

Nr. 484 Oktober 2016 · 60. årgang

# VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB









## Nr. 485 November 2016

### Forside:

Fra Škoda-museet i Mladá  
Boleslav, Tjekkiet.  
Se side 26.  
Foto fra Škodas Medieportal.

## Indhold:

Lidt fra redaktionen	3
Årets Emil	3
Aktivitetskalender	4
Ikke gammel nok...	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-7
Citroën på forkant i Nærum	8
Nyt fra biblioteket	8
Nyt fra MhS	9
Englændertræf i Løve	10
Englændertræf i Løgumkloster	12
Turen i DKW-Rasmussens fodspor	14
Tour de Hvidebæk –2	16
Sydhavsrally Historic 2016	18
Antic Auto i Alicante	20
En Loreley med to liv	22
BeringsBilBilleder	25
Škoda – historien	26-41
Fra Arkivet – nye spørgsmål – og svar	42
Troll – et forsøg på norsk bilproduktion	43
Invitationer	47
Køb & Salg	51
Velkommen til nye medlemmer	51
Bagklappen – Ford V8 1946	52

VT 486 udkommer omkring 16. december.  
Deadline til dette blad: 20. november.

**Husk** at invitationer og annoncer *ikke* skal sendes til redaktionen, men til DVKs sekretariat, gerne på email: kontor@veteranbilklub.dk

### Sommer's Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

**Entré:** Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere**.

**Grupper** bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

**Kontortid:** Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.

**E-mail:** lillian.bech@e-sommer.dk

**Hjemmeside:** sommersautomobilemuseum.dk

## Lidt fra redaktionen

Selv om man elsker én, behøver man jo ikke at hade de andre, var den en gang en klog ven, der sagde. Og det er jo rigtigt. De fleste af os har en gren af bilinteressen, der interesserer os specielt. Det kan være en periode, et bestemt bilmærke eller måske en særlig slags biler eller andre køretøjer, som vi virkelig brænder for.

Men så er der alt det fælles, vores interesse for det tekniske eller historiske omkring køretøjerne. For ikke at snakke om dét at bruge dem.

Den brede interesse er katalysator for viden, og for at lære noget af hinanden. Det kan vort blad medvirke til, også når det handler om specialviden. Det er også grunden til at vi ofte har opfordret f.eks. mærke-entusiaster til at skrive artikler til bladet. Og denne gang har det givet pote – for med dette nummer af VT kan de fleste nok få noget at vide om Škoda, som de ikke lige havde tænkt på; bilhistorien belyst ud fra ét mærke, men også et billede af bilhistorien generelt.

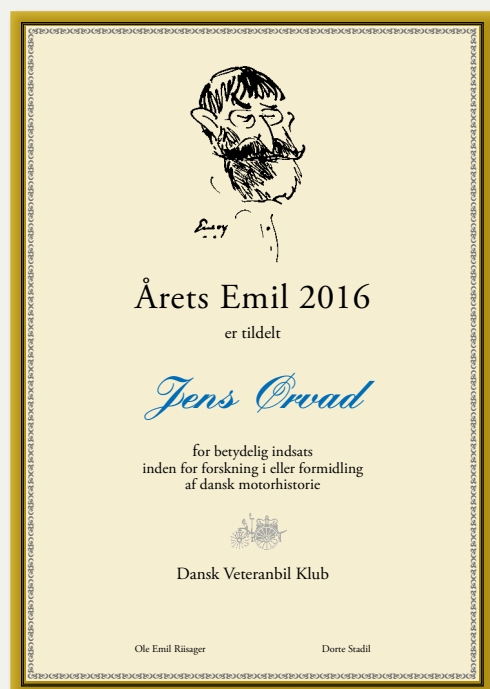
-jmn

## Årets Emil

Årets Emil pris blev i år tildelt Jens Ørvad, for som der står i fundatsen, for betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie.

Jens har hele sit liv arbejdet indenfor bilindustrien og siden han blev medlem af DVK har han delagtiggjort alle os læsere af Veteran Tidende i sin store viden. Det er med tiden blevet til rigtig mange spændende og uddybende artikler, alt fra enkelte bilmodeller til bilfirmaernes historie.

Dorte Stadil





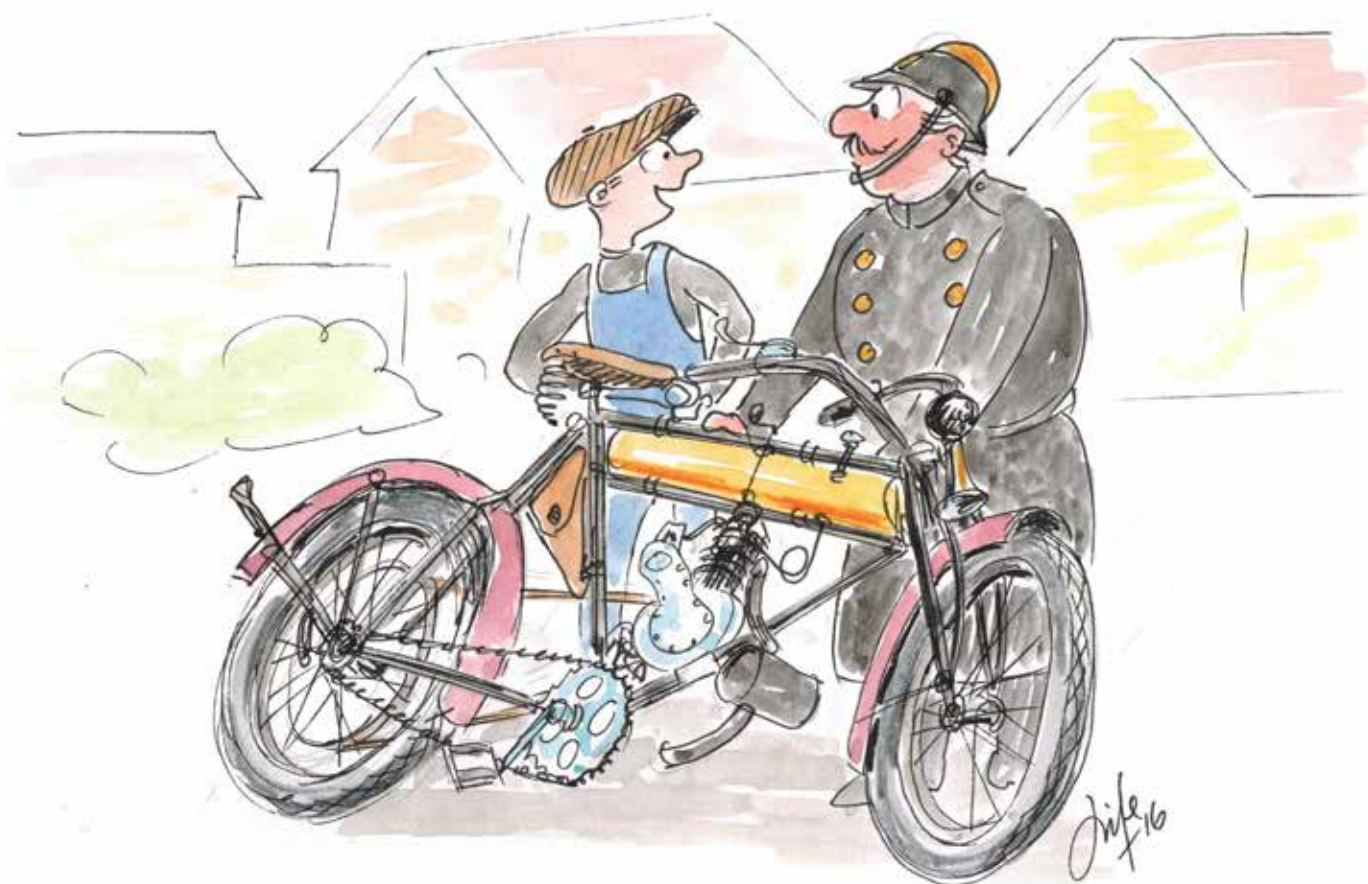
## Møder, løb og arrangementer

### November

**Søndag 13.** Stumpemarked - Nærum. Indendørs Marked - kun bilrelaterede ting! Efter succesen i februar gentager vi nu Indendørs Marked i klubbens lokaler i Nærum. P-pladsen er åben for gamle biler - til den sidste tur i køresæsonen. Invitation VT 483. Bordleje 140 x 70 cm. 100 kr. Tilmelding: kontor@veteranbilklub.dk. Pris pr. bord kr. 100,00 indbetales til konto: Reg.nr. 5326 - 0245257.

**Torsdag 24.** Morrismøde hos Carsten H. Hansen. Tilmelding senest 21/11-2016. Tlf: 32526625

Arrangementer som afholdes af DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Det tilrådes at kigge i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme i bladets produktionstid. På hjemmesiden finder du også en samlet liste med alle arrangementer.



### Ikke gammel nok

Året er 1917, i Hjørring. En lærling i elektrikerfirmaet Kragh bliver sendt i byen for at ordne noget.

Som en naturlig sag snupper han en motorcykel, som de har i firmaet, sådan en tidlig én med cykelpedaler og direkte remtræk fra motor til baghjulet.

Lærlingen er ret spinkel, og nede i byen vælter motorcyklen for ham, og da den er ret tung, kommer en betjent hen og hjælper lærlingen med at få køretøjet på højkant. Da motorcyklisten ser meget ung ud, spørger betjenten "Sig mig, har du førerbevis?"

"Nej", siger ungersvenden, "ikke endnu, jeg er ikke gammel nok."

"Så må du love mig at passe meget på," er svaret fra den meget flinke ordensophæver.

Leif Gr.Thomsen



## Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

November d. 23. Julefrokost i Amager Tennis og Badminton Klub, Gammel Kirkevej 92 - 94, 2770 Kastrup. Detaljer fremkommer senere via maillisten.

Aktivitetsgruppen Amager  
Amagerdvk.jbl@gmail.com



## København · Nordsjælland Nærum

**1. torsdag i måneden, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30.**  
**3. torsdag cafeaften kl. 19.30.**  
**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.**

November d. 17. Vi starter cafeaftenerne igen.

December d. 1. Julemiddag og andespil.

Menu er traditionen tro flæskesteg med det hele og risalamande. Husk tilmelding inden d. 28. november.

December d. 15. Cafeaften med julegløgg.

Januar d. 5. Nytårskur. Forsikrings snak.

Tilmelding til spisning til h.froberg.hf@gmail.com

Mødestedsleder:  
Kim Polte, tlf. 2613 4229.  
kimpolte@hotmail.com



## Nordsjælland Mårum

**2. onsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00.**  
**Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.**

November d. 19. Klubmøde. Foredrag. Angrebet i USA 9/11.

December d. 14. Klubmøde. Årets julefrokost.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk

## Midtsjælland Mulstrup

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.**

November d. 15. Filmaften. Vi skal se filmen om Skaft Rasmussen.

December d. 20. **OBS! Dato ændret fra den 13. til den 20.** Julefrokost. Start kl. 18.00! Max 50 personer. Kr. 150,- pr person ekskl. Drikkevarer. Øl, vand og snaps kan købes på stedet. Bindende tilmelding senest d. 16. december til jan.lemming@email.dk eller på listen ved mødet d. 15. november.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Sekretær Erik Madsen,  
tlf. 4063 3125  
madsen.roskilde@city.dk

Mødestedsleder Jan Lemming,  
tlf. 2288 3829.  
jan.lemming@email.dk



## Vestsjælland Løve

**Alle tirsdage holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.**  
**Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.**

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, et garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbilklub.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve. Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford T til Lotus.

Alle er velkomne til at kigge ind, og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

November d. 17. NB bemærk torsdag. Kl. 18.00. Årets julefrokost. Info senere.

December d. 6. Gløgg-aften. Se indbydelse i bladet.

Dirch Glad, tlf. 20848940  
dirchglad@gmail.com  
www.dvk-loeve.dk





Østsjælland  
Klippinge

## 4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Nygade 3, 4672 Klippinge

November d. 22. Vi ser DVK's film om Jørgen Skaftø Rasmussens liv.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205.  
angliakai@dukamail.dk



Syddælland  
Engelholm

## 3. onsdag i måneden fra kl. 19.10. Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

November d. 16. Klubmøde.

December: Intet klubmøde.

Januar d. 18. Klubmøde. Ole Poulsen lader os prøve kræfter med de nyeste ting inden for "køre bil verden".

Februar d. 15. Klubmøde.

Marts d. 15. Klubmøde.

April d. 19. Klubmøde.

Peter Bering, tlf. 55996089.  
pb@arkitektbering.dk



Fyn

## Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

November d. 29. kl. 18.30. Julefrokost på mødestedet. Pris for medlem og en ledsager pr. pers. kr. 150,-. Prisen inkluderer en lækker julebuffet og kaffe med julesmåker. Der er plads til 103 pers. Ved tilmelding er det først til mølle og man er ikke tilmeldt, før betaling er registreret. Tilmelding og betaling ved klubmøderne eller på e-mail: anneliser@gmail.dk Ved indbetaling til konto husk navn. Konto nr. 0828 - 0002830884. Sidste frist 24. november.

December d. 13. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Anne Lise Gustafsson,  
tlf. 62632051 / 22811954  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk  
www.dvk-fyn-broby.dk



Sønderjylland  
Aabenraa

## 2. torsdag i måneden kl. 19.30. Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

December d. 8. kl. 19.00 - ca. 22. Årets julefrokost. Forventet kuvertpris ca. 140 kr. pr. pers. inkl. 1 øl, vand og 1 snaps, efterfulgt af kaffe. Medbring 1 pakke til en værdi af 20 - 30 kr. pr. pers. til pakkeleg. Bindende tilmelding senest d. 1. dec. til Kjeld på mobil 20234491 eller på mail: holm-nielsen@bbsyd.dk.

På hjemmesiden www.dvk-aabenraa.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491  
holm-nielsen@bbsyd.dk

## Sydvestjylland Skjoldbjerg

### Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.

### Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

November d. 24. Klubmøde.

december: Intet klubmøde.

Ib Rønne tlf. 2280 8112  
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bent Højvang tlf. 21811288  
bentinger@stofanet.dk

## Vestjylland Spjald

### 3. torsdag i måneden kl. 19.30. Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 97381264  
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97166252  
nsunuser@gmail.com

www.veteranvest.dk



Syddjylland  
Lillebælt

### 2. torsdag i hver måned kl. 19.00. Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

"Havnetræf" hver tirsdag aften kl. 19.00, på mødestedet.

December d. 8. Julefrokost i Nisseland.

John Andersen, tlf. 29782909  
ja-ryesgaard@c.dk  
www.dvk-lillebaelt.dk



Østjylland  
Uldum

**2. tirsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Skolegade 25, 7171 Uldum.**  
**Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.**

December d. 13. Klubmøde, julekalas. Vi mødes i den nye store "skolestue" og vi bestiller en rigtig god buffet ude i byen. Møllens folk sørger for borddækning mm. detaljeret info. se i annonce i VT.

Januar d. 10. kl. 19.00 Vi besøger observatoriet i Vejle. Mere info følger.

Februar d. 14. Klubmøde.

Marts d. 14. Klubmøde.

Erik Hougaard, 40340049,  
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299,  
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 71788095,  
jakobsen@skjerna.dk

## Sydvestjylland Vesterhede

**Sidste mandag i måneden kl. 19.00, dog ikke i december måned.**  
**Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Følg med på: [www.dvk-vesterhede.dk](http://www.dvk-vesterhede.dk) – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

November d. 28. Klubmøde

December d. 28. Julefrokost kl. 19.00. Tag en lille pakke til 20 - 25 kr. med vi kan spille om. Tilmelding senest 1 uge før.

Januar d. 30. Filmaften, tag film eller billeder med. Hvis der bliver tid vil jeg vise billeder og fortælle om min tur til Holland i min Citroen HY.

Ove H. Iversen tlf. 23950721,  
ove.iversen@bbsyd.dk



Midtjylland  
Herning

**1. mandag i måneden kl. 19.00.**  
**AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,**  
**7400 Herning.**

December d. 6. Vi bliver nødt til at ændre datoen for mødet med kørelærer Bjarne Pilgaard til januar, men I vil få en ny SMA/mail senere. Mødet bliver i samarbejde med *Autogalleriet*, så du skal være på tærerne med tilmeldingen.

I stedet holder vi medlemsmøde med et spændende program. En film og et foredrag om et renoveringsprojekt og et "plankemåltid" så glem sædvanligt aftensmåltid. Speciel pris kr. 25,- excl. drikkevarer, mere om dette senere via SMA/mail.

Tilmelding til Villy Vejnø e-mail [villy@vejnoe.dk](mailto:villy@vejnoe.dk) eller tlf. 29910179.

Januar bemærk tirsdag d. 21. For os der har en dåbsattest, som er gul i kanten, har måske forsømt at opdatere vore teoretiske færdigheder udi den ædle kørekunst. Du kan få færdighederne opdateret, da vi får besøg af aut. kørelærer Bjarne Pilgaard, hvor dine færdigheder vil blive prøvet. Men bare rolig, alle har efterfølgende kørekortet i behold. Alle tilmeldinger til: Villy Vejnø e-mail: [Villy@vejnoe.dk](mailto:Villy@vejnoe.dk) eller tlf. 29910179.

Peer Bak, tlf. 97122914  
[peba@kabelmail.dk](mailto:peba@kabelmail.dk)



Østjylland  
Ristrup

**1. tirsdag i måneden kl. 19.30.**  
**Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39,**  
**8471 Sabro.**

Følg med under kalenderen, på hjemmesiden eller mail til undertegnede for mere info.

