

## Nyhedsbrev nr. 04 – April 2026

### Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, mødeaften leder

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra medlemmerne: Mere om Hansa-vognen fra november og om Lindahls lille lastvogn fra februar.

Månedens pinup: Amilcar C6 fra 1927

Månedens nostalgiske tema: Michelin

**Nyhedsbrevets redaktør:** Lars Hartmann-Petersen

Telefon: 40 13 07 40, eller mail: [larshartmann@hotmail.dk](mailto:larshartmann@hotmail.dk)

**Mødeaften leder:** Jørgen Sjøntoft

Telefon: 22 94 01 35, eller mail: [ericavej39@gmail.com](mailto:ericavej39@gmail.com)

### Arrangementer:

**Aftenmøde Nærum**

**14. april**

**Kontakt: Jørgen S**

[ericavej39@gmail.com](mailto:ericavej39@gmail.com)

**Kaffemøde Grønholt**

**22. april**

**Kontakt: Jørgen S**

[ericavej39@gmail.com](mailto:ericavej39@gmail.com)

**Bolværksmøde/Kastellet**

**3. maj**

**Kontakt: Kim P**

[kip@classiccarhouse.dk](mailto:kip@classiccarhouse.dk)

**Vårrally på Bornholm**

**5. til 7. maj**

**Kontakt: Jørgen S**

[ericavej39@gmail.com](mailto:ericavej39@gmail.com)

**Styrkeprøven**

**6. til 9. august**

**Kontakt: DVK**

[kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

### **Aftenmøde - tirsdag den 14. april 2026 kl. 19.30**

Vi mødes som vanligt i DVK's bibliotek i kælderens på Nærum Hovedgade 3, Nærum.

Lars fortæller og viser billeder fra Citroens ekspeditioner – Specielt den Gule fra Beirut til Peking i 1932 og den Hvide i Canada i 1934 (de 2 første Citroen-ekspeditioner i Afrika har vi hørt om tidligere).

### **Kaffemøde i Grønholt onsdag den 22. april kl. 10.00 (Obs.: det er den 4. onsdag i april)**

Vi mødes i Grønholt hos Ib Rasmussens Autohallen (Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg/Ved Grønholt Flyveplads) kl. 10 til bilsnak og formiddagskaffe.

**OBS:** Af hensyn til kage og kaffe giv venligst en melding til Jørgen S, hvis du kommer den 22. april.

### **Bolværksmøde i Nyhavn og Forårsmønstring på Kastellet søndag den 3. maj**

Vi har modtaget følgende invitation fra Kim Polte til en rigtig traditionsrig forårsbebuder:

*Jeg glæder over at kunne invitere hele køreselskabet til at deltage i årets første store Veteran and Classic Car event Bolværks mødet i Nyhavn samt "Forårs mønstring på Kastellet" søndag d.3. maj 2026.*

*Arrangementet starter fra kl. 0900 til kl. 12.00 ved Nyhavns bolværk til et morgenbruncharrangement, hvor vi igen er inviteret af Nyhavns Erhvervsforening.*

*Fra kl. 1200 køres en kort VIP-køretur til Kastellet Kl.1200-16.00 med passerseddel, til dette traditionsrige fæstningsarrangement bag voldene!*

*Ønsker du/I med førkrigsbil at deltage skal der tilmeldes arrangementet på [kip@classiccarhouse.dk](mailto:kip@classiccarhouse.dk)*

*Dette arrangement er et gratis arrangement ved tilmelding!*

*I må naturligvis meget gerne sender invitationen til jeres svenske klubvenner 🇸🇪*

*Vi glæder os fantastisk til at se jer samt ikke mindst til et spændende forår 2026!*

*Mvh Kim Polte*

### **Vårrally på Bornholm tirsdag d. 5. maj til torsdag d. 7. maj**

I tidligere år har vores svenske venner afholdt nogle rigtig gode vårrallys i det Skånske.

Nu har vi så arrangeret en forårstur til Bornholm først i maj, når bøgen er sprunget ud, og når solen nok skinner.

Bornholms Motor Veteraner hjælper os med planlægningen, og det bliver en rigtig spændende tur, også med deltagelse af nogle af bornholmerne.

Vedhæftet finder I foreløbig program/indbydelse med anvisninger for tilmelding til Jørgen Sjøntoft på mail: [ericavej39@gmail.com](mailto:ericavej39@gmail.com). Endeligt program udsendes til deltagerne.

Der er stadig et par ledige pladser på Hotel Blommens Place, hvis nogle skulle have fortrudt, at de ikke fik tilmeldt sig.

