



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

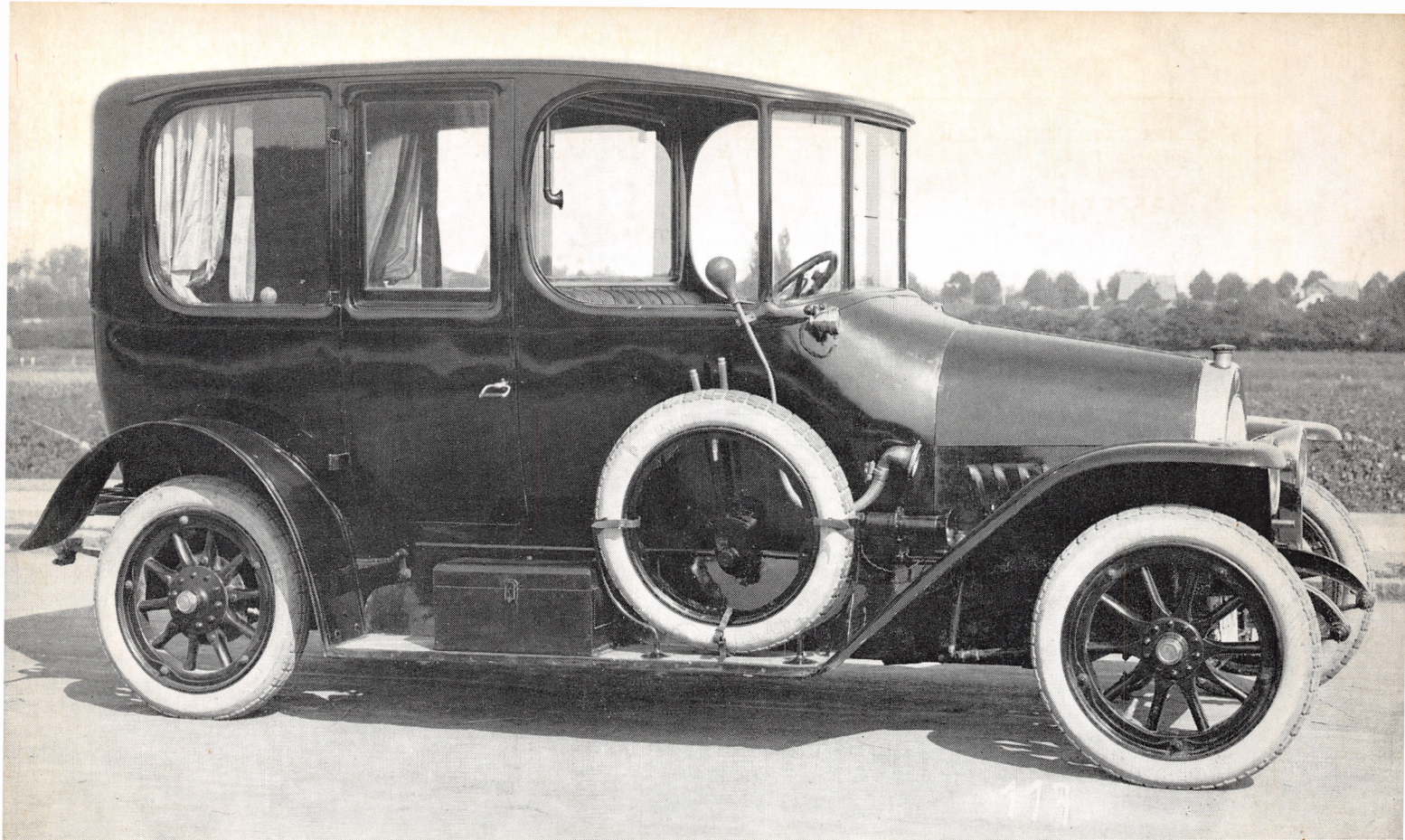
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



BILHISTORISK TIDSSKRIFT

DANSK VETERANBIL KLUB

NR. 28 - JUNI 1971

DANSK VETERANBIL KLUB

Soløsevej 53, 2820 Gentofte
tel. ORdrup 963, efter kl. 19.

BESTYRELSE:

Bent Mackeprang, formand,
(klubbens adresse).

P. E. Hansen, næstformand,
Torstedalle 25, 8700 Horsens,
tel. (05) 62 83 32.

E. Suenson, kasserer,
Dantes Plads 3, 1556 V,
(01) 14 14 10.

Th. Ry Andersen
Kaj Bach
H. J. Beier
Henning Fast
Jørgen Graae
Dennis Hebsgård
E. F. Jacobsen
Åge Louring
N. H. Petersen
Fl. Sørensen

REDAKTION

O. E. Riisager (ansv. og hvortil stof
bedes sendt), Krogholmgårdsvej
70, 2950 Vedbæk. Tel. (01) 89 11 48
mellem kl. 20 og 21.

I redaktionen: Th. Ry Andersen,
H. J. Beier, M. Bessermann-Niel-
sen, P. Lykkeberg, Claus Nielsen,
Fl. Perlt, K. Schouboe.

Annoncer: P. Lykkeberg, Grønne-
vej 259 11., 2830 Virum.
Tel. (01) 85 24 84.

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

EILER EILERTSEN. KØBENHAVN

FORSIDEN:

Scania-Vabis S.V.3 Luksus-Torpedo-Li-
mousin. Se artiklen der begynder på side 6.

MØDEPROGRAM:

Da Frederiksberghallen har sommerluk-
ket holdes førstkommande møde onsdag
den 8. september (Jens Jessensvej 20).
Fredericiafilmen vil omsider blive vist.
Derefter som sædvanlig anden onsdag i
hver måned, klokken 19:30. Medlemmerne
opfordres til at medbringe color slides fra
sommerens løb etc.

De jyske møder holdes første tirsdag
i hver måned på Hørning Kro, klokken 20.

EKSTRAORDINÆR GENERAL- FORSAMLING

Der indkaldes til ekstraordinær general-
forsamling ved Hørning-mødet den 3. au-
gust til endelig vedtagelse eller forkastelse
i henhold til lovene af forslaget om for-
højelse af kontingentet til 75 kroner om
året med virkning fra 1972.

Austin Sektionen

Hans Sørensen,
Fredensallé 15,
3300 Frederiksværk.

Société des Bugattistes Danois

H. C. Rasmussen,
Uraniavej 18, 1878 V.

Chrysler Sektionen

Sv. Dråby,
Alekestevj 108 A, 2720 Vanløse.

Fiat Registret

Ole Riisager,
Krogholmgårdsvej 70,
2950 Vedbæk.

GM Registret (amerik. mærker)

Peter Hass,
Bakkegårdsalle 2, 3,
1804 København V.

Harley Davidson Registret

Sv. Amdissen,
Over Fussing pr. 8900 Randers.

Indian Registret

Erik Ballermann,
Lottesvej 10, 8220 Brabrand.

Jaguar & SS Registret

Henning Thomsen,
Nylandsvej 35, 4600 Køge.

Mercedes-Benz Registret

Poul Jørgensen,
Grønnevej 261, 12. 2830 Virum.

MG Registret

Falko Lorenz,
Arre pr. 6800 Varde.

Morris Sektionen

Finn Wodschow,
Lyngvej 48, 2800 Lyngby.

Nimbus Registret

Henrik Houmøller,
Hadsundvej 86, 9000 Alborg.

Rolls-Royce Sektionen

Ib Wiboe Hansen,
Fuglevadsvej 58, 2800 Lyngby.

Singer Registret

Ulf Korremann,
Åkandevej 72, 3500 Værløse.

●

Det er med stolthed vi i dette nummer præsenterer et kapitel af dansk bilhistorie der har undgået de fleste bilhistorikeres opmærksomhed. Næmlig det om Dansk Scania Vabis' selvstændige og meget bemærkelsesværdige produktion. Mig bekendt findes den hidtil kun kort omtalt i C. E. Andersen og Tom Christensens „Hundredre Års Danske Bilkonstruktioner“. Peter Alnø er dykket ned i emnet, har gennemgået arkiver og talt med folk der har været med til at bygge bilerne og køre dem. Resultatet nåede Alnø at sammenfatte samtidig med at han dels passede sit daglige arbejde, dels gik på flere forskellige kurser for at forberede sig til godt to års tjeneste som u-landsudsending i Afrika, hvor han er, når dette blad udkommer. Vi har be-

grundet håb om at Alnø vil fortsætte sin bilhistoriske skribentvirksomhed når han vender hjem igen, og glæder os til det.

Betydelig mindre stolte er vi over magister Andersens indlæg om veteranbilfolk som lånere på Danmarks Tekniske Bibliotek. Den konkrete sag vi tidligere har beskæftiget os med her i bladet skulle være ude af verden, men det viser sig altså at der stadig er andre, lignende forhold.

Som faste læsere af Bilhistorisk Tidsskrift vil vide, er trykfejl et problem vi altid slås med. I sidste nummer var det værre end nogensinde, idet der efter at vi havde læst 3. og sidste korrektur skete en ombryderfejl så to medlemmer der var flyttet kom til at stå som afdøde. Vi kan kun beklage det dybt.

Som bekendt skal man ikke forlade sig på dagspressens opfattelse af hvad gamle biler er værd

i penge. Det har været flere uhyrlige eksempler i den senere tid — at Aktuelt fortalte at DVK's Swift er 100.000 kroner værd blev ganske overgået af Frederiksborg Amts Avis der kunne meddele at den efterkrigs Jaguar Mark V der er udstillet på Teknisk Museum har en værdi af — hold fast — 200.000 kroner. For at sætte tingene på plads skal det siges at et udmærket eksemplar af samme model kan man i England købe for 3.000 til 5.000 kroner.

På givne foranledning skal det slås fast at redaktionen af Bilhistorisk Tidsskrift er ikke underkastet nogen censur fra bestyrelsens side, hvilket vi er glade for både af praktiske og principielle grunde. Det stof der trykkes i bladet er som oftest kun kendt af den der har forfattet det og af undertegnede, som derfor har det fulde ansvar, og som eventuelle klager bør stiles til.

O. Riisager

Generalforsamlingen

Generalforsamlingen den 26. april blev holdt i Danmarks Tekniske Museum i Helsingør og formanden indledte med at takke museet for husly. Der var vel cirka 60 medlemmer til stede, deraf mange fra Fyn og Jylland. Som sædvanlig blev H. J. Beier valgt til dirigent.

Bent Mackeprang begyndte sin formandsberetning med at fortælle at ved nytår 1971 var der 522 medlemmer, imod 463 et år før. Det giver en nettotilgang i 1970 på 59 medlemmer, næsten lige så mange som i 1969.

Mødevirksomheden er blevet fortsat på begge side af vandet, i Hørning var decembermødet af mere selskabelig karakter med damer. Der har igen været svejsekursus i Jylland, i godt samarbejde med Dansk Vintage Motor Club og desuden en vellykket studieudflugt vedrørende slibning og polering med henblik på forkromning og fornikling. I den forløbne sæson har der også været svejsekursus i København, det var Flemming Sørensen der efter vanskelige forhandlinger fik det i gang.

Bladet udkommer nu i 700 eksemplarer hver gang, og udgifterne til det er stigende, ca. 8.000 kroner pr. nummer, men der er formodning om en stabilisering, og formanden mente ikke det var ønskeligt at slække på kvalitetskravene. Den gamle tanke om en månedlig bulletin er af flere årsager, blandt andet økonomiske, skrinlagt. Der vil blive gjort ny forsøg på at skaffe Bilhistorisk Tidsskrift annonceindtægter. Der har været flere værdifulde medlemsbidrag til bladet, BMW-artiklen bevirkede for eksempel flere henvendelser fra Sverige om eksemplarer.

Formanden nævnte at Morris Sektionen har udsendt første nummer af en bulletin og er ved at komme i gang (dette kan dog nu sørgeligt afkræftes, hvorom man kan læse andetsteds), Bugatti Sektionen afholdt sidste sommer en international Jyllandstur, Austin Sektionen havde sommerinvasion fra England og Fiat Registret driver grundig registrering. Mercedes Benz Registret dyrker især det historiske, i samarbejde med tyske bilhistorikere, Jaguar og SS Re-

gistret har også internationale forbindelser.

Derimod har Rolls-Royce Sektionen ingen officiel aktivitet længere, Ford A Sektionen ligger i dvale og klubben mangler stadig en Ford T sektion. Hvad Ford A angår kan DVK dog henvise til Københavns Ford A Klub som vi har et fortrinligt forhold til.

Formanden gennemgik sidste års løbsarrangementer og nævnte den løbsfilm som københavnerne endnu ikke havde fået at se. Der havde været nogen utilfredshed med Hillerød Sct. Georgsgildes Nordsjællandsløb. Der ses mange pæne nyrestaurerede vogne til løbene, men standarden må som helhed højnes, sagde Mackeprang, for den ringe gennemsnitskvalitet får mange til at afstå fra deltagelse, især en „seniorkreds“ i klubben med mange fine vogne som de fleste medlemmer aldrig har set. Disse omstændigheder gør at bestyrelsen vil koncentrere sig om at få startet den bebudede datering og certifikatudstedelse nu. Det vil også være til hjælp ved fremtidige forhandlinger med myndighederne om lemper.

Den planlagte fællesrejse til Brightonløbet blev ikke til noget – der meldte sig kun 4! Klubben har dog ikke haft udgifter i den forbindelse. Til efteråret vil der være mulighed for at komme med sven-

skerne til Brighton, AHK har nemlig haft stor succes på rejser de senere år.

Der spores en ny og bedre holdning hos Forenede Danske Motorejere til DVK, det har allerede givet sig praktiske udslag. Vi har bladudveksling med veteranbilkubber i Europa, USA og Afrika og som før nævnt godt samarbejde med Dansk Vintage Motor Club og Københavns Ford A Klub.

Arkivet har fået gaver fra Bille Brahe Selby (mange årgange af Autocar), Skandinavisk Motor, Nordisk Fiat (se andetsteds) og fra medlemmerne Frese-Madsen og Cay Andersen.

Forsikringsgruppen, som nu sorterer under H. J. Beier, har 65 medlemmer tilsluttet, det er desværre stadig for få til at blive selvstændig gruppe, hvilket i det forløbne år ville have betydet *tilbagebetaling* af 67 procent af den i forvejen meget lave præmie! Selskabet er nu helt overtaget af forsikringstagerne, hvorved den indvending enkelte har haft mod ordningen i hvert fald er faldet bort. Mackeprang nævnte at for en vogn der er forsikret for 20.000 kroner, er den samlede præmie for ansvar og kasko mindre end ansvar alene normalt koster. Og dertil kommer altså tilbagebetalingen hvert år.

Der indføres stadig køretøjer med klub-

anbefaling, og DVK vil igen forsøge at få hævet aldersgrænsen fra 1935 til 1940. Derimod er henvendelser til myndighederne om afgiftslempelser indtil videre stillet i bero. På samfundsøkonomisk baggrund er det svært for os at argumentere for øjeblikket. Så afgiftsnedsættelse er stadig kun mulig ved deponering af nummerplader.

P. E. Hansen har snart vognlisten klar, trods for ringe hjælp fra medlemmerne. Mackeprang mente den vil blive et meget vigtigt middel til kontakt mellem medlemmerne.

