



# Hvordan det hele begyndte

En personlig beretning



Niels Jonassen



Lotus 7 på kort besøg på Nürburgring i 1985

---

## Hvordan det hele begyndte - en personlig beretning

Udgivet juni 2013 i anledning af Historisk Motor Sport Danmarks 25 års jubilæum

Forfatter: Niels Jonassen

Layout/grafisk produktion: Ole Callesen

Forsiden: Munkebjerg Hill Climb 2009. Foto: Ole Callesen

©: Historisk Motor Sport Danmark

## Inspiration fra flere sider

Vi havde alle læst om motorløb med historiske biler – især i England. Nogle af os havde også været af sted for at se på. Selv havde jeg på sommerferie i England i 1975 set løb arrangeret af Aston Martin Owners' Club på Silverstone. Herhjemme havde MG klubben en tradition for at arrangere løb for medlemmerne, ikke specielt for historiske biler, men der var også f.eks. TC-modeller blandt deltagerne. Midt i 80'erne arrangerede Ib Jensen fra Dansk Veteranbil Klub nogle meget populære natorienteringsløb, og i 1984 var nogle medlemmer af veteranbilklubben i Tyskland for at se Oldtimer Grand Prix på Nürburgring.

Det inspirerede ovennævnte Ib Jensen til at oprette en sektion for sportsvogne i Dansk Veteranbil Klub. Jeg var netop blevet formand for DVK, og det lyk-

kedes mig at forhandle en ordning med DASUs generalsekretær, Carstad, om at sektionen kunne blive medlem af DASU til et meget beskedent kontingent. Yngve Falk fra DVK havde netop købt en Lotus 7 med en tunet, sideventilet Ford-motor. Den skulle ned at køre på Nürburgring. Med let hånd udstedte Carstad en licens, og i august 1985 deltog bilen i Oldtimer Grand Prix. Kørerne, Benny Kragh-Pedersen, havde aldrig kørt motorløb før, og efter én omgang kørte han i depot, skræmt fra vid og sans.

I den ombæring blev der ikke mere ud af den historie, for Ib Jensen afviste at opkræve et kontingent af medlemmerne af sektionen. Dermed kunne der ikke betales kontingent til DASU. Så var den ikke længere, og sektionen fusede ud.

## Nye folk, nye skikke

Interessen for at køre en form for løb med historiske biler forsvandt imidlertid ikke, og i veteranbilklubbens månedsblad, Veteran Tidende, var der i november 1987 et læserbrev fra Jens Robdrup. ”Jeg synes, der er alt for få løb, der stiller de krav, som blev stillet, da bilerne var nye.....I England har det længe været en yndet sport med baneløb, Hillclimbs mv....Jeg formidler og arrangerer gerne det første møde.” Der var ingen tvivl om interessen, og 9. februar 1988 mødtes omkring

ti interesserede i Dansk Veteranbil Klubs lokaler på Nivågård og stiftede Historisk Sports Sektion, HSS, som knap ti år senere blev til HMS. Så klubben har altså fødselsdag 9. februar. Man talte ikke om noget så formelt som en bestyrelse men kun om en arbejdsgruppe, som bestod af John Neel (formand), Jens Robdrup (sekretær), Søren Thisted og Svend Carstensen. Der var enighed om at opkræve 20 kr. om året i kontingent.

Den våde dag i Annisse i 1988



## Det første løb

Den nye sektion lagde ud med et kursus i orienteringsløb og efterfølgende løb 8. maj. Og allerede 24. september kunne man invitere til et rigtigt hastighedsløb på afspærret vej. Mange har muligvis hørt sagnet om Annisse Speed Trofæ på nogle sogneveje syd for Helsingør. Arrangørerne var Danmarks Road Racing Club Viking, Historisk Sports Sektion samt Helsingør Erhvervsforening støttet af Helsingør kommune og flere sponsorer. Ingen der var med vil kunne glemme den dag. Regnen høvede ned, så man måtte aflyse flere løb. Alligevel kom der 5-6.000 tilskuere, og kørt blev der. Vintageklassen

blev vundet af Ib Jensen i BMW 327/28, 1939 med en gennemsnithastighed på 69,8 km/t. I Spridget-klassen kom Jørgen Monberg først i sin Sprite 1959, 88,6 km/t, og sports- og GT-klassen blev vundet af Otto Reedtz-Thott i Lotus 11 Le Mans 1955, 94,7 km/t. Det er naturligvis uoverkommeligt at opremse alle resultater fra samtlige løb de første år, men klubbens første hastighedsløb har trods alt en særlig status. Derfor. Det bør også nævnes at den meget kompetente løbsleder var John Milland, en af dem der har været med hele vejen. Han var i øvrigt fast løbsleder de næste år.



