vagabonden Søren Kighul være sit talerør for nogle betragtninger over den moderne trafik. Søren Kighul sidder på trappen til Thorvaldsens Museum i København og vender blikket mod Højbro Plads og Storkespringvandet på Amagertorv (han må have kunnet se om hjørner!).

Søren siger blandt andet:

"Hvis a' man ve' blande sig i Storstadslivets centrumistiske Virvar og man har en Antomobil, saa æ man straks sidestillet med en Rovmorder – man æ' udelukket fra det saakaldte bedre Selskav og æ' overladt til sig sel' og sit nedhængende Overskæg med og uden Nedløvsrende. ... Ska' man ud og køre i sin Antomobil en dag, saa skal man etter Reglementet først ta' og sende en Mand i Forvejen, og han ska' gaa og sie' te' Folk a' nu kommer der en Antomobil – for a' de inte ska' bie' altfor forskrækkede naar a' man kommer kørendes – og saa ska' der også gaa en bag ved og be' mejet undskyldte at det var en Antomobil der kørte forbi – æ De med, Peddersen?"

For a' man inte ska' køre for stærkt, saa a' man sjenerer bedre Folk med Haaraffald og daarlig Appetit – saa æ' det praktisk og ha' en Skildpadde kryvenne ved Siden a' Vognen, saa a' de ka' se a' man æ' Sjentlemand og intet kører for stærkt. Dog ska' man inte jave, men passe paa a' Skildpadden ikke løver Livet a' sig.

....

Naar man kører over Kongens Ny-

torv – saa æ' det rart, hvis a' man ka' faa Vagtparaden te' og gaa i Forvejen og bortlede Opmærksomheden fra Antomobilen – og det æ' også rart og ha' nogle Kurvestole og Hængekøjer te' ældre Damer, hvis a' de sku' besvime naar de hører Motoren. Et Kræmmerhus Bolsjer te' Betjenten æ' ikke a' Vejen.

Ska' man ned a' Østergade, saa indge's der Ansøgning to Maaneder i Forvejen – saa a' Gaden ka' bie' ryddet og der ka' bie' sla' et Brædder for Vinduerne – det æ' kuns tilladt og køre mejet langsomt, da Banan- og Appelsinskrællerne ikke maa berøres for så bi'er den kommunale Fejemand ked a' et – for han har gaaet og lagt dem saa pent t' rette.

....

Man sku' ta' og lave Antomobillovene om, saa a' Folk ska' køre på venstre Side a' Gaden – saa kør de nemlig på højre og de æ' jo det de ska' – og saa maa der inte køres hurtigere end en Murer gaar. Men jæ' vil la' dem kævles, jæ' æ' Fodgænger – det vil sie' jæ' sejler immer i en stille Brise – saa mig raver det ikke a' Folk render og bi'er kørt over – bare for det de æ' ædru – "

For inspiration og oplysninger takkes Mogens Espersen, Pierre Lefèvre og Storm P. Museets leder Jens Bing, som også har hjulpet med nogle af illustrationerne og givet os tilladelse til at gengive materiale som er beskyttet af ophavsretten. Endvidere Madeleine Schlawitz og Lisbeth Richter Larsen på Det Danske Filminstitut. De skriftlige kilder har været de bøger og artikler der nævnes i teksten – især er Nervøs skildringer dog langt mere omfattende end det fremgår, og hvad Poul Carit Andersens angår skal man være opmærksom på at der er ret mange unøjagtigheder. Men der står også meget i dem. Desuden er blandt andet anvendt "Bilisten Storm P.", udsendt af Dansk Esso i 1952, og "Buket for Bilister", redigeret af Erik

Seidenfaden. Vil man vide mere om Storm er der mange andre bøger – nævnes kan Ib Boyes, Mogens Espersens og Jens Bings bøger om henholdsvis Storm som skuespiller, lystfisker og opfinder. Selv skrev Storm ikke sine erindringer – han ville ikke, dog udgav Poul Carit Andersen i 1971 nogle ikke alt for sandru småberetninger af Storm om skuespillertilværelsen.

*Et lille NB: Storms Casimir eksisterer selvsagt ikke. Men i en årrække var Storm partner med Christian Arhoff – Storm og Stille. Arhoffs store Pontiac "8" 1933 befinder sig hos vort medlem Bo Jensen i Gl. Havdrup og har det godt.*

*Automobil beregnet til transport af giraffer.*



# Julenat i Garagen

Af Robert Storm Petersen

Et efter et brænder lysene ned - julens fred er i stuen.  
Tot er slumret ind foran kaminen, med en halv klejne  
foran snuden - han har haft en dejlig aften og er nu træt  
og mæt.

Jeg åbner døren ud mod haven, alt er stille - sneen dækker  
alle buske, de står som hvide kupler i de hvide bede.  
En enlig stjerne glimter trofast deroppe, men luften er  
kold og fugtig, der kommer sikkert mere sne i løbet af  
natten.

Roligt stopper jeg en pibe, kryber i den tykke vinterkavaj,  
sætter huen godt ned om ørerne, og så er der stokken -  
den rosentræs, ja - og så lyset - lad mig endelig ikke  
glemme det lille hvide julelys.

Så begiver jeg mig ud i natten.

Sneen knirker under støvlesålerne - den funkler og gnistrer  
som tusinder af diamanter - den rolige stjerne deroppe  
blinker så fortroligt.

Over vejens sne er spor efter en kat, stakkels fyr, hvor  
mon du er henne i denne kolde nat, nej, det er ikke nemt  
at være kat.

Villavejene ligger så øde og stille, hist og her skinner  
lyset ud og lægger en gylden stribe over sneen.

Et par mørke skikkelser går forbi - ligesom små tyste  
julenisser forsvinder de i mørket.

Nu drejer jeg nedad alleen og når den store plads, hvor  
garage ligger ved garage, men også der er øde og tomt -  
benzintankene drømmer med høje snehuer på - intet spor  
er der i sneen, jeg er ganske ene her.

Jeg standser ved nr. ni, finder nøglen frem og åbner den  
svære port - stille går jeg ind i det mørke rum, hvor en  
klam indelukket luft slår mig imøde.

Jeg finder lyset frem og tænder det, trækker porten i - så  
er jeg ene med min gamle Fordvogn. Forsigtigt stiller  
jeg lyset på forskærmen og betragter min gamle trofaste  
Casimir - der står han klodset op, disse ækle ord - der  
står han berøvet alt, på sine trækasser, med hjulene svævende  
i luften, støvet og sat ud af spillet.

Det hele er så trist, de grå kolde mure, ensomheden - og  
min *før* så muntre ven i denne ydmygende stilling på  
fire kasser hævet over al kritik.

Det begynder så småt at blæse op derude, vinden rusker  
i porten, og det trækker ind, lyset blafrer og kaster min  
skygge som en stor trolde over muren.

Det sukker og knager i gamle Casimir - jeg går hen og  
sætter den indvendige krog på porten - da hører jeg en  
svag stemme i halvmørket: Hvem er du, som forstyrrer  
min fred?

Jeg ser mig hastigt om, men jeg er jo ene i garagen, der  
står lyset og brænder klart - og der Casimir i al sin elendighed.