Formanden kom ind på museumsaktiviteten rundt om i landet, særlig de nyåbnede museer Stenderup Bilmuseum og Danmarks Tekniske Museums afdeling for trafikmidler, og oplyste at klubbens Mack lastvogn er overtaget af Erhard Sørensen, der har planer om et nordjysk bilmuseum.

Der er for tiden udsolgt af vognmærker, hvorimod salget af knaphulseemblemer ikke går så godt som man kunne vente.

Dermed sluttede formandsberetningen.

Birger Bayer beklagede sig over kontaktsværligheder for ny medlemmer ved de københavnske møder og over at der ikke altid er et bestyrelsesmedlem til stede som kan give mødet en ordentlig indledning. Formanden lovede bedring.

Neel foreslog forsamlingen at tilkendegive tilfredshed med formandens enestående fine beretning. Bifald.

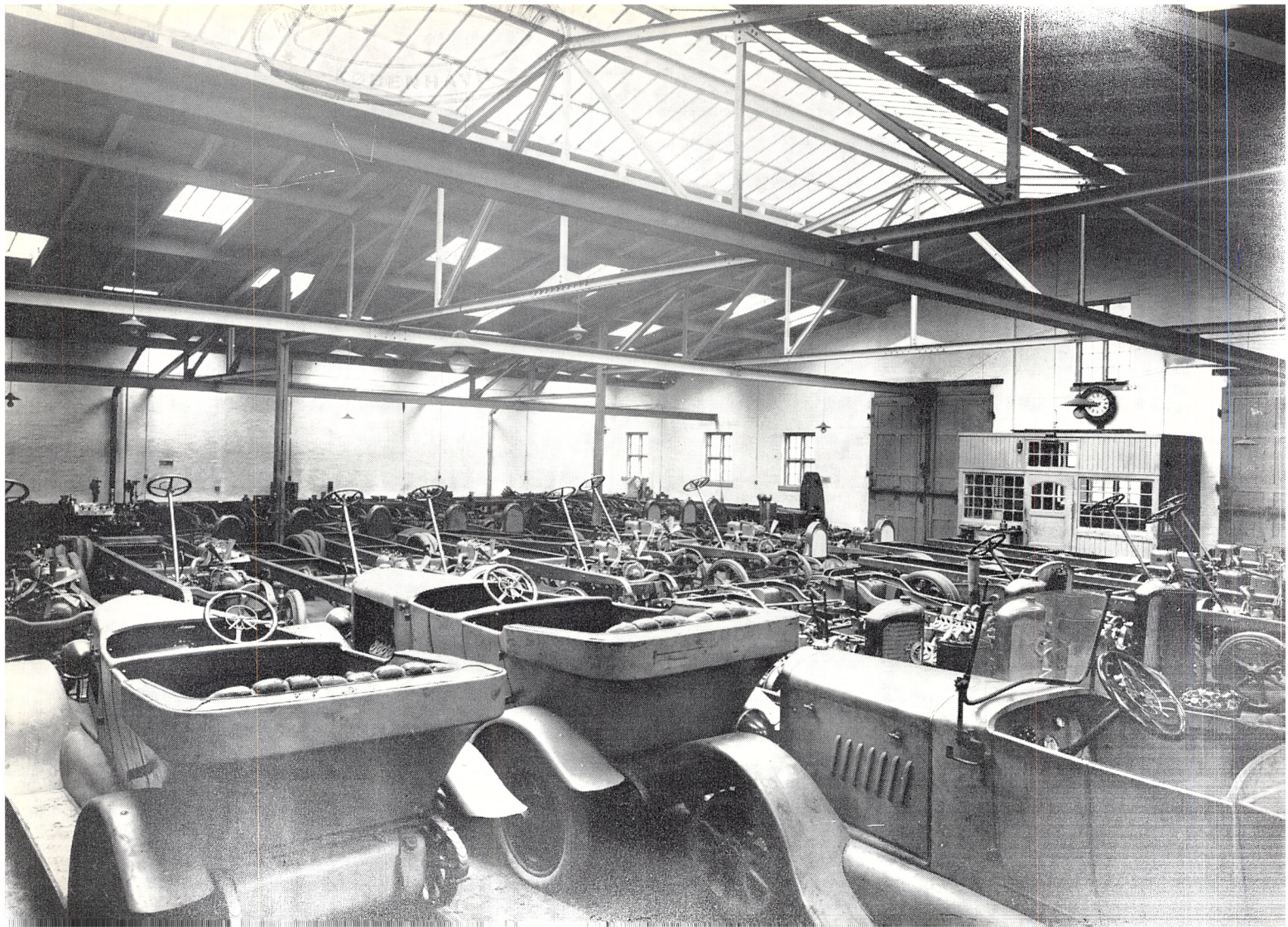
Suenson fandt at løbsarrangementerne er for ensformige og foreslog at et medlem til hvert løb stiller sin vogn til rådighed til nærmere gennemgang og prøvekørsel. Han ville gerne selv lægge for med sin store RR (i baggrunden så dens forrige ejer, Wiboe Hansen, forpint ud).

Suenson fremlagde regnskabet, der blev godkendt, skønt af uforklarlige årsager kun den ene af de to revisorer havde gennemgået det.

På forslag af *Riisager* tilsluttede forsamlingen sig at Henrik Bruun får friabonnement på bladet. Han overlod i sin tid klubben sin Bentley for et meget lavt beløb, der endda kun skulle betales i form af klubkontingenter – og nu er vognen betalt på den måde.

Inden diverse afstemninger ønskede *Riisager* principiel klarhed over om de tilstedeværende restanter kunne stemme. Beier resolverede at da de endnu ikke formelt var slettet kunne de godt.

Forslaget om fra 1972 at forhøje kontingentet til 75 kroner om året blev derpå vedtaget med stort flertal. Der var kun en stemme imod (og måske enkelte der ikke
(fortsættes side 33)



Dansk A/s Scania-Vabis

Af Peter Alnøe

A/S Scania-Vabis blev oprettet i 1913 som et datterselskab af det svenske AB Scania-Vabis, der havde fabrikker i Malmö og Södertälje, og der fremstillede henholdsvis last- og personbiler. Foruden at overtage eneforhandling her i Danmark af moderselskabets bilproduktion, indrettedes A/S Scania-Vabis som maskinfabrik, særlig med henblik på fremstilling af tandhjul og tandhjulsmekanismer. Direktør for den danske fabrik blev Valdemar Christiansen, der ved sin ansættelse var overværkfører hos Nielsen & Winther. Han var kendt som en dygtig fagmand og næde inden sin død i 1923 at leve op til den målsætning, der var givet i firmaets katalog fra 1915: „Vi tror at turde garan-

tere, at Navnet ved os ikke skal miste sin Velklang i det almindelige Omdømme“.

Historien om de biler den danske virksomhed selv producerede, starter egentlig i Tyskland i efteråret 1913, da Alhaltische Automobil & Motorenfabrik AG, Dessau, måtte standse betalingerne og likvidere. Grunden var at nybygninger og anskaffelsen af nye maskiner havde oversteget firmaets finansielle kraft. Her købte A/S Scania-Vabis tegninger og rettigheder til det tyske firmas hovedmodel Der Dessauer, Type G3 8/24, og allerede i marts 1914 leverede Scania-Vabis sin første danske bil til Ejnar Jørgensen & Co., det var en 4-sædet phaëton. Kataloget fortæller om den:

„Forakslen er smedet i dobbelt T Profil af fuldt Materiale; smukt formet og overordentlig stabil er Hovedkendetegnet for vore Foraksler. Hjulene kan svinges under en Vinkel af ca. 40° saaledes at man

selv paa en smal Vej eller Gade er istand til at vende, uden at man behøver anvende Bakgang.

Vor Motor er en Scania-Vabis Motor med 4 Cylindre, der alle fire er sammenhængende støbt. Cylinderblokken er fastboltet til Mellem parten, der ligesom Underparten er støbt af en overordentlig fin Legering af Aluminium. I Mellemstykket er med overordentlig Støbekunst indstøbt et autogen-svejset Grenrør af Staal der munder ud i Krumtappens Lejesteder. En Tandhjulpumpe pumper Oliien gennem Grenrøret og videre gennem den fuldstændig gennemborede Krumtap til dennes samtlige Lejesteder, der ogsaa omfatter Plejlstangsejer. Krumtappen, der er fremstillet af fineste Specialstaa, er naturligvis slebet paa alle Lejesteder og er saa omhyggelig afbalanceret, at den ved 2500 Omdrejninger er ligesaa fri for Sitring som ved 25 Omdrejninger. Naturligvis er

Montageballen på Lyøvej på Frederiksberg i 1918. Forrest S.V.8, bag dem 10 lastvogne og bagest 10 formodentlig GLa 1,5 modeller.

Krumtappen lagret forsat i Sideretning, hvorved der opnaas, at Stemplernes Sidevægge. Nokkeakslen trækkes ved hjælp af tryk fordeles ensartet paa begge Cylinderlydløse Kæde. Formen af Styrenokkerne er fremstaaet af aarelange Forsøg og bidrager ikke uvæsentlig til vore Motorers lydløse Gang.

Kølingen forgaar ved hjælp af en „Lamellkøler“ (Windhoff), fra hvilken Vandet rinder ind i en Pumpe, som gennem en kort Ledning pumper det ind i Motoren. Kølingens Effektivitet forøges gennem en energisk virkende Ventilator, der er anbragt direkte bagved Køleren og som er let efterstillelig.

For Tændingen af Gasblandingen anvendes en Bosch Højspændingsmagnet, der er anbragt i Vognens højre Side. Magneten trækkes af en Klokobling, der selv efter fleraarig Brug arbejder lydløst.

For Motoren gælder i øvrigt, at saavel Plejstængerne som Stemplerne er saa ideelt konstrueret, at de i Forhold til deres Stabilitet repræsenterer den mindst mulige Vægt, hvilket bevirker at der vel næppe gives nogen Motor, der saa hurtigt kommer op paa sit beregnede Omdrejningstal, som vor Specialmotor.

Gearkassen. En overordentlig Omhyggelighed bliver anvendt ved Fremstillingen

af de brede Tandhjul af vort specielle Tandhjuls materiale, der i hærdet Tilstand er forlenet med en hidtil ukendt høj Brudgrænse og Haardhed.

Inklusive den direkte Overføring giver Gearkassen 4 Hastigheder frem og 1 Bakgang.

Paa genial Maade er de korte Udrykkerstænger sikret gennem en beskyttet Anordning, der bevirker, at hvis f. Eks. 1 Gear er i Indgribning, saa er de øvrige laaset saaledes, at disse saa lidt som Bakgangen, ikke af sig selv kan rykke i Indgribning.“

Kraftoverføringen skete via en læderfriktionskonus. For at give en blidere tilkobling havde man anbragt bladfjedre under læderbelægningen, så ikke hele koblingsskålen greb på en gang, og det fungerede.

Fodbremsen virkede på kardanakslen med 2 udvendige sko forsynet med Ferodo belægning, den var effektiv i en grad der af og til ødelagde spidshjulet. Til gengæld var håndbremsen mindre heldig, den påvirkede indvendige bremsesko i baghjulenes tromler, men krævede kræfter og var i vådt føre næsten virkningsløs.

Styretøjet var et almindeligt snekke/rulle system, også det fungerede lidt tungt.

„Rammen er presset af bedste Staalplade og bestaar af to Længdebærere og to Tvær-

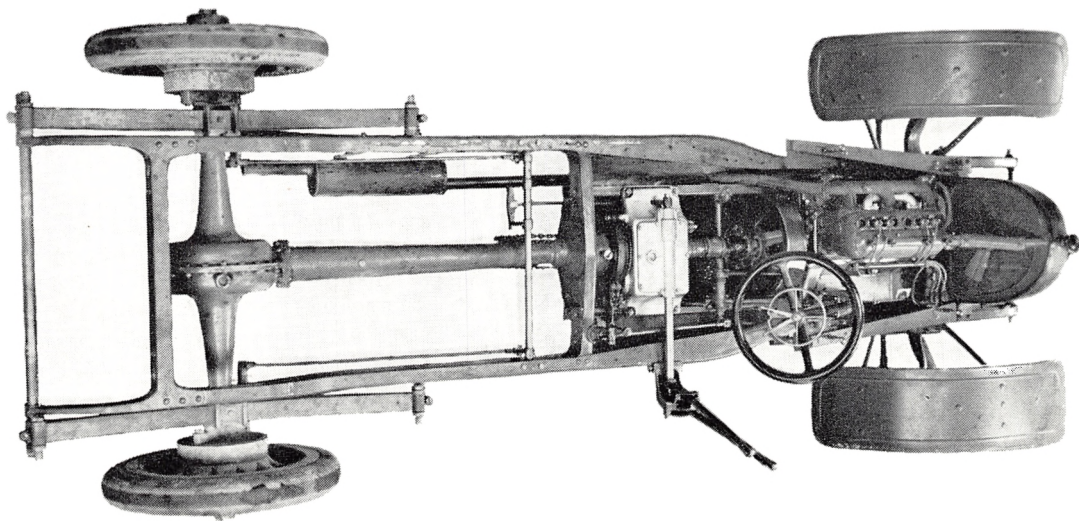
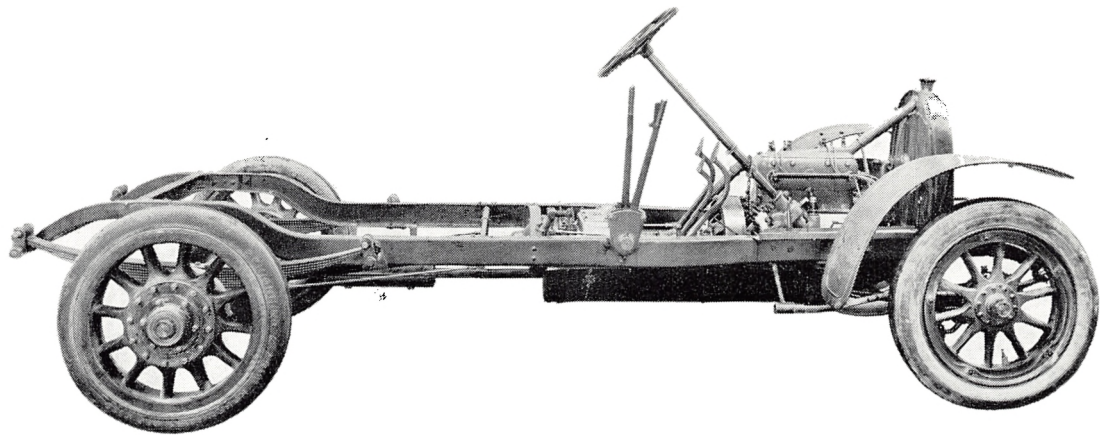
traverser foruden den bageste Tværtravers, der tillige tjener til Befæstigelse af Halvfjedrene.

Ved Valget af meget lange og brede Fjedre og $\frac{3}{4}$ Elyptik-Bagfjedre er der opnaaet et behageligt, let svævende Løb af vore Vogne, selv hvor Hastigheden er meget stor. Støddæmpere er Standard-Udstyr paa vore Vogne.

