

# BMV-NYT

nr. 129



September 2024



## BESTYRELSEN



Formand: Palle Kejlstrup, tlf. 4011 4474  
E-mail: palle@pallehus.dk  
.....



Næstform.: Bent Oldenburg, tlf. 2396 1969  
E-mail: bent.oldenburg@gmail.com  
.....



Kasserer: Benny Nielsen, tlf. 2173 7935  
E-mail: tidshvile@outlook.dk  
.....



Sekretær: Torben Nielsen, tlf. 6172 4980  
E-mail: torben24nielsen@gmail.com  
.....



Bestyrelsemedlem: Henning Ipsen, tlf. 2913  
6550 E-mail: jella@mail.dk  
.....



Journalist/Redaktør af BMV-Nyt  
Torben Aggerbeck, tlf. 2946 0598,  
E-mail: aggerbecktorben@gmail.com  
.....



Fotohistorisk Arkiv  
Allan Pihl Hansen, tlf. 56 49 35 44.  
E-mail: Whippetmodel96@gmail.com  
.....

# INDHOLD

Nyt fra bestyrelsen	side	4-6
Ford T - Den ultimative veteranbil	side	8-15
Chevrolet åben bus 1927	side	16-19
Da turen gik til England	side	22-28
Oprydning hos Povl N.Jørgensens samling	side	29-31



## *Why ladies like the security of Wide-Track driving*

A wider track is a wider stance. A wider stance is stability, safety, balance, less lean and sway, easier maneuvering, better control, more confidence and security at the wheel. Pontiac has a wider stance than any other car. A very pleasant demonstration of Wide-Track driving is yours for the asking. See or call one of our fine dealers this week.



**PONTIAC** THE ONLY CAR WITH WIDE-TRACK WHEELS

Forside: Daley i Brighton løbet



## NYT FRA BESTYRELSEN

Kære medlemmer i BMV

Efter en ind i mellem regnfuld sommer er det snart tid til at sende vore køretøjer i hi indendørs og måske skal de serviceres eller ligefrem klargøres/forbedres til den kommende sæson i 2025. Så der bliver sikkert nok at se til og i klubregi skal vi jo i gang igen med vore sædvanlige møder hver den anden torsdag i måneden i klubhuset.

### Vi har følgende aktiviteter resten af året:

Søndag d. 15. september kl. 13.30 Førkrigskøretøjer mødes ved Automobilmuseet til en tur ud i sommerlandet. Afslutningstur for førkrigs-køretøjerne. Turleder Bent Oldenborg tlf. 2396 1969.

Søndag d. 22. september kl. 13.30 Klassiske sportsvogne mødes på Arnager Havn. Spisning på Restaurant Vingården (Lille Gadegård) Søndre Landevej 63, Aakirkeby. Først tilmelding ved start til Henning Ipsen.

Torsdag d. 26. september kl. 11.00 Frokosttur for alle uanset køretøj. Vi mødes ved Automobilmuseet. Medbring frokosten, så kører vi en tur og spiser frokost sammen.

Søndag d. 29. september kl. 13.30 BMV Fællestur for alle. Vi mødes ved Automobilmuseet i Aakirkeby. Turleder vælges på stedet.

Søndag d. 6. oktober kl. 13.30 BMV arrangerer løvfaldstur for alle. Vi mødes ved Automobilmuseet. Turleder vælges på stedet.

Torsdag d. 10. oktober kl. 19.00 BMV medlemsmøde i klubhuset på Mulebyvej 13. Tilmelding til Palle på tlf. 40114474 eller palle@pallehus.dk.

Torsdag d. 14. november kl. 19.00 BMV medlemsmøde i klubhuset på Mulebyvej 13. Tilmelding til Palle på tlf. 40114474 eller palle@pallehus.dk.

Torsdag d. 12. december kl. 18.00 BMV juleafslutning i klubhuset på Mulebyvej 13, med spisning og julebanko m.m. Tilmelding til Palle





på tlf. 40114474 eller [palle@pallehus.dk](mailto:palle@pallehus.dk). Har du lyst til at hjælpe med anretning og udsikring af stege, fylde fade op, skylle af m.m. **VIVIL GERNE BETALE FOR DET.** så kontakt Palle hvis du har lyst til at give en hånd med.

Vi har også afholdt det 46. Veteranrally Bornholm Rundt med 168 deltagere og igen med stor succes, og vejret holdt tørt. Men igen et godt og vellykket arrangement og Domen, som vi igen havde lejet til formålet, virkede perfekt ikke mindst til morgenmaden søndag.

Der har også været mange fine køreture i det skiftende vejrlig, både med førkrigskørertøjerne, sportsvognene og ikke mindst Nimbus/MC'erne og så selvfølgelig også fællesturene, hvor alle jo kunne deltage. Det har dog ind i mellem knebet lidt med deltagere til førkrigskørertøjerne og Nimbusserne.