*Svend Algren, Otto Reedtz-Thott, Mogens Christensen og Søren Lund i Grønholt i 1990*

## **Mange arrangementer**

Ved HSS' første årsmøde i februar 1989 var der hele 33 til stede, som kunne glæde sig over at det var lykkedes at få en hovedsponsor, DFDS. Nogle var bange for at kravet om medlemskab af Dansk Veteranbil Klub holdt nogle mulige medlemmer tilbage, men der var almindelig enighed om at fastholde sektionen som en del af veteranbilklubben. Samtidig var man opmærksom på at det var nødvendigt at tage kontakt til DASU, bl.a. for at finde ud af hvordan man lavede en historisk licens. Det blev overladt til John Neel samt mig som formand for DVK at forhandle med DASU.

I mellemtiden kørte man videre med løb, licens og DASU eller ej. I maj blev der

kørt manøvreprøver på Frederiksborg Amts Avis' parkeringsplads i Hillerød med deltagelse af biler som Austin-Healey Sprite, Aston Martin DB2, Lotus 7 og DKW F1. Så allerede dengang var der flere ganske spændende biler med. Grus og græs fløj om årene på alle deltagere. Næste arrangement bød på lige så meget løst græs og grus. Det var manøvreprøver på Klampenborg gallopbane i forbindelse med Copenhagen Classic Autojumble i juli. Blandt bilerne der var nu også en Jaguar XK140, en Sunbeam Alpine, en Ford B samt en Morris 8. Ved de to løb så man flere køreere som har været med lige siden, f.eks. Svend Algren og Niels Nørgaard.



*Mogens Christensen i Teknisk Museums Alfa Dana, Grønholt*

Annissee Speed Trofæ havde været sjovt på trods af regnen, men de fleste var alligevel glade for at løbet i 1989 blev flyttet til Grønholt flyveplads.

Det foregik 22. oktober i fint efterårsvejr med 19 deltagende biler. Der blev kørt både almindeligt baneløb samt stående ¼ mile. Midt i det hele måtte der holdes en pause fordi der gik en Hubertusjagt tværs over flyvepladsen.

Når man tænker på vore dages stramme organisation og strikse regler kan man gribes af længsel efter dengang hvor man mødte op med sin bil og kørte af hjertens lyst.

Blandt de deltagende biler var der Austin-Healey Sprite, Alfa Romeo Sprint, Triumph TR5, AC Ace, Sunbeam Tiger og MG PA fra 1934. Dagens bedste kører var en dengang meget trofast deltager, Henning Høgsbro i i MG TC.

Han døde desværre for nogle år siden. Han havde en lang karriere bag sig i MG-

klubbens løb og satte virkelig sin gamle MG på en prøve. Nogle år senere rev han på Jyllandsringen adskillige egre ud af fælgen på sit ene baghjul. Det måtte man tage med. Man klarede sig i øvrigt med officials fra MG-klubben.

## **Det strammer til**

1990 blev indledt med manøvreprøver – denne gang kun på asfalt, og i september kom Annissee Speed Trofæ. Man fastholdt navnet, selv om løbet igen blev kørt på Grønholt flyveplads. Som årene gik blev der strammet mere og mere op på kravene. I tilmeldingen stod der nu: ”Påbudt sikkerhedsudstyr: Styrhjelme + ildslukker. Anbefales: brandsikker køredragt.” Samtidig fraskrev arrangørerne sig alt ansvar for hvad der måtte ske af uheld.

Disse krav og regler fyldte ikke meget i deltagerens bevidsthed; de skulle ud at køre race. Ifølge en af deltagerne blev de



John Neel, Jens Robdrup, Peter Juel Jeppesen. 2. række: Henrik Schou Nielsen, Henrik Høgsbro. Grønholt 1990

nu holdt godt i tømme af John Milland, som ”..instruerede alle kørere og ledede dagens løb med næsten præcisisk præcision..” Der var 30 deltagende biler, og mange spændende imellem: BMW 327/28, Jaguar XK140, Riley 9 Imp, DKW F1, Citroën B11. Og var der hele to decide-rede racerbiler til stede. Otto Reedtz-Thotts Lotus 23 og Mogens Christensen – Morgan Mogens – i Teknisk Museums Alfa Dana formel junior. Morgan Mogens var i øvrigt den første som fik en international vognbog og med succes kørte løb i udlandet Som året før var der indlagt lidt ekstra underholdning, da en Douglas DC3 landede midt i det hele.