Benzinbeholderen, der rummer 72 Liter, er anbragt bagtil. Benzinen bliver ved Hjælp af Udpufningerne ført fra Benzinbeholderen gennem Benzinmanometeret til Zenith Forgaseren.“

Chassis, krumtap og det ikke altid lige tætte støbegods fik man fra underleverandører i København. Karrosseri og hjul blev i de fleste tilfælde lavet af et firma på Køgevejen i Valby, navnet har vi desværre ikke. Nogle få færdige chassis blev transporteret til Södertälje, og blev der forsynet med svenske personvognskarrosserier. Da disse færdige vogne blev hentet i Havnegade kunne man næsten ikke dreje rattet, den i forvejen tunge styring var umuliggjort fordi ratstammerne sad i spænd.

CLA 1,5 chassis fra 1915 forsynet med halvelliptiske bagfjedre og fast gummi. Derunder samme chassis set ovenfra, man ser tydeligt konuskobling, kanalgearvælger og kardanbremse.

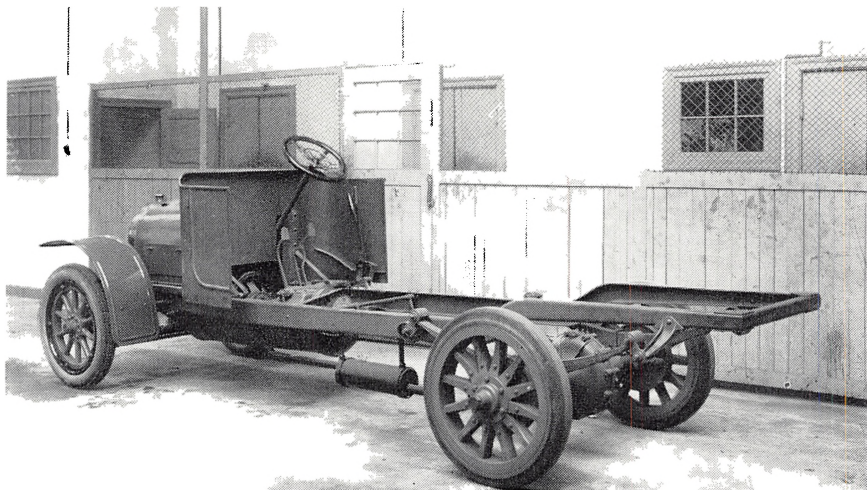


I 1916 ændredes CLA 1,5 chassiset for bedre at understøtte de stadig længere varevogne, også differentialet er kraftigere.

Mekanikerne havde andre problemer, på grund af manglende præcision i første led, måtte man næsten altid tilpasse hver enkelt del i motoren separat, det hæmmede arbejdet og forøgede prisen. Motorens hoveddimensioner 74 x 120 mm gav 24 hk ved 1900 opm. Den skattepligtige hestekraft blev udregnet til 7,9. Privatautomobiler skulle betale 10 kr. pr. hk hvis de var mindre end 8 hk, så motorskatten blev 79 kr.

For at forøge motorkraften havde man i slutningen af 1914 ændret boringen til 80 mm, ydelsen var nu 28 hk. Alligevel beholdt man begge modeller og havde i 1915 følgende modeller: S.V.1 var den tyske grundmodel med 24 hk motor, og en akselafstand på 3000 mm.

S.V.2 hed samme chassis, men med 80 x 120 mm motor, beregnet for personvogne. Når chassiset blev brugt til varevogne forsynet med faste ringe bagtil, hed det type ALa. Største last 500 kg. S.V.3 havde fået forlænget akselafstanden fra 3000 til 3200 mm, men var ellers identisk med S.V.2. Varevognsudgaven af denne var for-



stærket, blandt andet var kardanaksel og differentiale kraftigere. Den havde betegnelsen CLA 0,75 (lasteevne 750 kg). S.V.4 havde stadig samme motor, men nu var chassiset forlænget yderligere til 3400 mm. Som varevogn hed den CLA 1, og var interessant ved at have dobbelte „pneumatiske“ gummidæk på baghjulene. Det normale var naturligvis fast gummi, men fordelene ved luftgummiet var at normalhastigheden steg fra 35 til 40 kmt, samt at vognens svage punkt, baghjulslejerne, blev skånet. Lasteevnen var 1 ton.

Det sværeste chassis med 28 hk motoren var lastautomobilen model CLA 1,5 (let type) der adskilte sig fra CLA 1 ved at have fast gummi bagtil og sværere dimensioner. Man skriver: „Ogsaa her foregaar Drivanordningen ved Hjælp af Kardan, og de koniske Hjul, saavel Spids- som Kronhjul, er af vort specielle svenske Tandhjulsmateriale, der næppe har sin Mage i Verden.“

S.V.5 er den næste i rækken og her ser man igen nye mål i motoren, 80 x 140 mm og en ydelse på 30 hk. Modellerne forde-

ler sig efter samme mønster som de foregående. S.V.5, akselafstand 3000 mm, S.V.6 3200 mm og S.V.7 3400 mm. Der er grund til at tro at dansk og svensk Scania-Vabis har været fælles om denne motor og dette chassis, den optræder nemlig året efter i S-V's svenske katalog som Personautomobil Type 2.

Alle disse S.-V. chassiser kunne fås med næsten enhver tænkelig karrosseriform. Nogle få eksempler: Luksus-Torpedo-Limousin, Droske i normal Udstyrelse, 6-Sædet Luksus-Phaëton med indbygget Sufflet Kaleche, 4-Sædet Special-Sports-

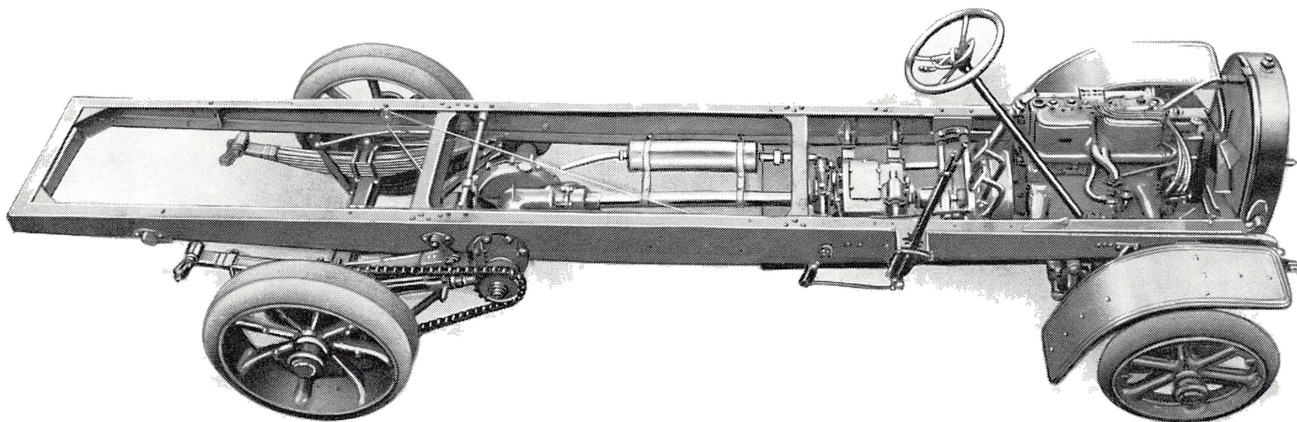
vogn med kun 1 Indgangsdør, 2-Sædet Sportsvogn med Kalesche og vi kunne nævne mange flere. Man kunne vælge Sofapolstring, Klubstolpolstring eller Pipepolstring i antik rød, antik lysebrun, antik mørkbrun eller sort. Foretrukne farver i lakering var grå, evt. med rød staffering, kaffebrun (især til phaëton-modeller), blå, sort/blå og klare farver til vare- og lastvogne.

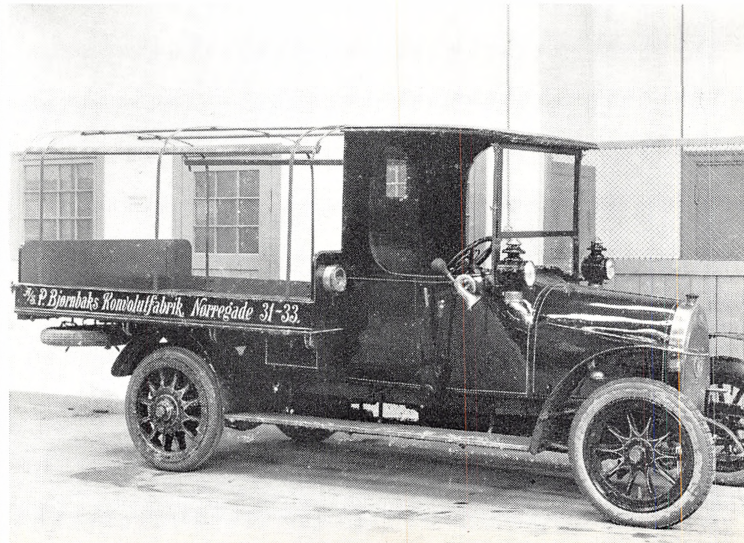
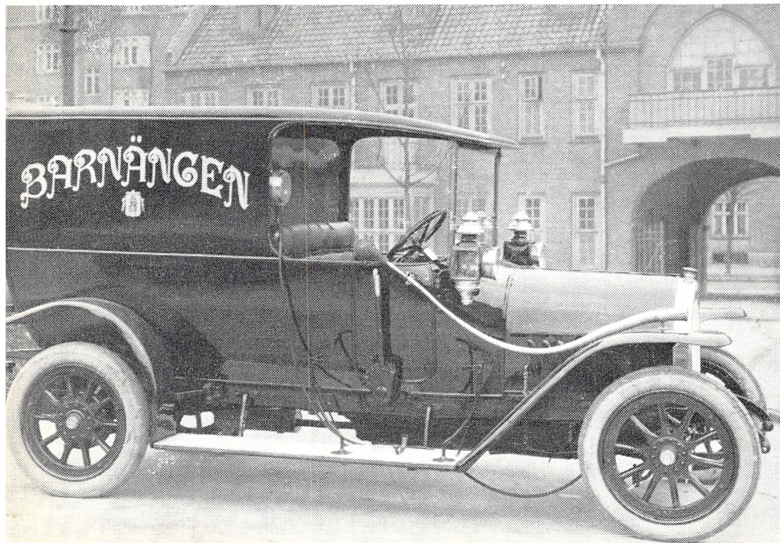
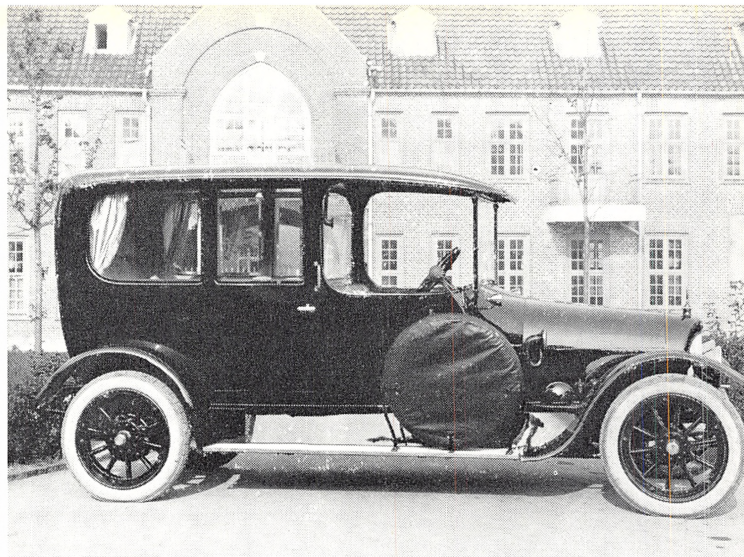
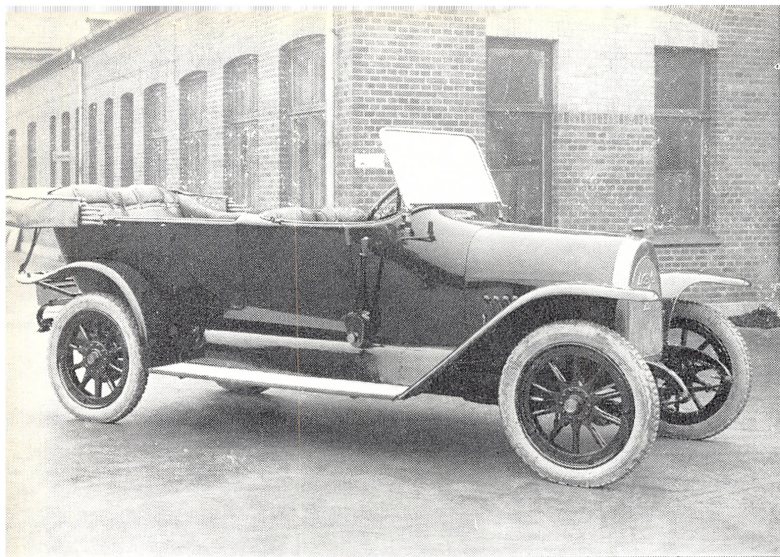
Der var fem forskellige grupper belysning at vælge imellem: Gruppe D til 1000 kr. havde „Belysningsdynamo, 12 Volt 47 Ampera Akkumulator, 2 Straale-

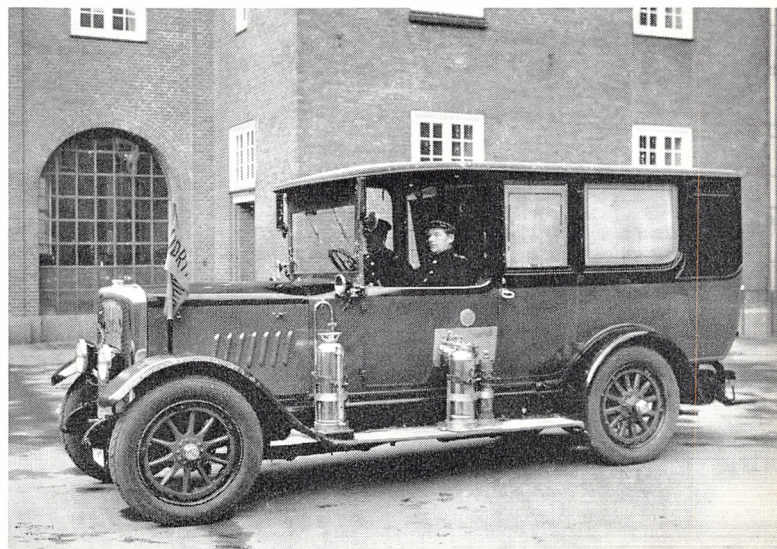
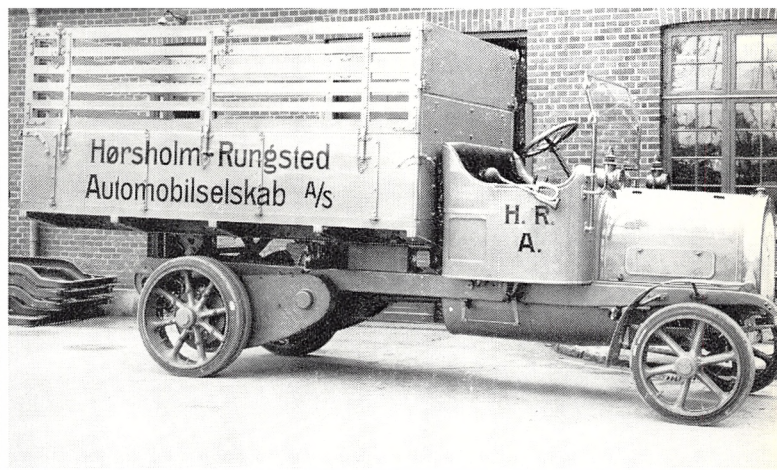
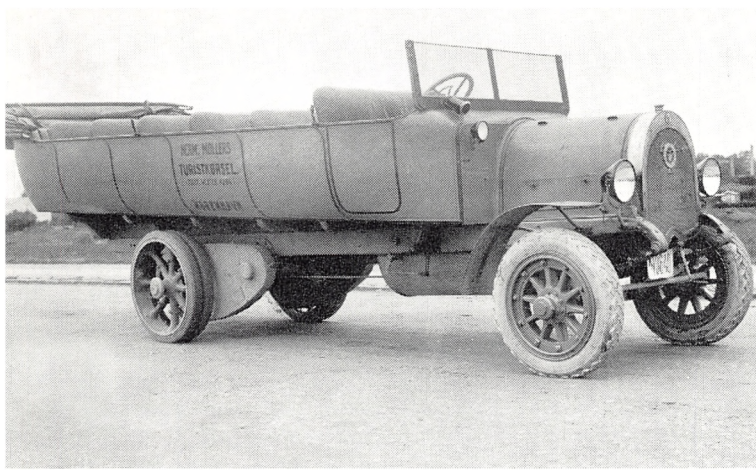
kastere, 2 Sideøjne, 1 Nummerlygte, Instrumentbelysning, Monteringslampe, Sikringsdaase, Tagkuppel med 2 elektriske Lamper, 2 el. Læselamper og Cigartænder“.