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via [www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk) eller mail til [info@dvk-ristrup.dk](mailto:info@dvk-ristrup.dk). Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

December d. 6. Årets julefrokost. Se invitation i VT.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813  
[Morten250s@gmail.com](mailto:Morten250s@gmail.com)

Erik Nielsen, tlf. 86923943  
[www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk)



Nordjylland  
Stenum

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.**  
**Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej**  
**25, 9700 Brønderslev.**

Tjek hjemmesiden [www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk) for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

November d. 15. Vi mødes i "Fodermesterhuset". Den aften får vi besøg af formanden for Motorhistorisk Samråd, Steen Rode-Møller.

December d. 20. Juleafslutning. Foregår i stuehuset på "Vanggård". Nærmere info senere.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

[kraenh@hotmail.com](mailto:kraenh@hotmail.com)  
[www.dvknord.dk](http://www.dvknord.dk)





## Citroën på forkant i Nærum

Den 30. oktober åbnedes særudstillingen på Sommer's Automobile Museum. Her er et par friske billeder fra dagen. Udstillingen løber frem til den 19. marts 2017. Mere i næste VT 486.

Fotos: Albert Kuhn Nicolaisen



## Nyt fra biblioteket

Af Steen Pausbæk

### SAS er andet end fly

Onsdag den 31. august, blev jeg ringet op af min gamle klubkammerat Tom Krath Camaro, fra ACC (American Car Club), Copenhagen. Jeg havde ikke set eller hørt fra ham i lange tider, men han havde fået fat i min adresse og telefonnummer gennem formanden for ACC, Dennis Berthou.

Nå, men til sagen: Tom har været ansat på et SAS-værksted i 16 år, hvor de lavede alt fra minicykler til 50 tons tunge maskiner, der var med hjælpe de fly der ekspederer



pasagerer og bagage til og fra alverdens lande. Tom forklarede mig at firmaet nu var blevet overtaget af et nyt firma (TCR), og han lige havde fanget, hold fast, 30 flyttekasser med ca. 1 ton bøger, der omhandlede biler. Manualer, instruktionsbøger og værkstedsbøger, til en masse biler, i flæng Audi, VW, Mitsubishi med mange flere, både til personbiler, varebiler og lastbiler.

Tom spurgte om vi på biblioteket var interesseret i disse effekter, og det

var vi. Hurtigt fik Tom og Dennis stabled kasserne på en vogn, og kørt ud af området, for at levere dem til biblioteket tirsdag den 6. september. Vi har nu fået kasserne, der skal registreres så de kan komme frem på hylderne.

Jeg/vi sender en stor tak til Tom, fordi han tænkte på os, og jeg spekulerer stadig på hvordan formand Dennis fra ACC havde kræfter til at bære alle de kasser, men sender også en stor tak til ham.



## Nyt fra MhS

### Hvordan ser fremtiden mon ud?

#### Årsmødet 2016

Motorhistorisk Samråd afholder sit årlige møde den 19. november, hvor medlemsklubberne har mulighed for at høre bestyrelsens beretning, deltage i valg til bestyrelsen samt ikke mindst klæde bestyrelsen på til næste års indsatsområder. På Årsmødet forventes også, at flere nye klubber kan optages i Samrådet. I et senere nyhedsbrev vil der komme et referat fra Årsmødet.

#### Har du tjekket SKATs beregning af registreringsafgift for manglende airbags?

En nylig henvendelse til Motorhistorisk Samråds sekretariat har gjort os og SKAT opmærksomme på, at der i beregningen af registreringsafgifter på veterankøretøjer skal medberegnes, at de har to airbags.

Da veteranbiler generelt ikke har airbags, kan det synes forkert at medregne disse i den samlede beregning, det har dog sin forklaring. Har et køretøj 0 eller 1 airbag(s) pålægges en afgift for manglende airbags, men har køretøjet 3 eller flere airbags, får man et fradrag i afgiften. Derfor skal SKATs medarbejdere altid ved et veterankøretøj huske at indsætte 2 airbags i skemaet, således at det totalt giver 0 kroner i beregningen.

Vi har desværre oplevet, at SKAT ved enkelte tilfælde har glemt dette forhold, og at ejeren derfor har skullet betale den ekstra afgift, der beløber sig til kr. 7.450. Er du en af dem, der har betalt afgift for manglende airbags, kan man rette henvendelse til sekretariatet med behørig dokumentation, så skal vi nok hjælpe med at få sagen overgivet til en person hos SKAT, der kan håndtere genberegning med afkrydsning i de rigtige felter.

#### Professionel rådgivning

FIVA har gennem flere år haft olie-



selskabet Motul som samarbejdspartner. Motul er repræsenteret i de fleste lande verden over. Ideen bag denne form for samarbejde er, at visse producenter med produkter til historiske køretøjer indgår aftale med FIVA om et samarbejde, der skal gøre det nemmere for medlemmer med historiske køretøjer at få adgang til specialister i det pågældende firma, som er særlig kyndige på området og parat til at yde professionel rådgivning.

Seneste godkendte FIVA samarbejdspartner er lakfirmaet Glasurit. Glasurit er repræsenteret i 65 lande, så også her er der nu professionel rådgivning at hente, når det kommer til at finde den korrekte farve og laktype til køretøjet.

Kontakter til de pågældende partnere findes på [www.FIVA.org](http://www.FIVA.org) under partnere. Eller MhS medlemmer er velkomne til at kontakte Henning Thomsen på mail: [ht@motorhistorisk.dk](mailto:ht@motorhistorisk.dk), der gerne formidler kontakten eller spørgsmål videre.

#### Hvordan ser fremtiden mon ud?

Hvor længe mon vi egentlig får lov til at køre rundt i vore gamle køretøjer? Måske slet ikke så længe, som vi går og tror! For under overskriften: "Nu er Tyskland klar til at forbyde benzin- og dieslbiler", kan man i disse dage læse i Ekstrabladet, at

et tysk politisk flertal vil presse EU til at indføre et forbud mod diesel- og benzinmotorer.

Et forslag om at forbyde forbrændingsmotorer i Tyskland har tidligere været luftet, og nu støttes det af et flertal i den tyske 'Bundesrat'. Det skriver det tyske nyhedsmagasin Der Spiegel.

De tyske politikere skal nu lægge pres på politikerne i EU for at få gennemført lovgivning, der kan gøre det ulovligt at indregistrere biler med forbrændingsmotorer efter 2030.

- Hvis aftalen i Paris om at reducere miljøskadelige emissioner skal tages seriøst, så skal det ikke være tilladt at lade nye forbrændingsmotorer køre på vejene efter 2030, siger partiet Die Grünen ifølge Der Spiegel.

Forhåbentlig går det ikke så galt, men bliver biler med forbrændingsmotorer helt forbudt, bliver der nok heller ikke mulighed for en dispensation for historiske køretøjer, som Motorhistorisk Samråd ellers søger at få indarbejdet i ny lovgivning. Tænk lige tanken, at det kan være slut med vore gamle køretøjer om mindre end 15 år!







## Englændertræf i Løve

Tekst: Dorte Stadil  
Foto: Henrik Thostrup

Lørdag d. 24. september var det atter tid til Englændertræf i Løve. Vejr-guderne viste sig fra deres bedste side, flot solskinsvejr hele dagen. Over 100 køretøjer fandt vejen til Løve, her i blandt mange spændende og nye biler vi ikke har set før.

Et super arrangement, hvor mange fik udvekslet erfaring og sjove historier.

Stor tak til Løve-teamet!

*Dorte Stadil*



**Jensen Interceptor 1973**



**Sunbeam Rapier Fastback 1970**

**Rover 3500 1966, Austin Princess 2200 1976 - og i forgrunden Austin Metro 1986**







Morris Minor 1957



Mange af os ved, at det ikke er selvfølge at vores biler ser ud som de gør. Denne fine Singer Junior fra 1931 så i 2005 ud som på det lille foto...







Turen foregik i Morris 1800 fra 1966, gennem de sidste 24 år i brug som dagligbil for min bror Thomas Thostrup.



## Englændertræf i Løgumkloster

Tekst og foto: Henrik Thostrup

Når man som jeg og familien har leget med veteranbiler i gennem rigtig mange år og lægger vægt på at bruge bilerne, så får man ofte nogle arrangementer og træf som man bare skal til, sådan har vi det med Englændertræffet i Løgumkloster, hvor vi bortset fra et enkelt kan sætte dem alle på CV'et.

Derfor var det også noget af en overraskelse, da Bent og Ursula Jessen ved træffet i 2015 bekendtgjorde at det blev det sidste. Ville det så sige at vi ikke længere skulle til træf i det sønderjyske? Nu er det sådan, at når man har deltaget mange gange så opstår der et netværk og det måtte straks sættes i gang for selvfølgelig så skulle træffet fortsætte, fat i Ena Petersen som er kulturformidler i byen og Hillman-ejer "Hvad, skal du ikke samle nogle lokale

kræfter til at tage over, du kan jo altid maile over til mig på Lolland".

Heldigvis lykkedes mit og andres puf, så vi igen i år kunne mødes til Englændertræf på markedspladsen.

Handels- og Håndværkerforeningen i Løgumkloster med Ena Petersen i spidsen, stod i år for arrangementet, og de havde spurgt forskellige personer og veteran klubber om hjælp til afvikling af årets træf, bl.a. Jaguar Club of Denmark, Als Veteran Klub, Dansk Veteranbil Klub, Tønder Veteran Klub og andre. Forberedelserne til årets englændertræf har været konstruktive og alle der havde givet tilsagn til at hjælpe, var klar den solbeskinnede 2. lørdag i juni på markedspladsen i Løgumkloster, til at varetage deres opgaver.

Det er jo altid med spænding man

ser frem til om det nye set-up kan få samme succes, som arrangementet havde haft i de forgangne 14 år. Omkring 100 tilmeldte køretøjer og rigtig mange, der ikke havde meldt deres ankomst kom forbi, og der var heldigvis plads til alle. Jeg vil tro omkring 130 køretøjer.

Vanen tro startede træffet med fælles spising og køretur fredag aften, hvor de ca. 30 personer bl.a. kom på besøg i Tønder Veteran Klubs lokaler på flyvepladsen i Tønder, hvor der blev serveret kaffe og brunsviger. Lørdag morgen blev der serveret morgenkaffe og rundstykker på markedspladsen i Løgumkloster. Der var mange boder, musik, pølsevogn og rigtig mange flotte køretøjer.

2. lørdag i juni (10/6-2017) er allerede plottet ind i kalenderen.





Markedspladsen er ideel til træffet



Uden mad og drikke – fra fredagens buffet



Der ventes på det sponsorede morgenbrød



Rød og grå Ferguson, ikke helt af samme årgang



Aftenkaffe i klubhuset hos Tønder veteranbilkub, Saab Draken i baggrunden fylder på foto, sammen med E-type åben/lukket, MG B Ford, Mini og Hillman



Mon ikke der kommer en røverhistorie eller to...



Ford Consul Capri, i smuk farvekombination



Flotte lyse lokaler i Tønder



Jens Bagge er en trofast deltager i Løgumkloster med sin RR på originale Københavnrplader



Mini pickup som ny – eller måske bedre...





## Turen i DKW-Rasmussens fodspor

Tekst og foto: Arno Werner

Efter ankomsten til Chemnitz startede turen tirsdag morgen efter et godt indtaget morgenmåltid på Amber Hotellet. Busturen igennem Chemnitz gik forbi de mest vigtige steder i byen.

Vi startede i Hartmanns-området, en stor maskinfabrikant, der producerede lokomotiver og store dampmaskiner. Derefter forbi Slotsparken, et velbevaret, hyggeligt og nyrestaureret område, med huse omkring slotsøen. Videre gik turen forbi Chemnitzer Hof, hvor alle Auto Union-møder foregik i 30'erne.

Derefter førte turen os forbi Karl Marx statuen, som vi senere stiftede yderligere bekendtskab med. Videre gennem ringen til Annebergersstrasse nr. 25, som i dag er museum Weltecho. Her startede Jørgen Skafte Rasmussen den første fabrik under navnet Rasmussen og Ernst, samti-



dig med at han havde beboelseshus i Chemnitz, am Mark nr. 15.

Forbi Scheffelstrasse tidligere Presto Werke, hovedadministrationen for Auto unionen fra 1936 til 1945, derefter blev det til sygehus i Chemnitz. Videre forbi Kauffartei hvor konstruktionsafdelingen, forsøgsafdelingen for Auto Union, især A + B + C og D Sølvpile-sportsvogne stod, og som i dag stadigvæk er forsøgslaboratorium for VW og andre.

Derefter kørte vi til Haendelstrasse nr 9, stedet hvor Carl Hahn boede og samtidig barndomshjem for Carl Horst Hahn, generaldirektør hos VW i Wolfsburg fra 1982 til 1993. Herfra til Wanderer fabrikken Jagtschaenkenstrasse, desværre med en meget stor bus, som ikke kunne vende i den meget lille gade, så vi så kun fabrikken på afstand og det sam-

me gjaldt for Roesslerstrasse hvor DKW ejede motorcykelfabrikken Schuettoff.

Derefter kørte vi en tur til Wanderer Werke i Schoenau. Her blev hovedsageligt produceret skrivemaskiner, regnemaskiner og små tilbehør til biler. Her stoppede vi og fotograferede den gamle, forfaldne fabrik. Ved siden af lå Junkers Flymotorfabrik, som også var en del af Skafte Rasmussens. Turen igennem byen gik forbi Union Maskinfabrik, som var hovedleverandør for samtlige Auto Union fabrikker, sammen med Wanderer, som i dag har skiftet navn til Heckert.

Videre igennem det største og sammenhængende boligområde i Jugendsstil i Europa, til vi ankom i Museum Für Saechsische Fahrzeuge e.v. ved Zwichauer strasse nr 77, et virkelig flot museum. Her kunne vi efter en kort historiefortælling ved opstart udforske og beskue alle de exponate/køretøjer og kunne gennem museumspersonalet og mig som tolk få alle spørgsmål besvaret i et virkelig flot og spændende museum.

Derefter havde alle fri til at indtage en valgfri frokost i centrum af byen, eller/og shopping i byen. For dem som ikke ville med ud til Gewerbe Alle 13 til Oldtimerdienst Bach, Karsch und Raepfel, hvor vi fik en rigtig god gennemgang og ved selvsyn set hvordan man fik nogle køretøjer gennemarbejdet til næsten nye køretøjer. Her var både en nyrestaureret Horch, diverse Wanderer, nogle DKW'er inklusiv en Schwebechlasse og Porsche, samt 1 stk. Multicar. Yderligere var der diverse MC køretøjer, lige fra DKW til MZ/BK, NSU og Wanderer. Virkelig et besøg værd,







når man er på disse kanter. Ved evt. interesse kontakt mig gerne, for tlf nr og nærmere aftale.

Efter dette, ad omveje på grund af vejarbejde, forbi den gamle Sachsenring Hohenstein Ernststahl. Så tilbage for at hente de resterende som ikke havde været med og derefter retur til en velfortjent og afslappende aften på hotellet.

Onsdag startede vi turen til Zschopau, Vi tog først et besøg på den gamle og nuværende fabrik DKW/MZ, dels til fods og dels i bus, op af Marienberger Strasse op til Rasmussens Villa, hvor vi blev modtaget af Eike Gruebnaul, journalist, den nuværende ejer af huset, en ung entusiast som har undersøgt og sat sig ind i Rasmussens historie, med en stor respekt for historien. Rundvisning gennem haven og masser af historiefortælling om huset og haven. Huset er i forfærdeligt forfald udvendigt, grundet de mange ejerskift fra Rasmussen ejede huset, til nu hvor Eike ejer huset. Der er påbegyndt renovering og oprydning i haven efter at Eike overtog huset, da han gerne ser huset sat tilbage til sin oprindelige stand. Et stort arbejde, men med tydelige og flotte resultater allerede.

Derefter blev vi inviteret indenfor i huset, hvor vi så skjulte rum, uvist for DDR-regimet, på trods af at huset blev brugt som hovedkvarter for stazi-operationer i det område, med selveste hr. Putin, som stod for KGB efterretningstjenesten. Putin underviste her stazi-folkene i diverse apparaturer, som kun havde russiske manualer. Alle bevismaterialer på ovenstående er fundet af den nuværende ejer Eike under hans forskning i Rasmussens historie, og i de efter-

ladte ejendele som tilhørte Rasmussen, fx ting som bordet med de tilhørende stole, hvor det danske flag altid vajede, som stod i den store flotte stue. Denne flotte Villa, et hus med danske aner, efterlod Rasmussen i 1936, da han valgte at flytte til Sacrow i nærheden af Berlin, efter bruddet med Auto Union. Det var i dette hus at forhandlinger om sammenlægningen af Audi, DKW, Horch, og Wanderer til Auto Union fandt sted i 1931. I det hele taget har den tyske bilindustri en historie med dette hus. Både Ferdinand Porsche, Hans Ledwinka, August Horch, Karl Hahn, Richard Brun og mange andre har været i dette hus, til forhandlinger om tysk bilindustriens fremtid.