## DASU

Samme år blev Jyllandsringen 25 år, og det skulle bl.a. markeres med et løb for historiske biler. Dermed blev licensproblemet meget aktuelt, og i løbet af året blev der ført forhandlinger med DASU om hvordan man kunne løse problemerne. Historisk licens fandtes ikke i Danmark, ligesom en historisk vognbog var ukendt. Mogens Christensen havde problemer med at få en vognbog til den Alfa Dana han havde lånt af Teknisk Museum.

I DASU var der i 1990 sket det at Roger Abrantes havde afløst Carstad som generalsekretær. Vi havde aldrig haft problemer med Carstad men ejheller nogen



Henrik Schou Nielsen i Riley Imp, Grønholt 1990

særlig deltagelse. Det var gået udmærket uden DASU, men som ambitionsniveauet voksede stod det klart at en eller anden tilknytning til DASU ville blive nødvendig. I august 1990 blev der holdt et møde hvor DASU var repræsenteret af bl.a. Roger Abrantes, HSS af John Neel og Mogens Christensen, MG-klubben af Jørgen Monberg, mens jeg repræsenterede DVK.

Til HSS’ årsmøde i januar 1991 var Roger Abrantes til stede. Der er ingen tvivl om at Roger Abrantes var den historiske motorsport en god mand. Han var interesseret og han engagerede sig i forsøgene på at finde en løsning. Det lykkedes bl.a. at opfinde en historisk licens.

Resultatet blev at HSS i 1991 blev medlem af DASU – samtidig med at sektio-

nen fortsatte som en sektion under DVK. Det var en underlig konstruktion, men den blev anerkendt fra alle sider, og i 1992 betalte DVK sågar halvdelen af HSS-medlemmernes DASU-kontingent. Det var således indrettet at kun de medlemmer af HSS som ønskede licens skulle betale til DASU.

I løbet af foråret 1991 blev der afholdt to vigtige møder. Deltagerne husker hvordan vi sad 15 mennesker klemmt sammen i et lille rum, men der er ingen tvivl om at vi alle opfattede mødet som skelsættende. Her blev den historiske motorsport i Danmark virkelig sat på skinner. Senere indbød Abrantes John Neel som formand for HSS og mig som formand for DVK til et møde hvor vi fastlagde den videre kurs.

Tilfælde		
Roger Abrantes		
John Neel		31 207669
Jørgen Albertsen		46720466
Henrik Fasmer		31 283270
Jørgen Monberg		31 624469
Niels Jonassen		31 581033
Niels Jonassen	42 19 1129	
John Milland		42 286622
Frantz Thomsen		31 518114
Carsten Valdemar		31 524710
Jens Robdrup		42 284207
Henrik Fasmer		31 283270
Ge. Carlsen		31 625730
Jesper Hermann		42 221616
16 Jørgen		42 221616

Deltagerne i mødet hos Roger Abrantes på DASUs kontor

Vi der deltog husker det som en givtigt møde – og som et hyggeligt møde, idet det foregik over en frokost på restaurant Apotekets terrasse i Hellerup. Et vigtigt resultat af dette møde var at vi oprettede ”Arbejdsgruppen for Historiske Biler”. Det blev i løbet af nogle år til Historisk Udvalg. Jeg kan se af mit legitimationskort at det skete omkring min 54 års fødselsdag i juni 1991. Kortet er i hvert fald udstedt den dag. Arbejdsgruppen bestod af John Neel, Jørgen Monberg, Roger Abrantes og Niels Jonassen. Arbejdsgruppens opgave var at få etableret nogle forståelige regler for hvad historisk motorløb var og for hvad en historisk bil var. En af de første opgaver var at oversætte Appendix K. Det faldt i min lod, og det er en opgave jeg ikke let glemmer. Jeg valgte at oversætte fra engelsk, men det var ikke uden problemer. Den engelske tekst bar tydeligt præg af at være oversat fra fransk – og af og til ikke særlig godt oversat. For ikke at sige forkert. Så jeg måtte med mellemrum ty til

den franske tekst for at få mening i hvad der stod. Jeg endte med at være tilfreds – blot ærgrede det mig at Roger Abrantes, da han udgav den, konsekvent ændrede ”Granturismo” til ”Gran Touring” – efter min mening et sprogligt misfoster.