Gruppe E havde 2 Petroleumspyntelygter. For 800 kr. kunne man få en Bosch selvstarter monteret, System Rushmore. Hattenæt 15 kr. Talerør til Førersædet, paamonteret 100 kr., Kuffertgalleri 90 kr., 1 Paraply- og Stokholder, Kurv med Remme og Øskner Kr. 36.75, 1 Tudehorn med Bold, uden Slange Kr. 13.50.

Lastbilchassis type ELa 4 fra AB Scania-Vabis i Malmö.







Billederne på de foregående 10 sider. Øverste række fra venstre mod højre: 6-sædet Torpedophaeton med Sufflet, S.V.3 i brun lakering, leveret i april 1916. Pris 11.000 kr. kontant. Elegant sort S.V.7 Luksus-Torpedo-Limousin, solgt til etatsrådinde Mads Rasmussen i 1916. Vognen havde stort el-anlæg og Bosch fodvarmer. 20 persons turistvogn på ELA 4 chassis, leveret i 1920 til Herm. Møllers turistikørsel i København. DLa 3 med tippelad fra 1917. Nederste række fra venstre mod højre: Barnängens varevogn er en S.V.1 1914. Billedet blev taget da vognen blev solgt som brugt af fabrikken i 1919. CLa 1,5 lastvogn, leveret i marts 1916 i blå lakering til P. Bjørnbaks konvolutfabrik (leverandør til Dansk Veteranbil Klub!). Automobilsprøjte, solgt til grosserer Th. A. Knap og videresolgt til Arhus brandvæsen 15. maj 1916. Står nu på Danmarks Tekniske Museum. Ambulance leveret til Frederiksborg brandvæsen i 1917.

I assurancebetingelserne hedder det: „Maskinskade, hvilket omfatter alle Maskinbrud eller Maskinuheld. For Drosker kan denne Assurance ikke tegnes. For Luksusvogne dækkes denne Assurance ved at betale en Præmie af 20 % Tillæg til den øvrige samlede Præmie.“

Salget af disse forskellige vogntyper lå ret fast i krigsårene, hvor der blev solgt over 100 stk. med størst vægt på S.V.1, S.V.7 og CLa 1,5. Alene i efteråret 1916 aftog direktør H. Raffel, Auto Luxe 12 S.V.7 Luksus-Limousin, alle malet sort/blå.

Det er muligvis dette tiltagende salg i de større modeller, der fik firmaets overingeniør Frederik Christian Rasmussen til i årene 1916-17 at konstruere en 8-cylindret motor i V-form. Den første V-8 automobilmotor byggedes kun 3 år før af Cadillac i 1914, så Scania-Vabis folkene havde god grund til at være stolte da den første V-8 kørte i 1917. Netop på denne tid brugte flere andre danske bilfabrikker mange penge på vilde motorer der aldrig kom i produktion, eller blot til at fungere. V-8'erenes teknik var følgende:

Man beholdt cylindermålene 80 x 120 mm, det gav en slagvolumen på 4,8 ltr. Ydelsen var 50 hk ved 1900 opm., og det maksimale omdrejningstal var 3400. Overdelen (cylinder/topstykke) var af støbe-

jern, mens mellemstykke og underdel var af aluminium. Krumtappen af Cr-Ni havde 3 hovedlejer og var naturligvis gennem-boret. Lejerne var af Babbitts metal, en amerikansk tin-antimon-kobber legering, plejstængerne af Cr-Ni og stemplerne af støbejern. Dæksler, rør, ventilator osv. var af aluminium, kun hvor særlig styrke var påkrævet brugte man tempergods. Et bredt tandhjul foran på krumtapakslen drev den centrale knastaksel, herfra blev også ventilator-akslen trukket og dermed dynamo og strømfordeler, begge dele fra Bosch. En tværgående aksel trukket direkte af krumtapakslen, havde i hver ende en centrifugalvandpumpe, af samme model som i de mindre S.V. typer. Indsugningsmanifolden var et dobbelt rør, hvor det varme kølevand i det yderste forvarmede gassen i det underste. Karburatoren var en dobbelt Zenith, og der var naturligvis snapsehaner i cylindrene. De små dæksler med indvendig sekskant der var anbragt over ventilerne (med tændrør og haner indskruet) og de større inspektionsdæksler, er typiske for Scania-Vabis både i Danmark og Sverige. I alt bestod motoren uden karburator og tændingsanlæg af 1175 dele og der ligger en af forklaringerne på at kun 25 blev fremstillet og solgt over en 8-årig periode. Markedet var efter krigen mindre købe-

Hotel d'Angleterres omnibil. Tegnet i december 1915, leveret 21. september 1916 i sortblå lak.

dygtigt for dyre luksusvogne. Mekaniker Göthe Olsson, der virkede hos Scania-Vabis fra 1916 til 1961 fortæller at det tog ham 14 dage at tilpasse den første knastaksel i hånden.

Kalkulationspris for 1 Stk. 8 Cyl. Motor med Dynamo og Selvstarter.

Materiale	Kr. 4062,56
Løn	Kr. 1750,48
Tid i Timer 737,8	
Omk.	Kr. 1435,08
Maskindebitering	Kr. 291,47
Kalkulationspris + 5 % ...	Kr. 7957,44

Kalkulation for 1 Stk. Chassis delvis forandret og forsynet med 8 Cyl. Motor.

Materiale	Kr. 550,00
Løn	Kr. 1640,00
Tid i timer 656	
Omk.	Kr. 1312,00
Maskindebitering	Kr. 164,00
Chassis	Kr. 7450,00
Motor	Kr. 7958,00
Køler	Kr. 1071,00
Kalkulationspris	Kr. 20145,00



Karosseri, Instrumenter, Lygter o.s.v. er ikke indbefattet. Scania-Vabis' kalkulationslister viser tidsstudier ned til mindste detalje, og denne samlede oversigt.

Chassiset havde S.V.7 modellen som udgangspunkt, men var langt sværere dimensioneret, med motor vejede S.V.7 1200 kg, S.V.8, som den nye model meget apropos hed, vejede 1820 kg. Det betød at vægtgrænsen på 2500 kg let kunne overskrides,

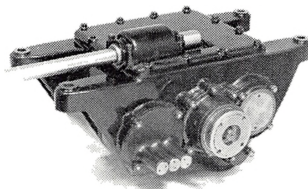
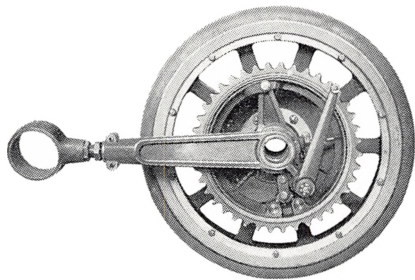
og at man så måtte have stort kørekort. De fleste fik personvogns-karosseri, lukket eller åbent, men der blev også lavet tjenestevogne med denne motor på 1,5 t lastvogns-chassis dog med luftgummi på baghjulene. Københavns politi fik en sådan som udrykningsvogn i 1921.

I 1923 fik Frederiksberg Brandvæsen leveret 2 sygevoogne med V-8 motor på 1,5 t chassis. Frederiksberg Kommunes Aars-

beretning fortæller: „Vognens Motor har 8 Cylindre med Ventilstyring, er istand til at fremføre Køretøjet med fuld Last med Hastighed af 50 Km i Timen. Vognene blev taget i Drift i December, hvorefter Brandvæsenets Hestebestand blev formindsket fra 4 til 3 Spænd. Der er i Aarets løb afgået 1, idet en Hest faldt død om ramt af et Hjerteslag den 16. Februar 1923.“

Frederiksberg Brandvæsen brugte disse vogne til sygetransport, ambulancekørsel og ildslukning. Det sidste ud fra den sunde betragtning at man skulle slukke de små brande før de udviklede sig. Ved udrykning til ildløs var der foruden chaufføren og konduktøren en extinktor, der

Baghjul til lastvogn med føringsarm og kædestrammer.



Gearkassen til den 8-cylindrede model i smuk finish.

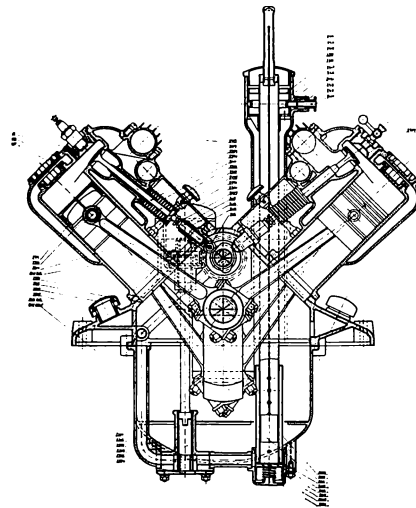
skulle lede slukningsarbejdet og bruge de skumslukkere og kemiske ildslukkere der var anbragt på siden af køretøjerne. På denne måde slukkede man de fleste brande på Frederiksberg.

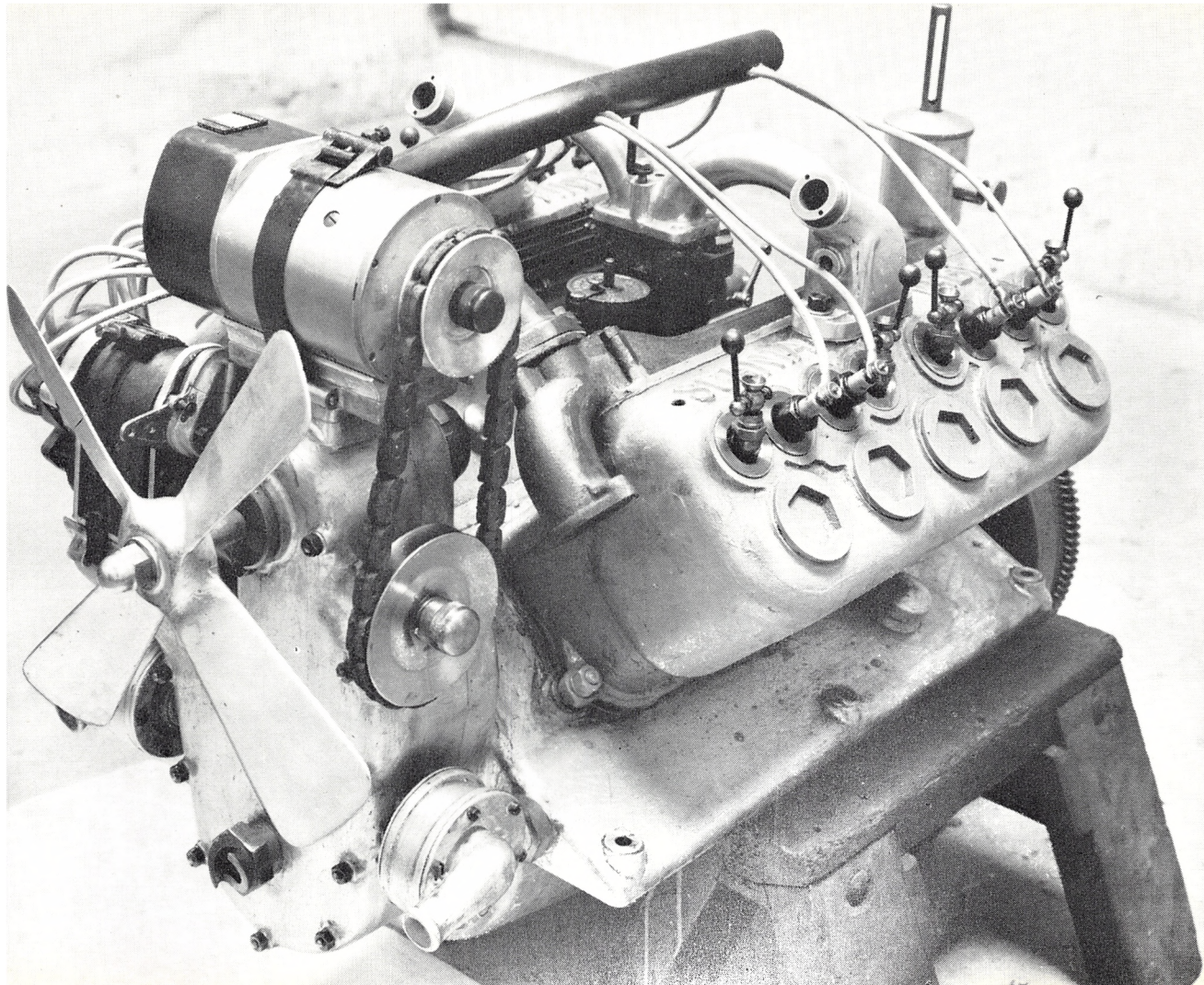
I 1927 fik Frederiksberg Brandvæsen sin tredje Scania-Vabis sygevogn, den tjente som reserve for de to andre som begge det forløbne år var blevet hovedrepareret. Alene i 1927 blev der foretaget 772 udrykninger og i alt kørte vognene 19.042 km. „Af de anmeldte Ildebrande paa Kommunens Grund viste 18 sig at være i et Automobil. Af disse var 11 opstaaet i Karburatoren. 1 Brand er opstaaet ved Startning af en nylig i Benzín vasket Motor. 1 Brand skyldtes Varmløbning af Kar-