Hvem er du, som forstyrrer min fred - siger stemmen  
igen og til min usigelige glæde hører jeg, at det er vognen,  
der taler, det er Casimir, der spørger.

Ganske bevæget lægger jeg hånden på køleren og siger:

Det er mig, Casimir, din gamle ven, jeg kommer for at  
ønske dig en glædelig jul.

Og nu er det ligesom Casimir vågner - det strækker og  
klinger i ham, og han siger med klar stemme: Nej, velkommen,  
er det dig gamle dreng, det er mig en stor glæde, jeg  
troede ellers, at du aldrig mere kom igen, jeg troede  
sandt for dyden, at jeg var solgt til en kludekræmmer -  
hvad er det du siger - er det jul - juleaften - så er  
føret vel rædsomt?

Nej, det er rigtig gammeldags snevej, hør hvor det  
tuder derude, vær du glad, at du står her og ikke i en  
sne-drive på landevejen - det fryser stærkt.

Fryser, nå, ja, jeg fryser ikke, må du tro - ikke det  
mindste - jeg ved af intet mere, hvad er klokken - er det  
julenat, tænk engang - åh, gamle ven, hvor er jeg glad for  
at se dig igen - jeg er jo helt ude af det hele, hvad er  
dette dog for en tilværelse - hvad siger Ford til den  
redelighed - skal vi køre? Men hvor er min magnet, jeg  
kan jo ikke køre uden magnet, og der er intet vand på  
køleren, olien er også tørret ind - alting er tørret ind -  
og min nummerplade - har du kendt mage, jeg har ingen  
nummerplade! Og mine lygter lyser ikke - ejheller kan jeg  
trutte i hornet, nej, kære gamle ven, jeg kan ikke trutte  
jeg er færdig og duer til intet mere - er du ked af mig?

Det er, som garagen med ét er blevet lun, vinden derude  
fra den store plads lyder som en blid musik - det lille  
julelys brænder med sin stille flamme og spreder en egen  
varmende hygge omkring sig.

Jeg klapper Casimir og siger, nej, jeg er ikke ked af dig,  
jeg holder af dig som aldrig før - derfor gik jeg jo over  
til dig, mange gange har jeg været her før, men du sov  
din lange søvn, og jeg nænnede ikke at vække dig.

Og det hele er jo også blot en overgang, noget, som er  
for vanskeligt at forklare, du kommer atter ud på  
landevejen, gamle dreng!

Landevejen, sukker Casimir, landevejen!

Vinden stryger nu sneen ind under porten og hvirvler  
den op i små dynger, på væggen hænger en gammel regnfrakke  
og ser tragisk ud, i hjørnet står et gammelt dæk og  
ømmer sig - og en tom petroleumsflaske viser ironisk  
sin røde etiket. Landevejen - ja - jeg sætter mig på  
trinbrættet og banker vanterne mod hinanden.

Så er det, som om motoren spinder, som om lygterne  
tændes og vandet står højt og varmt i køleren - hjulene  
begynder at snurre - vi er startet - Casimir og jeg - afsted,  
ud på landevejen.

Casimir er i sit es, som en svale lægger han sig i svinget,  
stryger forbi de knudrede piletræer, forbi smedien, hvor  
hammerslag lyder som muntert klokkespil.

Videre forbi den skønne gamle landsbykirke, der som  
en stor, hvid høne vogter sine kyllinger - møllen, hvis  
vinger sindigt drejer med en knirkende lyd, som af tov i  
taljer på et gammelt sejlskip.

Sommerfugle danser i solskinnet over grøftekantens blomster, og dernede i dalen, en lille sø, som låner farve af himlens vidunderlige blå - stille, dejlige landevej, med duft af sommer, med fred og venlighed.

Så holder vi ved skovbrynet - Casimir siger pludselig muntert - ja, ja - skovbrynet, kan du huske, dengang vi var kørt tør for benzin - du måtte traske afsted med dunken ad den hede og støvede vej, jeg så dig blive mindre og mindre og tilsidst forsvinde langt, langt borte.

Men snart kom du tilbage, flot kørende bag på mekanikerens motorcykle - i havde benzin med.

Ja, min ven, jeg husker så tydeligt, hvor du blev glad, da vi rullede op foran mekanikerens hus, og du fik fyldt tanken.

Ja, gryntede Casimir, du aner ikke, hvor det er flovt at stå og glo uden benzin, alle de andre biler griner ad én.

Jo, jeg forstår det - og kan du så huske vejen gennem skoven, den skyggefulde, kølige vej, hvor granerne stod på begge sider som store skæggede kæmper - og skovbækken, der dansede i små lystige kluk afsted under broen.

Ja, du - det var dengang, Casimir knirkede i alle led af glæde, det var dengang - og så kom vi ud til havet, husker du det? De skrigende måger og det alt for meget vand - du satte mig i skyggen af et par store elmetræer - køerne gik i græs til bugen inde på engen og sagde

buh, men de havde vel heller ikke mere at sige. Du sad længe og så ud over havet - tænker du, når du sidder sådan?

Ja, det kan være, Casimir - men dejligt var det at sidde der og se fiskerbåde med røde sejl langt ude.

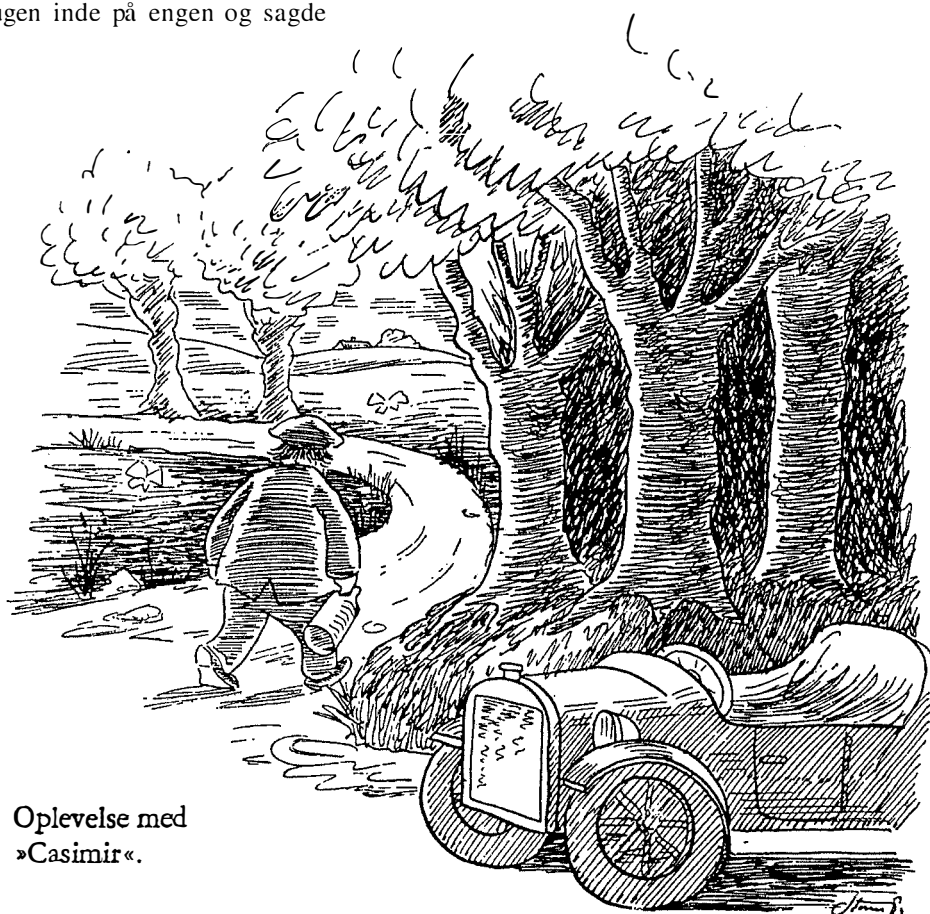
Casimir havde kørt sig varm i minderne - ture ad øde hedeveje, gennem store, tavse skove, langs det buldrende Vesterhav - dejlige dage ved Karup Å med fiskestang og malerkasse, festlige dage på Skagen og Fanø, yndige landsbyer på Fyen - altsammen gamle, skønne minder. Lyset var ved at brænde ned, vinden slog i porten med hårde dunk, sneen føg ind og dansede rundt som sære spøgelse - så gik lyset ud, det ligesom gav et dybt suk og slukkede.