Til vinterens klubmøder kunne vi i bestyrelsen godt bruge lidt input og idéer fra jer, og så kom frem med jeres ønsker og idéer, så skal

vi bestyrelsen prøve på at opfylde dem. Bare kontakt en af os i bestyrelsen med jeres forslag.

Også her i 2024 har vi desværre mistet nogle af vore gode gamle medlemmer, men sådan er det jo med den gennemsnitsalder som vi jo har her i klubben. Til gengæld har vi også fået en del nye og yngre medlemmer og det er jo særdeles glædeligt. Det er jo netop dem, der ad åre skal overtage ansvaret for driften og fortsættelsen af BMV som en klub for alle med interesse for motorer og mekanik.

Derfor er det også meget vigtigt at vi bliver bedre til at tage os af vore nye medlemmer og få dem til at føle sig velkomne til både klubmøder og alle vore arrangementer, samt at der er arrangementer og køreture for alle – også nye veteran og klassiske køretøjer.

Det kræver en indsats af alle, både for os i bestyrelsen, men også at vore øvrige medlemmer hjælper og tager vel i mod de nye, så BMV netop bliver en klub for alle. Så husk at være over for andre, som



du ønsker at de skal være over for dig! Med hensyn til vort arkiv, så får vi efterhånden så mange tidsskrifter o.lign. som vi umuligt har plads til at opbevare og derfor har bestyrelsen besluttet at en del af de udenlandske magasiner og andre dubletter, vil blive lagt ud på bordet lige indenfor i salen, hvor vore medlemmer så kan tage dem de har lyst til, til evig arv og eje.

Det var hvad jeg lige havde valgt at nævne her og nu. Husk også, at hvis I har forslag eller kommentarer så kontakt en af os i bestyrelsen.

Med kærlig hilsen

Palle Kejlstrup,  
formand for BMV  
tlf. 4011 4474

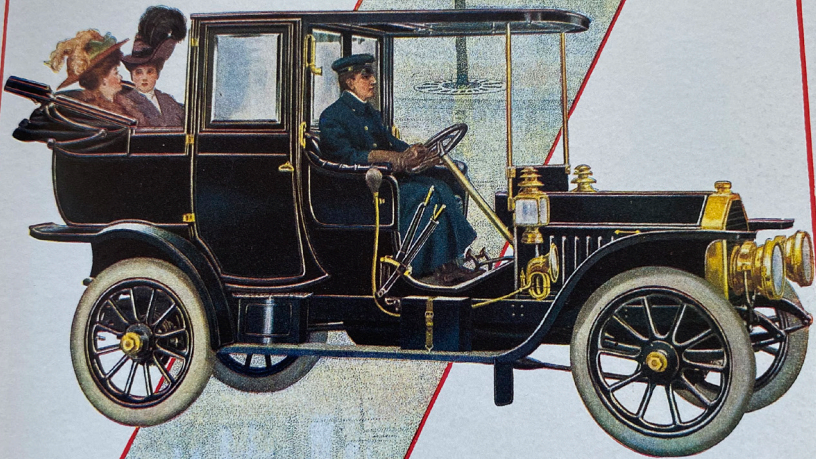




# Peerless

All That The Name Implies

1909



## Silence Comfort

*Write to-day for our catalogue "J" which  
fully describes the 1909 Peerless Models*

The Peerless Motor Car Co., 2435 Oakdale Av., Cleveland, O.  
Member A. L. A. M.





## Ford T - Den ultimative veteranbil



*Tekst: Torben Aggerbeck*

Først lidt om Henry Ford, modellens fader Henry Ford var født i 1863 og byggede sin første benzinmotor som 25 årig. I 1896 satte han denne motor i en såkaldt quadricycle og kørte sin første tur. Han blev ingeniør i 1891, hvor han var ansat i Edisons virksomhed. I 1903 startede han Ford Motor Compagny sammen med 11 andre investorer. I begyndelsen fremstilledes flere forskellige mod-

eller i ret få eksemplarer. I 1906 var han alligevel USA's største bil fabrikant. Men det var først med model T han for alvor kom i gang.

### *Ford model T*

Model T blev fremstillet fra 1908 til 1927 i 15 millioner eksemplarer. Det lykkedes hans ingeniører at støbe en 4 firecylindret motorblok i et stykke, hvor alle andre måtte støbe minimum 2 cylindre hver for sig. Motoren var bygget

