

VINTAGE NYT



461



juni 2008 45. årgang

Gammelbilentusiasten

Af Ole May



Veteranbil, vintagebil, klassisk bil – kært barn har mange navne – og der findes tilsyneladende lige så mange meninger om emnet, som der findes ”kære børn”.

Som nybegynder udi det med at have en bil der ikke lige var kørt af samlebåndet i går, men derimod i 1967, meldte jeg mig ind i en dansk veteranbil klub, men blev på det første møde i den lokale afdeling belært om, at en bil fra 1967 ikke kunne betegnes som en veteranbil.

Den tyggede jeg så på indtil næste møde i lokalafdelingen, hvor jeg spurgte om man havde en definition på hvad der gjorde en veteranbil - til en veteranbil. Det kom der ligeså mange bud på som der var tilstedeværende i lokalet, så det blev jeg sådan set ikke ret meget klogere af, den aften i veteranbilklubbens lokale afdeling.

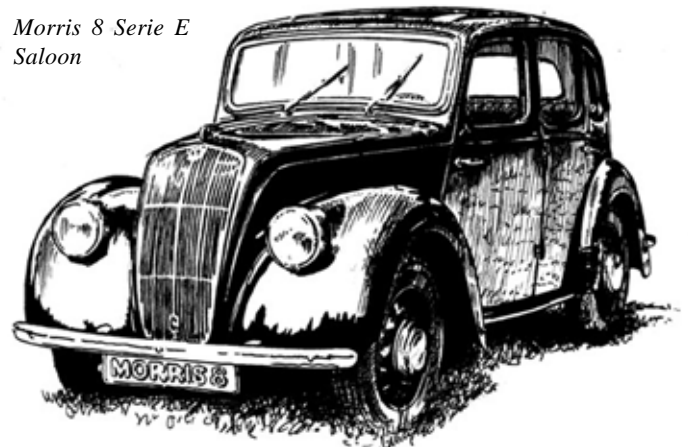
Medens jeg sådan gik og grundede over om jeg havde en veteranbil, en vintagebil eller klassisk bil læste jeg en artikel i JP magasinet Tour, hvor motorskribenten Claus Worup brugte betegnelsen ”Gammelbilentusiaster”, og det var jo netop lige det vi var, altså nogen der udviser stor interesse og iver for gamle biler – og så er det vel egentlig ligegyldig hvor gamle de er.

Nu har min entusiasme for biler altid være relateret til engelske biler, men kun dem fra den tid hvor elektronik og alskens anden

dårlighed endnu ikke havde holdt sit indtog i den engelske bilindustri, omvendt skulle de heller ikke være så gamle at de kun er tjenlige til opbevaring på et museum, så dem fra efter verdenskrigen – den anden forstås – var/er min målgruppe.

Nu kan man selvfølgelig indvende, at de engelske biler der blev

*Morris 8 Serie E
Saloon*



produceret lige efter 2. verdenskrig ikke adskilte sig fra dem der blev produceret før krigen, der gik nogle år før det var nykonstruktioner der rullede af samlebåndene på de engelske bilfabrikker.

Entusiasme skal starte et sted. For mit vedkommende startede interessen for engelske biler i 1962, hvor jeg for 2400 kroner erhvervede min første bil, en Morris 8 Serie E, 2 dørs Saloon (1938 - 1948) der var rullet af samlebåndet i Coventry i 1947. Den var højrestyret – der var vist ikke så mange valgmuligheder den gang i 1947.

Den muntrede jeg mig med/havde meget fornøjelse af i et par år indtil vore veje måtte skilles, den (Morrisen) blev sendt til en autoophugger, og jeg rejste til den østlige del af Grønland. Et halvt år på VV-nummerplader i Københavns trafik var mærkbar på min lille Morris – dens modstandere var overernærede taxa-chauffører i deres store Mercedeser, de elskede at jage ”bondehøvene fra Jylland” – derfor autoophuggeren.

I den østlige del af Grønland var der ikke ret mange biler i 1964, de kunne tælles på to hænder, og havde alle firehjulstræk, men det mest anvendte transportmiddel dengang var dem med firebens-træk – altså hundeslæden.