Stille klappede jeg min gamle Fordvogn, og stille åbnede jeg den store garageport og gik ud i snevejret.

Vejene var mørke og tomme, alt lys var slukket, det var som om blæsten var ved at lægge sig. Snefuggene blev færre.

Da jeg nåede hjem, var det blevet stille vejr; det sneede ikke mere - og deroppe stod den klare stjerne og blinkede så fredeligt.

(Med tilladelse af Storm P. Museet.)



Oplevelse med  
»Casimir«.



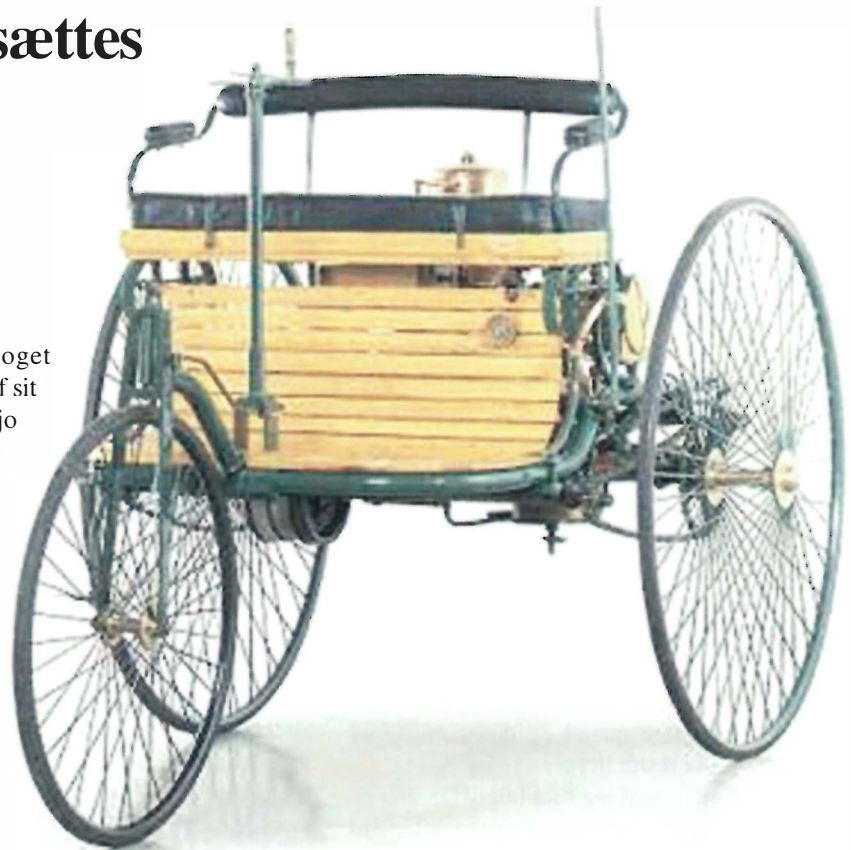
## Velkommen til nye medlemmer

Flemming Leth	Jættehøjen 16	8240 Risskov	8621 2072	
Jørgen Jensen	Ågårdvej 37	6040 Egtved	7555 4082	MG B
Ejvind Davidsen	Østervang 26	5492 Vissenbjerg	6447 1543	Renault 8 S
Anders Andersen	Ridder Stigsvej 19	7100 Vejle	7582 5861	
Hans Hermansen	Fjeldparken 26	6000 Kolding	7553 7970	
Tim Bonde Larsen	Jomfrustien 5 1. th.	6100 Haderslev	7452 5329	
Ralf Laursen	Sødoovervej 30	7182 Bredsten	2443 9890	
Henning Berntsen	Stenlandsvej 39	4000 Roskilde	4637 3610	Audi 80
Tom Bille Steffensen	Næsbyvej 2	8500 Grenå	8632 5584	Nimbus
Finn Lundvig	Oensvej 20. Hatting	8700 Horsens	7565 3582	FIAT 500
Per Bargmann	Krogtoftevej 7	7000 Fredericia	7594 2693	Opel Kadett B
Bent Højvang	Sønderhedevej 2	6623 Vorbasse	7533 3624	Ford Anglia
Villy Gaardal Møller	Vejlevej 232	7323 Give	7573 2095	
Leif Nielsen	Stautrupvej 38	8260 Viby J.	8628 4330	
Tage Jensen	Ravnholtvej 21, Herrested	5853 Ørbæk		
Åge L. Nielsen	Rendsagervej 37	2625 Vallensbæk	4364 0009	
Bent Halling	Agrivej 4	8240 Risskov	8617 9362	BMW 502
Michael Nielsen	Ryesvej 25	3000 Helsingør	4920 1180	Toyota
Solvej Thorsen	Hobrovej 52 D	9530 Støvring	9837 4993	
Peter Halmøe Schiødt	Strandvejen 627 B	2930 Klampenborg	3964 2669	Mercedes-Benz 220
Bent Rosendal Nielsen	Lystruphavevej 10	8654 Bryrup	7575 6665	
Klaus Glavind Horsbøl	Søndergade 56	8370 Halden	8698 1488	
John Randahl Larsen	Norlysvej 5	4500 Nykøbing Sj.	5991 0667	
Henrik Høybye	Degnevænget 2	4330 Hvalsø	4640 9818	
Hans Stefan Moulvad	Svalmstrupvej 65	4360 Kirke Eskildstrup	5917 1004	Jaguar XJ 6 serie I
Jørn Walsøe	Ndr. Strandvej 149 B	8240 Risskov	8617 4860	Triumph TR 3
Thomas Lavsen	Skovhavevej 4	3500 Værløse		
Arne Brocelius Kristensen	Horsørødvej 17	2100 København Ø	3927 4420	Jaguar XJ 6 L
Bill W. Kristensen	Marselis Boulevard 28 1 lejl. 4	8000 Århus C	2227 4364	
Morten Salemonsson	Damvadvej 38	3670 Veksø Sj.	4819 5910	Humber MK. III
Ole Brylle	Herslevvej 12	5900 Rudkøbing	6257 1742	
Jørn Knudsen	Nørrebro 20	5985 Søby Ærø	6258 1653	Triumph TR 3 A
Peter Trasborg	Rødager Alle 55 A	2610 Rødovre	3641 2022	
Dennis Michael Jensen	Corneliusmindevej 19	2770 Kastrup		Triumph Spitfire
John Hansen	Baunhøjvej 38	6840 Oksbøl	7527 1719	
Casper Toubro Eriksen	Teglværksgade 13 2. th.	8000 Århus C		
Bruno Sten Jensen	Højlund 80, Vestre Sottrup	6400 Sønderborg		
Anders Kirk Johansen	Bogensegade 9 2. tv.	8000 Aarhus C		
Aksel Christensen	Degnemosealle 10 3. tv.	2700 Brønshøj		
Claus Cornett	Vestervang 34B 1. tv.	2500 Valby		
Claus Wester	Skanderupgade 42 A	8660 Skanderborg	8651 1506	
Jesper Nielsen	Aarhusvej 26	8660 Skanderborg	8657 0041	
Brian Jepsen	Allegade 5 1. tv.	6100 Haderslev	7352 5928	
Jesper Holmark	Strandboulevarden 95 4. tv.	2100 København Ø	3526 9905	
Michael Christiansen	Carl Møllers Allé 18 st. tv.	2860 Søborg	3956 0887	
Jonas Karlberg	Broholms Alle 20 3. th.	2920 Charlottenlund	2082 9681	Willys
Thorleif Engelstoft-Schmidt	Lilliendalsvej 1. st. 002	2600 Glostrup	4057 9301	Porsche 912
Sven Ulrik Pedersen	Johanne Korchsvej 96	4700 Næstved	5573 5007	FIAT 850
Sv. Peter Svensson	Jordbærvangen 97	2765 Smørum	4465 5230	
Niels Lucassen	Ved Stranden 105	8250 Egå	8674 1457	
Ole Damsbo	Rungsted Strandvej 292 B	2970 Hørsholm	4576 1165	Triumph TR 4 A
Azad Ghaderi	Grønjordsskollegiet lejl. 2604	2300 København S	2213 6828	
Kristian Vielwerth	Brøndstedts Allé 6 3. th.	1803 Frederiksberg C	3323 2263	
Preben Bertelsen	Dronning Dagmars Vej 17	7100 Vejle	7583 8435	
Mads Seeberg	Buddingevej 78 st. tv.	2800 Lyngby		
Benny Hansen	Smedegade 11	3500 Værløse		
Jimmy Kjær	Skolegade 5, Sønder Hygum	6630 Rødding		
Ture Andersen	Ørholmstationsvej 11	2800 Lyngby		