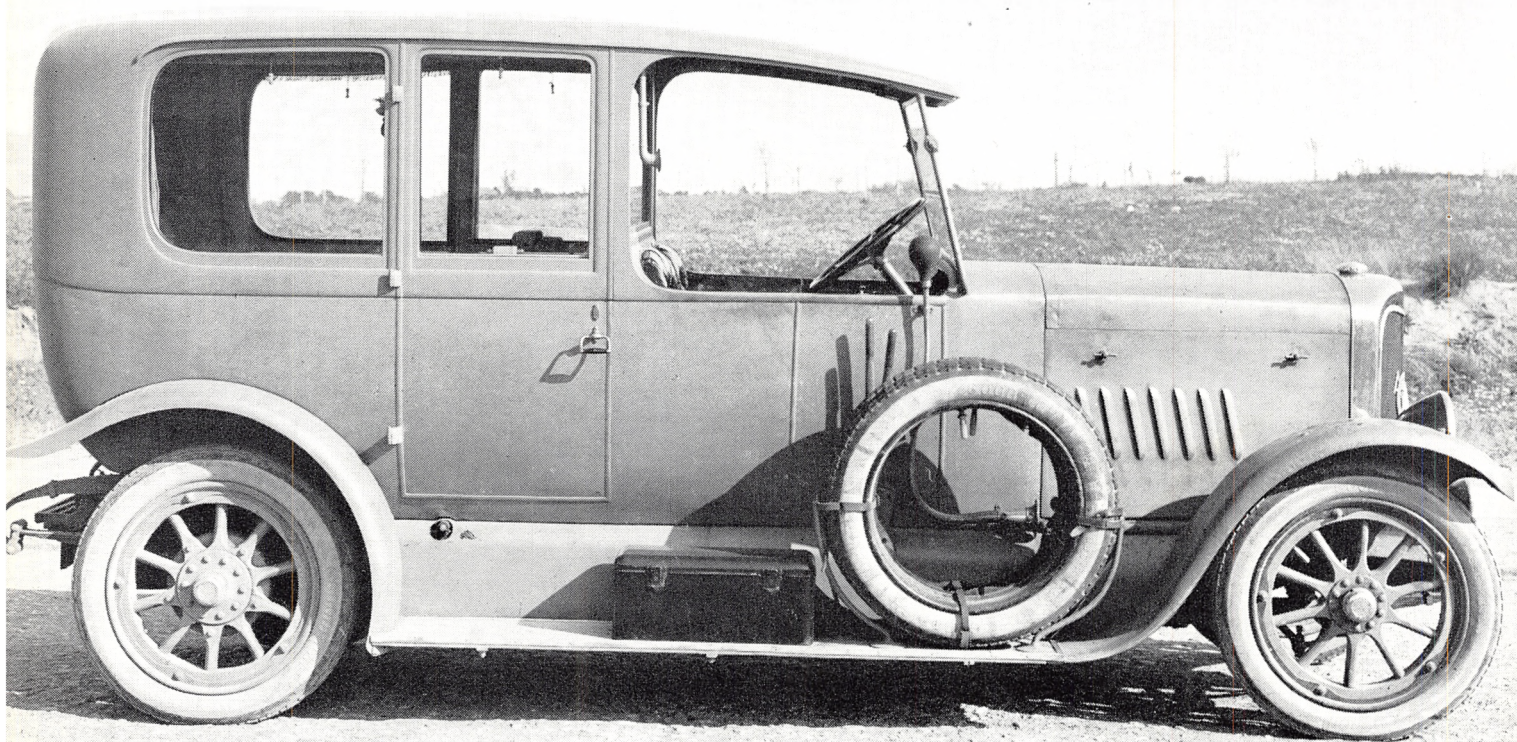
danbremsen, resten er uopklarede.“ Ved Scania-Vabis' 25 års jubilæum i 1938 stod en af disse 3 vogne stadig som reserve i beredskab.

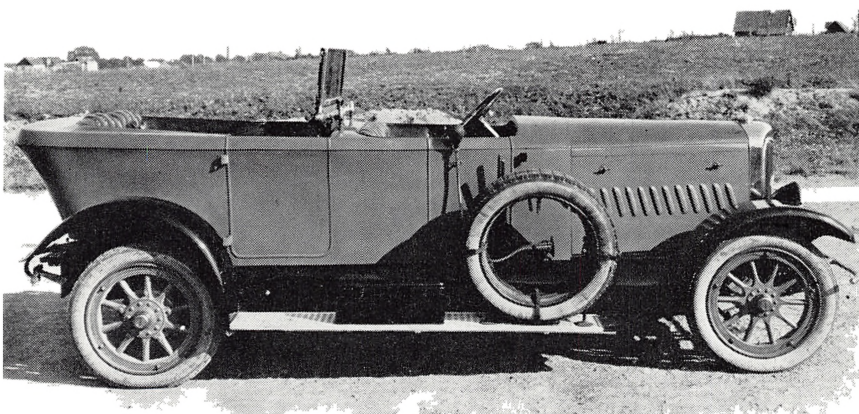
Så vidt vides er der ikke bevaret nogen

Til højre S.V.8 motoren, firmaets stolthed fra 1917. På produktionsmodellen var remmen afskærmet og indsugningsrøret ændret. På snittet herunder ses at topstykket er fast på den løse cylinder. Vandkappen er ikke helt almindelig.









Fabrikkens direktør brugte personlig denne S.V.8 dobbelt-phaeton A 127, den var god for 100 km/t. Til venstre samme model med fabrikkens limousine-karosseri.

S.V.8 lige så lidt som de øvrige S.V. modeller.

Bilen havde nu sejret på Frederiksberg: Automobilafgiften indbragte i 1927 547.014,75 kr., der blev udstedt 1096 kørekort, og 66 internationale førerkort. Mo-

torloven blev overtrådt 783 gange, 10 personer blev kørt ned, heraf døde 2. Men droske- og automobilvæsenet hørte stadig under sundheds- og sædelighedspolitiet.

Tilbage i 1912, endnu før firmaet var officielt stiftet, startede man med at importere og sælge svenske Scania-Vabis lastvogne. Dette blev man ved med sideløbende med den danske produktion af lette lastbiler i de kommende år, efterhånden som den svenske lastbilproduktion steg, leverede det danske datterselskab sta-

dig større serier gearkasser, styretøjsdele og differentialer til de svenske vogne.

Disse lastbiler ændrede sig naturligvis fra 1912 til sidst i tyverne, den periode de blev importeret af A/S Scania-Vabis, men indtil ca. 1924 havde de følgende opbygning:

Motor, firecylindret støbt i to blokke, strømfordeler og vandpumpe var anbragt i hver sin ende af en tværaksel, der er trukket af knastakslen. Ventilene var anbragt på den ene side og indkapslede (L-Hoved). En regulator forhindrede at bilerne overskred en given hastighed.

Smøringen foregik med en pumpe der blev styret af en fjederbelastet ventil, denne kunne justeres så man kunne variere smøringen efter behov.

Karburatoren var enten Zenith eller Scania-Vabis' egen, der også kunne leveres til benzol eller sprit-drift.

Koblingen var en læderkonus, gearkassen havde fire fremadgående gear og 1 bak og der var kanalvælger.

Differentialet var boltet på chassiset, trækket foregik gennem kæder til baghjulene, på denne måde undgik man kardanled og fik større frihøjde.

Fodbremsen var en kardanbremse, og håndbremsen var tromlebremser på baghjulene.

Følgende modeller blev ført:

CLb 1,5 havde samme motor som S.V.5, 6 og 7, 80 x 140 mm 30 hk, akselafstanden 3550 mm.

CLc 2 akselafstanden er 3650 mm, elers er vognen som CLb 1,5.

DLa 3 havde egentlig lastvognsmotor 100 x 160 mm og 45 hk, maksimalhastighed 20 kmt.

ELa 4, 4 tons lasteevne og samme specifikationer som DLa.

FLa 5, 135 x 160 mm, 70 hk ved 1000 opm. Akselafstand 4400 mm.

GLa 6, Firmaets største vogn. Motor som FLa, men 6 tons lasteevne, den kørte 18 kmt og vejede 3720 kg mod CLb's 2050 kg.

Der var mange varianter, således var flere brandbiler forsynet med en T-hoved motor med dobbelttænding på 50 hk, den hed K1. I 1917 lavede A/S Scania-Vabis en elektrisk lastbil, i 1920 en traktor og i 1922 konstruerede man til Det Danske Petroleums Aktieselskab et chassis hvor kæderne var afløst af et rent kardantræk. Dette chassis blev standard for den svenske fabrik i 1924 hvor man samtidig præ-senterede nye motorer med topventiler. Den danske fabrik havde andre projekter; man lavede skinnekøretøjer med førerhus i begge ender, mange vogne fik tippelad,

der blev lavet en vandvogn og flere tankbiler. Til persontransport leverede man flere omnibusser, en gik fra Bispebjerg til Søborg og Herman Møller fik 3 åbne turistbusser. Det krævede sin mand at manøvrere disse vogne, især i regn havde de faste gummiringe tendens til at kure på den våde brosten og man kunne naturligvis kun bremse på baghjulene. Videre var styretøjet af og til så stramt på de nye chassis, at mekanikeren måtte have en læredreng til at dreje i forhjulet når man ville rundt om et hjørne. Formodentlig den eneste Scania-Vabis, der er bevaret herhjemme, er brandbilen fra Århus, der nu er en slags børneparkering på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Den har pumpeværk fra AB de Laval's Ångturbin, Stockholm og en kapacitet på 1800 minutiliter, i Sverige kostede en lignende vogn i 1915 20.245 sv. kr. Brandvæsenet var i øvrigt flittige kunder hos Scania-Vabis, det gjaldt hele Skandinavien, og både ambulancer, sprøjte- og stigevogne samt motorer til at drive pumpeværket i hestetrukne sprøjter.

I alt blev der solgt mellem 150 og 200 lastbiler gennem A/S Scania-Vabis, flest i 3 og 4-tons udgaverne.

I 1922 afhændede AB Scania-Vabis sin økonomiske interesser i det danske selskab

til en dansk koncern og fabrikken hed nu A/S Scania-Vabis & Raadvaddam. Det var i disse år firmaet blev Ford forhandler og disse mere konkurrencedygtige vogne dominerede snart salget. Senere skilte man maskinfabrikken A/S Scania-Vabis ud og trak firmanavnet sammen til Scaniadam, begge firmaer har i dag til huse i samme bygninger hvor man startede i 1913, på Lyøvej 20, Frederiksberg.

Jeg skylder A/S Scania-Vabis tak for adgang til deres arkiver og Frederiksberg Brandvæsen det samme. Mekaniker Göthe Olsson, der startede hos AB Scania-Vabis, kom til Benz fabrikken i Tyskland og derfra til den danske fabrik, hvor han i Ford perioden reparerede Lincoln, har givet gode råd.

Peter Alnø

PACKARD 1939

Lidt pladearbejde, mekanisk i fin stand, sælges på grund af pladsmangel.

Anders Holde,

Tulipanvej 8, 2720 Vanløse,

GOthåb 1006 (bedst efter 17).

HUDSON 8 COMMODORE

sedan 1945. En ejer.

Godsejer *Petersen,*

Estrup Hovedgård,

6650 Brørup.

Veteranbilfolk som „lånere” på DtB

Da min opmærksomhed er blevet henvendt på, at de sidste numre af Bilhistorisk Tidsskrift har omtalt Danmarks tekniske Biblioteks lån til de veteranbilinteresserede. Provokeres jeg til at gribe pennen for at korrigere en alvorlig misforståelse.

Der skrives om, at lånere ikke afleverer bøger til tiden. – Hvis sagen blot drejede sig om et par forsinkede bogafleveringer til biblioteket, ville vi (biblioteket) være meget glade og ville ikke have ænset Bilhistorisk Tidsskrifts betragtninger over nogle bagateller.

Desværre drejer vore problemer sig om, hvorvidt vi overhovedet får den udlånte litteratur tilbage, medens visse af lånernes problemer øjensynligt drejer sig om at få fat i den og undgå at aflevere den.

Det er ikke blot nogle enkelte publikationer, men masser af publikationer om veteranbiler, som vi har mistet. Bl. a. mange tidsskriftsårgange af serier, der tidligere var komplette. – Ellers sker det kun umå-

deligt sjældent, at biblioteket har problemer med at få bøgerne tilbage; i værste fald fås de tilbage med en del besvær. Men som situationen har udviklet sig i de senere år, skelner vi uvilkårligt mellem lånerkategorier, nemlig veteranbilfolk (eller rettere sagt en lille, men „effektiv“ del af dem) og så alle de andre lånere.

Et par eksempler kan illustrere sagen.

En dag kom der en funktionær fra Ford Motor Company i Sydhavnen med nogle Ford-tidsskrifthæfter fra mellemkrigsårene med DtB's stempel på. Han ville for en ordens skyld sikre sig, at Ford Motor Company kunne beholde de pågældende hæfter. Disse var blevet afleveret til Ford af en mand, som havde lånt de samme tidsskriftnumre fra Ford Motor Company's arkiv. Nu var han blevet rykket for dem og var derpå kommet med „erstatnings-eksemplarer“. Men Ford-funktionæren var ikke fuldstændig tryk ved, at disse bar DtB's stempel; derfor kom han den lange

vej til biblioteket for at få grønt lys for, at han kunne indlemme dem i sit arkiv.

Vi kunne naturligvis ikke give Ford Motor Company de pågældende hæfter, hvoraf vi kun havde et enkelt eksemplar.

Ved nærmere undersøgelse af sagen viste det sig, at der i DtB's udlånskartotek slet ikke var udlånssedler på tidsskrifterne.

Yderligere viste det sig, at samtlige Ford-tidsskrifter – med forskellige titler – fra ca. 1920 til moderne tid – manglede, altså ikke blot de hæfter, som Ford-arkivaren kom med.

Det er vist overflødigt at sige, at vi på DtB var meget skuffet over at have mistet denne uerstattelige og uvurderlige samling.

Hvad skal man så være bibliotekar for?

Ford Motor-arkivaren var naturligvis også skuffet. Han havde for øvrigt en hel del andre publikationer udlånt til „låneren“. Om det er lykkedes for ham at få materialet tilbage siden, har jeg ikke spurgt om.

Men jeg vil benytte lejligheden til at opfordre låneren, hvis navn vi naturligvis kender, ikke blot via Ford Motor Company, til at aflevere alt det, han har lånt fra DtB, og at gøre det enten direkte til undertegnede eller direkte til tidsskrift-accessionsbibliotekaren.

Et andet eksempel: En låner har i 2-3 år haft 6 årgange af „Autocyklen“ i alt ca. ¾ hylde-meter. Han er rykket mere end 20 gange. – Han bor vest for Storebælt, og jeg er ikke vidende om, hvorvidt han er medlem af DVK; men set fra bibliotekets synspunkt drejer problemet sig jo om, hvorvidt hans interesser er veteranbiler eller alt det andet.

Det skal fremhæves, at dette blot er et par eksemplarer. Talløse andre kunne nævnes. Men pladsen i Bilhistorisk Tidsskrift tillader næppe systematisk opremsning.

Desværre er vi håbløst overlæst med arbejde. Eilers kunne alt måske gå bedre.

Men hvis DVK vil ansætte en sagfører, heltidsbeskæftiget, til at finde og hente alle de bilbøger, som DtB har udestående nær og fjern, så kan vi måske få så meget litteratur tilbage, at det atter kan blive et tilfredsstillende job at være bibliotekar. Lykkes det, vil jeg gerne melde mig ind i DVK igen.

Da jeg nu er i gang med at skrive til Bilhistorisk Tidsskrift igen, vil jeg benytte lejligheden til at berigtige en fejl i december-hæftet, side 5, hvor der står, at DtB har udgivet et særtryk om Danske biler.

Det er Danmarks tekniske Museum, der

har udgivet en lille bog, ganske vist kun på godt 30 sider, men yderst koncentreret i sin fremstilling, og derfor slet ikke helt lille.