Det viste sig snart at gruppens største og vanskeligste opgave var at blive accepteret i DASU. Sportsudvalgene så med den største mistro på de der underlige mennesker. Hvad var de ude på? Vores eneste ønske var at få lov til at varetage den historiske bilsport. Som jeg opfattede det var udvalgene – især banesportsudvalget – bange for at vi ville tage noget fra dem. Der blev holdt mange møder, og der blev indgået mange aftaler – som viste sig ikke rigtigt at kunne bruges til noget. I den proces blev vi bakket op af Carsten Boye fra banesportsudvalget samt af Roger Abrantes, men ellers var det op ad bakke, indtil C.C.Hansen greb ind og indkaldte til et møde med samtlige udvalgsformænd og os. Det lykkedes endeligt at komme igennem, da jeg på en flip over tegnede en organisationsstruktur som vi kunne tænke os den. Det var som om alt faldt på plads derefter.



Jens Robdrup i Morris 8, Grønholt

## Flere og flere løb

Mens vi heksede med den overordnede struktur gik hverdagen videre i HSS. Annisse Speed Trofæ blev som vanligt kørt på Grønholt flyveplads, og der blev kørt på KTI ved Roskilde som led i Rådet for Større Færdselssikkerheds ”Kurt-dag”. Bestyrelsen bestod nu af John Neel, Jens Robdrup, John Milland, Henrik Carlsen og Henrik Fasmer, og ambitionsniveauet voksede stadig med løb på Jyllands Ringen, Knutstorp, Roskilde Rings Mindeløb på KTI samt Grønholt i 1992. Året sluttede flot med at HSS fik DASUs pokal for størst procentvise medlemstilgang.

Lige fra de første år havde man valgt at lade folk som kom med en historisk bil køre, blot den var i forsvarlig stand. Det førte til mange underholdende felter med deltagelse af biler der spændte fra 1920’erne til 1960’erne. Nu begyndte man imidlertid langsomt at stramme op på

kravene. Fra senest 1. august 1992 skulle man kunne fremvise en national vognbog eller et rigtigt FIA-dokument. Det blev i øvrigt senere ændret til 1. januar 1993. Papirerne skulle udstedes af Historisk Teknisk Udvalg, som bestod af Jørgen Albertsen, Jesper Hermann, Henrik Høgsbro og Jørgen Monberg. Især sidstnævnte kom til at spille en stor rolle i forbindelse med vognbøger og teknisk godkendelse i de følgende år. Bogen kostede 100 kr, og det samme skulle medlemskab af HSS gøre for fremtiden. Af HSS’ medlemmer var 66 medlemmer af DASU, og af dem igen havde 40 licens. Så der var stadig tale om en beskedent skare. Det kunne også aflæses af at der kun var tilmeldt 18 kørere til åbningsløbet på Jyllandsringen i maj 1993. Nogle var utilfredse med at de historiske biler var indlagt i et arrangement for moderne biler, mens andre var glade for at vi fik lejlighed til at vise flaget. Det med reglerne havde i øvrigt svært ved at trænge igennem, og mange



John Neel i DKW FI, Grønholt

kørere tog let på sikkerhedskravene. Løb-sledelse og dommer valgte at se gennem fingre med adskillige mangler vedrørende bl.a. styrtbøjler, olieopsamlingsbeholdere samt fastgørelse af ildslukker. Det var stadig pionertider, og stillede man for store krav kom kun en fjerdedel af bilerne ud at køre. En stump slange ned i en gammel plasticdunk hængt op i gummiremme måtte være nok.

## Nye folk i bestyrelsen

1993 blev på flere måder skelsættende i klubbens historie. Ved Kurt-dagen på KTI deltog et helt uhørt antal førkrigsbiler. 4½ liter Bentley, 2x Morris 8, MG Q, Riley Imp, Riley 12/4. det var et flot felt. Og i september blev Roskilde Ring mindet,

dels ved en højtidelighed der hvor ringen havde ligget og dels ved et løb på KTI. Der dukkede flere af de biler der havde kørt på ringen op.