Bobby Onsberg	Rørbækvej 19	2730 Herlev		
Lars Eeg Højholt	Ærovænget 4, Skærbæk	7000 Fredericia	7556 2414	Volvo Amazon 121
Erling Astrup	Bellisvej 3	8464 Galten	8694 5441	Citroën
D.N.I. Strangeways	Lindholmgaardvej 5	3460 Birkerød	4582 1088	
Alfred Gerald Davison	Enghavevej 9 A	7800 Skive	5150 6146	Dodge WC 51
Marianne Dolva Andersen	Nexø Vej 36	2860 Søborg	3966 2249	Jaguar XJ 6
Claus Bahne Würtz	Skovvej 123	2750 Ballerup	4465 6505	
Arne Sørensen	Tornebakken 18 Bistrup	3230 Græsted	4871 5343	
Tommy Bonde	Kornstykket 13	2791 Dragør		

## Verdens første bil sættes atter i produktion

Af Tómas Fjalldal

Koncernen DaimlerChrysler har taget en noget usædvanlig beslutning vedrørende udvidelse af sit i forvejen omfattende modelprogram. Der er jo ikke tvivl om at bilfabrikkerne forsøger at trække paralleller mellem deres nykonstruktioner og tidligere tiders sagnomspundne, klassiske biltyper. Mercedes-Benz har taget konsekvensen og har bebudet reintroduktion af sin første vogn og dermed verdens (måske, Red.) første bil, Karl Benz' Patent-Motorwagen fra 1886. Bilen går simpelt hen igen i produktion! Originalen er bevaret på Deutsche Museum i München, og den skal være udgangspunktet for fremstillingen af den begrænsede serie af nye 1886-årgange..... Bilerne får en prisseddel på godt 110.000 DM, eller svarende til små 420.000 kroner plus de sædvanlige alt for høje afgifter, som den danske stat beredvilligt står klar til at modtage. Rent teknisk er vognen udstyret med en vandkølet, 1-cylindret 954 kubikcentimeter motor, placeret bag i vognen. Det trehjulede køretøj mestrer således 0,75 hk ved 400 omdrejninger i minuttet, som overføres via baghjul. Tophastig-



heden opgives til 16 km/t. Køberne vil naturligvis være entusiaster, men enkelte Mercedes-forhandlere investerer helt sikkert også i et eksemplar for at skabe opmærksomhed omkring det berømte bilmærkes glørværdige fortid.

## Ford T igen i produktion!

Af Tómas Fjalldal

Ikke kun Mercedes-Benz i Tyskland kigger i bilens barndom for at finde nye produktionsmodeller. På den anden side af Atlanten har også Ford fået en utraditionel idé: Genskabelsen af verdens næstmest producerede bilmodel, Ford T. Hvis man vil have en sådan bil, kunne man måske overveje at købe et eksisterende eksemplar og evt. restaurere det til fortids storhed. Men nej. Ingen grund til at reparere, når man kan skabe nyt. Ford har besluttet at bygge 6 splinternye T-modeller ud fra en eksisterende, original 1914-model. Hele baggrunden for den usædvanlige idé er at Ford i 2003 kan fejre hundredeårs jubilæum og i den forbindelse skal bilerne bruges. Derefter får de en enkeltbillet til udvalgte museer. Ford har allieret sig med to bilentusiaster, og deres samarbejde med

flere Ford-ansatte og en række underleverandører har betydet, at der nu er bygget de første tre eksemplarer. De manglende 3 stk. skal laves af Bill Leland, der har været ingeniør hos Ford i mange år; og veteranbileksperten Guy Zaninovich. Det tog 11 måneder at bygge den første bil. Vognene kan dog ikke kaldes rent amerikanske, da de nye karrosserier af træ med metalbeklædning er fremstillet i vores broderland Sverige. Desuden har en hjulmager fra Amish-folket, der jo lever som for hundrede år siden, fremstillet hjulene med træeger. Motorenheden er selvfølgelig også fabriksny og er kopieret via en original Ford T-motor ved hjælp af CAT-skanning og en efterfølgende 3D computermodel.

# Når Historisk Motor Sport er sagen

Eller: Hvordan jeg avancerede fra pit-boy til team manager

Af Knud Hartmann

**Selv om Henning Sejersen fra Odder har været aktiv banekører helt tilbage i de glade dage på Roskilde Ring og fra Jyllands Ringens start, har jeg først opdaget ham på et meget senere tidspunkt i forbindelse med Historisk Motor Sport.**

I 1995 bragte den tids bedste danske motorblad, "Sport & Classic", en artikel om denne særlige gren af motorsporten, og heri hed det om Henning Sejersen: "... han har en besked og afslappet holdning til sejre ... selv om han går til den når han sidder bag rattet ... men mest ud fra den underholdningsværdi, det giver ham personligt ..."