Efter besøget i Rasmussens gamle hus, kørte vi til centrum i Zschopau for at indtage en let frokost, nogle hos den lokale slagter og andre på en pizzarestaurant. På pizzarestauranten befandt sig efter senere opdagelse en slags museum i gangen til toilettet, med billeder af Rasmussens reklameslogans. På herretoilettet befandt sig et spejl i herre-tisse-kummen, og her kom han igen frem i spejlet. Das Kleine Wunder, som har været med til at skabe mine børn. For at videregive og fortælle dem om DKW. Derefter besøgte vi slotte, Willdeck med udstillinger af hele Rasmussens produktion af DKW'er, og senere MZ. På grund af tidsmangel var vi nødsaget til at tage direkte til hotellet for at gøre os klar til aftenens store arrangement, Braugut i Hartmannsdorf som indeholdt dans og hyggeligt samvær. Dette var samtidigt stedet hvor DKW og Auto Unions racerkørere afholdt deres fester. Vi havde en virkelig hyggelig aften, og derefter gik turen tilbage til hotellet.

Torsdag startede dagen med turen i bus igennem det smukke Erzgebirge, hvor mine aner stammer fra, da min far er født i Schneeberg, og vi ankom til Zwickau. Her



startede vi med et besøg på et Trabant-museum, hvor man kunne se alle de forskellige forsøg på at bringe bilindustrien op igen under virkelig vanskelige betingelser i DDR. Virkelig et besøg værd. Dette museum flyttedes til August Horch Museet næste år, for at have en sammenhæng i bilindustrien. August Horch museum besøgte de af os der havde lyst også. Det kan anbefales. De som ikke ønskede dette, fortsatte i centrum af byen Zwickau, som jo også er fødested for komponisten Schumann. I centrum samledes vi alle sammen igen og fortsatte retur til Chemnitz med et fælles besøg foran den førnævnte Karl Marx statue. Ellers har man ikke været i Karl Marx Stadt (Chemnitz).

Her afsluttede vi i fællesskab denne gode og hyggelige tur og tog tilbage til hotellet for at slappe af inden den lange hjemtur dagen efter.

Tak til alle de deltagende og jeg håber at I havde en fantastisk tur.

Mvh. Arno Werner  
Tlf: 23663019





*Tour de Hvidebæk i begyndelsen af juli blev også omtalt i sidste nummer af VT – endda af flere deltagere. Denne gang bringer vi endnu et indlæg om det vellykkede løb, med den særlige vinkel, der handler om at få sine børn aktiveret på fornuftig vis...*

## Tour de Hvidebæk 2016 - 2

Tekst og foto: Michael Deichmann

En af de absolut gode ting ved Tour de Hvidebæk er prisen! Det giver jo en mulighed for at slå ud med arme og invitere alle sine børn med på veteranbiltur uden at man bliver totalt ruineret.

Det gjorde jeg i 2014 og selv om de ikke alle sammen kunne (der var en der hellere ville til Roskilde festival), så kunne jeg jo ikke have dem alle

sammen med i min egen bil, men jeg havde sagt til dem at det ikke var noget problem, får de kunne garanteret også køre med i nogen af de andre biler. Og det endte da også med at min ældste datter og tilkommende svigersøn kørte med Kurt og Inge i deres 1913 Ford T.

I år gentog jeg så tilbuddet og resultatet var det samme. Mathilde ville

stadig til Roskilde Festival, men Katja og Frederik, Cecilie og Nikolaj var friske en gang til.

Se nu var der jo sket en udvikling siden 2014 idet jeg jo havde købt en Ford T mere – og hvad værre var – tilmeldt begge til Tour de Hvidebæk 2016! Jeg meddelte så de gulnæbde små at jeg jo kun kunne køre den ene og mindst én af dem måt-



te jo så køre den anden! Nikolaj var sådan set frisk på det, men hans problem var at han var netop fyldt 18 og det ville fordre at han nåede at bestå den praktiske køreprøve i hvert fald et par dage før løbet, så han lige kunne lære at køre Ford T også. Det nåede han ikke da der var og er stor ventetid på køreprøver i Hovedstadsområdet. Det er noget med noget grænsevagt eller noget.

Katja (26) og Frederik meldte sådan set ud med det samme, at de ikke havde mod på det nu, så det var jo heldigt at Cecilie (23) sprang til og tog udfordringen op.

I ugen op til løbet kom Cecilie til Blistrup efter arbejde og vi kørte ud i et industriområde og øvede os lidt. Efter et kvarter eller noget vovede vi os så ud på landevejene og kørte rundt på de små biveje uden for meget trafik. Tirsdag det samme, med passende deltagelse i Dækspark på Gilleleje havn om aftenen. Onsdag var jeg forhindret, men torsdag tog vi en tur mere for så fredag formiddag at køre fra Blistrup til Ubby over Hornsherred.

Det gik forrygende. Jeg havde lige nævnt at hvis der kom meget kø bag os, så var der mange steder på vejen hvor cykelstien gik i et med vejen og kun adskilt af en linje, og der kan man godt trække ind og slippe de bagvedkørende udenom, og det så jeg til min store glæde, at hun havde så meget overskud til at gøre ved først givne lejlighed. Hun havde Nikolaj med som Co-driver i den ny erhvervede røde Pickup mens jeg kørte alene i Taxien.

Katja og Frederik ville komme til Ubby i deres moderne bil. Derved ville vi have alternativ transport hjem hvis der nu skete et eller andet med en af bilerne. Ved ankomsten til Ubby kunne man jo så konstatere at "the usual suspects" også deltog i år og det er jo altid hyggeligt at mødes med dem fra den anden side af Storebælt. Og selv om der er mange Ford T med var der også flere andre spændende førkrigsbiler med.

Lørdagen oprandt og vi kørte en dejlig tur rundt i det vestsjællandske.

Jeg var især glad for at der ikke var nogen krydsninger af store veje med meget trafik, for det kan godt være lidt en udfordring for en nybegynder i en Ford T. Jeg havde sagt til Cecilie, at hvis der kom sådan noget, og hun ikke var tryk ved det, skulle jeg nok føre bilen over. Det blev slet ikke aktuelt. Vejret kan man jo ikke styre, og det viste sig fra den lidt våde side, så Brugsen i Ubby fik da vist lige solgt nogen paraplyer.

Fra Ubby gik turen gennem det vestsjællandske til Berdinofamilien "Cirkusland" ved Årslev. Her var vi faktisk med til at åbne stedet og hilste både på dyr og artister. Når man som jeg interesserer sig for cirkushistorie var det sjovt at se plakater fra slut-60'erne med Lotte og Søren Arli som artister hos Cirkus Arena. De startede jo senere deres eget Cirkus Arli. Spændende sted!

Frokosten blev indtaget hos Ford i Slagelse, og de lækre sandwich var på mystisk vis ført frem fra efterskolens fine køkken. Hos Ford kunne vi så beundre deres fine 1914 Ford T, som er den eneste Ford T med fuld dansk historie, der har overlevet. Alle andre Ford T fra før 1919 er (mig bekendt) alle importeret. Man må jo så beklage at bilen ikke er indregistreret og bliver kørt i.

Efter frokosten gik turen videre i det vestsjællandske til Skipperkroen ved Mullerup Strand hvor den stod på eftermiddagskaffe og lagkage.

Efter turen sluttede vi som sædvanlig på Efterskolen i Ubby og fik et overdådigt festmåltid med 3 retter mad og derefter var der det traditionsrige lotteri, som altid giver anledning til applaus.

Søndag formiddag er der jo vanen tro en tur med lidt kulturelt indhold – det bestod i at vi besøgte et "MOPAR" biltræf. MOPAR er en fællesbetegnelse for biler fremstillet af Chrysler koncernen. Der er en meget aktiv klub i Danmark der afholder flere træf hen over sommeren og i år faldt et af dem tæt på vores vej, så vi var lige inde og se på lidt amerikaneerbiler. Vi skal jo være åbensindede og være forberedt på noget nyt.

Herefter gik turen til Ford i Kalundborg, som bød på formiddagskaffe. Efter dette tilbage til Ubby og en overdådig frokost og så var det "Farvel og på gensyn" i 2018.

Derved var jeg, Cecilie og Nikolaj ikke færdige med at køre Ford T, for vi skulle jo også hjem igen. For afvekslingens skyld valgte jeg at køre op til Rørvig og sejle over til Hundested. Det er nok ikke meget kortere, men så kom vi en anden vej hjem. Det gik fortsat forrygende idet vi dog måtte tage et uplanlagt pitstop ved Dobbernes camping da vi røg ind i en forfærdelig regnbygge. Pickuppen, som Cecilie og Nikolaj fortsat kørte, er jo åben og vinden stod lige ind fra siden. Så vi kørte ind på P-pladsen og op mod vinden og krøb sammen i Taxaen til det stilled af. Resten af vejen hjem var "bare en tur i parken". Vi kom til Rørvig ligesom færgen havde lagt fra, men der er jo heldigvis isboder, så det var til at overleve.

Vi var vel hjemme ved spisetid efter at have tilbagelagt nok 400 km. Jeg tror godt Cecilie nu kan få et stempel i kørekortet til kategori "T".

Efterskrift: Umiddelbart inden løbet havde jeg haft baghjulene af taxien og konstateret nogle revner ved noten i bagakslen. Jeg turde derfor ikke lade Cecilie køre i den da disse revner måske kunne udvikle sig til en knækket bagaksel. Og jeg kunne simpelthen ikke nå at skifte den inden Tour de Hvidebæk. Det gik jo fint og jeg har siden kørt mange kilometer i taxien uden problemer (7-9-13), men skæbnens ironi ville, at bagakslen på Pickuppen knækkede 20 meter fra min indkørsel et par uger efter Tour de Hvidebæk! Puha!





## Sydhavsrally Historic 2016

Tekst og foto: Henrik Thostrup

Sidste lørdag i juni indbød DVK til Sydhavsrally Historic for 16. gang og med Karen og Ole Poulsen fra Bursø som arrangører.

Da det er et åbent løb, kom der køretøjer fra flere klubber, i alt 68 tilmeldte køretøjer. Flest biler, men også et par MC, 3 køretøjer fik desværre forfald.

Vi mødtes kl. 13.00 – et praktisk mødetidspunkt når man kommer fra udkanten af Købehavn – på CELF i Maribo, til kaffe og basser.

Efter kaffe var der behørigt førermøde før starten af et felt af meget forskellige biler. Fra Ford T i den ene ende til Porsche 928 i den anden ende. Løbet kørtes over 70 km ud over det østlollandske. Som sædvanligt lykkedes det Ole at lægge vejen forbi "Poulsens residens" i Bursø, hvor man lige skulle svare på modellen på familiens campingvogn, kryds på broen i Nykøbing og sydover på Falster mod Marielyst hvor løbet endte hos Golf & Fun park, der denne weekend holdt Bil-

og livstilsmesse. Efter behørig parkering på en noget snæver plads var der adgang til messen og ikke mindst de grillstegte pattegrise med hele tilbehøret; de var næsten færdige.

I rutebogen var der 25 spørgsmål, hvor de 15 var multiple-choice, og resten skulle besvares på selve turen. Et eks.: De første "biler" styrede man med en såkaldt styrestang. Hvornår fik man et "rigtigt" rat? Sæt en ring om det svar, du mener er det rigtige: 1: 1886 1.; 2: 1894 eller 3: 1902.

Spørgsmålene var meget forskellige og handlede ikke nødvendigvis om biler, naturligvis var det også godt at huske hvad der er på forsiden af Veteran Tidende i Maj, eller hvor lang en gammel dansk mil er, ikke i favne, men i km.

Flotteste bil – dvs. den flest af deltagerne helst ville køre hjem i, hvis de ikke skulle gøre det i deres egen: En flot åben lokal Oldsmobile. Desværre kunne bilen ikke køres frem på

podiet, da den var lukket inde allerbagerst på den snævre plads man holdt på, og som skulle have været suppleret af plads inde på selve messen. Men det kiksede desværre ved ankomsten at få lukket bilerne ind her.

Tak for en dejlig dag til Karen og Ole med familie, hvor vejret holdt helt indtil vi sad i teltet og mæskede os.

Mon ikke vi allerede nu skulle sætte kryds i kalenderen sidste lørdag i juni 2017, til det 17. Sydhavsrally Historic.



Deltagerfeltet til Sydhavsrally er bredt: Ford A, Mg 1300, Porsche 928 og Volvo 444



◀ Der var fyldt godt op mens deltagerne sluttede med grillstegt pøtæggris. Regnen var endnu ikke kommet.



Førermøde: Ole Poulsen forklarer og giver tips.



Sunbeam Alpine duo, Thomas Thostrups Alpine GT s4 1964, som er født med Automatgear og fast tag, side om side med Atli Thostrups serie 3, 1965.



Søren Baadsgaards Oldsmobile, som vandt prisen som "det køretøj flest ville køre hjem i, hvis de ikke skulle gøre det i deres eget".

Engelsk MC og Ford T

Endnu mere bredde: Chevrolet, DKW, Morris Mini og Volvo 142







## Antic Auto i Alicante

Tekst og foto: Peter Horn

Antic Auto i Alicante kaldes det største udstillingsvindue af 'juveler' på hjul. Det afholdes første weekend i april, ved handelscentret IFA, få kilometer fra lufthavnen i Alicante.

Messen samlede mere end 200 antikke og vintage biler, og mere end 60 udstillere deltog i år på de mere end 4000 kvadratmeter der er til rådighed.

Vintage bil og motorcykel-elskere bør ikke gå glip af dette arrangement, der i år fremviste over 200 køretøjer; de fleste til salg til overkommelige priser, der starter fra omkring 1000 euro og opad... omfattende sjældne historiske perler af uvurderlig værdi. Entusiaster vil også kunne købe alle former for reservedele og komponenter til deres klassiske køretøjer.

Antic Auto er et mødested for klassiske bilklubber og deres medlemmer fra hele Spanien. Messen er en stor mulighed for at se samlinger fra de forskellige foreninger og klubber: La Magneto; La Abuela Club; EMAT, Escuderia de motos Antiguas Torrelano; Club Los Antiguos; Vehiculos Antiguos La Marina; Club Ruta Del Sol; La Galga Cars Club; Klubben Clasicos Alicante; Club 2CV Mediterraneo; Mehari Club Campello; Club Citroen CV Levante Y Club Renault 4/4, Asociación de Minis Los de Siempre, Club VW Retromania og andre.

Vi tog turen til messehallen søndag morgen, og var fremme lidt over kl. 10.00. Til forskel fra Danmark blev vi ikke flået for hverken parkering (3 euro) eller indgangsbillet, som stod i 8 euro (5 for pensionister).

Det kan så heller ikke sammenlignes med tilsvarende i Danmark, men alligevel var det muligt at bruge 3-4 timer på et snuse rundt i reservedele, nye og brugte, dog mest til franske og spanske bilmærker, mens udvalget var noget mindre til de andre.

Der var dog mange spændende og smukke klassikere og veteraner både til skue og til salg, og priserne var, i forhold til danske, for det meste rimelige. Hvis man fratrækker hjemtransport tværs gennem Europa, var det muligt at handle til gode priser, eksempel en pæn VW Ghia til 6000 euro.

Udendørs foran hallen var der veteranparkering på et specielt areal.

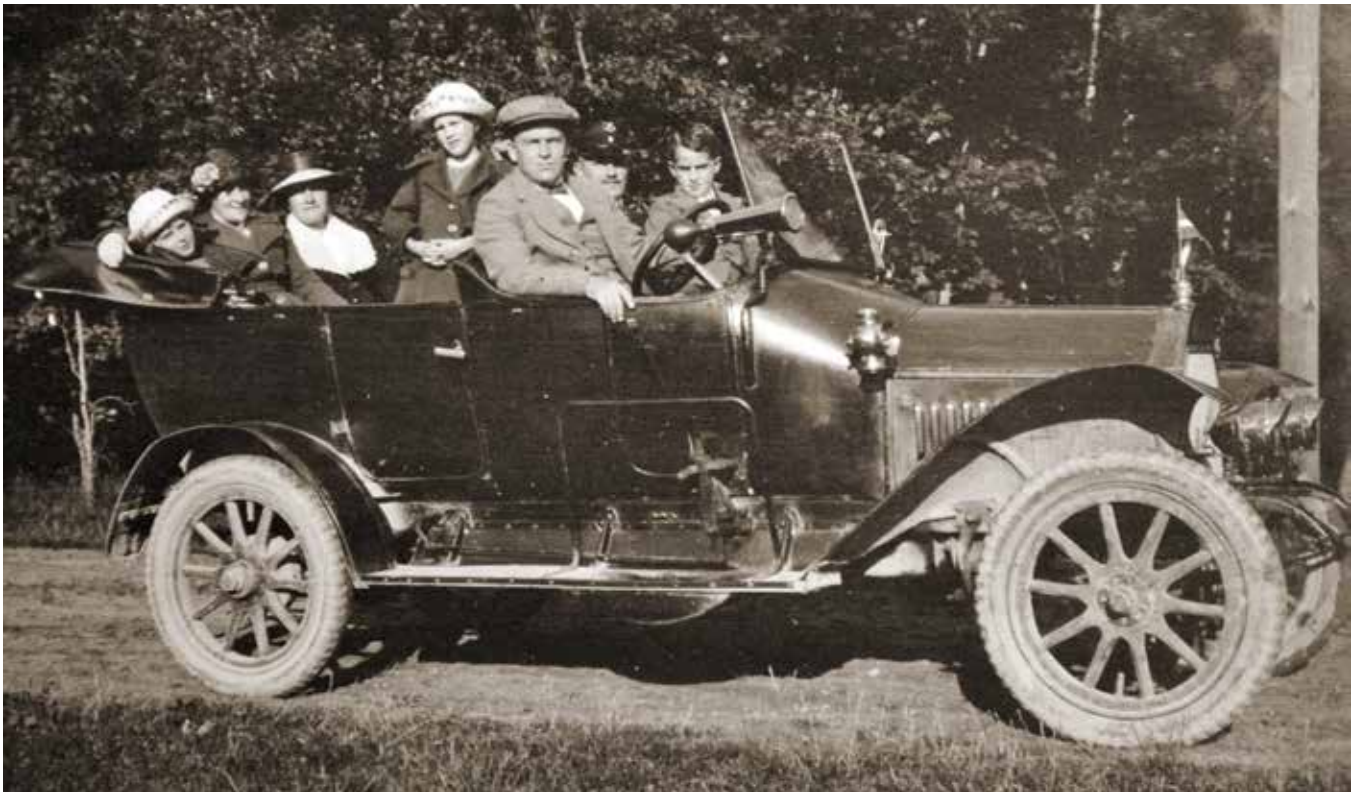
Kommer I til Alicante, så er messen helt bestemt et besøg værd.