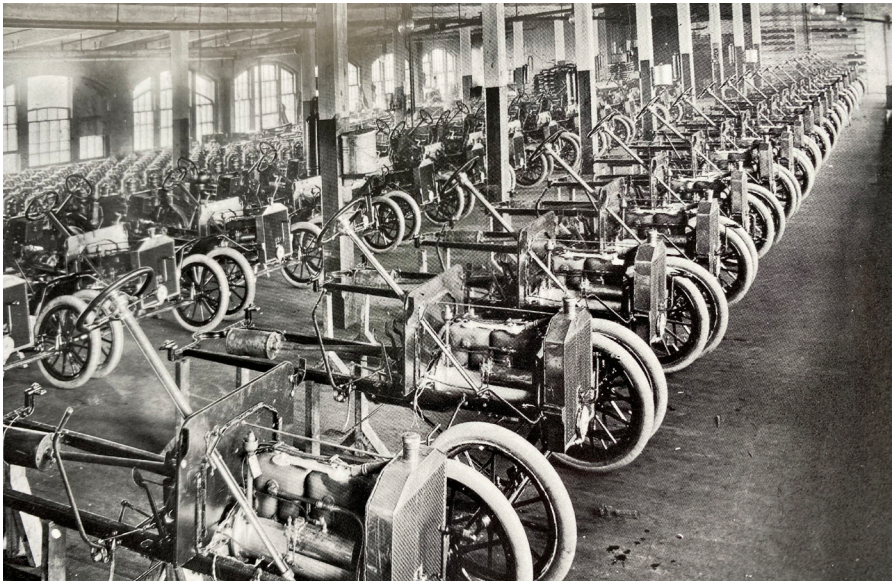






2 mand med koben sæbe og talkum og håndpumpe til 50 ps. Fra 1908 til 1913 blev bilerne samlet ved at bilen stod stille og mandskabet byttedes ved de forskellige

kunne bilen fås i rød grøn og grå, i 09 og 10 kun grøn i 11,12 og 13 mørkeblå, men fra sidst i 13 og resten af produktionen kun i sort. Det skyldes at sort tørrede hur-


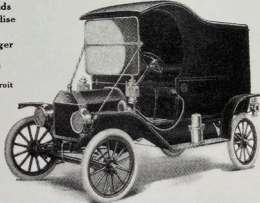
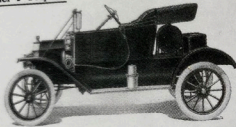
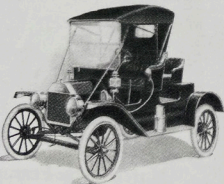


*Undervogne før 1913*

opgaver. Men i 1913 opfandt Ford samlebandet, dvs at bilen flyttes hele tiden til de mandskaber som monterer. Før samlebandet tog det 12.5 timer at samle en bil efter 1913 tog det kun 2 timer og 40 minutter. En vældig forbedring. I 1926 kom der en ny bil ud af fabrikken hvert 24. sekund!! I 1908

tingst. Der blev i hele produktionstiden, fremstille en del forskellige modeller så som:

Touring, Runabout, Tudor, Fordor, Coupe og Town car. I 1910 kostede den billigste model 900 USD og den dyreste 1200 USD. Med tiden blev de billigere og billigere, f.eks kostede den billigste nogensinde 260 USD det var i 26. Der

<p><b>Ford Model T Touring Car</b>          2-Passenger          Front-doors are detachable  <b>\$690</b>          f. o. b. Detroit</p> 	<p><b>Ford Model T Delivery</b>          750 pounds merchandise capacity          2-passenger  <b>\$700</b>          f. o. b. Detroit</p> 
<p><b>Ford Model T Torpedo</b>          2-Passenger          Front-doors are not detachable  <b>\$590</b>          f. o. b. Detroit</p> 	<p><b>Ford Model T Roadster</b>          2-Passenger          Rumble Seat is removable  <b>\$590</b>          f. o. b. Detroit</p> 

The Town Car is equipped with Speedometer, 2 Gas Lamps, Generator, 3 Oil Lamps, Horn and Kit of Tools. No Ford cars sold unequipped.

Ford Commercial Cars are equipped with Windshield, Speedometer, 2 Gas Lamps, Generator, 3 Oil Lamps, Horn and Kit of Tools. No cars sold without equipment.

These cars are sold with complete equipment at the prices quoted. Standard equipment.

**Diverse modeller**

skete kun ganske få ændringer gennem årene. Karburatorer kom i flere varianter, ændringer i karos-

søn Edsel som havde presset på i en del år før det lykkedes ham at overtale den lidt forstokkede far. Selv om der er nogle i klubben som kan køre en Ford T , vil jeg dog lige fortælle hvorledes man starter og kører et sådant fartøj.