En indstilling efter mit hoved, jeg har altid været mere interesseret i disse prægtige mænd og deres maskiner end i resultaterne.

Senere traf jeg tilfældigt Henning på et værksted i Odder, selv gentlemankørere får jo en bule i ny og næ.

Siden har vi delt meget, og da Henning i forbindelse med Classic Car Cup i Esbjerg spurgte mig om ikke vi skulle udvide hans enmands-team med 100%, var min betænkningstid kortere end MG A'ens accelerations-tid til 60 mph.

Som det fremgår af billedet mødtes teamet på en parkeringsplads syd for Århus, det var fredag eftermiddag og

kursen blev straks sat mod sydvest. Vi udgjorde et noget usædvanligt syn. I Historisk Motor Sport er det ikke spor ualmindeligt at man ankommer til arrangementet i den samme bil som man skal køre race i. Men ligefrem at føre sig frem med beboelsen på kroen, det er der ikke mange som gør.

Nu begyndte så indsatsen som hårdt-arbejdende, ulønnet pit-boy. Opstilling af campingvognene på parkeringspladsen, indretning af pit i ryttergården, træning på banen og, sidst men ikke mindst, øl og snak med gamle og ny kammerater til godt ud på aftenen.

Både lørdag og søndag var desværre præget af regnbyger, så pit-boyens job bestod blandt meget andet i at holde paraplyen over bossens hoved, når han ventede på at køre ud til start, tørre fronthjelm, forrude og hjelmvisir rene for vanddråber og ikke mindst at holde ekstra hjul, dunke og værktøj til-dækket i den noget primitive pit. Og, jo det indrømmer vi, vi var bare lidt misundelige på de team, der havde flotte telte og værkstedsvogne.

Søndag forfremmede jeg mig selv til team manager og blandede mig i taktik-

ken og andre vigtige spørgsmål, og det var ikke uden stolthed at jeg sidst på dagen kunne fotografere Henning på podiet efter en flot 2. plads, kun slået af en imponerende, stor Jaguar single-seater.

Selvfølgelig er kammeratskabet og selve det at deltage det vigtigste, men en præmie for en god placering er nu heller ikke at kimse af.

Ugen efter Esbjerg var der hill climb på Munkebjerg, men pga. Dansk Triumph Automobil Klubs årstræf måtte den selvudnævnte team manager melde afbud. Det var derfor med noget blandede følelser jeg modtog meddelelsen om at Henning var blevet nr. 1 i sin classes, helt uden min uvurderlige støtte.

Nå – lad os minde hinanden om, at vi deltager i alt dette fordi det er sjovt.



## Flere julegaver

Der er kommet – eller kommer inden jul – endnu et par bøger af interesse for os. Dansk Vejhistorisk Selskab og Vejdirektoratet iværksatte i anledning af 200-året for Vejforordningen af 13. december 1793 forskningsprojektet „Det overordnede danske vejnets udvikling siden 1793“.

Det er nu resulteret i en diger bog, forfattet af Steffen Elmer Jørgensen, og med titlen „Fra chaussee til motorvej. Der er op mod 300 illustrationer, hvoraf en del fotografier er lånt i DVK's arkiv. Desværre er Dansk Veteranbil Klub konsekvent stavet forkert i krediteringen. Det er i enhver betydning et vægtigt værk. Prisen i boghandelen er 328 kroner.

Vor tidligere formand Niels Jonassen har taget hul på en ny motorhistorisk bogserie, første bind har titlen „Fra legetøj til transport“ og drejer sig om tidsrummet 1900 til 1920. I stedet for moderne farvebilleder af restaurerede motorkøretøjer er anvendt et stort antal samtidige fotografier, også de stammer for de flestes vedkommende fra DVK's arkiv.

Som Niels plejer i sine bøger lægger han ikke kun vægt på at fortælle om bilernes teknik, men også på at sætte den ind i en samtidig sammenhæng og på at forklare hvordan bilerne udviklede sig i de tyve år.

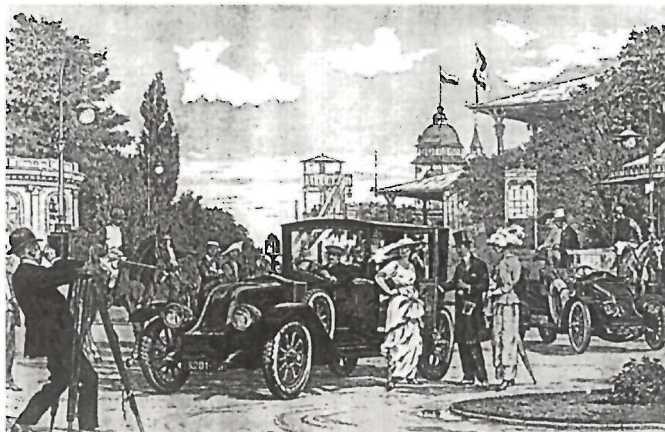
Som afslutning på bogen prøvekører Niels Jonassen et udvalg af biler fra perioden. Bogen er på cirka 100 sider i stort format. Ved redaktionens

slutning var prisen ikke endeligt fastlagt, men den bliver 160-170 kroner.

Endelig har Jens Birch i anledning af at det er 70 år siden den første Bedford blev fremstillet lavet en bog om Bedford, og specielt Bedford busser. Produktionen af Bedford ophørte i 1986, men ikke mindst herhjemme var det jo et udbredt mærke. Bogen er kun på 32 sider, men i stort A4 format, og der er over 40 illustrationer, og omslag i farver. Den koster kr. 85.- incl. forsendelse og kan bestilles hos J-bog, Skagensgade 26, 2630 Tåstrup. E-mail [j-bog@privat.dk](mailto:j-bog@privat.dk) Se mere på hjemmesiden [www.sitecenter.dk/j-bog](http://www.sitecenter.dk/j-bog)

## Retromobile - udstilling i Paris 12.2 - 17.2.02

Traditionen tro arrangerer jeg  
bustur til denne flotte biludstilling i  
Paris



### Program:

Tirsdag 12.2.02 kl 18 afgang Århus / H.Jensens Plads

Onsdag ca kl 10.45 ankomst 3-stjernet hotel, Paris

Lørdag 16.2. kl 19.00 afgang Paris

Søndag ca. kl 11.30 ankomst Århus

Pris 1550.-, der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus, 3 hotelovernatninger med morgenbuffet på godt hotel i gå-afstand af udstillingen, 1 udflugt. Hvis under 30 deltagere + kr. 100,-.

Tilmelding venligst snarest. Skriftligt bindende tilmelding med navn, adresse og tlf. nr + vedlagt check. Husk at angive, hvor du ønsker at sidde og om du er ryger. Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger.