## En Loreley med to liv

Af Erik Nielsen, Hørning.

**Før i tiden var det forholdsvis almindeligt at biler fik temmelig kraftige ombygninger i løbet af deres levetid. F.eks. før krigen havde en stor del af landets bestand af varebiler og pick-up'er en fortid som personbiler.**

**Her er en beretning om en bil der ganske vist forblev personbil hele sit liv, men blev så kraftigt ombygget at den nærmest må siges at have haft to separate liv.**

**Bilen kørte i Fritz Halds familie, og beretningen om den er kun understøttet af den smule Fritz erindrer fra sin barndom, samt nogle få guldne fotografier fra familiealbummet (desværre ikke af den allerbedste tekniske kvalitet).**

**De to billeder her på siden viser begge bagermester Peter Kaarup Josephsen med familie i Loreleyen, en gang i tyverne før den blev ombygget.**

**På det nederste billede anes en sort nummerplade.**

Fritz Halds onkel, møbelsnedker Alfred Lindskov fra Randers, havde i sin tid en ganske usædvanlig bil – nemlig en Loreley, som han selv havde ombygget så kraftigt, at den næsten kom til at genopstå som en ny bil.

Bilen kom ind i Fritz Halds familie, gennem Alfreds onkel, bagermester Peter Kaarup Josephsen, også fra

Randers. Mens han ejede den, var den en ganske almindelig Loreley Type L 4 A 6/18 HK turistvogn, som fabrikken selv havde lavet den i perioden 1911-14. Bilens udsende svarer til en datering lige omkring 1912.

Dengang var Wilhelm Nellemann Loreleys importør i Danmark, så blandt de forholdsvis få biler der kørte på Randers-egnen var der forholdsvis





mange Loreley biler. Type L 4 A var fabrikkens billigste model på det tidspunkt, og formentlig den model der kørte flest af.

Det vides ikke om bagermester Josephsen var bilens første ihænder, men han var den første Fritz kender til. På et af de bevarede fotografier ses bagermesteren og familien i bilen, og det er det muligt at skelne enkelte tal af registreringsnummeret, om end ikke hele nummeret. Men det ses dog tydeligt at det drejer sig om en sort nummerplade, så billedet må være taget efter juni måned 1921. Hvor længe bagermesteren havde sin Loreley vides ikke, men i begyndelsen af trediverne beslutter han sig for at afhænde bilen, der på det tidspunkt har været ganske umoderne og formentlig også godt slidt, til sin nevø, møbelsnedker Alfred Lindskov.

Alfred Lindskov har formentlig kun betalt et ganske beskedent beløb for bilen, og han besluttede at give den en kraftig modernisering med et helt nyt karosseri bygget af ham selv og i hans egen smag. Som møbelsnedker har træarbejdet næppe været en større udfordring, og da hans bror var møbelpolstre har arbejdet med sæder og indvendig beklædning også været let klaret. Han valgte at opbygge den som en 4-personers lukket coupe, i en karosseristil som hovedsageligt var kendt fra dyre luksusbiler med udenlandske specialkarosserier. Karosseriet blev malet grønt med sort top. (Karosseriet kan med lidt god vilje godt minde lidt om nogle af de karosserier der sås på visse mindre typer af Bugattis biler).

Således blev han kørende i en bil der så ud til at have kostet en formue, om end han selv kun have betalt ganske beskedent beløb for den, og i øvrigt kun havde brugt sine egne og venners håndværksmæssige talenter. Og at de ikke har været helt beskedne, understøttes af at den faktisk kom til at eksistere i over tyve år efter ombygningen. Han brugte den ind til midt i halvtredserne, hvor den har været over fyrre år gammel, sikkert blandt de allersid-



**Møbelsnedker Alfred Lindskov stående ved siden af Loreleyen der nu har fået påmonteret det nye men stadig ufærdige karosseri. Der mangler stadig indretning, maling og vinduer. Dateringen kendes ikke, men det er sandsynligvis først i trediverne.**



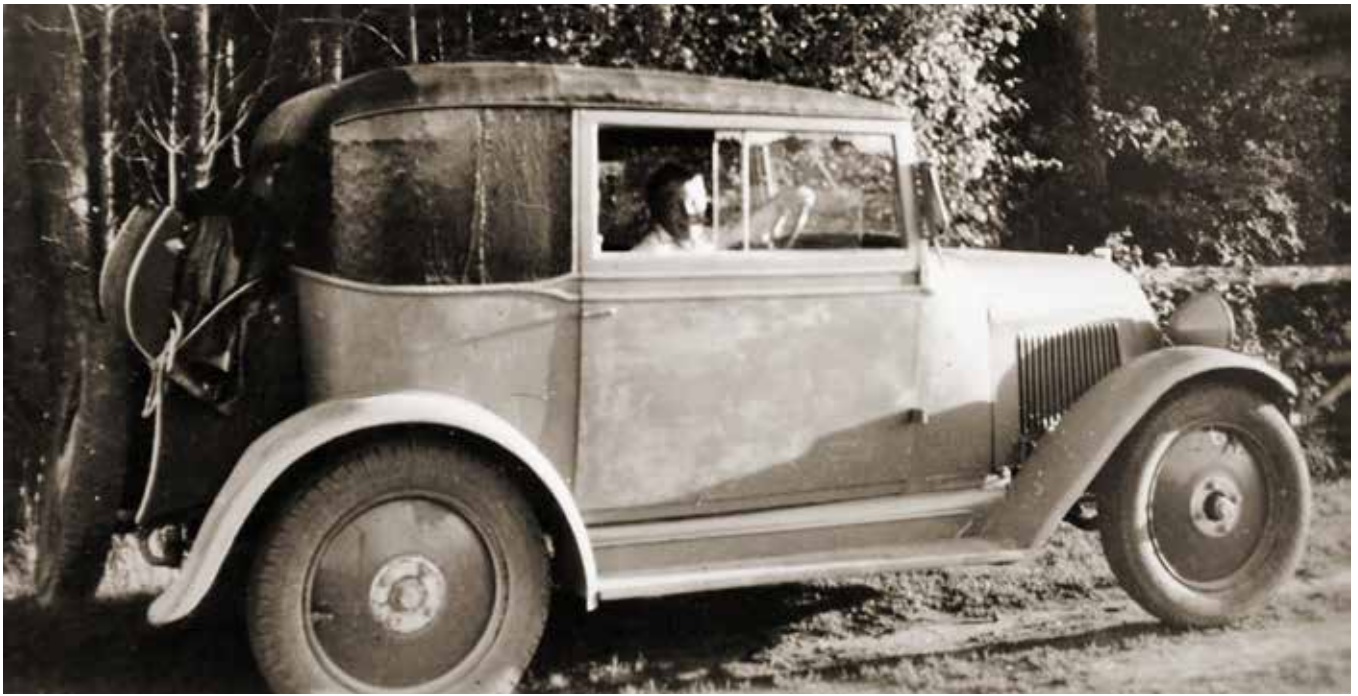
**Alfred Lindskov i den færdige Loreley. Den er nu blevet malet og har fået lyse hjul. Farven får dem til at se ekstra spinkle ud.**

ste, hvis ikke den allersidste Loreley der var tilbage i Danmark.

Den på det tidspunkt formentlig to-talt udslidte bil blev da afløst af en Ford A coupe fra 1929, og her kunne Alfred Lindskov heller ikke holde sin fingersildhed i ave, så den fik også en ombygning hvor han skar toppen af og lavede en ny med dele fra en Chevrolet, så bilen ikke længere havde udvendigt svigermoderbagsæde, men to mindre sæder inde i coupén. Den bil fandt Fritz Hald igen for nogle år siden og den er nu i hans besiddelse, men den er ikke køreklar i øjeblikket.



**En meget ung Fritz Hald fotograferet ved Loreleyen i 1939. Den kører nu på pladehjul, der får den til at se mere harmonisk ud.**



Her ses Fritz Halds fætter i Loreleyen på et tidspunkt efter krigen. Her ses pladehjulene tydeligt og bilen er åbenbart også blevet malet om i en lysere farvenuance.

Fritz er ikke så gammel at han har kendt bilen mens bagermesteren havde den, men, han kendte den særdeles vel mens hans onkel Alfred havde den.

Onkel Alfred var kendt som en dygtig håndværker, og noget af en tusindkunstner i familien. Han kunne lave næsten alt, og han var særligt dygtig til at tegne. Han kunne blandt andet tegne synkront med begge hænder, hvilket imponerede den lille Fritz meget. Og da han nåede op omkring 12 års alderen fik han rent faktisk selv lov til at prøve at køre bilen, ude på de mindre veje (nok ikke helt efter reglerne, heller ikke den gang).

Fritz fortæller i øvrigt at hans Onkel Alfred en gang hjalp en kammerat med at samle en fransk Amilcar sportsvogn. Dem kan der ikke have været mange af i Randers, men det vides, at der har været mindst et

eksemplar i byen, nemlig den der tilhørte Åge Kolding Hansen hvis fader ejede Randers Karosserifabrik. Det vides ikke om han har været behjælpelig men råd og dåd under opbygningen af Alfreds bil.

Af tekniske oplysninger om Loreley'en efter ombygningen er der kun ganske lidt bevaret. Den 4-cylindrede motor, chassisrammen og køleren var stadig fra den oprindelige Loreley bil, om end messingkøleren blev forniklet for at passe bedre ind i tidens stil, og den havde stadig 3 trins H gearskifte med bak, som den også oprindeligt havde haft. Men gearstangen, der oprindeligt havde siddet ude på siden af vognen, var flyttet ind midt i bilen. Om det betyder at hele gearkassen var blevet udskiftet, eller om der blev lavet en ret kompliceret ombygning af den gamle, vides ikke. Bilen blev også udstyret med andre hjul, der var på-

sat men et andet antal hjulbolte end de oprindeligt havde. Om det betyder at akslerne også var blevet udskiftet vides heller ikke. Bilen fik naturligvis også elektrisk lys og selvstarter. I øvrigt blev hjulene senere i dens tilværelse efter den store ombygning igen udskiftet, denne gang til pladehjul med endnu nyt antal hjulbolte (og de fik faktisk bilen til at se endnu mere harmonisk ud.)

Bilen blev desværre hugget op længe før interessen for veteranbiler rigtigt slog igennem her i landet. Den kunne ellers have været en spændende tilføjelse til landets beskedne bestand af veteranbiler. Men selv om resten af bilen for længst er væk, så findes der dog en enkelt lille stump bevaret fra den, nemlig messing kølermærket som i sin tid sad stolt hen over køleren og forkyndte at her kommer Loreley. Det er stadig i Fritz' besiddelse.

### Kort om bilmærket Loreley

Fremstillingen af biler begyndte i 1905, hvor Alfred Ley sammen med sine brødre havde overtaget sin fars maskinfabrik, der lå i Arnstadt. Frem til Første Verdenskrig blev der lavet flere modeller, relativt konventionelle biler, med 4 eller 6 cylindre. I 1910 var 1200 mand beskæftiget med bilproduktion i virksomheden, som var den største i Arnstadt.

Efter 1. Verdenskrig fortsatte man med biler, men nu blot

under navnet Ley. Produktionen af personbiler sluttede i 1928.

Model L4A 6/18, fra 1911-14, havde en 4-cylindret motor på 1545cm<sup>3</sup>, som ydede 18 hk. I samme periode blev der lavet en 6-cylindret vogn med samme størrelse og ydelse.

Oplysninger med forbehold – de er snuppet på Wikipedia.





## BeringsBilBilleder 25

Da jeg sidste år skulle arrangere Styrkeprøven, var det planen, at det skulle finde sted på Møn. En vidunderlig kuperet ø med kilometervis af små, hyggelige sogneveje. På grund af værelsesmangel blev det desværre ikke til noget. Men der har været i hvert fald ét DVK-løb på øen. Det var i 1983, så det falder indenfor tidsrammen for denne nostalgisektion af VT. På fotografiet ses eller skimtes tre amerikanere og tre tyskere.

De tre forreste er Jørn Sandgård Jensens Opel Rekord P2 fra 1961, en mig ubekendt Ford T runabout og Preben Pehrsons Opel Kapitän cabriolet fra 1939. Begge de nævnte

herrer var meget aktive dengang. Og begge bilerne er stadig indregistrerede; men det nuværende ejerskab kender jeg ikke. De optræder ikke i klubbens seneste køretøjsliste. Den fotograferende er til gengæld stadig i medlemslisten: Hans Bo Jacobsen. Hvad han kørte er smuttet ud af erindringerne; men det var ofte Buick eller Hudson i de år.

Billedet er taget ved en af pauserne: Vænget ved Ole Hansens Gård – bedre kendt som Museumsgården.

*Peter Bering*



# Škoda

En af verdens ældste bilfabrikker har en næsten ukendt historie

Af Carsten Andersen

Hvis vi ser lidt tilbage - bare sådan 20-30 år - var der ikke mange, der værdigede en Škoda et blik. Det skyldtes formentlig, at mærkets omdømme ikke var noget, man ville sættes i forbindelse med. Og slet ikke i Danmark.

Mærket har dog en lang historie, som gemmer på op- og nedture, spændende innovationer, patenter og alt det, som en god krimi er lavet af: intriger.

Vi kender Škoda for deres biler i dag. Det er et udskilt selskab, som retteligt hedder Škoda Auto. Navnet stammer dog fra midten af 1800-tallet.

## Et jernværk

Koncernen blev til, da grev Arnošt Valdštejn-Vartenberk startede et jernværk sammen med sin bror. Ste-

det var Stahlav i det, der dengang var Østrig-Ungarn – og slottet, han boede på, hed Kozel. Året var 1856.

Det var dog, som vi ofte oplever det i familieføretager: de to brødre kunne ikke enes om det. 10 år efter starten ansatte de ingeniør *Emil Škoda* på det, som var blevet en stor maskinfabrik. Nu skulle der styr på tingene. Det blev bare ikke bedre. Nærmest tværtimod.

Emil Škoda opdagede snart, at noget var helt galt, hvis virksomheden skulle overleve. Derfor varede det også kun tre år, inden han slog i bordet og sagde: Enten er jeg her og overtager virksomheden, eller også fortsætter I, og så er jeg smuttet. Det endte med, at Emil Škoda overtog virksomheden, som derefter kom til at hedde Škoda.



Opskriften på den succes, der har ladet koncernen overleve i foreløbig 160 år, var helt åbenlys: Innovation og vækst.

Kun 7 år gik der, inden virksomheden fik salgskontorer i udlandet, og i 1886 kom produktion af stålplader til, og fabrikken fik jernbanespor lagt direkte på fabrikken i Sedlec lidt uden for Plzen.

## Våbenproduktion

Mest kendt er fabrikken dog for sin ammunitions- og våbenproduktion, der gjorde Škoda til en af Europas rigeste virksomheder. Under Første Verdenskrig – da var den gode Emil Ritter von Škoda dog længe død – solgte virksomheden våben til alle, der ville skyde på hinanden, så det var en enormt god forretning.



◀ **Laurin & Klement Voiturette type A fra perioden 1905-07 blev fremstillet i godt 300 eksemplarer.**

*Laurin & Klement*

### Vild udvikling

Verden stod ikke stille på den tid. Forbrændingsmotoren var blevet opfundet, og det at bevæge sig rundt fik helt nye dimensioner, således at heste blev afløst af cykler, motorcykler og biler.

I det lys dukkede virksomheden i Mladá Boleslav, som hed *Laurin & Klement*, op. Det startede lidt tilfældigt. Den lokale boghandler, Václav Klement, blev bidt af cykler. Men kvaliteten på hans tyskproducerede Seidel & Nauman-cykel var sølle og kundeservice en by i Rusland, selv om firmaet var hjemmehørende i Dresden.

Klement blev rasende over, at firmaet ikke en gang ville behandle hans reklamation, blot fordi den var skrevet på tjekkisk og ikke på tysk. Klement var en geskæftig mand, og ad snoede veje kom han i forbindelse med kleinsmeden, Václav Laurin, der var et gudsbenådet teknisk geni.

### Grunden blev lagt i starten af 1895

Virksomheden Laurin & Klement startede med et lille værksted på ca. 120 kvm. Klement var ikke den eneste, der havde problemer med sin cykel, og Laurin var uddannet hos en smed i den nærliggende by Turnov, som havde taget cykelreparationer til sig.