Den kan muligvis købes på museet endnu.

Det er rigtigt, at størstedelen er særtryk af to artikler, som fremkom i „vor Viden“ i efteråret 1969. Men materialet var indsamlet gennem mange år, hovedsageligt i tiden før DVK blev stiftet.

De relevante detaljerede litteraturlister blev arkiveret på Danmarks tekniske Museum for mange år siden. Også de er for nogle år siden blevet „lånt“. Og de er senere ad sære omveje kommet tilbage til mig – til min ufattelige forbløffelse.

Carl E. Andersen

Rolls-Royce rally

The Rolls-Royce Enthusiasts' Club havde arrangeret et 14-dages rally i Norge fra den 14. til den 28. maj 1971, i hvilket min kone og jeg deltog som eneste danskere. Bortset fra en hollænder og en norskfødt leder var alle øvrige deltagere eng-

lændere. Klubben er som bekendt ikke en veteranbilklub, så de deltagende biler var RR'er og Bentley'er fra 1914 til 1971, i alt 30, der gennemførte turen ad grusveje over fjeldpas uden et eneste uheld, end-sige motorstop.

Jeg deltog i min Phantom I 1929, som er restaureret af Ib Wiboe Hansen, og som enstemmigt af deltagerne blev betegnet som den smukkeste af de deltagende biler.

Alle bilerne var naturligvis i perfekt stand, og det første samtlige deltagere gjorde ved afslutningen af dagens kørsel, var at vaske og pudse bilerne og sørge for forsvarlig opbevaring for natten.

Da rallyet ikke var arrangeret i samråd med Norsk Veteranbil Klub, havde vi kun tilfældige møder med medlemmer af denne klub, dog traf vi formanden på Norges Tekniske Museum i Oslo.

Det Tekniske Museum har en Rolls-Royce fra 1916, som blev demonstreret for os, og som det var en ynke at høre på. En af deltagerne, den fremragende RR-ekspert Jimmy Skinner, kunne ikke holde det ud, bad om en skruetrækker, smed jakken og fik i løbet af kort tid motoren til at gå fint.

I de 30 biler var 79 personer, og min kone og jeg blev af adskillige opfordret til at arrangere et dansk rally for enthusiasts-

klubben, hvilket vi har besluttet os til at forsøge i juni 1972. Når vi har fundet ud af, hvor stor interessen er hos englænderne, vil vi optage drøftelse med D.V.K.'s bestyrelse.

I juni 1973 arrangerer entusiastklubben et rally i Alperne til minde om 60-årsdagen for det rally, hvor RR besatte de 3 første pladser. Ruten og tiderne kan ikke følges helt, bl. a. fordi man i 1913 kørte dagsmarcher på 400–500 miles, og hvis en bil brød sammen, fik man en ny udleveret.

Som man ser, er klubben aktiv.

Ebbe Suenson

Grethe og Ib Jakobsen deltog midt i maj med deres Adler i et 130 km langt løb i Nordtyskland med start og mål i Travemünde og hjemførte en tredjepræmie. Andre danske deltagere var Svend Hauberg i Alfa Romeo og Raben-Levetzau i Locomobile. Adleren er den der i mange år tilhørte vort medlem Chr. Meklenborg i Varde. Det er en 5113 PS, en model der blev lavet fra 1911 til og med 1918, og i 1919-20 i en lidt kraftigere udgave. Dette eksemplar er i urestaureret, fuldstændig original, komplet og funktionsdygtig stand, bortset fra at vognen for tiden kører på kanttrådsfælge i stedet for vulstfælge.

Adler fremstillede i de år mange forskellige modeller, 5113 PS var den „lille“. I England blev den forresten solgt under navnet Morgan Carrette. Motoren er på 1.3 ltr., med fire cylindre, boring 63 mm og slaglængde 98 mm. De 13 hestekræfter yder den ved 1.500 omdrejninger. Oprindeligt stod cylindrene to og to, senere blev det en blokmotor.





DTM's NY AFDELING

Da Danmarks tekniske Museum i 1969 flyttede sine samlinger til nye lokaler nord for Helsingør, blev der plads til at indrette en permanent udstilling af trafikmidler i den „gamle“ værksteds- og magasinbygning på Ole Rømersvej i Helsingørs sydlige udkant. Denne udstilling åbnedes den 1. april for publikum.

Samlingen, som breder sig over ca. halvdelen af bygningens gulvareal samt balkonetasen, består af ca. 30 biler, et dusin motorcykler, en samling cykler, to lokomotiver og en sporvogn. Desuden findes monterer med motorlitteratur, modelbiler og forskellige andre effekter med tilknytning til trafik og endelig er en stor modeljernbane under opbygning på balkonetasen. Blandt samlingen af biler er der repræsentanter for samtlige perioder i bilens udvikling. Fra Hammelvognen følger man gennem Christiansenvognen og kongehusets Delaunay Belleville den første rivende udvikling frem til tiden omkring 1. verdenskrig, som blandt andet er repræsen-

teret ved den lille Swift og en Fiat 501, hvor bilen var blevet en komfortabel og driftssikker brugsgenstand. Udviklingen gennem tyverne og den første halvdel af trediverne er anskueliggjort ved vogne som Nash 1924, Lincoln, Austin 7 og Chrysler 1931 m. fl., og vi når frem til udstillingens mest avancerede vogn, en Citroën berline 11. Vognen er ganske vist fra 1953, men den blev jo konstrueret i 1934. Herefter kan man følge de automobiltekniske tilbageskridt gennem de sidste 30 år frem til den nyeste vogn, en Volvo Amazon, den næstsidste der forlod samlebåndet.

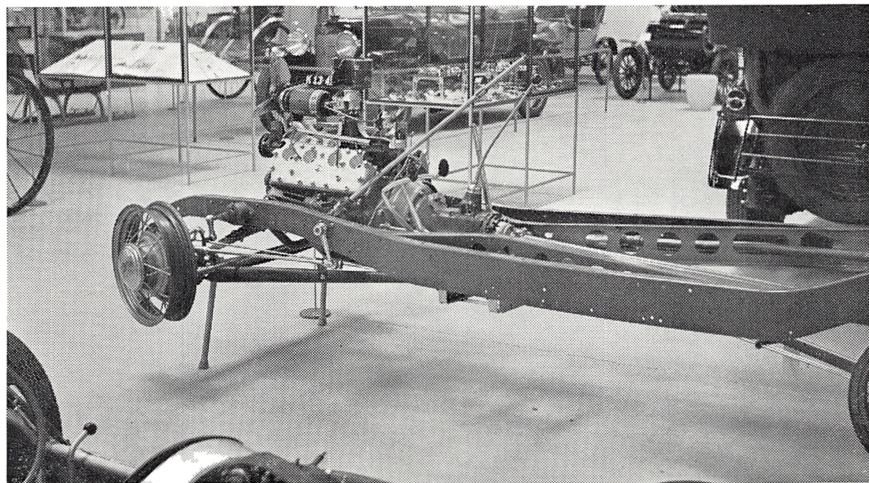
Foruden at der således er tilvejebragt en rød tråd gennem samlingen, har man haft forståelse for, at de besøgende kan være interesseret i at studere andet end bilkølere. Der er god plads mellem køretøjerne, man kan gå rundt om de fleste, og også komme på afstand hvis man vil fotografere, hvilket på grund af de gode lysforhold let lader sig gøre med en lidt kvik film.

Da dette blads læsere sikkert snart selv besøger det nye museum, vil jeg ikke give mig af med at nævne alle nyhederne. En af museets nye ideer fortjener dog omtale. I denne måned (maj) har man lejlighed til at se O. T. Neels Austro Daimler udstillet som „månedens bil“. Det er tanken at

udstille en ny bil hver måned, enten fra museets egne samlinger eller en bil udlånt til museet, og direktør K. O. B. Jørgensen mener at enhver ordentlig bilentusiast bør komme med jævne mellemrum for at se „månedens bil“.

Det er bemærkelsesværdigt, at mange af køretøjerne er blevet erhvervet i en sådan stand, at de blot efter en lettere afstøvning, har kunnet udstilles. Særligt en Chrysler 1931 og en Ford V8 fra 1938,

En glimrende udstillingsgenstand på Teknisk Museum er et Ford V 8 chassis med delvis gennemskåret motor.



begge cabrioletter, er utroligt originale og velbevarede, og er med deres patinerede lak egentlig kønner end en ganske ny-restaureret bil.

Er der noget man leder forgæves efter i denne glimrende samling? Jeg mindes et eller andet sted at have læst at det blandt andet er museets idé at vise et udsnit af det danske gadebillede til forskellige tider. I så fald må man konstatere at halvdelen af gadebilledet i trediverne mangler, idet

man leder forgæves efter en ganske almindelig Ford A. Hvis der ikke er plads til den andre steder, må den kunne stå der hvor man nu finder en rickshaw fra Det Fjerne Østen.

I anledning af den nye afdelings åbning, har museet udgivet en lille bog med titlen: „Ud at køre før og nu“ og bogen kan købes for 5 kroner på museet. P. L.

ÅLHOLM

Sæsonnyhederne på Ålholm Automobil Museum har vi som sædvanlig kun kendskab til fra dagspressen. Det er en Decauville årgang 1900 og en Bugatti Brescia.

RÅGELEJE

Børge Kå har genåbnet Rågeleje Bilmuseum. I forhold til sidste år er der udvidet med cirka 50 kvadratmeter i en af staldbygningerne, hvor der er stillet biler og motorcykler op, blandt andre Messing-Forden, dog endnu ikke færdigrestaureret. Børge Kå har ellers indrettet udstillingen efter samme retningslinjer som på Pedershvile, det vil sige med

en livlig ophængning af alskens sager med tilknytning til alle former for rullende transportmidler. Museets egen beholdning er suppleret med køretøjer der er lånt af DVK-medlemmer. Meget fin er Jørgen Graaes lukkede Packard fra sidst i tyverne.

Rågeleje Bilmuseum har i sommersæsonen åbent hverdage fra klokken 12 til 17 og lørdage og søndage fra 10 til 18.

Børge Kå har for øvrigt gjort en vigtig nyerhvervelse, en Elleham motorcykel fra ca. 1905, med danskbygget motor (mange af dem havde en fransk).

JYSK AUTO-MOBILMUSEUM

På Jysk Automobilmuseum hos Åge Louring i Gjern er den vigtigste nyhed en Curved Dash Olds, indført fra USA. Der er nu i alt 60 biler udstillet, af 43 forskellige mærker.

EGESKOV

På Egeskov Veteran Museum er en af nyhederne værktøjsmager Ingolf Petersens modeller af veteranbiler, et halvt hundrede

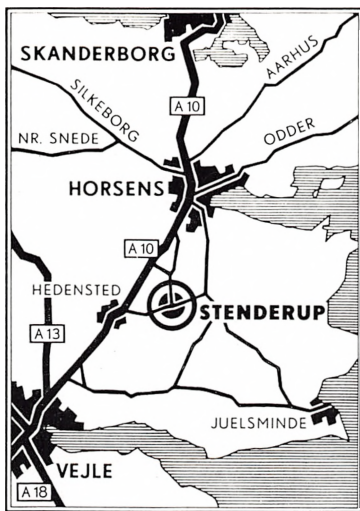
stykker i en ret stor målestok. Nogle er fremstillet af Ingolf Petersen ved hjælp af de byggesæt man kan købe, mere imponerende er det at mange andre skyldes hans egne opmålinger på originalerne, og er udført så at sige i de rigtige materialer. En anden nyhed er en amerikansk vogn fra 1904 af mærket Autocar.

Vi skylder at sige at motorcyklerne på Egeskov nu er opstillet på en mere overskuelig måde end i begyndelsen.

STENDERUP

Når man tænker på kreditstramning, pengemangel og på hvor svært det er at låne penge til at stable noget på benene – ja, så må man beundre familien Fuglsbjergs mod og initiativ, der nu har givet resultatet: „Stenderup Bilmuseum“.

Vi er nogle stykker, der har fulgt Fuglsbjergs arbejde med museet lige fra begyndelsen, da Fuglsbjerg købte det gamle teglværk, og jeg tror ikke ret mange forestiller sig, hvilket arbejde og offer, der ligger forud for indvielsen. Vi, der fulgte arbejdet kan helt og fuldt billige – som Neel sagde ved indvielsen – at det er idealister



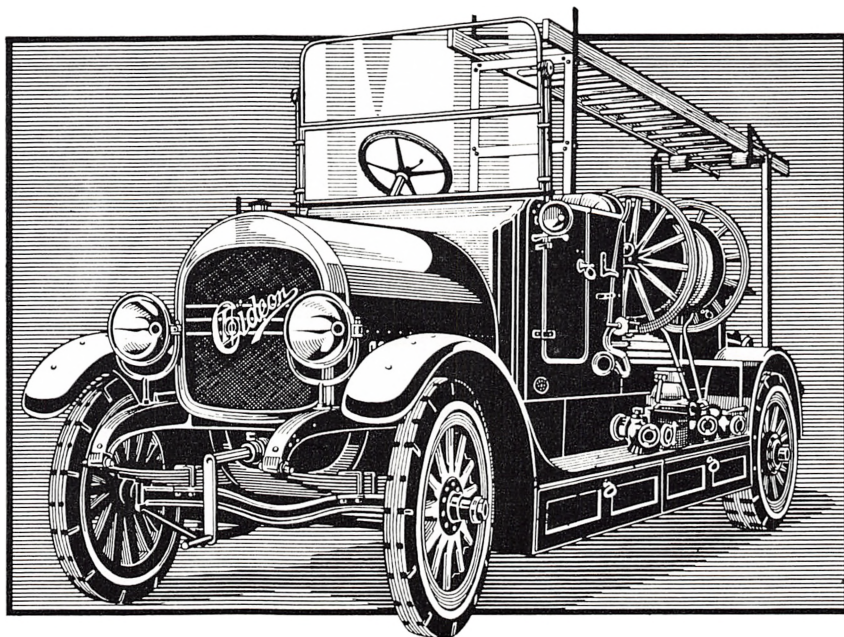
som familien Fuglsbjerg, der er med til at skabe og bevare interessen for de gamle biler, og at man har skabt et „kulturhus“ for egnen.

Resultatet er efter min mening blevet et ualmindelig godt bilmuseum, der på en meget nydelig måde spænder over bilens udvikling gennem 60 år. Nogle af bilerne tilhører Fuglsbjerg og en del er udlånt af klubmedlemmer og andre veteranbilentusiaster.