### Påstigning

18.50 D.T.C. Vejle

19.20 Kolding Banegård

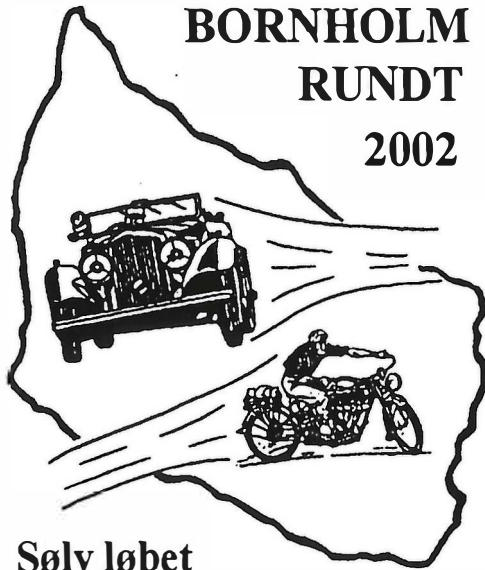
20.20 E4 grænseovergang

Med venlig hilsen

Kr. Korsgaard, Auningvej 89, 8961 Allingåbro, Tlf / fax 86 48 69 68



## BORNHOLM RUNDT 2002



### Sølv løbet

Bornholms Motor-Veteraner indbyder til det 25. rally for veterankøretøjer til og med årg. 1959 i week-enden d. 6. og 7. juli 2002. Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber. Danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-reg. attest jfr. lovgivningen - ellers ingen deltagelse.

Lørdag d. 6. Juli bedes køretøjerne være på startstedet "Cirkuspladsen" Strandvejen 2, 3770 Allinge senest kl. 0800.

Kl. 1830 er der festmiddag i Nordlandshallen, Strandvejen 1, 3770 Allinge.

Søndag d. 7. juli 2002 bedes køretøjerne være på startstedet kl. 1000. Der køres tur i det grønne kl. 1100 til frokoststedet, hvor der serveres røgede sild.

HUSK at bestille billetter i god tid: Bornholmstrafikken tlf. 56 951866 / 33 131866, Ystad tlf. S 411 558 700, Sassnitz/Mukran D 38392 35226, E-mail: info@bornholmstrafikken.dk. Hotel/sommerhus m.v. Bornholms Sommerhus Udlejning tlf. 56 480570, Fax 56 480470 eller E-mail www.bornholms-sommerhus.dk. Bornholms Velkomst Center tlf. 56 959500. Nordbornholms Turistbureau tlf. 56 480001, Sydbornholms Turistbureau tlf. 56 974520.

Bindende tilmelding sendes inden d. 15. maj 2002 til rallyudvalget v/ Allan Pihl Hansen, Telegrafstien 3, 3730 Nexø., tlf. 56 49 35 44 - bedst mandag-onsdag mellem kl. 1800- 2000.

Betaling ved checks eller på girokonto 698-8865.

TILMELDING TIL BORNHOLM RUNDT 2002 "Sølv løbet". (bedes udfyldt med blokbogstaver).

NAVN:.....

ADRESSE:.....

KØRETØJ:.....

ÅRGANG:..... TLF:.....

På bagsiden bedes venligst skrevet en kort historie om dit køretøj.....tak.

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 6. juli 2002	325,- kr.:
stk. ekstra kuvert lørdag aften	175,- kr.:
stk. børnekuvert	75,- kr.:
stk. frokostpakke	50,- kr.:
stk. røget sildeanretning - søndag	60,- kr.:.....
	i alt kr.:.....

Vel mødt og på gensyn til det 25. Bornholm Rundt "Sølv løbet".

Rallyudvalget.





## KØB - SALG - BYTTE



### BILER SÆLGES

**Opel Rekord 1,9** 1970. Synet med sorte nr. pl. Ingen rust, meget velholdt garagebil. Pris kr. 29.900,-. Tlf. 21250607

**MG YA** 1950, importeret fra England, teknikken er renoveret i 1986 og har siden stået stille, alt svejsearbejde er lavet, krom er i god stand eller ny, alt læder er i god stand, mange nye dele som dæk, gummi, ledningsnet, kofanger osv. følger med. Pris kr. 37.000,-. Frank Neumann, tlf. 9754 2303

**Opel Kapitän** 1939 2-dørs med gl. nummerplader. Ekstra reservedele medfølger. Kr. 39.800.

**Opel Kapitän** 1950 4-dørs. Skal restaureres. Reservedele medfølger. Kr. 19.800.  
Tlf.. 4648 0073/4028 5073

**Morris 1000** 1970. Da jeg skal i gang med en Ford T må jeg afhænde min meget flotte Morris. Blå, meget velholdt. Synet nov. 2001. Højeste bud over kr. 15.000,-.  
Tlf. 8656 0770  
e-mail [erikmathiasen@get2net.dk](mailto:erikmathiasen@get2net.dk)

„Commercialcars“ sælges: **Opel Blitz** varevogn 1963, defekt motor men ellers god stand, synet 1981, kr. 7.500.  
**Thames Trader** model NC ca. 1964, diesel, kr. 5.000. **Ford Köln** 1960 med Bedford diesel motor, perfekt til opbygning som studentervogn, kan starte, ingen rust, tidl. brandkøretøj, kun få kilometer, kr. 8.500. **Volvo 833** ca. 1954 pick-up, førerhus bygget i Hårby, lad mangler men ellers et pænt restaureringsobjekt, synet 1982, kr. 9.000. **Leyland** 6 cyl. diesel til stor båd etc. kr. 2.000.  
Museum for Zone-Redningskorpset Frederik Madsen aften på 59436449.

**Peugeot 204**, 1971 sælges. Er synet for ca. 1 år siden. Hvide plader. Prisdé kr. 3.000.  
Henrik Jespersen, 56975445.

**Ford V8** 1947 5-prs.coupe de luxe. Følgende reparationer er udført: Styretøj - ratsnekke - ny bagfjeder - forfjeder repareret. Bremsesystemet repareret med nye originale dele. Pakdåser i for- og baghjul. 4 slanger

600x16 monteret. Fabriksny komplet motor monteret med ny køler og slanger. Ny komplet udstødning, nyt batteri. Pris kr. 100.000  
Børge Jensen, 8625 9768

**Opel Kadett** 1937. Synet 5-11-01, nyrenoveret, nyt indtræk, tidstypiske plader, orig. papir, blå/hvid tag. Tommas, 56140016

♣ **Fiat 1500 Juventus** 1961/62.  
Kun 35.000 Km fra ny. Rustfri, original overalt, skal ses. Leveres nysynet for kr. 35.500,-  
Tlf. 45831802

♣ **Ford Cortina1600 GT, MK 2**, 1969  
Kun kørt 30.000 km fra ny. Finere end ny. Skal ses. Leveres nysynet for Kr. 49.500,-  
Tlf. 45831802

♣ **BMW 2002 Tii** 1974.  
Rustfri originalbil. Hovedrep.. motor. Blå luksuskabine. Leveres nysynet for kr 59.500,-  
Tlf. 45831802

♣ **Mercedes 220 S, sedan** 1957  
Rustfri originalbil. Sort med rødt læder, nye dæk med hvid side m.v. Meget fin bil. Kr 98.000,-  
Tlf. 45831802