Laurin kunne lave bedre cykler end dem, der fandtes på markedet. Sammen med Klement, der var bogholder, sælger og økonomiansvarlig fik han dele hjem fra engelske cykelproducenter og startede derfor sin egen produktion under det lidt nationalistiske navn Slavia.



**Václav Klement**

Selv om det på den tid var noget af en odysse, drog Klement helt til Paris i 1898 for at finde ud af, hvad der skete uden for Østrig-Ungarn. Her fik han idéer med hjem, som kunne sætte virksomheden i gang med en forrygende udvikling. Klement købte også et eksemplar af datidens motorcykler, som mest mindede om en Velo Solex i opbygning. Herefter tog udviklingen fart.

### Ambitionerne var store

Ud over at man tilbød borgere i Mladá Boleslav og medarbejdere at købe sig ind i fabrikken, var der behov for store kreditter, hvis deres drømme skulle realiseres. Länderbank godkendte deres virksomhedsplan og ydede de ønskede kreditter mod at få en mand i ledelsen. Herefter var Laurin & Klement klar til købe et areal på 544.000 kvm og bygge en fabrik på 1.100 kvm.



**L&K Slavia – cykel fra 1899.**



**Václav Laurent**

Nu skulle der motorer på cyklerne, og i 1899 kom deres første motorcykel på markedet. Det blev en mega succes. Laurin & Klement havde fra starten besluttet ikke at anvende traditionel markedsføring, men bruge motorsporten til at få deres kvalitet gjort synlig for kunderne.

I de 12 år motorcykelproduktionen løb, var det også innovation, der var virksomhedens hovedaktivitet. Alle former for motorcykler kom i produktion, og på et tidspunkt leverede de motorcykler til det østrig-ungarske postvæsen. Man kan sige, at markedsføringsstrategien virkede, for på den tid skulle posten ud.



**2-cylindret L&K-motorcykel fra 1903.**



Éncylindret damemotorcykel fra 1902, fremstillet i 5 eksemplarer.



Voiturette - 1905.



Motorcykel Type B.  
540 stk. blev lavet i 1900-1903.

### Fra to hjul til fire hjul

Laurin & Klement stod for motorcykler med ekstra sæde foran styret, så "fruerne" eller godset kunne overvåges under kørslen. Der var altså ikke langt til næste skridt: At udvikle de trehjulede fragtmotorcykler til 4-hjulede automobiler.

Allerede i 1901 fremstillede Laurin & Klement den første prototype, som nærmest ligner en motoriseret

kørestol. Men i 1905 var de nået så langt, at de lancerede deres første bil på motorudstillingen i Prag. Modellen kom til at hedde Voiturette - som betyder lille køretøj - og afslører, at inspirationen i et vist omfang kom fra Frankrig.

Voiturette blev i øvrigt præsenteret med motorcykelhjul - altså trådegeer - men da den for alvor kom i produktion, var det med træhjul, som vi

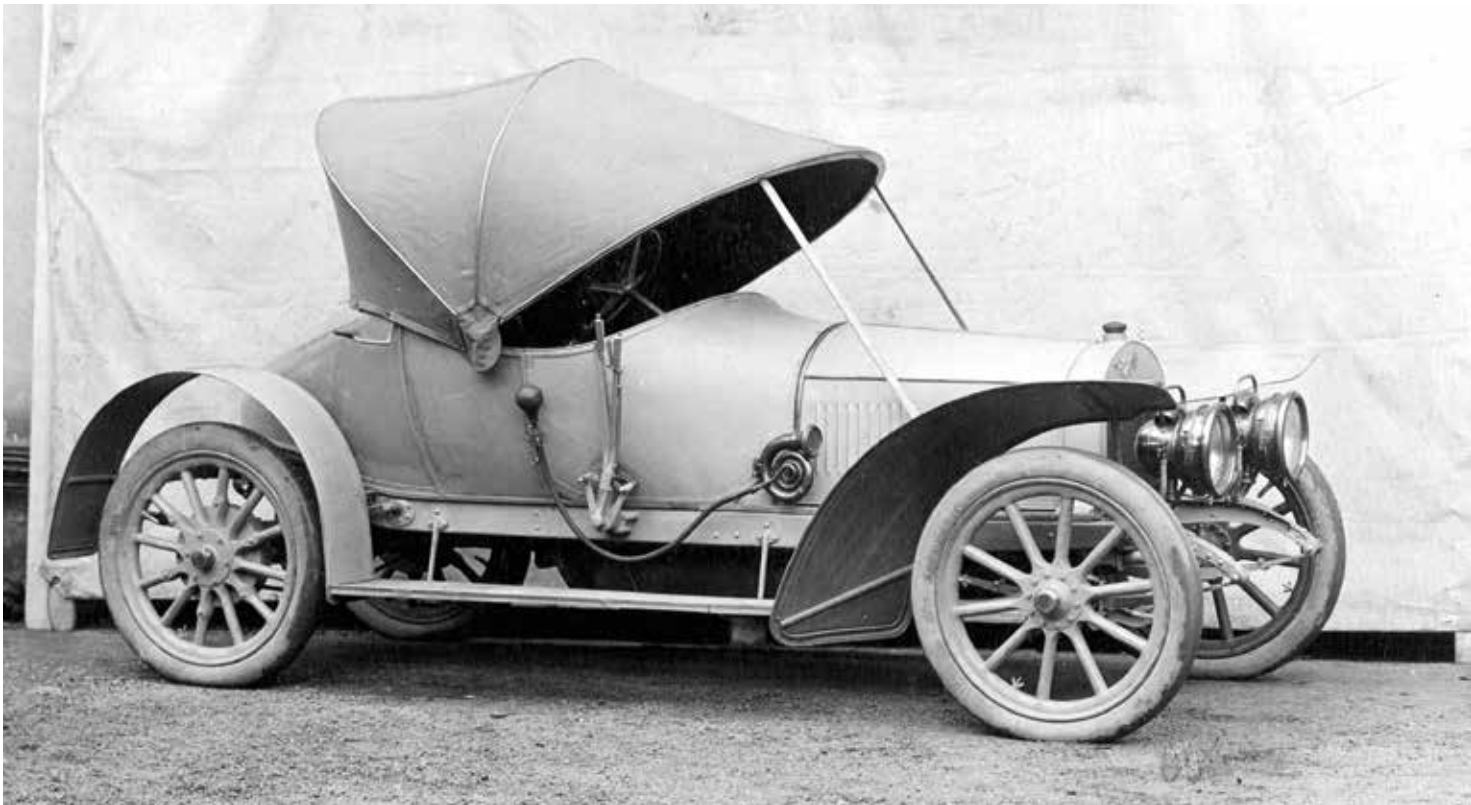
også kender det fra andre biler fra starten af sidste århundrede.

Produktion af biler krævede langt mere plads og endnu flere penge. Derfor måtte Laurin & Klement opgive at være enejeere af virksomheden, som nu havde fået en anelig størrelse. Derfor blev Laurin & Klement i 1907 omdannet til et aktieselskab.

Det kan naturligvis forekomme underligt, men den kapitalindsprøjtning, som L&K fik, betød også starten på et helt enormt eksporteventyr. Det gav også mulighed for vokseværk gennem opkøb, som fx i tilfældet RAF (Reichenbacher Automobil Fabrik). RAF byggede motorer på licens, og de motorer passede fint ind i de køretøjer, som L&K havde på tegnebrættet.

På Škoda-fabrikkens museum ligger faktisk komplette produktionsproto-





Et lille udvalg af de mange Laurin & Klement modeller: Øverst en Type S, fremstillet i perioden 1911-16 i mange forskellige varianter.

Den store landaulet i midten er en Type F. Denne model produceret 1907-09.

Nederst endnu en Type S, knapt så "Sporty" og med betegnelsen Sc. Ialt blev der produceret 318 stk. af de forskellige Type S.



koller, og derfor kan man også følge den eksportstrøm, som fulgte med bilproduktionen. I 1910 eksisterede der endda billeder af biler, der var kommet så langt væk som til New Zealand, og næsten samtidig købte prins Hagashi Foshima i Japan også en Laurin & Klement.

Allerede i 1909 havde fabrikken salgskontorer mange steder. Indenrigs var det i Prag, Brno, Wien, Budapest, Kolín, Hradec Králove, Liberec, Uherské Hradiste og en masse større og mindre byer i det gamle kejserrige. Uden for landets grænser var der oprettet salgskontorer i Skt. Petersborg, Moskva, Kiev, Rostov ved Don, Alexandria, Amsterdam, London, Baku, Rio de Janeiro, Sofia, Warsawa, Mexico City, Japan og Australien. Der var i den grad gang i hjulene og salget.

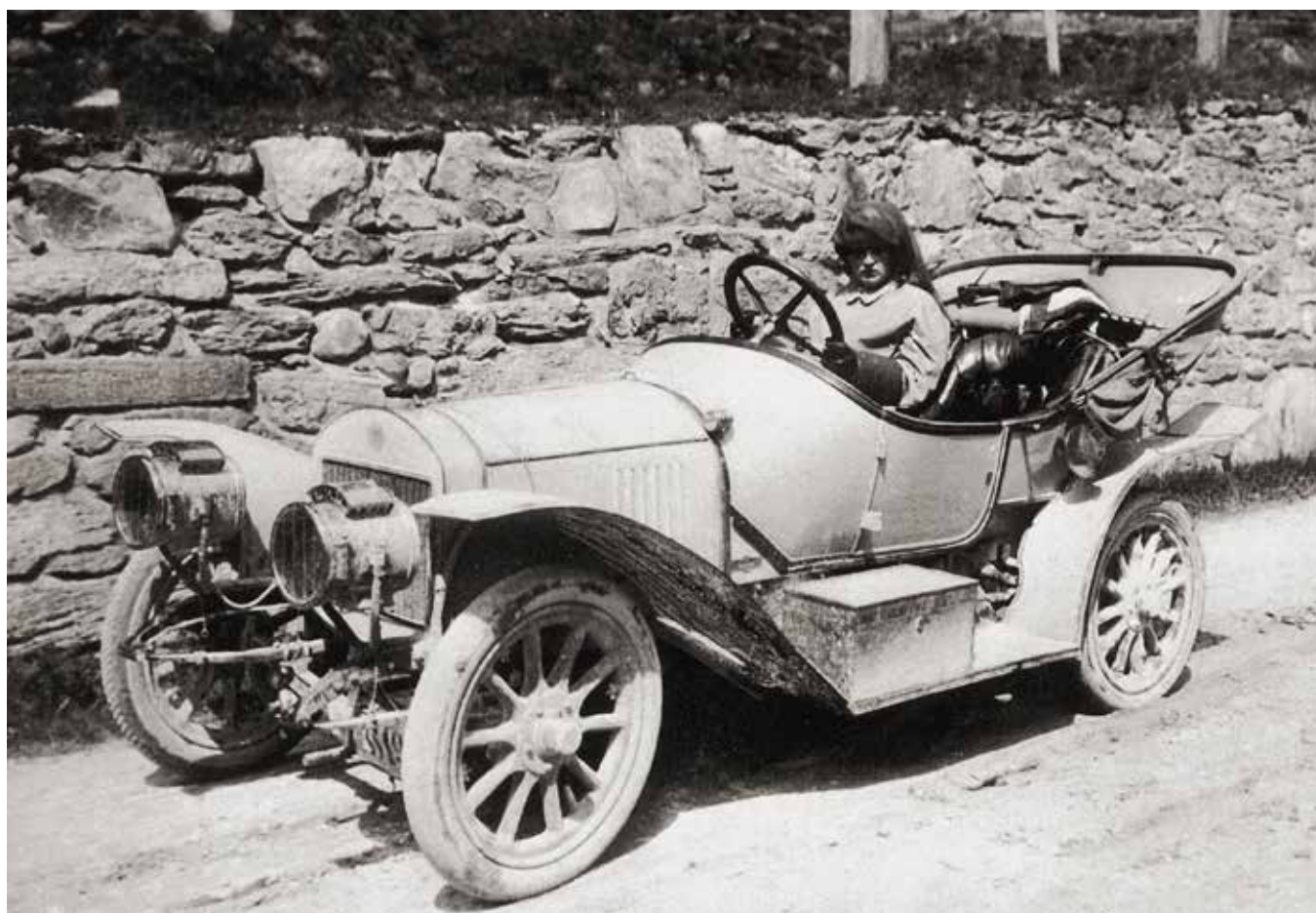
For at give salget i Europa et boost sørgede Laurin & Klement for at få



grever og andre adelige til køre deres biler til motorløb. Målet var klart, og det blev nået.

Det var sådan, at i starten af sidste århundrede var Laurin & Klement på samme skalatrin som Bentley, Rolls-Royce og Bugatti er i dag.

**Graf Kolowrat, også kendt som Grev Kilowatt, ses her med en L&K i Alperalliet i 1910. Han gennemførte også løbet i 192, 1913 og 1914 – uden strafpoints.**



**Laurin & Klement GC2, model 1911. Præcis samme model, som den første L&K i Danmark. Den blev afsendt fra fabrikken den 26/6-1911 til en advokat Nielsen i København.**



### Danske Laurin & Klement

Det rygtedes i vide kredse – også i Danmark. Der er sikkerhed for, at den første Škoda (Laurin & Klement) kom til Danmark i 1911. Man kan se i fabrikkens bøger, at den er afskibet den 26. juni 1911 til en "Rechtsanwalt Nielsen, Kopenhagen".

Modellen var en model G&C med karrosseri nr. 251 bygget af Jindrich. Bilens stelnummer var 1649 og mo-

tornummeret 6610. Man kan naturligvis undres over, hvorfor denne bil kom til Danmark på dette tidspunkt, men slår man op i KTAS' telefonbog for 1910-1911, var der en advokat F. I. Nielsen på Nørregade 20. Denne advokat Nielsen havde speciale i tyske og tysktalende landes anliggender i Danmark.

Hvordan bilen præcist er kommet til Danmark, kan ikke siges med sikkerhed, idet det anses for muligt, at



den er transporteret med tog og er kommet til Danmark via fx Haderslev, i nærheden af den daværende grænse. Den kan også være sejlet til København, idet Rijeka var udskibningshavn for mange varer fra Østrig-Ungarn på den tid.

Der skal dog gå lang tid, inden den næste bil fra Laurin & Klement lander i Danmark. Denne gang er det dog en bilforhandler i Aarhus, som hedder Ny Automobilbørs. Her er der tale om en forhandler, som hentede flere Laurin & Klement til danske velhavere.

Den næste bil blev afsendt fra Mladá Boleslav den 17. februar 1912, og selv om det var ad lange omveje, er det lykkedes at finde ud af, at den blev solgt til baronesse Holck på Klingstrup Gods lidt nord for Svendborg. Et forsøg på at følge denne er desværre endt blindt, selv om et spor pegede mod Holckenhavn Slot ved Nyborg.

En anden af de Laurin & Klement, som Ny Automobilbørs købte, er solgt videre til dyrlægen i Stokke-marke på Lolland. Men her ender sporet også blindt - desværre.

I 1914 - helt nøjagtigt den 23. maj - kommer der direkte navn på køberen: Peter Grymer - også fra Aarhus. Men om det er samme mand, som har importeret de andre, kan desværre ikke spores.

## Kendis og krig

Laurin & Klement voksede og voksede i disse år. Der er bevis for mindst 2-3 meget store om- og tilbygninger frem til 1914, hvor 1. verdenskrig for alvor fik sit greb om Europa og den tekniske industri.

I 1910 dukker en kendis i øvrigt op på billeder, hvor Laurin & Klement deltager i Alpeløbet. Manden, man særligt bemærker, er ca. 35 år - ser ikke ud af meget - er en mekaniker og ingeniør ved navn Ferdinand Porsche. Aha, vil den opmærksomme læser måske sige. Men var han ikke østriger. Jo - en slags. Han er født i byen Vratislavice ca. 30 km fra Mladá Boleslav, hvor Laurin & Kle-

ment residerede. Hr. Porsche vender vi tilbage til.

For at rebe sejlene var Laurin & Klement på opkøb ad flere omgange op til krigens start. Ud over det tidligere omtalte RAF, havde de også købt retighederne til det hollandske firma Brons' dieselmotorer. Det kom der motorplove, vejtrømler og stationære motorer ud af.

## Škoda

I Plzen, hvor Škoda huserede, var krigsmaskinerne kørt i stilling. I 1866 var der 150 ansatte, i 1900 var der 3.561 ansatte, og i 1914 var der over 10.000. Da krigen sluttede, havde Škoda over 35.000 ansatte. Det er helt tydeligt, at krigen har givet et enormt opsving og afkast. Der er penge i krig, siger man jo.

I Mladá Boleslav kunne man også mærke krigen. Først og fremmest var der leverancer af køretøjer som bl.a. ambulancer, fordi krigen i den grad havde sine ofre.

Da krigen sluttede, gik det lige så brat nedad både i Plzen og Mladá Boleslav. I Plzen kunne man godt se balladen. I 1919 blev Škoda overtaget af den franske våbenkoncern Schneider et Cie. Men for at overleve startede man med at lave køretøjer på licens - bl.a. dampdrevne lastbiler, men også luksusbiler på licens fra Hispano-Suiza.

I Mladá Boleslav havde man ikke rigtigt forstået sammenhængen og fortsatte med at producere ekstremt dyre luksusbiler. Det blev en slags døds-kamp for Laurin & Klement. Markedet for dyre luksusbiler var helt væk efter 4 års krig og masser af nationalistisk ballade i det meste af Europa.