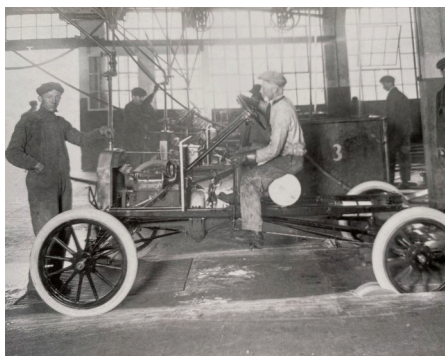
*Touring biler på samlebåndet*

serierne kom der for at gøre den mere moderne. Men i 1927 var den absolut forældet og produktionen blev stoppet et år, for at overgå til Ford A. Det var Henrys

**Således starter man:**

Hvis bilen er fra før 1919, må den startes i hånden. Dog skal den kombinerede håndbremse og koblings stang, stilles i frigear( helt tilbage) Der trækkes i tråden som er trukket fra chokeren igennem køleren, samtidig med at der drejes et par omgange på håndsvinget. Tørbatteriet tilsluttes på "instru-





*Motoren testes*

mentbordet” og der stilles til lav tænding og håndgas 4 hakker ned. Der tages fat med højre hånd således at fingrene peger opad, dog åben tommeltot ( hvis motoren slår tilbage skal håndtaget jo gå fri af hånden) Et raskt tag med uret og dyret starter. Forhåpent-

ligt! Når den kører skiftes der til magnet, den forsyner så tændspolerne. Det er noget nemmere efter 1919, hvor der er selvstarter. Der drejes motoren med choke et par omgange uden tænding. Derefter slås tændings kontakten til venstre ( ikke magnet) Lav tænding og 4 hakker ned på håndgas, tråd på starteren og motoren kører.

*Således kører vi*

Venstre fod sættes på gearpedalen (den helt til venstre), og holdes der ( frigear)samtidig lægges håndbremse/kobling helt frem. Der gasses op og man giver noget



*Gear,bak og bremsepedal, samt håndbremse/koblings stang*

mer tænding og man træder samtidig gearpedalen i bund, bilen kører og man giver mer gas og når bilen er kommet op i fart går man på lav tænding samtidig med at man slipper gearpedalen, som automatisk går op i det høje gear. Derefter mer gas og tænding. Så er vi kørende. Fra lavt gear



og til højt gear svarer til at gå direkte fra 1 gear og til 4 gear på en moderne bil, så det giver et lille ryk.

*Hvormange For T er der i klubben?*

Ja, det er jo et godt spørgsmål. Der har været flere end der er nu kan jeg konstatere. Den som har haft flest må være Lars Legård. Så kommer jeg. Mogens Green har også haft et par stykker. Find Hansen har stadig sin fine runabout. Så er der mig tilbage: Min første T var fra 1916, en Touring, købt ubeset på ebay i USA.

Den skulle startes i hånden og selvom den var villig til at starte, så synes jeg alligevel det var en hård tjans. Den blev solgt til et DVK medlem. Den næste T var en meget fin touring fra 1913, som heldigvis havde fået lagt en starter i. Også købt på ebay ubeset. Dog havde jeg fået tilsendt videoer af start og kørsel.

Den havde det originale læder indtræk, stort set uden en revne, fantastisk. Fruen til ejeren havde nævnt, at det var interessant at flere af delene på bilen var produceret i 1912, det år Titanic gik ned! Da min kone var blevet invalid i Tsunamien i Thailand, måtte hun først ind i kareten, så måtte jeg kravle ind over bagsædet bagefter, idet der jo ikke er nogen dør i førersiden, hvor der står reservehjul. Så den måtte jeg



*Touring fra 1916*



*Touring 1913, desværre solgt!*

sælge igen. Det er nok den eneste veteran ,som det har ærgret mig at måtte sælge! Næste T blev en speedster fra 25. Henry byggede jo ingen speedstere, men ungdommen i 10 og 20'erne ville have noget mere sportligst at køre i, så de købte en brugt T for 50 USD, hev karossen af og byggede en speedster. Det var der firmaer som opdagede, så de begyndte så at fremstille et komplet speedster set til at sætte på en T undervogn. Man kan stadig købe disse sæt! Den var morsom at køre i, men blev alligevel udskiftet til no-

gen andet. Næste i rækken blev en Touring fra 25 med en del patina, ellers velkørende.

Den endte i Tyskland. Så måtte jeg jo have en speedster igen. Den fandt jeg hos en forhandler i Californien. Den var fra 13 og ombygget en del. Der var sat en moderne strømfordeler på, anden karburator og et hurtigt topstykke. Den kørte stærkt. Jeg deltog i Styrkeprøven sammen med Mogens Green i 2022. Det gik ikke så godt, da der var skidt i tanken så bilen ikke kunne tage fuld gas. Men



*Speedster 1925*

vi klarede turen i højeste gear alligevel. Den måtte jeg lade indgå i en handel da jeg faldt for den Jaguar XK 140 dhc jeg har nu. I mellemtiden havde jeg også købt en coupe fra 26 i hæderlig stand, den røg i en byttehandel med Søren Sørensen i Læborg autohandel.

Sidste Tér er en Centerdoor fra 23 i fin restaureret stand. Motoren er hovedrepareret i 1987 og den har stort set ikke kørt siden. Da jeg nu er nået til kun at have 4 veteraner i garagen, er det også slut med flere Ford T. Under over-

skriften til denne artikel har jeg skrevet at en Ford T er den ultimative veteranbil. Og det står jeg ved. Den er den sjoveste veteran at køre i. Det med de 3 pedaler og kun hånd gas er suverænt. Så kære medlemmer når i nu af og til skifter køretøj, så prøv en Ford T. De er blevet meget billigere end tidligere – nok fordi ungdommen ikke tør køre i en sådan.