Den bilmodel der var flest af var Land-Rover, nemlig tre 88” og en 109”. Land-Roveren på 109” tilhørte sygehuset, og blev brugt både som ambulance og som rustvogn. Det var den sådan set også velegnet til så længe det var grønlandere der enten var kommet til skade eller skulle af sted på den ”sidste rejse”, grønlandere er/var

af natur ikke så høje som vi andre danske – så de par gange vi måtte sende en dansker af sted til de evige jagtmarker foregik det med åben bagdør i 109-eren.

Den nyeste Land-Rover, der ankom samtidig med mig med skib, fik kort tid efter som det fremgår af billedet en rolle som kongelig karet, idet den transporterede en ung prinsesse Benedikte rundt i Kolonien (som det hed dengang) under hendes besøg i sommeren 1964.

På siden af Land-Roveren ses ”nummerpladen” for Grønland på det tidspunkt,

GTO 6425, altså bil nummer 25 GTO (Grønlands Tekniske Organisation) havde sendt til Grønland det år, nemt og ubureaukratisk, der var ikke ventetid på motorkontoret, højst hos skiltemaleren.

De øvrige køretøjer i ”Kolonien” var en kombineret brand- og vandvogn, lortevognen, et par små Dodge lastvogne, en Jeep der havde en fortid med hospitalsskibet Jutlandia i Korea, så den havde ingen kaleche, en smule upraktisk om vinteren, endelig var der en kæmpe GMC-truck som amerikanerne havde efterladt på en nærliggende (men hemmelig) flyvebase ved ophøret af 2. verdenskrig.

Da den første Land-Rover blev præsenteret på en biludstilling i Amsterdam i 1948 var jeg fire år gammel, og boede i et provins-hul i bunden af Mariager fjord, det var bogstaveligt talt et hul, så dem der boede ovenfor hullet havde en fremragende udsigt over byen og fjorden, deroppe ovenfor hullet mødte jeg omkring 1952-53 for første gang en Land-Rover, det var på en proprietærgård





Kongelig Land-Rover På siden af Land-Roveren ses "nummerpladen" for Grønland på det tidspunkt, GTO 6425, altså bil nummer 25 GTO (Grønlands Tekniske Organisation) havde sendt til Grønland det år, nemt og ubureaukratisk, der var ikke ventetid på motorkontoret, højst hos skiltemaleren.

der tilhørte en skolekammerats forældre, Land-Roveren var ny og med kaleche – et køretøj for herremænd i ordets bogstavelige forstand.

Sådan et køretøj kunne nok sætte gang i fantasien hos en knægt, havde man ikke allerede set billeder af Jørgen Bitsch drøne rundt nede i det sorte Afrika blandt menneskeædere og andet godtfolk i sådan en – jo - så lige pludselig blev den store verden udenfor "hullet" meget lille.

Det man i barndommen nemmer – man aldrig i alderdommen glemmer, hedder det i et gammelt mundheld, så da min retræte fra erhvervslivet gav mig mulighed for nye interesser, dukkede både Morrisen og Land-Roverne op som oplagte mulighed for videre fordybelse.

En intensiv jagt på Internettet afslørede hurtigt at min gamle ven Morrisen ikke havde overlevet i ret mange eksemplarer, og de der var tilbage, befandt sig mestendels i papkasser, ikke særligt opløftende for en hvis tilgang til mekanik i mange år alene havde været at tjekke olien og fylde sprinklervæske på mine biler.

Men i april 2005 var der gevinst for de mange timers søgen på nettet, Bredebro Frivillige Brandværn havde sat deres slangetender BBR-T1 - en Land-Rover Serie IIA fra 1967 til salg for højeste bud, buddet skulle afleveres i en lukket kuvert, der så ville livet åbnet som ved en licitation.

Det kan nok være det var noget der gav motion til de små grå, der allerede havde gjort sig klar til at påbegynde et nyt liv som senildemente, hvad i alverden er den rigtige pris for en knaldrød 38 år gammel brandbil med kun 14.425 km på tælleren, og et helt liv i en tør og opvarmet garage - det findes der ingen prisoversigt for.