**Jaguar XK 120** Fixed Head Coupe, 1953. Komplet og original. All matching numbers. Jaguar-Daimler Heritage Certificate. Til istandsættelse/restaurering.  
Tag prøveplader med og kør hjem. Prisdé kr 225.000 + afgift.  
Claus Frausing, 44538700

**Mercedes 190** 1963, benzin. Sælges omg. Kr. 3.000,-  
Henning Jespersen, 46350679

**Jaguar XJ6 SI 4,2 aut.** 1972. Hvid. Den klassiske XJ6. Alarm. Rustfri udst. God stand. Kr. 65.000,- Evt. bytte med engelsk sportsvogn.  
Jens Hammer dagl. 49211917, aften 49701953

**Opel Rekord C Caravan** 1967, 1,9 motor, 3 gear, god stand. Synet feb. 01. sorte nr. plader.

**Opel Olympia** 1953. Mange nye motordele. God til restaurering.

**Opel Kapitän** 1963-64 + mange dele til 64-68.  
Tlf. 22948839

**Ford A** Victoria coupe 1931. Ikke kørt i 35 år. Kr. 65.000,-

**Ford A** 2-pers. cab. 1930, ikke kørt i 20 år. kr. 115.000,-  
Sælges pga. bopæl i London. (står i Kbh.).  
Dansk mobil 40302660 „Bent“.

**Brabham F2** projekt. Brabham BT 38 F2 sælges som renoveringsprojekt uden motor og gearkasse. Alt er i løsdele.  
Carsten, 39691400

**Austin Healey** 100-6 1959, på plader, 6-cyl. god 3 ltr. motor, lyseblå med nyt mørkeblåt interiør af læder, ny kaleche og tonneau, begge gearkasser renoveret. Lav vægtafg.  
Kr. 178.000- Tlf. 75653173

**Vauxhall Firenza** coupe 1972, meget flot sort indtræk/kabine. DK papirer. Rusten.

**Skoda Octavia** st.car.. 1964. Rimeilig stand, sjældnen model. Evt. bytte med Triumph 2000 MK II st.car.

**Buick LeSabre** cabriolet 1963. Mange nye dele bla. gulvtæppe, BFG-dæk med hvide sider, udstødning m.m. Evt. bytte med limo fra før 1966 eller 50'er bil.  
Tlf. 47742181 - 40263181

**Mercedes 200-8** benzin, 1971, reg. l. gang 5/8 1971. orig. sorte nr. plader, 4-dørs, hvid/beige, nysynet, km 213.000. meget velholdt, skal ses. Kr. 19.000,- Tlf. 40682834 - 40530973

**Alfa Romeo 2000 Spider Veloce** 1971. Synet april 2000. Pæn og velholdt, kører kun om sommeren. Ny kaleche og sædeindtræk, originale alu-følge.  
Pris kr: 55.000,-

Lars Hjorth, 49702925 - 40766118

**Ford Anglia 105 E** 1963. Nysynet, meget god stand. Pris kr. 20.000,-

**Ford Prefect 101 E** 1957. Starter og kører godt. Skal synes. Meget god stand. Pris kr. 12.000,-  
Tlf. 75333624

**Renault 4CV** 1960 + ekstra karros-



## KØB - SALG - BYTTE



seri m.m. Indreg. men skal synes.  
Bent Sørensen, 35360171

**Ford T** 1927, to-dørs sedan. Adskilt.  
Pris kr. 10.000,-  
Tlf. 59595300

**Triumph Herald** 1962. Opbygget som tidstypisk rallyvogn. Motor lavet hos Triumphtune til stage plus D. Justerbar undervogn. Vognen har været komplet adskilt før opbygning.  
Pris kr. 75.000,-  
Svend Hansen, 97822272

**Volvo Amazon 121** 1969, gyldengul med hvidt indtræk. 1 ejer. Usædvanlig velholdt og med sorte nr. plader. Synet 2001.  
Evt. bytte med veteran mc.  
Ole Callesen, 74561611

### BILER KØBES

**Triumph TR5 (250) eller TR 6.**  
Skal være uden rust, gerne restaureret. Svend Hansen, 97822272

**Formel F2 - F3 - F2000 eller Lotus Elan.** Komplet bil som er køreklar.  
Carsten, 39691400

**Jaguar E type** coupe købes som restaureringsprojekt. Gerne adskilt.  
Flemming Nielsen, 39671105

**Fransk, italiensk bil** fra 1950-60 med plader købes. I bytte skal tages Peugeot 203 1954 med org. soltag, km. 54.000. Peugeot 203 1959, km. 76.000. Begge skal restaureres.  
Carl Bundegaard, 74716622

### DELE SÆLGES

**Chrysler** årg.26: Foraksel og bagtøj med træegerhjul sælges eller byttes til Ford A dele.

**Chevrolet** årg. 32: Motor, bagtøj, støddæmper, gearkasse, kølerkappe sælges eller byttes til Ford A dele.  
Tlf.47521403

**Chevrolet** 1932-33: topstykke, nyrenoveret, kr. 1600,-. Dynamo til **Volvo 444** m. relæ. kr. 150,-  
Ernst Rempt,  
74661170 - 22638161.

Pakningsæt **Ford T** + benzintank.  
Div. dele **Morris 8**, bl.a. instrument-

bræt, lyskontakt osv., styreboltsæt, parabolere, fælg med navkapsel, egerhjul. 1 sæt stempler i æske.  
Tlf. 6531 4152

**MG Midget** front. Orig. Speedwell Monza årg. 1963. God stand. Passer til Midget årg. 1961-1980. Erstatte front-hjelm, forskærme, stenpl & grill. se evt. [www.toyshop-resto.com](http://www.toyshop-resto.com) Inklusive alle nødvendige monteringsbeslag. Kr. 5.000,-  
Tlf. 8621 9186

**Ford A**, motor, gearkasse, fortøj, bagtøj, 4 tromler.

**Citroën** 1955-56 Berlina. Motorklap, frontgitter, køler, 2 forskærme, 2 kofangere, frontrude m/ramme, reservehjulskasse.  
Bent, 40302660

**Til Formel 3** - 1000cc. Nova Motor aluminium indsugningsmanifold PFN-68 for vertikal montering. Nova glide-spjæld med „venturi indsats“ og nye teflon belægnings (uden aksler og spjæld). Begge dele som nye sælges for kr. 3.200,-  
Carsten, 39691400

**Solskærm.** Pris kr. 400,-  
Tlf. 47742181 - 40263181

Til **Fiat 500 F**: 1 venstre panel, kr. 100.  
Til Fiat 126 1972-75: 1 sæt nye bremsebakker kr. 100. Til **Volvo 164**: gearkasse uden overgear, fin stand kr. 500. 1 manifold kr. 150. Til **Opel Rekord P1**: 1 bagklap, lysegrøn, fin stand, kr. 500. 1 baglygteglas som nyt, kr. 100. Til **Opel Kadett/Ascona/Manta**: 4 stjernefælg, trænger til sandbl. kr. 600. Til **Opel Kadett B 1,1 N**: 1 udst. manifold, kr. 100. 1 indsugn. manifold, 100. 1 topstykke komplet, kr. 200. Til Opel Kadett A: 1 ny forkofanger + 1 ny bagkofanger, kr. 700 pr. stk. eller 1.250 samlet.  
Thorleif Tofte-Hansen, 55996119