## Chevrolet åben bus 1927



*Tekst og fotos: Torben Aggerbeck*

Her er lidt om en åben Bus som stammer fra Svaneke. Den er fra 1927 og blev restaureret af Karlshøj for nok 30 år siden. Den tilhørte en vognmand Madsen som som boede på Tempelvej i Svaneke.

Hvem der opdagede den og fik den transporteret til Karlshøj på Sjælland, kan jeg ikke huske. Men det var politikeren og kulhandleren Kaj Dige Bach som fik den i restaureret stand. Der sidder

en almindelig 4 cylindret motor i som også blev anvendt i Chevrolet personbiler af samme årgang. En ganske almindelig foreteelse dengang. Der er plads til 16 personer, som stiger ombord ad hver sin indgang i siden at bussen.

Slige åbne busser var almindelige i tierne, tyverne og trediverne. Så den har passet fint ind i turistkørselen her på øen den gang.

Da jeg så bussen i Hjortshøj, hvor Kaj Dige Bach havde sit firma,







tænkte jeg at sådan en ville jeg også gerne have . Og jeg byggede såmænd også et kopi af denne åbne bus. Det tog mig 13 år.

Jeg har tidligere skrevet en artikel i BMV nyt for en del år siden om opbygningen af min åbne bus. Den ville jeg have anvendt til turistikørsel her på Bornholm, var min plan. Men da den blev synet som privat buskørsel, så gik det altså ikke, øv. Den er nu endt som rundkørsel-bus på en strudse-farm i Vestjylland. Sørgeligt!

Kaj har kørt meget i sin Chevrolet bus, og den har også været her på

øen. Flere af de fotos jeg har taget er fra en parkeringsplads i Nexø. Jeg opdagede først at Kaj sidder i bussen med sin kone, da jeg fik set billederne igennem hjemme, fy!



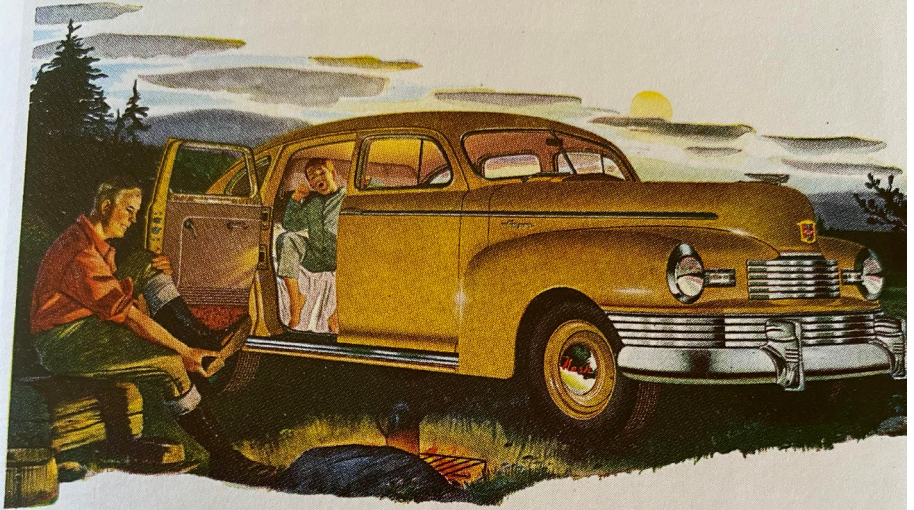
*Min åbne bus Ford AA årgang 31*







and so-o-o to bed



**There's a spot** in the hills where the big bass bite and the air is cool with pine.

Get in a new Nash "600" and you'll be there tonight. Just snuggle down in the big soft seat and watch the road start flying backwards.

**Look—!**

The curves straighten out and the bumps un-winkle up ahead. The hills lie down and the stuffy day turns sparkling fresh.

Look—your speedometer shows you're getting an incredible 25 to 30 miles on a gallon of gas at moderate highway speed!

*Hey—what's happened anyway?*

Where's the dust and the noise? The swaying—and the wheel tugging?

A lot has happened—since you last bought an

automobile. And it's all happened here in the Nash "600."

This car is built a new way. *Welded* (not bolted together)—a single unit body and frame, free of dead weight and noise-making joints.

New, easier steering is here . . . and coil springing on all four wheels . . . new sound-proofing . . . and the famous Nash Weather-Eye automatic "Conditioned Air" System! And a Nash can even sleep you tonight with Convertible Bed equipment. Just yawn . . . and so-o-o to bed!

**Is it any wonder** the swing today is to Nash?

Smart people *like* this new kind of car—and the new kind of solid, friendly dealer who sells it. See him today about the brilliant new Nash "600" and the Nash Ambassador.