Arrangementer fortsættes på næste side:

## Øvrige arrangementer i 2026:

Her har vi lidt om hvad vi blandt andet kan vente os i løbet af sommeren:

### Stumpemarked i Nyvang/Holbæk søndag d. 26. april 2026 - 08:00 - 15:00

Nyvangs Alle 4, 4300 Holbæk

### TimeWinder: Pinsen - fredag, lørdag, søndag den 22.-24. maj 2026

Amtsvejen 280 3390 Hundested, [www.timewinder.dk](http://www.timewinder.dk), [timewinder@timewinder.dk](mailto:timewinder@timewinder.dk)

### Græsted Veterantræf: Pinsen - lørdag, søndag, mandag den 23.-25. maj 2026

Holtvej 40, 3230 Græsted, [www.gvtf.dk](http://www.gvtf.dk), [info@veterantraef.dk](mailto:info@veterantraef.dk)

### Styrkeprøven torsdag d. 6. august til søndag d. 9. august 2026

Styrkeprøven arrangeres i år af DVK og køres i omegnen af Fredericia.

Se vedhæftede invitation og tilmelding.

### Messingtrippen 4.-7. juni 2026

Ole Kr. Haugen fra Norge har sendt os vedhæftede indbydelse til "Messingtrippen" og skriver:

*"I Norge har vi et eget messingbil-treff i de årene da Styrkeprøven ikke går i Norge. Kanskje det kan være interessant for noen dansker? Det går vel ferge fra Hirtshals til Stavanger, som gjør det enkelt å delta for folk fra Jylland i alle fall. Kan du ta med innbydelsen i neste utsendelse?"*

## Og så nogle tilbagevendende arrangementer i 2026:

### Dækspark på Gilleleje Havn

Hver tirsdag kl. 18 fra 14. april til 13. oktober.

### Klassiske biler på Kulturhavnen i Helsingør

Søndage den 19. april, 17. maj, 14. juni, 19. juli, 16. august, 20. september og 18. oktober. Kl. 13 til 16.

## Tak for sidst

### Aftenmøde/årsmøde i Nærum tirsdag den 10. marts

Desværre mødte der ikke så mange op til årsmødet, men vi havde et hyggeligt møde med styregruppens beretning fra det forgangne år og en konstruktiv diskussion om kommende aktiviteter.

### Kaffemøde i Grønholt onsdag den 18. marts

Tak for en hyggelig formiddag med fint fremmøde hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads.

## Månedens konkurrence

Allan Hansen har sendt os billedet af dette fornemme køretøj.

Mærke, type og årgang?

Svaret sendes til Lars på

[larshartmann@hotmail.dk](mailto:larshartmann@hotmail.dk) senest den 24. april. Præmien er æren.



## Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav et svar, og det var fra Erik Nielsen, der skriver:

*"I det seneste nyhedsbrev nr. 3 viser månedens konkurrence billede en gadesene fra et sted i København med flere biler på gaden. (folk med et større lokalkendskab kan sikkert sige hvor) Forest i billedet ses en taxa med åbent karosseri, selv om man ikke kan se køleren må den have haft bagkøler, som på en Renault, det er dog ikke sikkert at det er sådan en, men det var et meget almindelig taxa bilmærke i København ind til først i 1920erne. På den anden side af vejen ses forrest en Adler, modellen kan jeg dog ikke fastslå. Og bag ved den er der en lille Mathis sports model formentlig enten en 8 eller 10 HP fra lige efter verdenskrigens afslutning. De to bagerste biler er helt uigenkendelige.*

Og den gamle redaktør kan lige tilføje, at billedet er fra Strøget/Rådhuspladsen i København. Bemærk også postvognen yderst til højre. Det var dengang, der stadig var postbude til !



## Nyt fra medlemmerne

Og Erik Nielsen har nærstuderet Carlo Lindahls lille lastvogn og skriver:

*"Angående følgetonen om J211 (konkurrencebilen fra november) så er det selvfølgelig dejligt at få bekræftet sine formodninger så entydigt, som Allan har gjort det.*

*Til gengæld kan jeg desværre ikke gøre gengæld, når det gælder identifikationen af Carlo Lindahls lille lastbil / pickup fra februar nyhedsbrevet. Det er efter al sandsynlighed en ombygget personbil, fordi det var næsten alle små lastbiler /pickupper fra tiden før 1. verdenskrig.*