Oven i de trængsler kom en brand på fabrikken i Mladá Boleslav den 24. juni 1924. Laurin & Klement var underforsikret. Det betød, at der ikke var meget at bygge videre på. Men de gav ikke op uden kamp. Klement, som var en rigtig businessman, bed al skam i sig, tog sin mappe under armen og kørte de ca. 150 km til Plzen for at se, om ikke man kunne lave et samarbejde.

Forsøg med at få bankerne til at låne Laurin & Klement penge slog totalt fejl. Begrundelsen for afslaget var ganske enkelt: Vi tror, at biler er en døgnflue, og bilfabrikation har ingen fremtid. Det var temmelig nøjagtigt ordlyden af det afslag, Klement fik fra Länderbank og alle andre banker i miles omkreds.

## 1925: Škodas køb af L&K

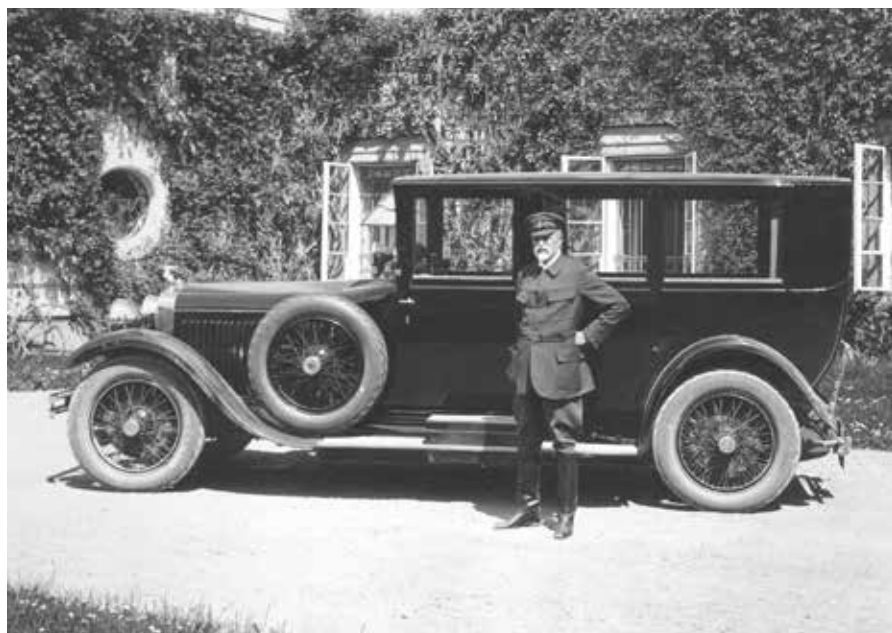
Škoda var i gang med deres egen bilproduktion omend kun som licensprodukter, og ledelsen havde set, hvad Henry Ford havde succes med, så de var ikke til sjov. Det ville blive



Brandtomten, 1924.

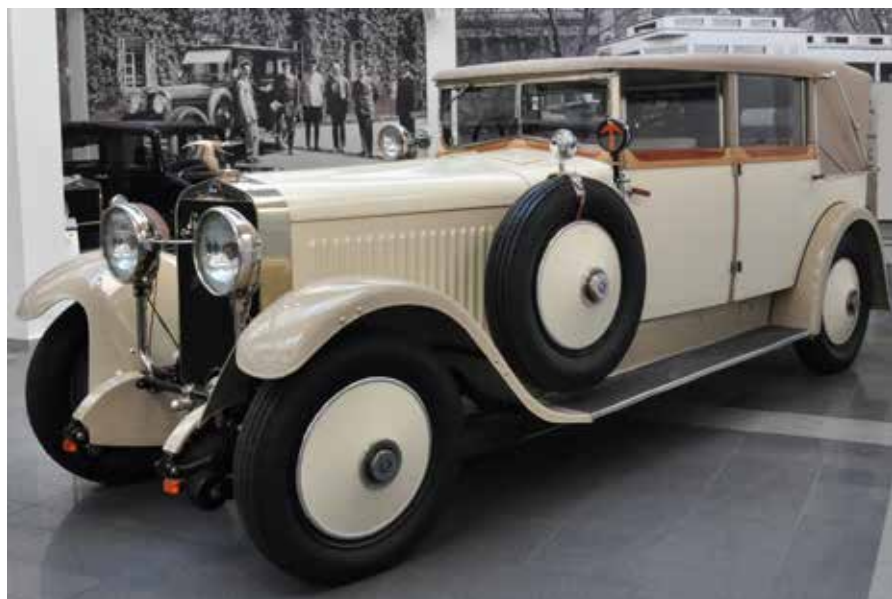


Laurin & Klement model 110. Stadig med L&K-emblemet på kølerkappen.



Hos Škoda ernærende man sig blandt meget andet ved licenframstilling af Hispano-Suiza. Denne importerende vogn fra 1926 tilhørte præsident Masaryk.

Herunder ses endnu en Škoda-Hispano, som findes i fabrikkens museum i Mladá Boleslav.



cool business, hvis de skulle være med i noget som helst.

Med til historien hører også, at Škoda havde fået designet det logo, som de fleste forbinder med Škoda. En af fabrikkens ingeniører havde i 1923 ladet sig inspirere af et relief af et indianerhoved, som hang på Emil Škodas kontor.

Logoet er blevet rost for sin simpelt, lette genkendelighed og sin symbolik. Det viste sig at have en enorm værdi, da Volkswagen ville købe rettighederne til logoet i 1991. Pris: 192 millioner D-mark - tæt på 3/4 milliard danske kroner.



Handlen mellem Klement og direktør Loevenstein fra Škoda endte med en ren overtagelse af Laurin & Klement og en ny indsprøjtning for at få gang i en rentabel bilproduktion i Mladá Boleslav. Den 27. juni 1925 blev aftalen underskrevet, og ud over at få ansættelse resten af deres liv blev Václav Laurin og Václav Klement frataget alle muligheder og rettigheder til at blande sig i virksomhedens videre drift.

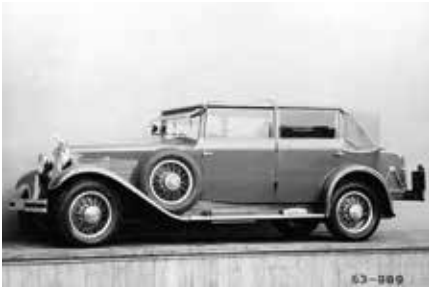
Den eneste store ting, der skete var, at de fik lov til at beholde navnet Laurin & Klement på alle de biler, der blev produceret efter deres tegninger, side om side med Škoda-navnet frem til ca. 1930.

#### Nye tider

Det var endnu ikke afspejlet i produktionen hos Škoda, at der også var økonomisk krise hos velhaverne i 1930. Store luksusbiler var fortsat dagens orden, men der var nye toner på vej. Der blev sat samlebånd op, og produktionen af mindre, billigere biler kom for alvor op i omdrejninger, da modellen 420 blev sat i produktion i 1933.

Sideløbende var der også gang i produktionen af lastbiler og busser. Hju-





**Škoda 860 fra 1929 - en eksklusiv luksusbil med en 8-cylindret rækkemotor på 3.880 ccm med topventiler og 9 hovedlejer.**

**Modellen blev basis for mange karrosseribyggere.**

**Øverst en gammelt fabriksfoto og derunder den bil, som ejes af Škodamuseet.**



**Laurin & Klement / Škoda model 110, 1925. Nu med Škoda-emblemet på kølerkappen.**

lene blev holdt i gang, men volumen og et mere bredt kundesegment ville være nødvendigt, hvis Škoda skulle overleve.

I Danmark kom der i øvrigt også gang i Škoda-salget. I bladet Road-life, som blev udgivet i anledning af Topsteds firmajubilæum i Århus, dukker et billede op, hvor der i en Opel-butik står Škoda på vinduerne. Billedet er ifølge bladet fra 1931 - og fra Nørreport 22.

#### En interessant prototype

I 1932 så en prototype dagens lys. Nærmest uinspireret fik bilen den kedelige modelbetegnelse 932. Konstruktionen derimod var noget helt nyt og ganske anderledes. Den var meget aerodynamisk, motoren lå bagi, den var luftkølet og var bygget med centralrørssramme og af-tageligt karrosseri.

Helt umiskendeligt ligner den en bil, der et par år senere blev præsenteret som "Kraft durch Freude". Manden, der i 1936 gjorde dette, hedder tilfældigvis Ferdinand Porsche. Og jo, det var ham, der arbejdede for Škoda - og tidligere Laurin & Klement.



**Nørreport 22 i Århus, hvor der først er registreret salg af Škoda i Danmark. Billedet er fra 1928 - i 1931 var der Opel og Škoda i butikken.**



**Prototypen fra 1932 - Type 932.**

Det mystiske ved historien er, at de to prototyper, der blev bygget i Mladá Boleslav, ikke kan spores. Alle andre prototyper i den mere en 110-årige lange tradition ved man, hvor er endt henne. Volkswagen afviser naturligt nok historien, men...

Hen mod slutningen af 1930'erne sendte Škoda atter lidt dyrere biler på gaden som supplement til pøbelens biler. Škoda Superb nåede at komme i flere udgaver, fra den første blev præsenteret i 1934 og frem til 1940 – og kom også i en særlig 4x4-version til den tyske Wehrmacht. Modellen fortsatte til 1948, hvor kommunisterne kom til magten i Tjekkosllovakiet den 14. juni.



**Tog en vis Hr. Porsche noget med sig fra Škoda til Volkswagen? Både i konstruktion og ydre er Škoda 932 og VW's "Kraft durch Freude" påfaldende ens. Og hvad blev der af de to Škoda-prototyper?**

### Nogle Škoda-modeller fra 30'erne



Škoda Superb, 1936-39.



Škoda 645 – fandtes i mange varianter fra 1929-34, men er kun lavet i 758 eksemplarer.

Škoda 418 Popular fra 1934.



Øverst en Škoda 420 Popular model 1933-34 og herover samme model, som den så ud i 1934-38, hvor godt 4.200 biler blev produceret i en mængde karrosserivarianter: Tudor, Tudor-Cabriolet, Sedan, Cabriolet, Roadster, varevogn eller som en åben militærvogn.

Den lille model 420 fortsatte helt frem til 1948 – én kan ses på Škodamuseet i Danmark.





Sådan kan en Škoda også se ud. Denne prototype, model 935 Dynamic, blev vist frem på biludstillingen i Prag i 1935. En har overlevet og er nu restaureret på fabrikken.

935 Dynamic kunne med en 2-liters, 4-cylindret boksermotor køre 140 km/t. Den var forsynet med en fransk Cotal-gearkasse med elektromagnetisk skift.

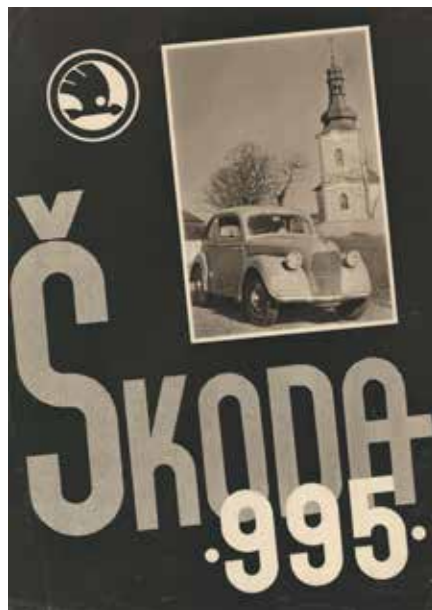


Škoda Rapid.

Blandt de mange 420 Popular-varianter kom i 1936 både en fin lille Roadster og en meget aerodynamisk Coupé. Begge ses her på dette års bilsalon i Paris. Senere på året tog kørerne Pohl og Hauman andenpladsen i Rallye Monte-Carlo i en roadster.

En af Škoda-museet stoltheder er denne Popular Sport Monte-Carlo. Her er der ikke tale om en prototype, selvom den eksklusive model kun er fremstillet i et meget lille antal. Bilen bliver jævnligt brugt til veteranløb og shows.





De forskellige udgaver af Škoda Popular nåede et produktionstal på små 19.000 – de sidste i 1946.



Frontens design gik igen på de større modeller. Til venstre en Superb og herover en Rapid Roadster – de sidste udgaver før krigen.



En Škoda Superb Sedan, som den så ud i perioden 1934-36.

Škoda blev bombet totalt efter afslutningen af 2. verdenskrig. Det tyske flyvevåben havde en luftbase i byen Minon ikke langt fra Mladá Boleslav, og da de fløj hjemover, smed de lasten af bomber over deres tidligere leverandør – den 9. maj 1945 – tre dage efter fredsftalen var underskrevet.

Det blev hårde tider for den tjekkoslovakiske bilfabrik. Hele produktionsapparatet var nærmest en stor ruinhob. Alligevel kom de første biler ud fra fabrikken i 1946. I personvognsrækken var det model 1101, som principielt var en designmæssigt op-

dateret førkrigsmodel. 1101 blev i øvrigt den sidste model, som Škoda leverede med træskelet under metaloverfladen, og den sidste model med kun 6 Volt.

På lastbilsiden fortsatte model 256. Selv om der fortsat ikke var organiseret import af Škoda til Danmark, så kom der alligevel biler herop. En af dem kom i første omgang til Frederikssund i 1946, hvor en vognmand havde den i en årrække. Ad snørklede stier endte den på Als, hvor den blev købt og ombygget af Marinus Nielsen i Høng. I dag er den autocamper.

## Efterkrigstiden

I 1947 fik Nordisk Diesel importen af Škoda til Danmark. Inden kommunismens indtog i Tjekkoslovakiet blev der sendt 59 biler til Danmark. Det gik langsomt - men fremad. Det blev kun til 31 biler i 1948 - heraf 5 1101 Tudor Cabriolet.

Den kommunistiske magtovertagelse betød også nationalisering. I den forbindelse blev Kvasiny-fabrikken en del af det nye AZNP (Automobilový Zavod Narodni Podnik). Hidtil havde František Janecek produceret JAWA-biler her.

De nye magthavere og deres ledere satte gang i et mærkeligt projekt. Mange af de daværende tjekkoslovakiske bilfabrikker skulle samarbejde om at lave en pansret luksusbil til partiets spidser. Modellen kom til at hedde VOS - og til slut kom der Škodas logo på, men motoren kom fra Praga, karrosseriet blev fremstillet hos Karosa (kendt for deres busser), og Tatra deltog sammen med Škoda i den egentlige produktudvikling.

Ved siden af Nordisk Diesel kom også en autoforhandler, Christian Sørensen, i Birkerød. Sørensen var en driftig forretningsmand, som ganske vist kun officielt var forhandler for Fredensborg Amt og omegn, men ret hurtigt gjorde sit forhandlernet landsdækkende.

Importtallene de første år var ikke imponerende. Naturligvis var der både politiske og økonomiske restriktioner på, men i 1952, da den første rigtig nye model efter krigen dukkede op i butikkerne, steg salgs-



Škoda 256B lastbil fra 1946.



tallene. Modellen, der satte gang i salget i Danmark såvel som andre steder, hed 1200 og 1201. Bilen var på mange måder foran sin tid, hvor bl.a. 12 volt var standard og et rent stålkarrosseri.

Stationcar- og pick-up-udgaver af 1200-serien blev produceret på den lille fabrik i Kvasiny. I 1958 blev en bilfabrik i Vrchlabí også indlemmet i AZNP, som Škoda retteligt hed i de år. Her startede man produktionen af kassevognsmodellen 1203 i 1969.

Den forhandler, der holdt længst ved fra starten af 1950'erne, var Tage Christensen i Roslev lidt uden for Skive. Han startede i 1953 og stoppede først i 2003 med at være forhandler af det tjekkiske mærke.

Opfølgermodellerne Octavia og Felicia fik også fat i det danske marked. Mest kendt er Felicia, som er en cabriolet, og var en slags fattigrøvenes Ford Thunderbird.

Man kan se, at skiftet fra importen i Birkerød til Scan-mobil - det senere Toyota - ikke var helt uden besvær. 1959 ser ud til at være et godt år med 25 stk. Spartak og 276 stk. Octavia, men Scan-Mobil havde også import af bl.a. Lloyd, derfor har det været en rigtig god forretning.



De første efterkrigsmodeller lignede deres forgængere; her en model 1101. På grund af importrestriktionerne kom der ikke mange af dem til Danmark.



Škoda 1200/1201 var den første rigtige efterkrigsmodel – ganske moderne med sit pontonkarrosseri. Den blev introduceret i 1952 og lavet i en mængde karrosserivarianter; stationcar, ambulance, varebil og pickup. Den holdt sig i produktion til 1957.



Model 440 Spartak (tv) kom i 1955 og blev afløst af Octavia i 1959. De to reklamebilleder er taget samme sted.

Den smarte cabriolet til højre hedder model 450. Den kom i 1957 og var en forgænger for Felicia cabriolet. Den havde mindre kølgitter og havde ikke fået tilført halefinnerne endnu.







Øverst en Felicia fra 1961, som ejes af fabrikken.

Octavia Combi, som den bl.a. kendes som papegøjepladebil i Danmark. Denne er dog på besøg fra Norge.



Et par reklamebilleder af Škoda 1000MB, den første af mange hækmotormodeller. Eders redaktør spørger lige sig selv om den unge pariserinde er spøgelsesbillist, om hun har motorstop, eller bare er i gang med en ualmindelig dum parkering. Forhåbenlig er der tale om præ-digital billedmanipulation!