You'll be ahead  
with

**Nash**

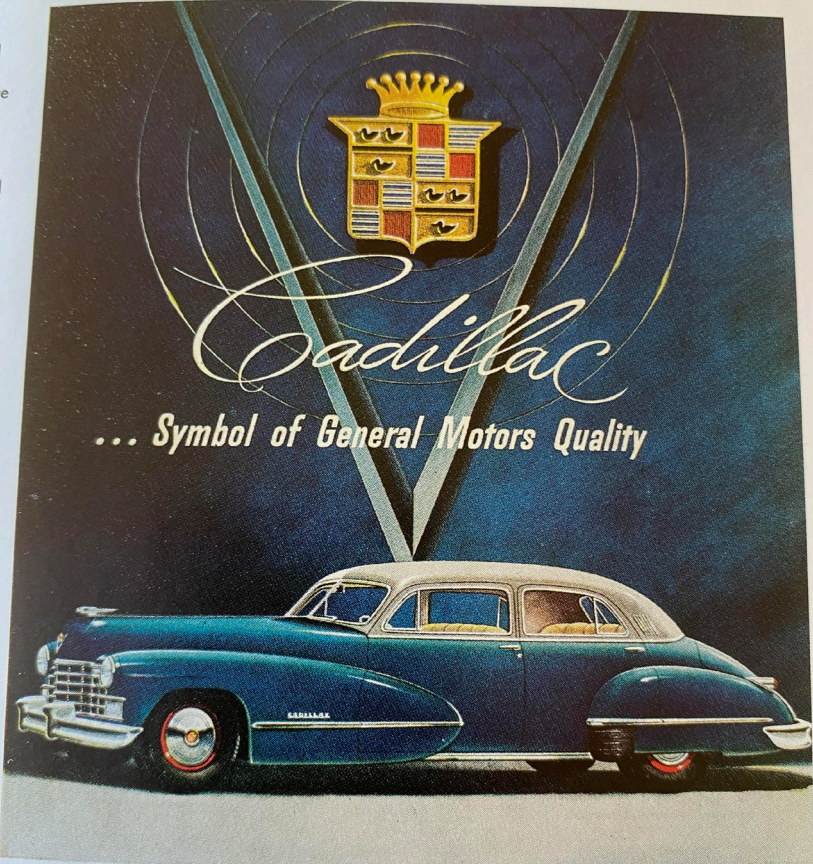
NASH MOTORS DIVISION NASH-KELVINATOR CORP., DETROIT







48  
 rms and  
 rowed  
 ball were  
 v style  
 il fins.  
 eine  
 tumball  
 mente  
 ssen"  
 de  
 untée  
 ases  
 odèle



*At* the top of the automotive world stands General Motors—the leader from every conceivable standpoint. And at the top of the General Motors quality list stands Cadillac—the world-wide symbol of all that is fine and distinguished in an automobile. It

took forty-four years of conscientious effort to bring the present model Cadillac into being . . . forty-four years of progressive engineering, ever-finer craftsmanship, and cumulative experience. In no other way could it have been produced. For like every other superior

creation, a superb motor car is a *development*—the sum of a long series of progressive advancements. That is why there is not—and never can be—another car like Cadillac. For no other motor car is built against such a background of quality—and experience.

★ CADILLAC MOTOR CAR DIVISION ★ GENERAL MOTORS CORPORATION ★



## Da turen gik til England



*Tekst og fotos: Lars Legaard*

Ved årsskiftet 2019 / 2020, besluttede jeg at nu var tiden til at komme lidt ud i verden, hvilket viste sig at være klogt da coronaen allerede var i anmarch fra øst, uden at vi i vores del af verden reelt vidste at dette ville blive en tilbagevendende trussel, og sikkert i mange generationer fremover.

Nå- jeg planlagde, at jeg ville til England hvor jeg har været så mange gange før, både arbejdsmæssigt som ingeniør, og ikke mindst som veteranbilturist, både kørende i egen veteranbil, og som tilskuer.

Det fantastiske magasin ”The Automobile”, som udkommer hver måned, har jeg i mange år læst fra ende til anden, bragte som vanligt i november en artikel om det årlige London-Brighton løb- altså et billøb som afholdes første søndag i november, med start fra Hyde Park, London ved daggrø; men herom måske mere i en senere artikel.

I årets L-B artikel bragte man et foto af en meget spøjst bil, med navnet Daley årgang 1898 som blev beskrevet som 2 cykler sat

sammen, og forbundet med noget der ligner en havebænk, og forsynet med en 2 cyl motor. Det var nu en lidt hård dom for en bil, der åbenbart uden problemer flere gange, havde klaret de 96 km i til tider stærkt kuperet tærræn, og som regel ret dårligt vejr. Jeg læste videre i bladet, og fandt så ud af at ejeren havde sat den til salg, sammen med en Swift fra 1904.

og egentligt kun ville sælge den ene af bilerne; men det var ok at jeg kom over til York hvor den boede, og så på den. I mellemtiden kom der også en anden meget gammel bil til salg, denne gang på Prewarcar.com, som i øvrigt kan anbefales, da der hver dag er opdaterede veteranbilnyheder, annoncer, og et veloplagt forum hvor man kan deltage, i en som regel sober tone.