*Jeg er ganske overbevist om at det ikke kan være en Hudson, fordi der er en række typiske Hudson kendetegn mangler. For det første var Hudsons mærke en Hvid Trekant der ud over at side på køleren også sad på alle navkapsler, og her ses den ingen steder. Kølerhjelmene ville have været helt vandret og ikke skråne lidt opad som på billedet. Og forakslen vil have haft en anden facon, og kølerkappen ville have haft en lidt bredere messing kant omkring køleret. Karosseriet kan ikke bruges til identifikation fordi det ikke er det oprindelige.*

*Den bil jeg synes den ligner mest er en Mercedes, en af de mindre modeller, som der ikke var ret mange af i Danmark. Men der hvor man normalt ville have set en trekantet stjerne på en Mercedes, ses i stedet et meget utydeligt rundt mærke. Og da Mercedes' køler design var et af datidens mest kopierede. Tør jeg komme med et bud på hvad det så er for en i stedet for."*

Og så lidt mere om Carlo Lindahls lille lastvogn hvor Michael Deichmann skriver om nummerpladen:

*"I marts måneds nyhedsbrev vover Allan Pihl Hansen sig ud i at tolke på vognens nummerplade og forvirres over at en vogn fra 1914 er afbildet med en Type 2 nummerplade (Rødt amtsbogstav og blå tal), der var i brug imellem 1919 og 1921. Dels kunne vognen jo være købt brugt af købmanden og så fået en sådan nummerplade på, men der er en nok mere sandsynlig forklaring. Vi er meget tilbøjelige til at tro eller formode, at forvaltningen af nummerplader har været stort set den samme siden starten, men det er ingenlunde tilfældet!*

*Fra 1903 – 1921 fik man tildelt et registreringsnummer og skulle så selv sørge for at få fremstillet en nummerplade. Justitsministeriet udgav vejledninger til hvordan typografien skulle være. De første år måtte man gerne bare male det bag på bilen og foran på køleren. Fra 1908 skulle det dog være på lader.*

*Da type 1 (de hvide med sorte tal og bogstaver) blev afløst af type 2, skulle alle ejere i løbet af nogle måneder have fremstillet og godkendt nummerplader i det nye design. DET er nok forklaringen på at vognen på billedet har en type 2 plade. Det indikerer jo så at billedet er efter 1919.*

*For lige at gøre nummerpladernes udskiftning færdig, så da type 3 (sort med hvide tal og bogstaver) kom blev de fremstillet lokalt på politimestrenes foranledning og her skulle de også skiftes ud inden nogle måneder. Herefter kølnedes interessen fra myndighedernes side for at skifte dem ud ved designskift, for nu var det jo myndighederne der skulle betale dem.*

*Venlig hilsen Michael Deichmann"*

Erik Nielsen fortsætter med at identificere de små franske fristelser fra forrige nyhedsbrev og skriver:

*"Månedens nostalgiske tema er denne gang Franske Cyclecars illustreret med billeder fra løbet Paris – Nice i 1922, igen uden forklaring på hvilke biler vi ser på billederne.*

*Men da de fleste af de ca. 150 forskellige cyclecars der blev bygget i Frankrig var totalt ukendte i Danmark, vil jeg vil forsøge at beskrive hvad vi ser på billederne.*

*Det øverste billede viser en flok biler der venter på at blive sendt af sted i forreste række ses fra venstre en Fournier, i midten en R. Senechal og til højre en Peugeot Quadrilette (med støddæmpere foran. Det var ekstraudstyr) bilerne bagved er for utydelige til en sikker identifikation.*

*Næstøverste billede til venstre viser en Amilcar Type CS. Billedet til højre viser to Dalila'er*

*Billedet til venstre i næste række viser to Peugeot Quadrilette'er, en med støddæmpere og en uden.*

*Billedet til højre viser en Benjamin 5 HP, med den kvindelige racerfører Violette Morris bag rattet.*

*Billedet i næste række viser en R. Senechal og en flok motorcykler, som jeg ikke vil forsøge at identificere.*

*Næstnederste billede til venstre viser en Fournier (som det tydeligt står på den). Billedet til højre viser en JG Sport. (en af kun 3 eksemplarer)*

*Det nederste billede viser en EHP.*

*Flere af fabrikkerne producerede bilmodeller med forskellige motorer. Men jeg har intet grundlag for at identificere hvilke motorer der ligger i hvilke biler, så nogle af modelbetegnelserne kommer til at mangle.*

*Med venlig Hilsen Erik Nielsen*

## Månedens pinup

Pinuppen i marts er en Amilcar C6 fra 1927

I februars Nyhedsbrev bragte vi, under det nostalgiske emne, nogle billeder af fundet af en Amilcar C6 i Argentina. Nu skylder jeres gamle redaktør vist lige hele historien om vognen:

### Først om Amilcar generelt:

Amilcar var en fransk bilproducent, der blev grundlagt i 1921 af Joseph Lamy og Emile Akar. Navnet "Amilcar" er et anagram af grundlæggernes navne.