I Danmark og Norge fik vi nogle særlige udgaver af Octavia Stationcar. Vi havde i Danmark papegøjeplader, og derfor måtte der ikke være vinduer i ved bagsædet. Det forstod man ikke rigtigt på Škodas fabrik i Kvasiny, hvor den og cabrioletmodellen blev bygget.

I 1964 startede man produktionen af 1000 MB-modellen. Det var dædtens svar på el-biler. Alle skulle have en bil med motoren bagi. Også Škoda.

I den anledning lod Škoda en helt ny fabrik opføre. Fabrikken på 800.000 kvm. blev et kæmpe spring fremad. Det første år blev dog ikke nogen dans på roser. 4.537 biler blev der eksporteret, men i 1965 blev eksporten tidoblet.

### Innovationen fik stækket vingerne

I Kvasiny lagde man et værksted, som kunne lave biler i enkeltstyk. Her sprudlede ideerne, men der var ikke mange, der nærmede sig produktion i stor skala.

Flere smarte sportsvogne så dagens lys i det østlige Tjekkiet, men de kom sjældent længere. Det kommunistiske styre var ikke til de store omvæltninger. Det ville være for dyrt og for ressourcekrævende at omstille fabrikken og produktionen for ofte.

Det første større facelift, der fulgte i kølvandet på bygningen af det nye fabriksanlæg i 1964, blev modellen 100 og 110. Produktionen af den "nye" model skulle starte op efter sommerferien 1969, som indledtes

den 2. august. Men den 12. august udbrød der en voldsom brand på fabriksanlægget. 24.000 kvm. bygninger brændte ned, og masser af det nye udstyr gik tabt. Officielt holdt man præsentationen i slutningen af august via et lokalt motorblad, men eksporttallene afslører, at der var lang vej til normalproduktion i både 1969 og 1970.

I Danmark sang importen på sidste vers under Scan-Mobils vinger. Angiveligt havde Toyota sat skruetvingerne på, og Scan-Mobil måtte vælge. Škoda blev valgt fra i 1971.

Heldigvis var der nogle driftige folk, der så en forretningsmulighed. Jens Andersen fra Vordingborg og den kendte bilmand, Nic Christiansen, slog pjalterne sammen. Den gam-





**Billedmanipulation er der med sikkerhed tale om her – med mindre autoværnet og bilen er oplyst af hver sin sol.**



le biograf i Vordingborg blev reserveredslager, og salget startede op i 1972.

Man overtog mere eller mindre forhandlernet, som det var, men skulle jo finde nye måder at tjene pengene på. Et interview med Nic Christiansen afslørede for nogle år siden, at navnet på det nye selskab blev besluttet lynhurtigt ved forhandlingsbordet. PRADAN stod for Prag-Danmark. Efter få år rykkede importselskabet til den lille by Ørslev uden for Vordingborg. Her voksede firmaet støt.

I 1976 tog salget for alvor fat i Danmark. På blot et år fordoblede man salget - og det fortsatte i 1977, hvor salget af nye Škoda'er var på 2.362 stk.

I 1977 kom endnu et facelift - Škoda 105-120 - salget stabiliserede sig i et par år på ca. 1.300 biler. Men da fattigfirserne fik sit tag i danskerens økonomi, steg salget eksplosivt. I 1981 blev salget næsten firedoblet i forhold til til 1980, og yderligere 60% blev lagt til i 1982. Salget på 8.253 biler blev først overgået omkring år 2.000, hvor Škoda to gange havde fået titlen: Årets Bil i Danmark.

Nede i Tjekkoslovakiet tjente de rigtig mange penge. På et tidspunkt udgjorde Škodas eksport 16% af landets nationalprodukt. Desværre udløste det ikke nye modeller. Overskuddet kunne derimod fordeles til sociale goder og militært isenkram.

**Tv:** et billede fra produktionen af Škoda 1000MB på fabrikken i Mladá Boleslav. Modelnavnet er iflg. pålidelig kilde en hyldest til byen ved dens 1000-års jubilæum.

**De øvrige fotos viser de sidste hækmotor-modeller: 110L (1969-76), 105L (1976-90) og nederst en 130L i en faceliftet version fra 1983, blandt andet med større sporvidde.**

**De fleste blev udover de almindelige 4-dørs sedan'er lavet i coupé-versioner. Måske mest kendt er Škoda 130 Rapid Coupé, der i de rigtige kredse har fået tilnavnet Østeuropas Porsche.**





**Škoda Favorit var den sidste selvstændigt udviklede Škoda, men den første med frontmotor og forhjulstræk. Den holdt sig i produktion fra 1987 til 1995.**

### Træerne voksede ikke ind i himlen

Et eller andet sted var der nogle fornuftige sjæle, der kunne se, at teknologien og designet var løbet fra de gamle hækmotormodeller.

Flere gange i 1970'erne troede mange, at der ville ske noget. Et forsøg på at lave en bil med forhjulstræk og motoren foran kuldsejlede, fordi det skulle være et fælles projekt med DDR's Wartburg. Alt var klart, og ifølge forlydender skulle det hele være stoppet efter kun 150 biler, idet DDRs politiske ledelse meddelte, at de ikke havde penge til al den moderne teknologi. I 1971 blev projektet lagt i mølposen.

Ambitiøse konstruktører arbejdede dog videre ad det spor. Og i 1985 lykkedes det endeligt, at få Karel Hrdlička til at stå i spidsen for den nye model, som allerede skulle være klar til at sætte i produktion i 1987. Hrdlička var søn af en af 1930'ernes store konstruktører hos Škoda.

Han fik forholdsvis frie hænder til at købe stort ind i udlandet. Blandt andet blev Bertone sat til at skabe designet, tyske Porsche til at skabe en undervogn og danske Roulund stod for udviklingen af bremsekloster. Blot for at nævne nogle få. På trods af de nye muligheder, så var det ikke bare en walk over. Der var mange sten på vejen, men biludstillingen i Brno i Tjekkoslovakiet blev

stedet, hvor den nye Favorit så dagens lys eller mødte kunderne for første gang.

Navnet Favorit var genbrug. I 1930'erne brugte man også det modelnavn - men til en stor luksusmodel.

Den nyere historie kendes formentlig af en del mennesker. Opkøbet eller overtagelsen af Škoda foretaget af Volkswagen med kontraktunderskrivelsen den 28. marts 1991 kl. 12.00 var resultatet af mange andre bilfabrikanter bejlen til tjekkerne. Selv om der var en del modstand med forbindelser til 2. verdenskrig, så er de fleste stolte over den udvikling, som Škoda har gennemgået - hvor 19.000 ansatte med en årlig produktion på ca. 120.000 køretøjer er vekslet til 27.000 ansatte og en samlet årlig produktion på en rigtige side af millionen.

Škoda er absolut ikke færdig med at udvikle sig og har vist sig - igen - at være en god forretning og investering.

### Motorsporten

Op gennem hele historien fortsatte både Laurin & Klement og senere Škoda med at bruge motorsporten til at teste ny teknologi af og måle konkurrenceevnen over for de andre bilproducenter.

Et af Škodas våben har været at få udenlandske kørere til at køre for dem. Ud over fabrikkens egne folk der ofte har været tilknyttet motorsport og udviklingsafdelingen.

I nyere tid har det været folk som Colin McRae og tyske rallykørere, men mest legendarisk er norske John Haugland, som ofte har været i Danmark og har hjulpet flere danske rallyhold, som kørte Škoda.

### Danske forbindelser

Salget af Škoda i Danmark styrtdykkede i 1985. En af årsagerne kan tilskrives Jadakkerne - personificeret ved Jacob Haugaard og Finn Nørbygaard. Vittighederne om Škoda floredede helt vildt, og på blot 3 år faldt salget så drastisk, at der skulle ske noget. Og det skulle gå stærkere end hurtigt.

Vittighederne om de tjekkiske biler blev serveret som noget nyt, men Jacob Haugaard har fortalt, at det var ren copy-paste af et lignende arrangement med Citroën 2CV i England. Tjekkerne gjorde også selv grin med Škoda, men det var nu mere som et skjult oprør mod styret.

I 1987 indgik en Škoda 130 cabriolet i filmen "Kampen om den røde ko". Bilen var ombygget i Vesttyskland, men vakte en del opsigt. Desværre kunne den ikke indregistreres i Danmark. I løbet af 1988 fik man derfor specialbygget først en - siden yderligere 8 køretøjer - efter et koncept fra England. Første ombyggede bil blev sendt til fabrikken og crash-testet, for at den kunne få dansk godkendelse.



**Et par herrer, der ikke havde ret positiv indflydelse på Škoda-salget i Danmark..**





**Škoda 130 Rapid Cabriolet.**

Den første køreklare model var klar og indregistreret den 2. oktober 1988, hvor den blev præsenteret på et forhandlermøde på Scanticon i Kolding. Bilen købte jeg sammen med min daværende kæreste, som jeg dannede reklamebureauet RIGTIG reklame sammen med. Vi stod for markedsføringen af Škoda i Danmark fra 1988 og frem til årtusindskiftet.

Bilen - en rød Škoda Rapid 130 cabriolet - kører stadig på det oprindelige nummer. I dag ejes den af Edvin Hansen fra Vester Skerninge. Han er med til at drive det Škoda Museum på Krengerup ved Glamsbjerg, som jeg i øvrigt også var med til at starte. Se [www.skodamuseum.dk](http://www.skodamuseum.dk).

### Venskaber omkring Škoda

Som med så mange andre interesser er der klubber, som samler ejere og entusiaster. I Danmark er der p.t. to Škoda-klubber. Škoda Klub Danmark kan dateres tilbage til 1974, og i starten af 1990 stod klubben for noget banebrydende - nemlig et internationalt træf med fokus på de mange Škoda-ejere fra de tidligere østeuropæiske lande. Det blev afholdt i 1991 på Tåsinge, og her var bl.a. verdens ældste Laurin & Klement - en 1905-udgave.

I slutningen af 1990'erne førte en del af de venskaber til grundlæggelsen af Škodamuseet på Krengerup ved Glamsbjerg. Det lever stadig og i fuld vigør. En af udløberne herfra er oversættelsen af Skodas historie til dansk og ikke mindst udgivelsen af det 600 sider (fordelt på to bind) store værk. Det er krydret med ca. 1200 billeder og illustrationer og dækker de første 100 år af historien fra Laurin & Klements start i 1895 til 1995. Bøgerne kan købes på Škodamuseet.



Škoda-fabrikens museum blev først officielt åbnet i 1995, da fabrikken fejrede 100-års jubilæum. Indtil da var en masse køretøjer udstillet oppe midt i byen under ledelse af Autoklub Škoda fra byen. Men i 1995 blev der indrettet helt nyt, samt også åbnet et officielt værksted med kun een opgave: at restaurere og vedligeholde de ca. 400 køretøjer.

For tre år siden åbnede det nyrenoverede museum i en helt ny form. Der er flere historiske biler nærmest som på reoler. Det gav en del klager fra besøgende, idet man ikke kunne se de øverste. Derfor er der blevet etableret en slags repos, hvorfra man nu kan se bilerne. I den ene halvdel af museet, som i øvrigt er indrettet i en af de gamle fabrikshaller, er der nu etableret en slags renoveringsværksted, hvor besøgende kan se processen fra ladefund til fuldt funktionsdygtigt køretøj. Se <http://museum.skoda-auto.com>.



### Fakta om artiklens forfatter:

Carsten Andersen  
Oksebæksvej 3  
4900 Nakskov  
t. 22 23 34 08  
t. 40 59 26 51

60 år. Dags dato 131 besøg i Tjekkiet, over 100 besøg hos Škoda. Indehaver af bl.a. en Škoda 1201 fra 1957 samt en Škoda Superb 1938, hvoraf der kun er 5 tilbage i hele verden. Jeg har ca. 30 gange holdt foredrag om Škoda rundt omkring i Danmark.

Artiklens fotos: Langt de fleste fra Škoda Media Portal - resten fra forfatteren.



## Fra arkivet

Svar til: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk)

### Nye mysterier...



Det øverste billede er vist et meget godt eksempel på, at den ikke rigtig holder, når folk klager over at "de nye biler ligner hinanden". Det gjorde de gamle også! Her er vist en udfordring til eksperterne i de ældre!

Den gulgrønne bil i midten ligner til gengæld ikke nogen andre, hvilket alle de andre sikkert er ret glade for. Hvad den ligner, er redaktionen høflig nok til ikke at komme nærmere ind på. Men hvad er det for én?

Det tredje foto kan ses som en "bonusopgave", som vi går i luften med, fulde af tillid til at bladets kompetente læsere kan identificere denne motorcykel af ældre dato.

Her er der hjælp: Billedet er dansk, og det er Alfred Lindskov, som er omtalt i artiklen om den tyske Loreley på de foregående sider. Billedet er formentlig taget lige efter Første Verdenskrig og motorcyklen formodes at være en mindre tysk 2-takter.

Oplysninger vil naturligvis blive videregivet til Fritz Hald, som har lagt Onkel Alfreds familiealbum til – både her og i artiklen om Loreley.







## Svar på billederne i VT 484

### Darracq

Der var kun få bud på den fikse og sportive model med nummeret K1987. Men god enighed om hvad vi ser: Bilen er en fransk Darracq. Egon Lintner var mest specifik, idet han mener der er tale om en 8hk model fra 1907, men med ombygget torpedo og døre.

Nummerpladeeksperten Thomas Thorsen oplyser at registreringsnummeret er af den type man anvendte før 1919, og at nummeret K1987 i 1919 tilhørte en Herman(n) Raffel, Kejsergade nr. 2.

Darracq er blandt de ældste og meget berømte franske bilmærker, hvis aner går tilbage til 1896. Der blev fremstillet både små og store brugsbiler, og sports- og racervogne, der gjorde sig særdeles godt i væddeløb, og slog mange rekorder. Den lille 8hp-model var éncylindret, men Darracq var også fremme med store motorer på op til 8 cylindre.

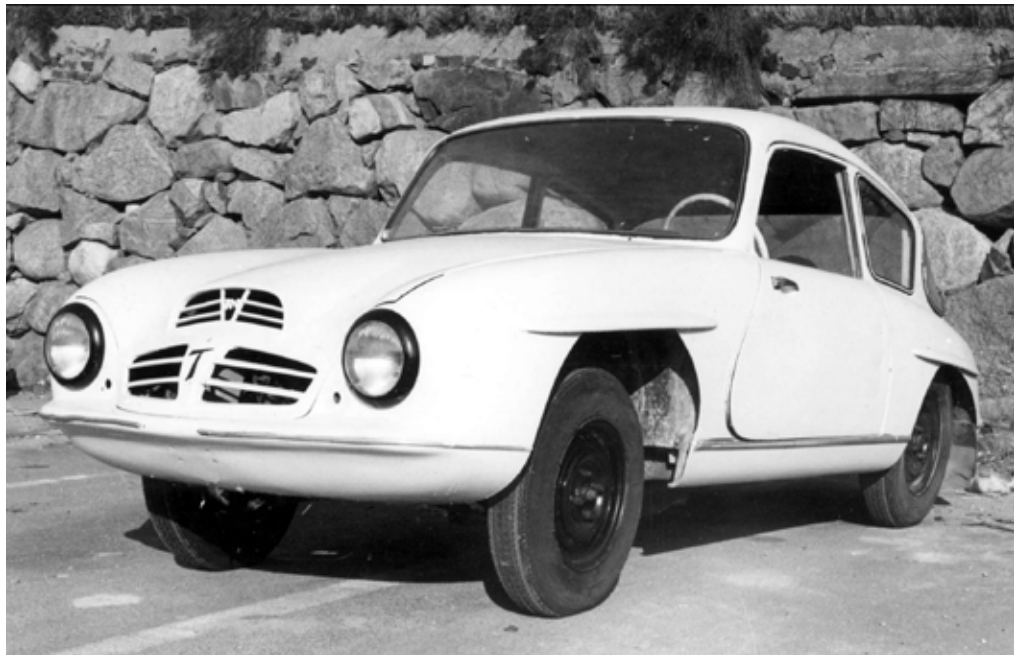
I 1920 blev Darracq sluttet sammen med de engelske Sunbeam og Talbot; i begyndelsen som *Talbot-Darracq*. Efter Anden Verdenskrig blev navnet Darracq ikke længere brugt.



### Troll

Og så til den anden bil, som åbenbart var nemmere at identificere, at dømme efter antallet af svar!

Bilen er fra Norge og hedder Troll. Den blev bygget i Lunde i Telemark og her må vi vist hellere fortælle lidt mere om den.



En af de eksisterende Troll, fotograferet i 1982. Foto: R. Krogsæter, Norsk Teknisk Museum.

## Troll - et forsøg på norsk bilproduktion

Af Jens Møller Nicolaisen

Troll var et ambitiøst forsøg på at sætte en norsk storproduktion af biler i gang – i 1956. Der blev lavet prototyper og faktisk solgt nogle få biler, men dermed slutter historien, næsten før den begyndte. Af forskellige økonomiske og politiske grunde var projektet aflivet igen i 1958, men historien er interessant.

### Bilen

Troll, der blev omtalt som en sportscoupe, var meget let, og havde et glasfiberkarrosseri monteret på et modificeret chassis fra den tyske Gutbrod Superior, forlænget med 15 cm. Motoren var en 2-cylindret totaktsmotor på 700 ccm, også Gutbrod, med direkte benzinsprøjtning leveret af Bosch (Flere af bilerne blev dog efterfølgende forsynet med karburator). Motoren ydede 30hk, hvilket skulle give den forhjulstrukne bil en tophastighed på 130 km/t.