Det er muligt at nogle vil mene, at de nyere vogne ikke er så „interessante“, men man må ikke glemme, at et bilmuseum ikke kun er skabt for os – men for det brede publikum. Vi andre ser jo så mange

forskellige og sjældne biler ved store løb o. s. v., medens „ikke-veteranbilfolk“ jo netop holder af at genkende de gamle biler og fortælle familiemedlemmerne: „Sådan en bil havde onkel Hans eller bedste-

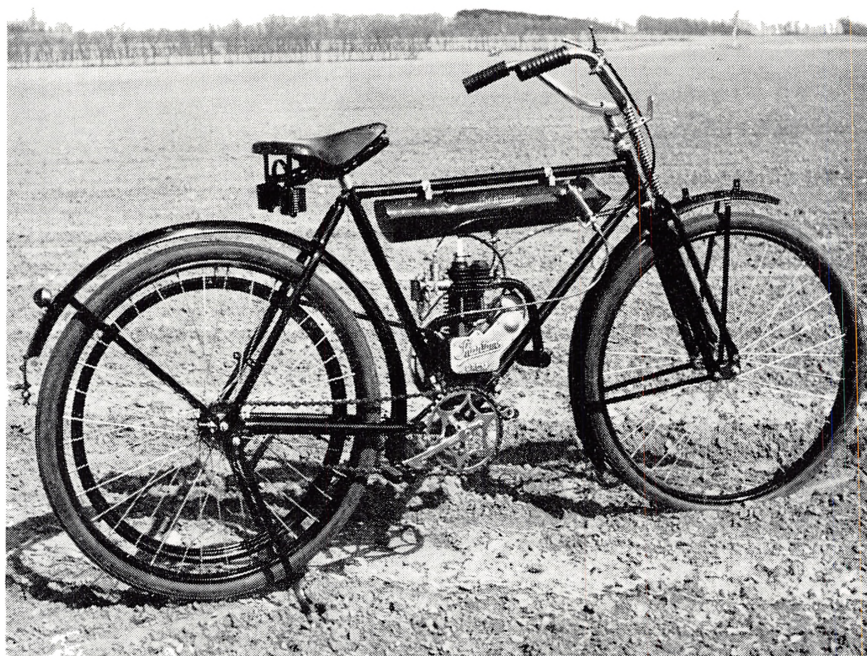
Fritz Knudsen har tegnet Johan Frederiksen's Gideon til Stenderup Bilmuseums plakat.



far, da jeg var dreng o.s.v.". Jeg har gennem årene – siden jeg blev „smittet“ – mange gange fundet udtryk for, at hvis der er noget alle mænd og drenge elsker, så er det gamle biler de kender. Nå, tilbage til museet: Der var stor trængsel – en masse medlemmer og interesserede var mødt op på indvielsesdagen – og der var vist ingen, der følte sig skuffet. Et lyst stort lokale med overskueligt placerede fint restaurerede vogne. Jeg kan dog som gammel Ford A-mand ikke nære mig for at sige, at den ualmindelig flot restaurerede Ford A touring – skriger efter sorte skærme og paneler. I øvrigt er der meget fine toiletforhold – masser af parkeringsplads og såvel inden- som udendørs legeplads til børnene. Ydermere står der i magasinet en del interessante urestaurerede vogne, som også fortjener opmærksomhed.

Til orientering for dem, der endnu ikke har besøgt museet, kan det oplyses, at blandt mange andre, er følgende mærker repræsenteret: Wanderer – Bugatti – Gideon – Pontiac – Chevrolet – Ford – Fiat – MG – Morris – Swift – deSoto – Packard – Chrysler – Cadillac o.s.v.

Jeg vil opfordre alle til at besøge og anbefale museet til venner og bekendte. Tak til familien Fuglsbjerg for indsatsen. og held og lykke fremover. *OH/AMN*



Erik Ballermanns Phantom 1924 er udstillet på Ulstrup.

ULSTRUP

Motorcykelmuseet på Ulstrup fornyer sig også, blandt andet ved at gruppere maski-

nerne efter mærker, nationalitet eller fx militærmodeller. Der er efterhånden 40 cykler plus diverse andre ting.

BMW MOTOR 319-327 incl.

sælges. 6-cyl. 1971 ccm, totalt renoveret, boret til 66.5 mm, fabriksny knastaksel, blybronzelejer, topstykket renoveret og ny vandpumpe, komplet pakningssæt. Motoren er delvis samlet.

Fast pris kr. 1.500.

Ib Jensen,

Ishøj Bygade 122, 2630 Tåstrup,
(01) 99 36 24.

CHEVROLET 1932

4-dørs luxus sedan. Ingen rust, mekanisk perfekt, også freewheelingsystemet. Org. plysindtræk. Org. grøn og sort lak. Ny dæk. Læderkuffert, fyldt med fabriksny reservedele, fx. styrebolte, ventiler, ventil-fjedre osv.

Kim Philipsen,

Christiansholmsvej 14,
2930 Klampenborg, (01) 63 15 02.

FORD A 1928

2-dørs sedan. Restaureret for 12.000 kroner, kan erhverves for cirka det halve. Mørkegrøn og sort. Mange reservedele til Ford A haves.

SØGES:

Lektüre om Vauxhall VX Cadet 1932 3.2 liter og kølerkappe til DKW 1932.

O. Hübbe, Marsvænget 9,
7000 Fredericia, (05) 92 58 01.

SIDEN SIDST

Først en glædelig nyhed: Der har gået rygter om at den exceptionelt fine Dodge 1927 touring der sidste år blev solgt i København, var eksporteret sydpå, men det er heldigvis ikke rigtigt. Der er endt hos Strøjer Hansen på Fyn, i selskab med sin mærkefælle fra 1921. - - - Derimod er det sandt at A. M. Nielsens Ford A DeLuxe Phaeton (den to-dørs firepersoners) er røget over Dammen. - - - Carl Johan Larsen restaurerer på sin Adler ca. 1910, men har stadig næse for hvordan der kan findes mere. For nogle år siden havde han set en BSA 1923, i fin stand, hos en gammel mand. Carl Johan fik løfte om en opringning hvis manden bekvemmede sig til at sælge og det gjorde han sidste efter-sommer. Carl Johan skyndte sig afsted, afsluttede handelen - og så var det den gamle mand sagde: - Hvad var det nu de hed, dem her hvor man sad bag hinanden? Mener du Wanderer? spurgte Carl Johan. Jah - ja - sådan en har min bror! Hvor bor han? Han bor derovre bag træet. - Broderen sad nu oppe i træet og var ved at plukke frugt, men han blev halet ned og den gamle mand sagde, at der var en ung fyr som gerne ville se hans Wanderer. Det er ikke nogen Wanderer,

ADLER FAVORIT 1929

Meget velholdt enejevsvogn, ca. 250.000 km. Original og komplet bortset fra kølerprop, strømfordeler og dørhåndtag. Pænt plysindtræk og tidstypisk lak. 4-cylindret, 1.943 ccm sideventilet.

Axel Christensen,

Krogshølle 5450 Otterup,
(09) 87 13 55.

GOLIATH 1954

to-takter med direkte benzinindsprøjtning, forhjulstræk. God stand, sidst synet december 1969.

J. F. Waldorff,

Jyllingevej 138, 2610 Rødovre,
(01) 41 07 04.

CITROËN AC4 1929

4-dørs, 6-vinduers sedan, komplet på nære org. lygter. Godt restaureringsobjekt, restaurering påbegyndt, fortløb gjort i stand med ny styrebolte. Jaeger instrumenter, org. Citroën kuffert, kofangere, høje hjul. Sund undervogn, helvejst karrosseri behøver kun lidt pladearbejde. Indtræk dårligt. Org. instruktionsbog og værktøj. Prisinde kr. 1.000. 1930-31 motor, bagtøj og gearkasse kan medfølge eller sælges særskilt.

Kjeld Schouboe,

Ravnsholtvej 23, 3450 Allerød,
(03) 27 44 22.

CITROËN SÆLGES BILLIGT

4-cyl. 72 x 100 type C4F årgang 1930 sælges til reservedele samlet eller delt.

KØBES TIL PLYMOUTH CHRYSLER

1930 roadster 4-cyl.: Kølerkappe, forlygter og instrumenter søges, også defekte.

K. E. Boesen,

Klintly, Lobbæk 3720 Åkirkeby,
(03) 97 21 84 kl. 18.

CHEVROLET 1929

undervogn med motor (6-cyl.) samt div. reservedele kan afhentes for 150 kroner. Plads i lade nær Helsingør tilbydes.

Ulf Save,

Bøgebakken 23, 3000 Helsingør,
(03) 21 43 06.

DELE SØGES

til B.M.W. motorcykel 1923-25: Stel og hjul (motor og gearkasse haves). Dele søges også til Morris Cowley 1926-27: Instrumenter og karrosseridele.

Arne Meblsen,

Dæmningen 27, 5672 Nr. Broby,
(09) 63 11 55.

CHEVROLET 20XBDC STANDARD 1934

2-dørs coupé med klapsæde. Intakt med god motor.

Poul Nielsen,

Hovegårdsvej 30, 3490 Kvistgård,
(03) 23 92 87.

det er en Adler. Og en Adler var det, fra cirka 1912. ganske vist uden karrosseri og med forkerte hjul, men ellers køreklar. Broderen tog en gang i håndsvinget, så sagde den datøf datøf, konuskoblingen virkede og bagtøjet var i orden. Carl Johan fik den med hjem for en plovmand! --- Viklit Graae Jørgensen har fået en Ford T 1926 Tudor, et velbevaret eksemplar, der ikke behøver at gøres noget videre ved. Hans Citroën B.12 er også lige ved at være klar. --- Svend Erik Hansen har indført en Daimler Twenty 1935 med et fire-dørs Mulliner karrosseri og trådhjul. ---

HILLMAN 1932

4-dørs sed., skydetag og org. indtræk. Afhændes til meget rimelig pris til Liebhaber der vil fortsætte grundig restaurering.

Christian Jensen. HELrup 8287.

RILEY LYNX SPRITE 1936

1.5 ltr. 4-pers. tourer (billede Hassings Billeksikon). Fin motor, nyt indtræk og kaleche. 99 % original.

Str. Dråby,

(01) 71 39 02 helst aften.

SÆLGES ELLER BYTTES:

Renault 6CV 1923 chassis med forskærme, hjælm, køler, gearkasse, bagtøj, 4 hjul, instrumentbord med originale instrumenter, samt komplet motor i adskilt stand. Oprindelig registreret med lukket førerhus og åbent lad. Papirer haves.

SØGES:

Til Renault N. N. 1927: 80 mm speedometer med kabel og 80 mm ur, samt 50 mm amperemeter og benzinmåler, Jaeger. Endvidere Matchless 350 og A.J.S. 500 ca. 1947-48.

Interesseret i køb af mindre, sportspræget vogn (helst engelsk) fra tiden 1930-1950. Stand underordnet.

Erik Dinesen,

Kragerup 4291 Ruds Vedby,
(03) 56 10 30.

KØBES:

Ford A 2-dørs sedan, helst sort og allerhelst indregistreret i mit navn, på lette vilkår.

Værkstedshåndbog på dansk til Ford A 1930 købes.

Original dansk instruktionsbog til Ford T 1922 sælges eller kan indgå i betalingen.

Kay Fort,

Vandtårnsvej 7, 3460 Birkerød,
(01) 81 29 37.

CITROËN 1922

5 hk Kløverblad, køreklar, sælges.

SØGES:

Støddæmpere til Citroën 1922 10 hk, karrosseri, helst komplet, til Wanderer 1922 (2-3 pers. forskudt).

Henv. Bio Middelfart.

CHEVROLET 1937

2-dørs sedan. Har kørt til i foråret.

Oda Henriksen,

Korsgårdsvej 13,

2920 Charlottenlund,

ORdrup 2955 mell. 13 og 16:30.

AUSTIN TEN

1933 4-dørs sedan.

Tolf Aksler,

Humletoften 37, 2830 Virum,

(01) 84 81 62.

ROVER "16" 1946

Motor adskilt, 6 ny stempler. Pris ca. kroner 700.

Stephen Morris,

Toftekærvej 10, 2820 Gentofte.

HJUL

2 stk. 21" træhjul med ny Goodyear dæk,
5 stk. 17" Ford Y hjul med dæk.

Christian Bank,

Svendsallé 76, 2800 Lyngby.

TIL FORD A

kølerkappe med stengitter, horn, lygter, topstykke, karburator med videre, samt forskellige dele til Ford T sælges.

Henning Thomsen,

Nylandsvej 35, 4600 Køge.



Københavns Ford A Klub har nu fået udgivet sit genoptryk af Ford A servicebulletinerne på dansk. Det må være en „must“ for alle Ford A ejere. Nærmere oplysninger hos Michael Remark.

MORRIS SEKTIONEN

Morris Sektionen gjorde for nogen tid siden en anstrengelse for at komme rigtig i gang. Der havde hidtil kun været 10-11 medlemmer, men Finn Wodschow udsendte i midten af marts et lille sektionsblad og skrev til omkring 20 andre Morris-ejere i DVK og bad om oplysninger om

deres vogne. Wodschow satte midten af april som frist, og da den udløb havde kun fire reageret. Det har bevirket at Wodschow vil vente et års tid med at forsøge igen. I mellemtiden har han lovet at de artikler der skulle have stået i sektionsbladet Morriskopet vil blive sendt til Bilhistorisk Tidsskrift.



Formanden for det italienske Fiat register, Angelo Tito Anselmi, har begået et imponerende værk om Fiat, „Catalogo Bolaffi delle Fiat“ (Bolaffi er forlæggeren). Nordisk Fiat har skænket DVK et eksemplar, og det er deponeret hos Fiat registret. Bogen er på over 500 sider, som en af de gamle telefonbøger, men bredere. Den rummer langt over tusind fotografier og konstruktionstegninger og er som titlen siger et katalog over samtlige Fiat personvognsmodeller fra 1899 til 1970, med specifikationer, men kun med nogle ganske få ords tekst om hver hovedmodel. Det er altså billedstoffet der er hovedsagen og det er da også fuldstændig forbløffende godt,

ER DER NOGEN

der er interesseret i instruktionsbøger og reservedelskataloger over lastvogne og krigsvogne 1938-46 USA og europæiske, har jeg en del til salg. Skriv om hvad der har interesse, svarer omgående.

Sv. Tybjerg,

Duebørdevej 6, 4000 Roskilde.

ORYX 1914

4-pers. touring. Komplet chassis, motor og transmission, delvis restaureret. Enkelte dele til karrosseri findes.

NEW HUDSON

motorcykel 1914-1915. 100 % komplet, urestaureret.

Egon Hansen,

Ulstrup, 4400 Kalundborg,
(03) 50 91 42.

ROLLS-ROYCE PH. 2

Continental 2-dørs cabriolet 1933. Fin hovedrep. tilstand. Mangler sidste efterjustering.

Billet mrk. R-R

til bladets redaktion.

TRANSPORT

af veteranbiler på trailer tilbydes.

Henning Fast,

Skovsbo pr. 5540 Ullerslev,
(09) 39 11 85 mellem 12 og 13.

især for de ældre modeller. Alligevel er der naturligvis ikke det man netop selv står og mangler (i mit tilfælde fx det rigtige billede af kalechen på en 501 1923). Langt hovedparten af fotografierne er fabriksbilleder fra tiden, ud over nogle helsides farvefotografier forestiller kun ganske få restaurerede eksemplarer, og deri ligger først og fremmest bogens værdi. Trykket er offset, men da billederne gennemgående er temmelig store er gengivelsen acceptabel.

En overraskelse er to fine fotografier fra 1922 af danskbyggede 501-karrosserier som af ydre ligner dronning Alexandrines en-dørs touring, men som kun har tre sæder, i kløverbladform.

Bag i bogen findes et register over bevarede Fiat-vogne, af en eller anden grund er kun nogle få af de svenske med, derimod er de danske der, og man kan konstatere at Åge Lourings den gamle alligevel ikke er en tipo Zero, men er endnu ældre, nemlig tipo 1 A som gennem chassisnummeret er dateret til 1913! Endvidere at den ældste af de ca. 135 tipo 501 der er opregnet, befinder sig i Danmark, og at der desuden er mange flere 501 bevarede i de skandinaviske lande end i Italien. Endelig kan man se at Asger Steen Andersens 525 både er den ældste kendte 525

og den eneste bevarede berlina på langt chassis.