Virksomheden startede med at producere små cyclecars, som var populære på grund af deres lave vægt og beskedne motorstørrelse og dermed også gode økonomi - både i indkøb og i drift.

Amilcar deltog også i bilræs i midten af 1920'erne med en række kompressorbiler. Desværre oplevede firmaet økonomiske udfordringer og mistede sin uafhængighed i 1930'erne. Produktionen ophørte i 1939. Amilcars mest berømte model var nok Type C6, som blev produceret fra 1927 til 1930 i 50-60 eksemplarer. Den var bygget til "Grand Prix de Voiturettes" og til bjergræs. Den var i praksis Amilcars svar på Bugatti Type 35 - bare mindre, lettere og mere specialiseret.

C6 havde en vandkølet sekscylindret 1100 cc rækkemotor med topstykke integreret i cylinderblokken og to overliggende knastaksler. Motoren ydede 62 hk ved 5600 omdr. og var udstyret med en Roots-compressor. Tomvægten var 550 kg. Topfarten var omkring 165 km/t til 170 km/t. og vognen accelererede fra nul til 100 km/t på 12 sekunder.

### Og så om pinuppen:

Sidst i 1920'erne besøgte den argentinske ræserkører og playboy Martín "Macoco" Álzaga Unzue Paris. Ifølge legenden gik han en dag til Amilcar-agenturet på Champs Élysées og så to C6'ere i udstillingen. Da han spurgte til prisen, fik han en meget høj en, svarende til en Rolls Royce på den tid. Macocos svar var "Okay, jeg tager begge...", og i hvert fald har der også huseret adskillige C6'ere i Argentina, hvor de kørte på den gamle bane i byen San Martín.

Den argentinske motorjournalist Sánchez Ortega brugte i midten af forrige århundrede store dele af sit liv dedikeret til forskning og restaurering af forskellige eksemplarer af dette franske mærke, og han var specielt interesseret i hvad der var blevet af Macoco's vogne. Sidst 1960'erne fandt han, hvad der må formodes at være en af Macoco's C6'ere hos en ophugger i en forstad til Buenos Aires. Vognen var i nogenlunde stand men der manglede noget vigtigt - motoren. Huggeren mente nok, at den havde været forsynet med en Ford V8 motor.

Så startede eftersøgningen efter den originale motor. Journalisten besøgte de forskellige værksteder, hvor den tidligere ejer huskede at have haft den til reparation, men motoren blev ikke fundet. Tiden gik, og værksted efter værksted blev besøgt, og endelig nåede journalisten frem til en mekaniker, hvor han igen spurgte efter den mærkelige motor. "Åh, en gammel Aluminiumsmotor?", spurgte mekanikeren. "Ja, ja, det er måske den" svarede Sánchez Ortega. "Du er heldig, vi var lige ved at dække den med beton," sagde mekanikeren, mens han gik med ham mod bagenden af værkstedet, hvor der var et kæmpe hul til elstolper. Det var det fyldt med affald og metalgenstande, og det skulle fyldes op med beton bagefter. I hullet kunne der blandt skrottet skimtes en motor med ordet Amilcar på knastakseldækslerne.

C6-restaureringen tog mange år, og der var både gode og dårlige øjeblikke. Men med hjælp fra venner fra England og fra Buenos Aires lykkedes det at få gang i maskineriet. En stor del af hjælpen med denne opgave blev udført af Héctor "Chiquito" Solmi i et gårdskur i byen Pergamino. Han lavede stort set hele chassisarbejdet. Da den var fuldstændig restaureret, så bilen så fantastisk ud og lød fantastisk (når den ellers ville starte).

Men der var et stort problem. Journalisten var 1,9 meter høj, og bilen var næsten på størrelse med et stykke legetøj. Den eneste måde, han kunne komme ned i vognen på, var ved mærkelige bevægelser med sin store mave. Langsomt fik han så presset sig ind. At komme ud derfra var et nyt problem. Han deltog i 1980'erne med denne bil i nogle af den argentinske Club de Automóviles Sport's løb, dog uden de store resultater. Dette resulterede i at han solgte bilen, og C6'eren blev sendt tilbage til Frankrig i 1987 efter 60 år. Dette var nok den sidste Amilcar C6 i Argentina. De andre er gennem årene eksporteret.