**Ford A** 1928-30, komplet forbro m. fjeder, styrestænger, triangel, god stand. kr. 1200.  
Tlf. 39651855

Til **Fiat** 500-600-850-1100-1300-1400 + andre modeller: kofangere og topstykker. Artillerihjul Fiat ca. 1920 5 huller. Nyt topstykke **Simca Aronde**.  
Henning Jespersen, 46350679

**Diagonaldæk** 520x13 ubrugte. Fiat 127 motor, gearkasse, fjederben, nye døre komplet, paneler m.m. 2 stk. vulst trådhjul ca. 54 cm.  
Henning Jespersen, 46350679

4 stk. nye **Avon** dæk 600x16, kr. 300 pr. stk.  
Henning Jensen, 65958538

### DELE KØBES

**Kent** tuningsdele. Motor ståldede som blok, krumtap, plejlstænger, stempler, svinghjul, kobling 1600/1800cc købes. Desuden tørsump til Kent Ford motor. Alt har interesse.  
Carsten og Casper, 39691490

Til **Jaguar E type 4,2** 1965 trærat, bagerste udstødningsmanifold, 3 SU karburatorer incl. manifold, kompl. udstødning, bagerste motorophæng, olierør fra pumpe til bundkar. Eger 8 stk. (front-spokes).  
Peter Kristensen,  
56821614 - 40167443

Til **Chevrolet** 1929 2-dørs coach købes 2 stk. komplette forstole.  
Tlf. 56956296

### MC

Veteranknallerter sælges samlet eller delt. Mange flotte, sjældne modeller fra 1949-57. **BFC, Hurried, Derby, Hede Nielsen, Express.** Nogle på specialstel. Remtræk, kædetræk og rulletræk.  
Tlf. 8656 0770  
e-mail [erikmathiasen@get2net.dk](mailto:erikmathiasen@get2net.dk)

**Dunelt** 350 cc topventilet 1930, istandsat, billig.

**BMW R65 Sport** 1979, som ny – yder næsten som 900 cc, men fortoldes som 650 cc.  
Kr. 27.500 uden afgift.  
Tlf. 6531 4152

**Gilera Saturn 500cc.** Verdensmestercykel i 1952. Renoveret i Italien for 6.200 pund. Kr: 90.000,-  
Bent, 40302660

**Købes:** Gammel motorcykel, gerne amerikansk, evt. 4-cyl. Gert Daniel- sen, 98373897



## KØB - SALG - BYTTE



**Købes:** Magneter: Berling Splitdorf, Dixie, amerikansk Bosch, 2 eller 4 polet. Dele til Henderson 1917-19. Særlig motorblok, men alt har interesse.

Carl Danielsen, 98373897

### DIVERSE

**Opbevaring af biler/campingvogne** etc. Grevinge, Odsherred, 200 kr./mdl. ved helårsleje. Også mulighed for kortere perioder. Tør, tæt hal med fint betongulv, solid port, fine tilkørselsforhold, hyppigt tilsyn. Lys og el til rådighed. Adgang til toilet. Mulighed for reparation efter aftale. Svend Carstensen, tlf. 39698115 svca@post3.tele.dk

2 gamle æggeskal styrthjelme + 2 nyrebælter i læder. 1 sæt meget fine sadeltasker i kærnelæder, til motorcykel ca. 1930, perfekte. Til **HD 750** 1930 1 bagnarv + gearstang + dynamo. 1 **Riemann** tudehorn **Nimbus** + to tanke og halv forgaffel, højt for-tøj. I søgelygte til mc, forniklet, som ny og flot – kopi. 6531 4152

**Auto-Vip sælges.** Med en auto-vip kan du nemt og enkelt vippe din bil op på højkant. Meget praktisk for alt arbejde på undervogn inkl. pladearbejde, afrensning, udstødning m.m. Kun lidt brugt. Nypris omkring 7000 kr. sælges for 2900,-.

Tlf. 3232 5922

e.mail: [sfrolich@vip.cybercity.dk](mailto:sfrolich@vip.cybercity.dk)

**Hobbyværksted** udlejes, 50m2, centralvarme, koldt + varmt vand, toilet, 380v. Ballerup, pr. md. 1.320,- inkl. moms.

Claus Sørensen tlf.20245689 eller tlf.38712153



### Standard Vanguard 1948

Restaureringsobjekt. Vognen har henstået i lade i mange år. Tilbud ønskes.

H. Ekstrand, Strøby Egede, 4600 Køge.

Tlf. 5626 7030 - fax 5626 7029

Sælges: **Håndkædetalje**, elkædetalje, løbekat, treben, støjsvag lille kompressor, metaldrejebænk (max 70x 150 cm.), søjleboremaskine, armbolt. Tlf. 21203612

Købes: Dele til **MKP** campingvogn. Tlf. 22948839

Købes: **Påhængsvogn** med rund nummerplade. Jesper Bering, 57608012 - 23308312

**Ransomes Ipswich** cylinderklipper m/ motor. Er komplet. Pris kr. 1.000,- Tlf. 75333624

### AUTOMOBILIA

Værkstedshåndbøger til **Volvo lastbiler og busser** 1960-68. Mange forskellige. Ring og hør. Værkstedshåndbog **B27** motor og **BW 55** automatgearkasse, **340, 740.**

Ole Callesen, 74561611

**Thoroughbred & Classic Cars** 1976-1998, 100 kr/årg.

**Grand Prix International**

1983-1985, 100 kr/årg.

**F1** 1990-1997, 100 kr/årg.

Carsten, 39691400

Reservekataloger til **Ford USA-modeller**, 4 bind kr. 50 pr. bind. (1979 modeller).

Thorleif Tofte-Hansen, 55996119

Bladet **Motor** indbundet i årgange sælges årg. 1959-64-65-66 og 67. Pr. stk. 250,-. Årgang 70-71-72-73-74 pr. stk. 200,-. Betydelig reduktion ved samlet køb.

Parelius, 39642435

Reservekatalog **Rover 3 liters** kr. 250,- Reservekatalog **Rover 2000** kr. 250,-

Henning Jensen, 65958538

## 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

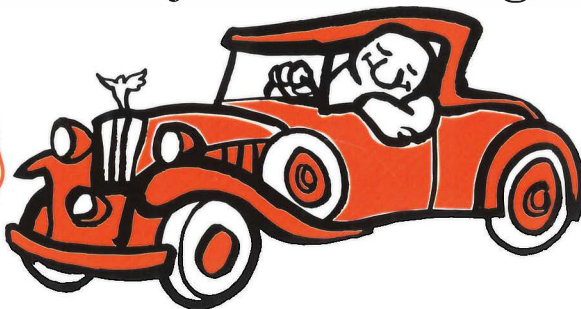
Tlf. 33254022 Fax. 33250622

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

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

# Veteranforsikring

Helårlige præmier  
for 2001.  
Ingen præmiestigning.



## i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1966

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 1967 - 1976

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 til og med 1976  
Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko		
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](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



Veteran  
Forsikrings-  
klubben