Der er en chassisnummerliste som strækker sig fra 1901 til 1940, så nu kan også ejere af førkrigs Fiat 500 få den dateret. Det eneste hul i listen er, ligesom i Anselmis anden bog „Cento Italiane Vive“, 501/502/505/510 af årgangene 1919 til 1923. Men på det punkt kan vi da hjælpe med at fortælle at lige som på de senere årgange af samme modeller angiver 3. ciffer

Bogen er helt på italiensk, der er ikke noget engelsk resumé. Prisen: 25.000 lire (ca. 350 kroner).

Michael Sedgwick arbejder stadig på en egentlig Fiat-historie, som kommer til at supplere Anselmis værk.

Fiat Registret kan nu ved medlemmers hjælp tilbyde instruktionsbøger og reservedelskataloger til næsten alle modeller mellem 1919 og 1940, og i nogle tilfælde reparationshåndbog. Endnu mangler vi specielt dansk instruktionsbog til 503 og en instruktionsbog til 508 C. Hvem kan hjælpe?

Fiat Registratoren er også interesseret i alle oplysninger om Fiat-vogne i Danmark før første verdenskrig, og i lån af fotografier af Fiat-vogne i Danmark indtil anden verdenskrig.

or

NY SEKTION

Da der fra flere medlemmers side længe har været efterlyst en Chrysler Sektion, har undertegnede sammen med Hans Blichfeldt, Erik Jeppesen og Hans Ole Bracher stiftet en sådan.

Nu håber vi alle vil melde sig til sektionen med oplysninger om vognmærke, type og årgang samt med hvad man måtte ligge inde med af litteratur. Da det er vor agt at søge kontakt med udenlandske klubber vil det nok blive nødvendigt at opkræve et kontingent i en størrelsesorden på 10 kr. årligt, men derom senere. Det primære er i første omgang at få registreret vore egne vogne. Indtil videre vil alle meddelelser til Sektionen foregå her i bladet.

Sv. Draaby

Generalforsamlingen

(fortsat fra side 5)

stemte). Men i henhold til lovene skal forslaget endeligt vedtages på en ekstraordinær generalforsamling, da der ikke var én over halvdelen af klubbens medlemmer til stede.

Formanden bebudede at der måske allerede på næste generalforsamling må frem-

sættes forslag om at forhøje kontingentet til 100 kroner, og Neel sagde at man måtte overveje at give folk mulighed for at blive associeret medlem til en lavere takst, så fx flere i samme husstand kan være medlem uden at der afleveres op til 4-5 blade til samme adresse.

I årets løb er Vagn Loft udtrådt af bestyrelsen og Wiboe Hansen ønskede ikke genvalg. Bestyrelsen henstillede at antallet af bestyrelsesmedlemmer blev sat ned, og derfor blev de bestyrelsesmedlemmer der var villige genvalgt, uden at der blev opstillet flere emner. Også revisorerne blev genvalgt.

Dirigenten takkede for en rolig og fredelig generalforsamling, og mange benyttede sig til slut af muligheden for at køre til Ole Rømersvej og se museets ny trafikafdeling.

polor

BREV

Fra Georg Christiansen har vi modtaget følgende indlæg, der er stilet til klubbens formand:

„I årenes løb har der været grund til at glæde sig over den nydelige publikation der hedder Bilhistorisk Tidsskrift. I netop udkomne nummer – nr. 27, marts 1971 – forekommer en artikel om bilmuseer skre-

vet af en efter hans egen og min mening inkompetent forfatter. Jeg vil pænt og så kort som muligt, men dog bestemt gøre Dansk Veteranbil Klub opmærksom på at ovennævnte artikel har fået mig til at reflektere over hvad det mon er for en klub jeg er med i, og om den og de folk der står bag den, er værdige at beholde mig som medlem. Hvis klubbens organ fremover skal fungere som et instrument fra hvilket usaglige og grimme toner skal lyde, hvilke oven i købet i hovedsagen er komponerede over et internationalt kendt og estimeret i Syddanmark beliggende stort og alsidigt museum, som rangerer blandt de største og bedste i Europa, ja måske i verden, stiller jeg mig fremmed her overfor og tillader mig at kritisere artiklen, forfatteren og de mennesker der har ladet ham komme til orde i dette lands veteranbilblad.“

- - -

Som bladets redaktør skal jeg ganske kort sige at Peter Ottosson efter min mening er endog særdeles kompetent, at hans artikel var yderst nøgtern, saglig og især konstruktiv, dikteret af en ærlig entusiasme både hvad angår gamle biler og museer, og da den netop ikke var ment som oplæg til en polemik vil jeg slutte diskussionen her.

Ole Riisager

TIL MERCEDES BENZ 200 1933

købes 6 stk. hjulkapsler (diameter 16 cm),
kofangere for og bag (todelte).

Er det muligt at opdrive litteratur, instruk-
tionsbøger og reservedelskatalog til MB
200?

Har nogle dele til MB 230 model 1938-39
til salg.

Frank O. Brøvig,

Karthua 57V, 4620 Vågsbygd,
Norge.

KALECHESTIVER

til Ford A 30 2-pers. cabriolet købes.

Knud H. Christiansen,

Fredensvej 12, 6650 Brørup,
(05) 38 18 11,

svarer kun weekend.

SØGES TIL CHEVROLET

1928: 2 bagskærme, støddæmpere.

Eigil Rasmussen,

Strandboulevarden 63, 2100 Ø,
TRia 3304.

FORD C JUNIOR

DeLuxe 1935. God stand. Skal synes ved
ejerskifte. Kr. 2.000.

Claus Bo Nielsen,

(03) 29 01 02 hverd. eft. kl. 17.

Ny medlemmer:

816 Jørgen Vangsgård, maskintekniker, Hvidovrevej 7 2610 Rødovre (01) 70 16 98

817 Villy Fynbo, malermester, Præstemarken 5672 Nr. Broby (09) 63 15 08

818 Otto Petersen, Kalundborgvej 265 4300 Holbæk

819 Nils Weitemeyer, fabrikant, Fabrikvej 10 8700 Horsens (05) 62 27 09

820 Ole-Anton Johansen, stud med, Snøgebækvej 17 8210 Århus V (06) 15 66 77
blok C vær 20

821 Claus Olesen, tømrer, Tømmerup 4400 Kalundborg (03) 50 71 55

822 Carl Storm, gårdejer, Thorøhusevej 5610 Assens (09) 71 20 70

823 Tomas Carlsen, stud scient, Maglemosevej 1 2950 Vedbæk (01) 89 03 90

824 Niels Rudi Egger Pedersen, Lindevangsvej 24 2950 Vedbæk (01) 89 03 98

825 Asger Bang, overlærer, Stadagervej 44 2730 Herlev (01) 91 22 53

826 Leif Nowicki, smedemester, 4793 Bogø By, (03) 840/Bogø 124

827 Henrik Stock Jensen, Maglegårdsalle 115 2860 Søborg

828 Frank Truelsen Jacobsen, automekaniker, Fuglesangsvej 23 3460 Birkerød (01) 81 33 67

829 Kristian Råe Olsen, automekaniker, Hovedgaden 27 Lendemark 4780 Stege (03) 81 40 68

830 Alfred Larsen, chauffør, Nordly Frederikshaldvej 20 8300 Odder

831 Kurt Borgkvist, stud jur, Willemoesgade 70 st tv 8200 Århus N

832 Ole Smed Philipsen, stud jur, Slotsvej 11 2920 Charlottenlund OR 7127

833 Arne K. Jonsson, ingeniør, Østervej 7 3320 Skævinge (03) 28 84 22

834 O. Toft Christensen, direktør, N. Strandvej 72 3000 Helsingør (03) 21 06 07

835 Mogens Raffel, bogtrykker, Egemosen 14 2942 Skodsborg (01) 80 18 22

836 Bo Jacobsen, ingeniør, Carlshøjvej 21 2th 2800 Lyngby (01) 87 79 77

837 Erling Munck Rasmussen, faglærer, Abildgårdsvej 27 2100 Ø

838 Helmuth Jensen, rør lægger, Poppelalle 153 7500 Holstebro

839 Hans Otto Valentiner, civilingeniør, Ametystvej 4 3060 Esbjerg (03) 23 16 49

840 Kaj Kristensen, maskinsnedker, Møndal pr 8831 Løgstrup (06) 64 40 74

Ny adresse:

405 Jens Ove Retz Johansen, lærerstuderende, Gl. Kirkevej 76 7400 Herning

704 Ole Abel, prokurist, Borsholmshus, Borsholm 3100 Hornbæk

732 Hans B. Andreassen, Storegade 21 6681 Holsted St

730 Simon Thorbek, stud jur, C. J. Frandsensvej 3B 2400 NV

590 Jørgen B. Truelsen, direktør, Solvænget 18 2960 Rungsted Kyst

586 Ib Jakobsen, vognmand, Nørregade 30 4800 Nykøbing F

194 Jørn Jacobsen, reklametegner, Godthåbsgade 32 1 8000 Århus C

447 Orla Snabe Jeppesen, repræsentant, Vester Snabe, Haue 7620 Lundvig

368 Kristian Pontoppidan Lyngborg, ingeniør, Rotenhöferweg 38 D 237 Rendsborg
V. Tyskland

- 608 Svend Ove Christensen, malermedhjælper, Granlystien 37 Sdr. Nyrup pr
4400 Kalundborg
- 436 Hans Olav Rasmussen, mekaniker, Hybenvænget 2 5653 Nr Lyndelse
- 325 Erik Hovgård, automobilforhandler, Skanderborgvej 107 8260 Viby-J
- 647 Hans Georg Gärtner, Sauntesvej 25 2820 Gentofte
- 729 Jan Simonsen, tømrer, Østerbo Melbyvej 3360 Liseleje
- 472 Erik Skovgård, tømrermester, stud tech, Daglekke 3050 Humlebæk (03) 19 19 89
- 308 Ole Reedtz Sparrevohn, disponent, Holmevejen 6 4130 Viby-Sjælland
- 34 Verner Hansen, ovntekniker, Glasværksvej 29 Fensmark 4700 Næstved
- 575 M. Carsten Pedersen, akademiingeniør, Adolfsvej 43 2820 Gentofte
- 637 Johan Bjørnsen, reklamechef, Skovfogedhuset 5471 Sønderø
- 756 Bente Grum, kontorassistent, Koppelskov 3400 Hillerød
- 635 Lars Hartmann-Petersen, Bentzonsvej 21 2000 F
- 716 Bent Bengtsen, mejeritekniker, Bernsdorffsgade 4 9000 Ålborg
- 526 Poul Ilsted Bech, pibemager, Klosterplads 5 2. 5700 Svendborg
- 364 Harry W. Bondesen, handelsskoleinspektør, Morbærvej 32 8260 Viby-J
- 391 Hans Henrik Schaltz, repræsentant, Holmevej 30 2970 Hørsholm
- 630 John Kunze, stud mag, Burmeistergade 6 1429 K Sundby 3328
- 321 A. Bjørn-Jensen, grosserer, Østerå 2 2. 9000 Ålborg (08) 12 01 42
- 656 Niels Holten-Lund, programmør, Folketsalle 8 2000 F
- 574 Hans Bo Jacobsen, studerende, Strandvejen 141 2. 2900 Hellerup
- 589 Poul V. Hebsgård, ingeniør, Petersmindevej 31 7100 Vejle
- 697 Peter Paul Ponsel, studerende, Østrigsgade 34 1. 2300 S
- 713 B. Johs. Riisager Knudsen, ingeniør, Østergade Asserballeskov 6450 Fynshav
- 240 Henning O. Johansen, Sekskanten J 7 2630 Tåstrup
- 538 Jens Klæstrup Kristensen, stud polyt, Skodsborgvej 190 vær 3012 2850 Nærum
- 547 Kjeld Gerrild Jørgensen, materialist, Holmevej 101 8270 Højbjerg (06) 12 67 11
- 759 Frank Ove Brøvig, student, Kartheia 57C 4620 Vågsbygd Norge
- 507 Göran Dahlgren, lærer, Bantholmsgränd 10 S 12746 Skärholmen Sverige
- 800 Klaus Nielsen, studerende, Ærtebjerggård, Villingerød pr 3120 Dronningmølle
(03) 29 04 22
- 624 Peter Sjölin, journalist, Kæragervej 2 2720 Vanløse
- 661 Peter Brink Nielsen, lagerforvalter, Vestergade 42 5600 Fåborg (09) 61 11 06
- Genindmeldt:**
- 676 Eigil Hindsgaul Madsen, autoforhandler, Hovedgaden 5592 Ejby (09) 46 12 27
- Udmeldt:**
- 385 G. C. Prøsch, 352 Hans Henrik Malling, 423 Peter Nyborg.
- Slettet:** 779 Peer O. Hedbak

ER DER GUMMIPROBLEMER MED »VETERANEN«??

Vi har stort udvalg i dæk og
slanger til »den kære gamle«.



Men vi har også nye

Firestone

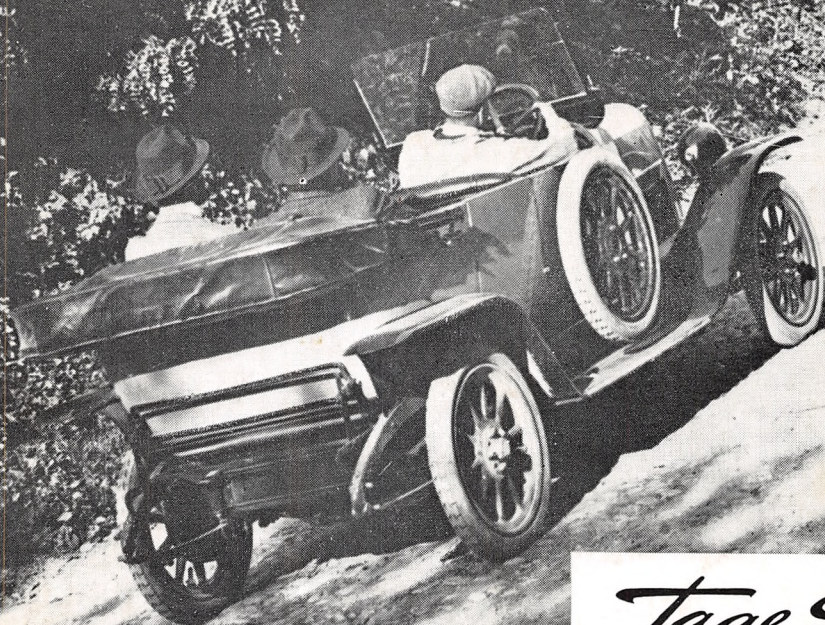
dæk til
moderne vogne,
eller vi kan
fremstille en
kvalitetsstærk
slidbane!

Henvend Dem trygt til
»JESPER« i Ringe
- han kan altid finde en
løsning!



I/S Sofus Jespersen
Vulkanisering & Slidbanefabrik
Ø. Ringvej 35 - Ringe
Tlf. (09) 62 10 65

MEMBER AF DANSK VETERANBIL KLUB



Tage Schouboe ^{A/S}

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI
SKYTTEGADE 7 . KØBENHAVN N . TELEFON (01) 39 25 00