Lynhurtigt kontaktede jeg ejeren, som allerede havde solgt Swiften,

Denne bil var en Clement årgang 1900, som befandt sig i Sydeng-



Clement 1900





land, nær Brighton. Sælger blev kontaktet og jeg var velkommen til at komme over og se på den.. Nu begyndte en rejseplan at tegne sig; men alligevel måtte der ske lidt mere, så jeg kontaktede en mangeårig bekendt Neil Tuckett i Midtengland, som driver Tuckett Bros Ltd.

Det er en blandet virksomhed hvor de reparerer og installerer alt muligt indenfor landbrugssektoren, samt ikke mindst er det førende Ford T firma i europa. Neil og jeg har kendt hinanden i mange år; men havde aldrig mødt hinanden. Udover at han handler

med Ford T, restaurerer, reparerer udelukkende T-modeller, arrangerer han også Ford T kørekurser, og vedligeholdelseskurser.

Så jeg ringede til ham og tilmeldte mig et vedligeholdelseskursus i februar 2020. Grinende i telefonen, spurgte han hvorfor jeg ville på sådan et kursus, da jeg dog nok vidste lidt om Ford T i forvejen; men jeg insisterede og kunne kun sige at Ford T, er et så stort og indviklet område, at man altid kan lære noget nyt.

Og når nu jeg skulle til York for at se på Daley'en kunne jeg ligeså

godt aflægge det store jernbanemuseum et besøg, da det var ca 45 år siden jeg var der sidst.

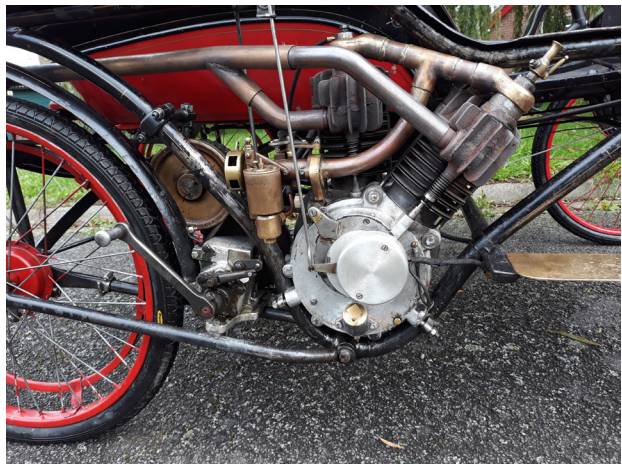
Da nogle sikkert ved at jeg i en årerække har ejet en Ford T 1926 4-dørs sedan, som stadig står på Bornholm, tog jeg kontakt med dens tidligere ejers enke Anne Larsen, som bor i det sydlige England, så et besøg blev også planlagt. Bilens lidt specielle historie, har for mange år siden været bragt i "BMV Nyt"

Vel ankommet til den lille by hvor Tucketts holder til, og havde anbefalet en lokal kro, som viste sig at være fantastisk hyggelig i bedste Agatha Christie stil, kørte jeg næste morgen ud til dem-og det var laaaangt ude på landet, udover vidst-strakte marker med masser af får.

Det blev et hyggeligt kursus med snak og latter. Da jeg fortalte at jeg som dreng havde været med til Ford T Himmel-

bjergløbene i tresserne, ringede Neil Tuckett, en 90 årig mand op som selv havde deltaget i de selv samme løb dengang-helt underligt; men vi fik en god snak "down memory lane"

Da kurset var ovre drog jeg til York, og besøgte først det store jernbanemuseum, hvor jeg havde set frem til at beundre "The Flying Scotsman", som er et fantastisk lokomotiv, og har haft en lidt omtumlet tilværelse, været i USA, ja sågar i Australien; men nu er tilbage i England. Desværre var det ikke udstillet; men var i en remise til service. Til gengæld fik jeg set Stepensons "The Rocket", og





købte også en fin bog om helt tidlige damplokomotiver, altså fra før 1825, som ellers betragtes som det år man virkelig indførte jernbanedampdrift i England.

Jeg var blevet inviteret til at overnatte hos de mennesker, som ville sælge Daley'en; og det blev meget hyggeligt i deres fine gamle hus helt ned til floden. Vi havde en hyggelig aften, og jeg fik en stor mappe, med bilens dokumentation med op på værelset, og gennemgik det alt sammen.