At finde den rigtige pris på et sådant køretøj svarer lidt til øvelsen

med at finde den berømte nål i høstakken, og dog, fra begyndelsen af tresserne og frem, blev der faktisk leveret en 30-40 brandbiler af samme type fra firmaet H. Meisner Jensen, de fleste til de frivillige brandværn i Sønderjylland, blandt andet havde BBR-T1 haft en søster ved Bredebro Frivillige Brandværn der var blevet solgt et par år tidligere, så det var bare på med vanten og søge oplysninger om de andre.

Men den vej gav nu ikke et entydigt billede, dels varierede priserne på solgte køretøjer meget, standen, kørte kilometer og udstyr var også meget varierende, endelig var mange fortsat i aktiv tjeneste, ligesom en del var forblevet i brandværnene efter pensionering – man sælger da ikke bare en trofast mangeårig samarbejdspartner – vel.

Så da vidunderet var besigtiget om fredagen før åbningen af budene den følgende mandag kl. 12:00, var der kun maven til at afgøre hvilket beløb der skulle skrives og lægges i kuverten, og så lige huske, at kommunen der var ejer og sælger ville have 25 % moms oveni budsummen. Tallet blev skrevet, kuverten afleveret og så var der bare lige en laaaaang weekend forude, hvor der efter



BRB-T1



Fredebro

sigende, var adskillige - også fra udlandet, der havde meldt deres ankomst for at byde på vidunderet.

Da jeg allerede for mange år siden havde opsagt mit medlemskab hos "ham der i det høje" skulle jeg nok ikke forvente, at en bøn derop ville have nogen positiv effekt, så det undlod jeg, og prøvede at slå tiden ihjel indtil mandag middag med fortsat søgen på nettet efter alternativer - og det var der faktisk, men ingen så perfekt som BRB-T1.

Men uanset min manglende alliance med de himmelske kræfter, blev jeg højstbydende med en nordmand som nummer to, med en lille tusindlap imellem os. Det havde næsten været ubærligt for de gode brandsvende i Bredebro om BRB-T1 skulle være faldet i kløerne på en udlænding ligesom søsteren der endte i Tyskland, der dog var mere nærliggende end de Norske fjelde, og da også efterfølgende havde været på visit - og havde det godt.

Kommunale brandkøretøjer er fritaget for registreringsafgift, så



Fredebro i baghaven

der ventede mig et besøg hos Told & Skat for at få afklaret hvilket beløb der skulle erlægges for at kunne få "civile" nummerplader på køretøjet. Jeg undrede mig dog en smule da jeg ved afhentning BRB-T1 fik udleveret en rigtig registreringsattest, og hvoraf det fremgik, at den (BRB-T1) havde et rigtigt nummer (på sorte plader) og, at der ikke skulle foreligge toldattest ved omregistrering.

Da jeg viste registreringsattesten til en (flink) dame hos Told & Skat, og spurgte om hvordan jeg fik nummerplader på køretøjet - "dem skal du hente på motorkontoret" sagde den (flinke) dame, og som sagt så gjort, efter den obligatoriske ventetid på godt 1 time afleverede jeg registreringsattest plus formular MO 2A til en anden (flink) dame med en bemærkning om, at det var ærgerligt man ikke kunne få sorte nummerplader længere - de ville passe godt til min veteran, nej - de er hvide nu sagde damen da hun langede et sæt hvide nummerplader over skranken samtidig med at jeg godkendte et træk på kr. 1.180 på mit dankort.

Efter at have knebet mig i armen for at være sikker på, at det ikke var noget jeg drømte, tog jeg hjem og monterede pladerne, og Fredebro Frivillige Brandværn var klar til indsats. Fredebro fremkom ved at udskifte B i Bredebro med et F, og da der ikke var nogen kommune, brandværn eller anden lokalitet der havde det navn opstod Fredebro i en baghave i Højbjerg.