Det var på mange måder en avanceret bil. Først og fremmest havde ingen i Europa lavet seriefremstillede biler i glasfiber (i USA var der vist kun Chevrolet Corvette). Karrosseriet var udviklet af Hans Trippel i Tyskland; han er mest kendt for Amphicar. Det lille glasfiberkarros-

seri nåede ikke stort længere end støbeforme og prototyper. Trippel indledte et samarbejde med manden bag Troll i Norge, Per Kohl-Larsen, et samarbejde der dog blev afbrudt, men Kohl-Larsen fik mulighed for at arbejde videre med både idéer og støbeforme, og fik gjort bilen produktionsklar. En ikke-kørende model blev vist frem i oktober 1956. I begyndelsen af 1957 var flere biler i produktion og et par stykker blev solgt.

### Politik og konkurs

I en tid med handelsbalancekamp og vareregulering, var alt styret af myndighederne – i Norge ligesom i Danmark. Kohl-Larsen fik tilladelse til frit salg af 15 biler i Norge. Men det blev svært at skaffe finanser til produktionen. Ingen ville støtte projektet, hvis ikke myndighederne ville frigive et større salg. Kohl-Larsen gik i gang med at undersøge mulighederne for både produktion og salg i udlandet, herunder Tyskland og Danmark, men uden resultat. Ved nytår 1958 gik Troll-projektet konkurs. Nogle halvfærdige karrosserier samt støbeformene blev solgt på en tvangsauktion i 1959.

Senere kom forklaringen på hvorfor



Niels-Erik Manniche har, selvfølgelig ud over rigtigt svar, sendt disse billeder, som har taget på Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum i Lillehammer i 2015. Det er Troll nr. 1, altså Kohl-Larsens egen forsøgs- og privatbil, som beskrives i teksten. Det er i øvrigt også samme bil, som blev vist i sidste VT, med prøvepladen H14.

Norsk Kjøretøystorhistorisk Musum har desværre sidenhen måttet lukke.

de norske myndigheder havde valgt ikke at støtte bilen. Norge havde en handelsaftale med Sovjetunionen og Østeuropa, der skulle sikre landets store eksport af fiskemel og fiskeprodukter. Til gengæld købte Norge biler i Østeuropa. Myndighederne var derfor betænkelige ved det ellers lovende Troll-projekt, simpelthen fordi man var bange for at det skulle gå ud over importen af østbiler.

Kun 5 stk. Troll nåede at blive færdiggjort og solgt fra fabrikken. En sjette bil blev i 1961 samlet af dele fra tvangsauktionen.

### Overlevende

4 ud af de 5 biler, der blev lavet på fabrikken eksisterer den dag idag. Det samme gør "den sjette Troll", der i øvrigt afviger lidt fra de øvrige, med andre døre, der er hængslet fortil.

Den første fabriksbil var reelt en kørende prototype, som også blev brugt af Kohl-Larsen som privatbil. Den har en utrolig historie. Efter tvangsauktionen blev den solgt til en dame, der tog den med sig, da hun på et tidspunkt flyttede til USA. Ef-

ter nogle års brug blev bilen skadet og havnede hos en autoophugger. Omkring 1994 blev bilens eksistens kendt, og det lykkedes siden at få den tilbage til Norge, hvor den nu er blevet restaureret. I 2015 var den udstillet på Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum i Lillehammer. Bil nummer 3, 4 og 5 findes også på museer i Norge, og den sjette ejes af *Streetscars Lunde*, som også har den udstillet.

### Den forsvundne Troll

Tilbage er bil nummer 2, som er forsvundet. Det vides, at bilen blev udloddet som gevinst i et lotteri, arrangeret af Det Norske Studenter-samfund og vundet på lod nummer 8258. Men vinderens navn blev aldrig offentliggjort, og der er ikke fundet dokumentation for at den nogensinde blev indregistreret i Norge. Til gengæld har der gennem årene været mængder af rygter!

### Danmark?

Ét rygte går ud på at bilen på et tidspunkt kom til Danmark. Måske til vinderen af lotteriet. Det kunne jo forklare hvorfor den tilsyneladende

aldrig blev indregistreret i Norge. I DVK har vi her i sommer modtaget en henvendelse fra Norsk Vejmuseum (under det norske vejdirektorat), som også har en Troll-bil. De efterlyser oplysninger om en mulig Troll i Danmark. Desværre er vi her så sent i bilhistorien, at det nok ikke vil være muligt at støde på bilen i Toldvæsenets gamle bøger. Så derfor spørger vi selvfølgelig ud til VT's læsere: *Har nogen af jer hørt om en Troll-bil i Danmark?* I så fald vil vi meget gerne høre nærmere!

Dét med Danmark er nu ikke den eneste teori om bil nummer 2. I bladet Norsk Motorveteran fra oktober 2016 nævnes det, at den forsvundne Troll endte sine dage i Grovfjord, hvor den henstod til 70'erne – hvorefter bilens tag blev brugt til en båd!

### Omtale

Det norske bilprojekt fik i sin tid massiv omtale, ikke kun i Norge, men i hele Europa. Også i Danmark,

**Tre stk. Troll-biler, fotograferet i deres "hjemby" Lunde i juni 2016, hvor man fejrede 60-års jubilæet. Der er nok mere tale om charme end skønhed...!** Foto: Bjarne Lia.









**Og her er de så: Alle de 5 eksisterende små charmetrolde, fotograferet den 24. juni foran dét lokale de i sin tid blev lavet i. Ingen af bilerne er helt ens. Længst til højre er Kohl-Larsens "prototype", og den hvide bil nærmest traileren er bil nummer 6, som i 1961 blev samlet af en privat, af dele købt på aktionen. Den røde bil tilhører Norsk Teknisk Museum. Foto: Bjarne Lia.**

hvor Civilingeniør Otto Ahlmann-Ohlsen i FDM's Motor skrev en meget omfattende hyldest til Troll-bilen. Artiklen vidner om stor tiltro til projektet, og fortæller også historien om et planlagt samarbejde med Saab, der var villige til at levere deres 3-cylindrede totaktsmotor til bilen. Det nåede man aldrig, men hvem ved – der findes nemlig stadig et mindre lager af Troll-karrosseridele, formentlig nok til at det skulle være muligt at lave en 7. bil. Med den lave vægt vil den nok være temmelig kvik med en 45-hestes Saab-motor i.

Her i 2016 har Troll jo 60-års jubilæum – hvilket igen har bragt gang i skriveriet; ikke mindst i de norske veteranbilblade og på nettet. Men det mest spektakulære er, at det i juni lykkedes at samle alle 5 eksisterende biler i forbindelse med et

stort biltræf, *Wings and Wheels*, i bilernes hjemby Lunde i Telemark.

En del af oplysningerne til denne artikel blev fundet på hjemmesiden [trollbilen.no](http://trollbilen.no). Derfor tog jeg kontakt med sidens ophavsmand, Bjarne Lia i Skien. Vi fik en meget hyggelig snak i telefonen og Bjarne har været så venlig at sende billederne her fra i sommer, hvor bilerne var bragt sammen igen.

Udover en stor tak til Bjarne, vil det jo være skønt, hvis vi kan kvittere med oplysninger, især hvis det virkelig skulle passe, at der har været en Troll-bil i Danmark. Men ellers er der vist ingen tvivl om, at enhver ny oplysning om den lille charmerende bil vil være højst velkommen!

Meget mere om Troll kan bl.a. læses på [trollbilen.no](http://trollbilen.no).





## Julefrokost



*I Mårum, den 14.12.2016 – kl. 18.00!*

Traditionen tro, afholder vi Julefrokost på årets sidste mødeaften!

Vi får mad udefra, men vi får lidt tilskud fra klubben, så vi er nede på kun Pris 130 pr person,

Vi har sammensat følgende menu

Cremede karrysild med rødløg, Paneret fiskefilet med grov remoulade og citron, Hjemmerørt skaldyrssalat med dild og asparges, Friskbagt leverpostej med champignon, Æbleflæsk, i kokkens egen forklædning, Flæskesteg med nøddecrunch hertil frisk rødkålssalat med appelsin, Osteinretning med blommer og vindruer. Frugtsalat med råcreme.

Derefter er der kaffe og knas samt Julebankospil på veteranbil måde. Øl, vand og vin kan købes.

Bindende tilmelding inden 1/12 til Ib telefon 20263220 eller rasmussen@sport.dknB:



max 40 personer

## Indbydelse til Gløgg i Løve



*Tirsdag den 6. december 2016 Kl.19:00*



**KOM OG VÆR MED TIL HYGGE  
MED SNAK, VARM GLØGG**

**&**



**ÆBLESKIVER**

*Vel mødt festudvalget*

Mødested Uldum Mølle inviterer til:

## Julefrokost 2016, på Uldum Mølle

I år holder vi vores julefrokost i de nye flotte lokaler på Uldum Mølle, og får her serveret en lækker julemenu.

Vi mødes **tirsdag den 13. december kl. 18.00** på Møllen, Skolegade 25, 7171 Uldum.

PROGRAM: **Lækker jule-buffet - "med det hele"**

**Drikkevarer købes til "Møllepriser"**

**Sange og muntre indslag fra deltagerne i løbet af aftenen.**



Alt dette for kr. 160,- pr. person, der betales når vi mødes kl. 18.00  
Slut op om dette arrangement, og **tilmeld dig og din ledsager** til

Poul Erik på tlf.: **7178 8095**,  
mail: **p.e.jakobsen53@gmail.com**,  
eller Jens på tlf.: **3056 2299**  
mail: **Heldgaard8700@gmail.com**  
**senest mandag den 21. november -16.**



**Vel mødt til en aften med masser af hygge og god mad.**

Venlig hilsen, Poul-Erik, Erik og Jens.

**PS: Venner fra andre mødesteder er naturligvis også meget velkomne denne aften.**



Tilbyder alt inden for reparation og vedligehold af veteranbiler:

Service og opbevaring af biler hele året.

Plade- og malerarbejde,

Salg af klassisk Castrol olie,

smøremidler og benzintilsætning.

Autotransport: hente og bringe ordning.

Åbnings- og telefontider mandag til fredag fra 17-19,  
samt i weekend efter aftale.

Adresse: Grønholtvej 16. 3480 Fredensborg



Ring 2026 3220

og få en snak med mester selv

**Ib Rasmussen**



Rustreparation af veteranbiler  
Pladedele fremstilles

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

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

# KØB ALT TIL DIN BIL I USA

– VI FRAGTER DET HJEM TIL DIG!



**SHOPUSA.COM**



**Shop med sikkerhed**

»Det er super med en adresse i USA, hvor man kan samle sine indkøb og spare på fragten. Det er nemt og ligetil at oprette sin forsendelse på shopusa.com.«

*Mads Krammer*



# Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



## CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0 -10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 \* Mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

# Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

# Veteran Posten

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

## Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo <b>kr. 350,00</b> med navn kr. 400,00	<b>Kr. 30,00</b>	Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>	<b>Kr. 50,-</b>	Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

## Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegnning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.



**E-forsikringer** – [www.e-forsikringer.dk](http://www.e-forsikringer.dk)  
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

**ETU Forsikring** - [www.etuforsikring.dk](http://www.etuforsikring.dk)  
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

### Priseksempler (2016):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 940 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

**Bemærk: 25% rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.**

**Nyt: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil**  
**Ring 4320 2000 eller mail til [info@e-forsikringer.dk](mailto:info@e-forsikringer.dk) for tilbud**



## Opbevaring

af biler i aflåst lade med betongulv  
Pris fra kr. 2.500,- pr. år

Ring og hør nærmere:

Ebbe Nordborg, Skovvejen 7, 4050 Skibby. Tlf: 61 70 94 14  
e-mail: [ebbenordborg@gmail.com](mailto:ebbenordborg@gmail.com)

**Husk** at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: [kontor@veteranbilkklub.dk](mailto:kontor@veteranbilkklub.dk)  
– altså ikke til redaktionen! Se iverigt side 2.





## Biler sælges



**Jensen Interceptor II series J**, årgang 1974. Bilen er ikke indregistreret. Den kan køre og er i pæn stand, men kræver lidt omsorg efter at have stået stille i nogle år grundet andet projekt. Pris 130.000.

Jeppe Laursen, tlf. 2040 0332 eller Carsten Iversen 3033 5911.



**Renault 12** årgang 1974  
God motor, kører dagligt. Rustne skærme m.m. Originale sorte plader. 2 år til næste syn. Pris kr. 6.000.

Kurt M. Hansen, tlf. 42688534  
e-mail: kurtmunk.hansen@gmail.com

## Dele til biler købes

**NSU Prinz II** 1959. Har du stumper/reservedele liggende, er jeg meget interesseret i, at høre fra dig.

Palle Friis Pedersen, tlf. 2826 9225,  
e-mail: pfp@tdcadsl.dk

## Motorcykler sælges

**BSA B 40** årgang 1970. Pæn velholdt MC sælges. 2 ekstra dæk og flere dele medfølger incl. reservedelskatalog samt workshop manual. Pris 12.500 kr.

Lars Jakobsen, tlf. 4247 9500,  
e-mail: eriksholm@webspeed.dk

## Diverse

**Vinteropbevaringsplads** til veteranbil udlejes. Det er i opvarmet kælder, adr.: Indiakaj 7, 2100 Kbh. Ø.  
Rasmus Frederiksen, tlf. 2170 0008.

**Opbevaring** af veteranbil i tør lade med betongulv, på beboet ejendom, nær St. Heddinge på Stevns.

John Jarltoft, tlf. 4058 4290.

## Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

Salg  Køb    Tekst: \_\_\_\_\_

Biler \_\_\_\_\_

Dele til biler \_\_\_\_\_

MC \_\_\_\_\_

Dele til MC \_\_\_\_\_

Automobilia mv. \_\_\_\_\_

Diverse \_\_\_\_\_

Medl.nr. og navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Tlf. og email: \_\_\_\_\_

DVK · Nærum Hovedgade 3 · 2850 Nærum  
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

## Velkommen til nye medlemmer:

Jørgen Henriksen	Holtevej 53	4370 Store Merløse	Ford Thunderbird	1969
Arne Sørensen	Solgården 13	3250 Gilleleje	Triumph Spitfire	1962
Hans-Kristian Frederiksen	Kystvejen 24D	4400 Kalundborg		
Hans Riisberg	Stjernegade 12	6400 Sønderborg		
Michael Køel Neumann	Humlevang 8A	2740 Skovlunde	Chevrolet Camaro	1967
Carsten N. Gregersen	Ravnsnæsvej 226	2970 Hørsholm		
Geert Christensen	Vindebyvej 28	5900 Rudkøbing	Mercedes-Benz 190 B	1956
Werner Boisen	Chr. d. 7s Vej 10	6070 Christiansfeld	FIAT 500 Nuova	1960
Ronni Chidekal	Strandboulevarden 62B, 03. tv	2100 København Ø		
René Hansen	Lystlundvej 28	6990 Ulfborg		



## ● Bagklappen ●

### Ford V8 Super de Luxe 1946

Den østrigske bilkonstruktør og designer *Ferdinand Porsche* havde ikke eneret til automobil-rumper med samme udformning og aerodynamik som bagerens klassiske rundstykker. Fords Super de Luxe V8 fra 1946 havde også rundstykke-facon, som det ses af billedet herover.

Den dejlige Ford er i dag betydeligt mere sjælden end diverse Porsche-modeller. Den samtidige Mercury havde mere crom og lidt mere tant og fjas end Super de Luxe-modellen, men ellers var de meget lig hinanden. Kun få nye biler nåede til Danmark i 1940'erne. Først på grund af krigen og dernæst importrestriktioner. Blandt de få nye biler, der kom på gaden, var netop Fords 1946-sedan, og en betragtelig del af dem begyndte deres arbejdsomme liv som hyrevogne. Københavns Taxa kunne fremvise en mindre flåde af dem på et reklamefoto. Netop erhvervskøretøjer er voldsomt underrepræsenterede blandt de biler, vi har bevaret for eftertiden.

Men måske er der også en eller flere af Veteran Tidendes læsere, som tydeligt husker Ford 1946 af en anden grund! Rigtig mange Ford-taxaer i størrelse 1:43 overlever endnu den dag i dag blandt samlere eller på loppetorve, for det var en af danske Tekno's store salgssucceser. Den lille Taxa-model er endda forsynet med den særlige droske-tagbagagebærer, den lille grønne frilygte på taget foran og to taxa-sidelygter med røde sideglas, sådan som taxaer havde det i København. Der blev ind imellem leget heftigt med de små biler, men de kunne som oftest tåle det i modsætning til de nyfremstillede modeller med små detaljer af plastic.

Den store bil på billedet er en af ganske få i dagens Danmark. Den deltog i årets udgave af "Bornholm Rundt" sammen med mange andre dejlige klassikere, og den er fotograferet på opmarchpladsen i Nexø 2. juli. Ejeren fortæller, at den har en fortid på Randers-kanten, men at de originale papirer er væk. Derfor blev bilen ikke forsynet med en historisk V-nummerplade, men en nummerplade fra daværende Præstø Amt, som passer med, hvor bilen nu er hjemmehørende.

Tekst og foto: Søren Palsbo

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

Al henvendelse:  
 Dansk Veteranbil Klub  
 Tlf. 45 56 56 10  
 Mail: kontor@veteranbilklub.dk