Herover ses "Macoco" og derefter det historiske øjeblik da hans Amilcar C6 blev genfundet.

Fortsættes på næste side:

Herunder den færdigrestaurerede C6 i Argentina i 1980'erne.



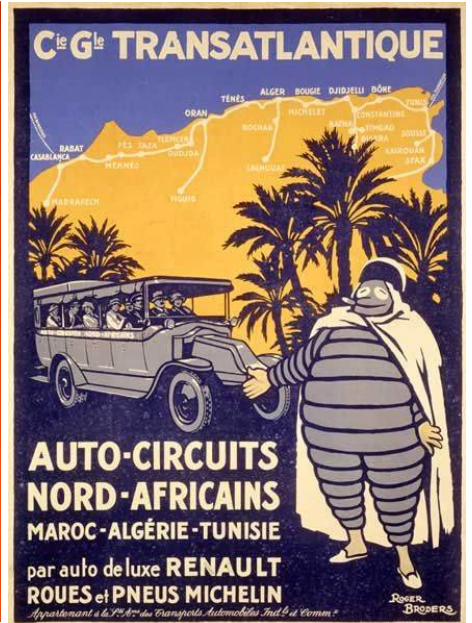
## Månedens nostalgiske tema

I 1894 deltog brødrene Édouard og André Michelin i Lyon Universal Exhibition, hvor de lagde mærke til en stabel dæk, der mindede Édouard om en menneskekrop. Han skulle efter sigende have sagt: "Med arme ville det blive til en mand."

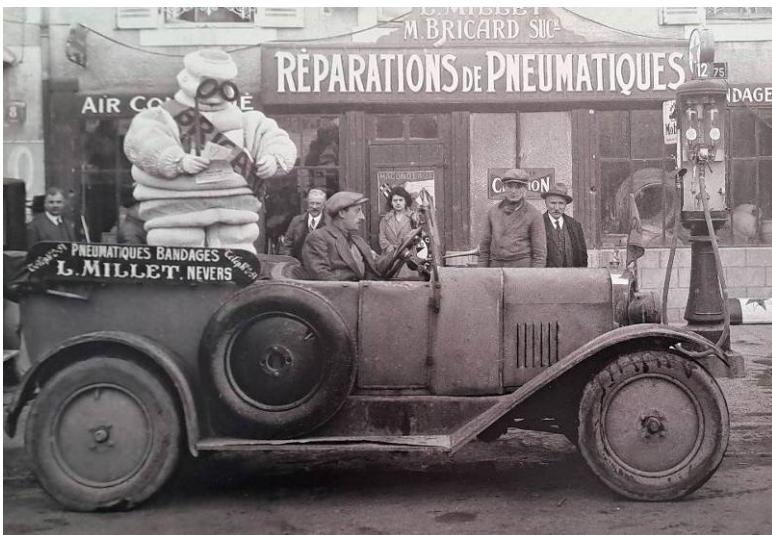
Den idé blev liggende et par år, indtil de i 1898 samarbejdede med den franske tegner O'Galop (Marius Rossillon), som skabte den første illustration af figuren.

Michelin-manden blev så første gang vist på Paris Motor Show i 1898, og hans popularitet voksede hurtigt.

I starten var han en lidt uhyggelig, mumielignende personage, som drak glasskår, men over årene blev han slankere, mere venlig og mere moderne i udtrykket, men grundidéen — en figur bygget af dæk — er den samme. I dag er han et af verdens mest genkendelige logoer.



Fortsættes på næste side:



*Overskud  
til hinanden*

### Det får du som medlem i GF Veteran

**Forsikringer med overskudsdeling.** Hvert år gør vi regnskabet op, og medlemmerne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år.

**Rabat når du har flere.** Har du to eller flere klassiske-/veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25% rabat på forsikringer til alle veterankøretøjerne.

**Vejhjælp i Danmark.** Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris.

**Vejhjælp i udlandet.** Har du tegnet kasko, så får du hjælp fra SOS International, i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

**GF Veteran** · Hovedvejen 152B · 2600 Glostrup  
Tlf. 7224 4198  
[www.gf-veteran.dk](http://www.gf-veteran.dk) · [gf-veteran@gf-forsikring.dk](mailto:gf-veteran@gf-forsikring.dk)

## Bidrag modtages med tak!

Det vil glæde os meget, hvis du bidrager med billeder, historier, ideer, arrangementer, indslag o.l. Med venlig hilsen Jørgen Sjøntoft, Jørgen Bakka, Flemming Hansen og Lars Hartmann-Petersen