Nu ved vi jo godt, at når noget er for godt til at være sandt, så er det - det som regel heller ikke, sådan også her, allerede næste formiddag blev jeg ringet op af en småsur - hr. et eller andet - fra motorkontoret der sagde, at jeg havde begået en fejl ved at have fået udleveret nummerplader uden der var erlagt registreringsafgift hos Told & Skat. Nu anførte jeg, at det næppe var mig der havde begået en fejl eftersom jeg jo allerede havde været hos Told & Skat og der talt med en (flink) dame, og foreslog ham at kontakte hende, tilmed gav jeg ham en beskrivelse af damens hår-



Frede og Madam Blå

farve omtrentlige højde, vægt og alder.

Næste dag blev jeg ringet op af en ny (ung) dame fra Told & Skat, hun kunne oplyse den registreringsafgift der skulle betales ved indregistrering på henholdsvis gule og hvide nummerplader. Hun havde fundet ud af at prisen på sådan en Land-Rover i 1967 var kr. 21.400, og da den skulle registreres som veteran var afgiftsgrundlaget 40 % af denne pris. Det var noget mindre end jeg havde regnet med. Jeg blev så hurtig enig med mig selv om, at gult egentlig klædte Frede meget godt, kært barn har som nævnt mange navne - et af dem er Frede.

Nu var Frede og jeg som selvudnævnt brandkaptajn klar til at føre os frem, og de første par ture til sommerhuset på Helgenæs skete da også med de blå blink på taget, det tager danske bilister igen notits af, hvorimod tyske turister straks kastede deres biler ind til siden så jeg kunne passere, og det selv om blinkene selvfølgelig ikke var aktiverede, for ikke at skabe problemer er de blå blink afmonterede men kan hurtigt monteres til træf og velgørenhed.

Med Frede i hus skulle man mene – og min kone troede – at gammelbilentusiasten havde fået sin lyst styret, men nej – Morrisen spøjte stadig, brandkaptajnen skulle vel også have en gammelbil til pænt brug, og bingo - lige pludselig var den der. Ikke en Morris 8 fra 1947, de fandtes tilsyneladende kun i papkasser, men en Minor fra 1957 i den skønneste køkkenblå farve, og så havde den sorte nummerplader med VV som begyndelsesbogstaver og 432 som slutcifre, det var meget tæt på den første Morris der havde 313, nemt at huske for det har Anders And også på sin bil, det ved enhver der kom til verden samtidig med,

at den koleriske and fra Andeby holdt sit indtog i Danmark, hvis ikke må det tilskrives manglende dannelse og forældresvigt.

Efter en kort, men intensiv forhandling på hjemmefronten besluttede den bedre halvdel, at entusiasten kunne tildeles plads til maksimalt 2 køretøjer på vort matrikelnummer, hvilket jo så indelbar, at enten Frede, eller den Saab der havde tjent mig de sidste 10 år af erhvervskarrieren. Det blev Saab'en der måtte forlade baghaven, der var jo også 25 år til den blev gammelbil, og så skulle halvdelens køretøj fra Wolfsburg lige skiftes ud med den nyeste model – så var den ged klippet.

Sælgeren af Minor'en havde i telefonen nævnt, at der fulgte mange nye og brugte reservedele med i prisen, ”og det var ikke engang løwn” for at blive i et sprog der stammer deroppefra i det nordjyske hvor jeg hentede Madam Blå som den straks blev døbt efter sin sammenfaldende farve med den berømte kaffekande, den var vel af hunkøn eftersom de i min barndom blev kaldt ”Jordmorbiler”, og dengang var Jordmødre uden undtagelse kvinder.

Det viste sig de mange reservedele næsten udgjorde en bil mere, alene med den forskel, at bil nummer to befandt sig i kasser og som løse dele. En forsigtig forespørgsel om reservedelslageret nødvendigvis skulle følge med i handlen, og det bekræftede sælgeren at det skulle det nødvendigvis, ellers ingen handel. Han havde for længst læst min forelskelse i Madammen med de sorte nummerplader, Madam Blå skiftede matrikelnummer samme dag, og en specialtransport hentede efterfølgende hendes tilbehør.