Næste morgen skubbede vi Daley'en ud af garagen. Den er udstyret med en lidt senere 3-trins motorcykel gearkasse med kick start, den har summespoletænding i lighed med Ford T, og en Schebler karburator. Efter at været choket, startede den ved første forsøg, og vi kørte ud i den kolde februar morgentrafik i York-det gik helt fint.

Bilen er fremstillet i Iowa, USA, som sagt i 1898, af en landbrugsmakinfabrikant, som startede med at fremstille en roterende forbrændingsmotor, som desværre

ikke fungerede tilfredsstillende. Derefter byggede han 6 stk næsten ens biler, hvoraf denne er det eneste overlevende eksemplar. Som det fremgår af billederne, er den med V 2 motor -700 cc og automatiske indsugningsventiler, remtræk, og ganske små tromlebremser, samt styring vha styrestang.

Dens historie er først kendt fra for ca 50 år siden, da den blev importeret til England fra et museum i USA, der lukkede dengang og derfor har det ikke været muligt at spore dens tidligere fortid. Dens oprindelse var i øvrigt også uklar og blev oprindelig kaldt for et andet mærke; men på bagsiden af en træplade ved spolekassen fandt en tidligere ejer et spor, der førte til navnet Daley, og der eksisterer et gammelt foto, og en beskrivelse af den fra netop det år-derfor er årgangen slået fast, og den er registreret af Science Museum, London.

En sådan registrering er nødvendig hvis man vil deltage i London-Brighton løbet hvor alle biller skal være fremstillet før 1905.

Bilen har allerede tidligere delta-



get i flere af disse løb, med stor succes- ca 10 % af deltagerne ( der er ca 300 tilmeldte biler hvert år ) kan enten ikke komme fra start eller udgår på dette for så gamle biler, krævende løb.

Efter at have både set og kørt med bilen, var jeg sådan set klar til at købe den; men da jeg som tidligere nævnt, også havde en aftale med at se på en fransk Clement fra år 1900, blev der ikke handlet den dag. Så drog jeg ned til Sydengland- og det er et langt stræk, og mødtes så med sælgerne af Clem-

ent'en. Det var to hyggelige gutter, som havde ejet bilen i mange år. Som det fremgår af fotoet, er det også en kær lille bil.

Efter de obligatoriske kopper the og kiks, gik vi ud i garagen og inspicerede bilen.

Den blev med noget besvær startet, og vi kørte ud i det engelske landskab op og ned ad bakker. Den "udmærkede" sig ved, at man skulle betjene rigtigt mange håndtag for at køre, og regulere den; men når den artede sig kørte den ret hurtigt. Til gengæld var den så





højt gearret at man ved hver bakke som passager, skulle ud og skubbe, for derefter at springe på i farten. Ingen af delene huede mig, og slet ikke mit korpus der på det tidspunkt talte 40 kg overvægt i forhold til nu.

Ejerne afslørede også at de med bilen, havde været tilmeldt og deltaget i London -Brighton løbet mange gange; men aldrig fuldført !

Altså beslutningen var nem at tage, og handlen med Daley'en blev afsluttet.

Nu var det så bare at komme hjem igen efter 10 dage i England. Jeg kom hjem 1. marts 2020, og som de fleste ved lukkede alt i Europa ned ca en uge efter.

Bilen blev så på forundelig vis transporteret hjem, og stod i depot hos Viklit Graae Jørgensen, indtil jeg kunne hente den nogle måneder senere.

Der er lidt kosmetisk restaureringsarbejde som jeg varsomt udfører, og mon ikke den ender

i dagligstuen her i Bagsværd. Den kan præcis komme ind gennem fløjdørene fra haven. Det er nu lidt sjovt også at have en bil, der er den ældste i privateje i Danmark, og som er i fin driftsikker stand.

Så måske deltager vi en dag med den i Bornholm Rundt - hvem ved?

**WHAT'S THE "B" FOR IN "B-44"**

**BETTER LOOKING!  
BETTER LASTING!  
BETTER BUILT! . . .**

**DEFENSE COMES WITH OLDSMOBILE**

**OLD SMOBILE**  
IT'S QUALITY-BUILT TO LAST!

## Oprydning hos Povl N.Jørgensens samling

Fra oprydning hos Povl N.Jørgensens samling er der en del stumper af ældre dato. Hvis der er nogen som kan bruge noget af disse, så henvend dig til Allan, han ved hvor de findes.

Overland køleren er sandsynligvis fra en af de 3 Overland model 90, som kom til Bornholm i 16/17. Resten er fra ukendte mærker.











**B**  
Economique



Ansvarshavende redaktør:  
Torben Aggerbeck  
Bølshavn 43, 3740 Svaneke  
tlf. 2946 0598 mail:  
aggerbecktorben@gmail.com

Deadlines:  
Marts nr. = 4. feb.  
Sept. nr. = 4. aug.  
Nov. nr. = 6. okt.



Tryk: Green Graphic ApS, Ikast

Returadresse: Palle Kejlstrup, Strædet 18, Tejn, 3770 Allinge