Nu siger man jo, at kærlighed gør blind, og ved nærmere og grundigere eftersyn viste det sig at den ”gamle makeup” ikke var fjernet helt før der kom ny på, men bevares der var stumper nok at tage af, herunder ny makeup i form af maling. Til gengæld var damen rask til bens sin alder til trods, men det skyldtes nu mest, at hun havde fået en storebroders maskine installeret, og hendes egen originale fra 1957 var at finde blandt reservedelene i nyrenoveret stand – så i grunden ikke så galt et køb - trods forelskelsen i den køkkenblå farve og de sorte nummerplader.



Frede på opgave

Vintage Nyt

Da kvoten for gammelbiler i baghaven nu var opbrugt, skulle man mene at entusiasten ville indstille søgningen efter gammelbiler på nettet, men nej - en rigtig gammelbilentusiast sørger selvfølgelig for, at holde sig orienteret om hvad der sker på markedet for gammelbiler, og sandelig lige der – der var jo den Land-Rover som entusiasten mødte første gang i 52/53 ovenfor hullet i fødebyen, den var fra 1953, så det kunne teoretisk set godt være den, et brøl ”K.... prøv lige at se her” bragte den anden halvdel af husstanden til skærmen, og hun blev hurtig klar over, at gammelbilentusiasten igen havde forelsket sig, denne gang i Lady Mary – skulle det efterfølgende vise sig.

Det faktum, at der var indgået en aftale om antallet af gammelbiler i baghaven blev omgående nævnt, så skulle der et nyt hunkønsvæsen ind i ”haremet” måtte det ske på bekostning af en anden – bigami er som bekendt ikke tilladt her i landet – så blev den sag ikke drøftet yderligere den aften.

Det blev en urolig nat for entusiasten hvor billeder fra dengang på kanten af hullet og den første tur i Land-Rover uophørligt kørte på den indre skærm, og straks det lysnede og man anstændigvis kunne tillade sig at ringe, blev sælgeren spurgt om fortiden på Land-Roveren der var til salg. Det var ikke den Land-Rover fra proprietærgården ovenfor byen i hullet i bunden af Mariager fjord, da den udbudte efter det oplyste havde tilbragt sine første år i Danmark ved et flaskerenseri på Sjælland. Desuagtet blev det aftalt at Ladyen skulle besigtiges den følgende lørdag – også på Sjælland.

Tidlig lørdag morgen gik turen så med hurtigfærge til Sjælland medbringende et sæt af de klistermærker der nu har erstattet prøveplader, eller løse prøveskilte som de vist hedder officielt, og det antal tusindlapper der var angivet som købesum i annoncen, og ja – alle tusindlapperne skiftede ejermand, Ladyen fik klistermærkerne på og rullede på egne hjul uden mindste kny hjem til

hovedlandet og har nu midlertidig domicil hos den eneste mekaniker jeg endnu har mødt der har været i stand til at få Frede i topform – andre mekanikere der også mente at kunne, er sluppet umådeligt dårligt fra det, men - det har dog ikke afholdt dem fra at tage sig fyrsteligt betalt for forsøgene.

Nu ventes der så kun på at Ladyen skal en tur forbi synshallen så hun kan få sine gamle nummerplader med K 280 på igen, de er bestilt, da jeg ved bestillingen spurgte om leveringstiden stadig var 6 uger på historiske nummerplader, var svaret – ja mindst. Nå men jeg skal selvfølgelig også bruge nogen tid på at finde et nyt hjem til Madam Blå, det går vist ikke med to så stærke hunkønsvæsner på samme matrikelnummer, og så var der jo lige den aftale om antallet af gammelbiler i baghaven.

Hvorfor Ladyen kom til at hedde Mary, tja – brandbilen hedder jo Frede efter Fredebro, og Frede og Mary smager lidt ædel byrd – som Land-Rovere jo er af, med det vil enhver gammelbilentusiast vel påstå at netop hans køretøj også er – og det er da også rigtigt, hvis altså, det er en Englænder.

Og så lige tilbage til starten omkring det med betegnelser og tidsperioder for gammelbiler. For nylig faldt jeg over disse på en hjemmeside, der virkede autoritativ:

Veteran (1896 - 1914)
Vintage (1919 - 1939)
Classic (1945 - 1970)
Modern Classic (1970 - 1995)

Da det var en engelsk hjemmeside skal det nok være rigtigt.

Lady Mary