Samme år skete der også væsentlige ændringer i klubbens ledelse. Initiativtageren til HSS, Jens Robdrup, ønskede at trække sig fra bestyrelsen og formanden, John Neel, ønskede at blive menigt medlem af bestyrelsen. I stedet så vi nu Kay Sørensen og Ole Markussen med sidstnævnte som ny formand. Med Ole Markussens formandskab var kursen lagt for mange år fremover på vej mod selvstændighed og store ambitioner. Den nye bestyrelse anmodede DVKs bestyrelse om et fast, årligt tilskud. DVKs bestyrelse havde imidlertid den opfattelse at man ikke kunne støtte én sektion mere end nogen anden og at det ikke var rimeligt at



John Milland har lige overrakt en pokal til Otto Reedt-Thott, Grønholt

98% af medlemmerne skulle støtte de 2% der ville køre motorløb.

## Selvstændighed

De fleste kunne se hvor det bar hen. Ganske vist bevilgede DVKs generalforsamling i 1996 et engangsbetrag på 10.000 kr. til HSS, men på et møde i oktober 1997 vedtog HSS' medlemmer at ændre status til en selvstændig klub og at ændre navn til Historisk Motor Sport Danmark. De direkte begrundelser for ændringen var at HSS som sektion under DVK ingen vedtægter havde og derfor savnede et sikkert juridisk og økonomisk grundlag. Med de efterhånden mange og store aktiviteter var det alt for risikabelt. Stillingen som sektion under DVK havde

imidt i den mellemliggende tid ikke hindret HSS i at satse stort – meget stort. Først udvidede man aktiviteterne med bakkeløb. Klubbens første var Ganløse Hill Climb i maj 1994, senere fulgt i september af et arrangement ved Venslev i Hornsherred. Dengang deltog alle aktive i alt og delte sig ikke i dem der kørte bakke- og dem der kørte baneløb. Der var heller ikke så mange; medlemstallet lå omkring de 70.

A propos bakkeløb, så har det altid generet mig at de bliver kaldt Hill Climbs. Det forekommer mig at være noget skrækkeligt krukkeri at bruge en udenlandsk betegnelse. Jeg har spurgt hvorfor man ikke ligeså godt kunne kalde det Bergrennen – men det er ikke faldet i god jord. I 1996 kom den helt store satsning. I for-



Start, KTI, august 1992. Forrest Jørgen Albertsen i Borch-Chistensens gamle Fiat Abarth

bindelse med at København skulle være europæisk kulturby blev der nedsat en gruppe som skulle prøve at få motorhistorien med i festlighederne. Jeg var selv medlem af gruppen og husker meget tydeligt reaktionen da Gorm Bang Olsen foreslog at der skulle køres historisk race rundt om Kongens Nytorv og ned ad Holmens Kanal. Pragtfuld ide, men lad os komme videre med det som er muligt. Gorm holdt på sit og gik i gang med politi og politikere. Efter nogen tid kunne han meddele at sagen var klar, blot kunne vi på grund af Metrobyggeri ikke køre hvor han først havde tænkt, men vi var velkomne foran Christiansborg! Jeg vil vove den påstand at uden Gorm havde vi aldrig fået CCC, senere CHGP. Det blev bakket op bl.a. af Ole Sommer, men Gorms indsats må aldrig glemmes.

Ligesom løbet i centrum af København var en glædelig overraskelse skete det også med en anden klassiker, Munkebjerg. Vi havde talt om at det eneste rigtige sted til et bakk løb var vejen fra Vejle Fjord op til Hotel Munkebjerg. Men, det vidste vi da at hotellet ville afvise. De skulle ikke have deres gæster forstyrret af larmende biler. Og så kom henvendelsen fra Hans Geschwendtner fra hotellet. Kunne vi ikke have lyst til at lave bakk løb. Han stillede gerne hjælp til rådighed. Om vi kunne! De første år prøvede vi at holde Munkebjerg det ene år og CCC det andet, men nu har hvert år to stjerneløb, CHGP og Munkebjerg.



En Jowett Jupiter på Munkebjergbakken 2009



En Gordini og en Alfa Romeo i CCC 1996

## Teenage årene forbi

Med klubbens selvstændighed og med store, internationale løb sat i søen var HMS blevet voksen og kunne klare sig selv. I løbet af de første ti år lykkedes at udvikle HMS til landets mest succesrige motorklub. Man begyndte med en lille gruppe entusiaster - de fleste uden nogen som helst erfaring med motorsport – som samledes de steder de nu kunne finde for at køre stærkt. Uden større interesse for regler og reglementer, og temmelig udisciplinerede; men med en brændende interesse for gamle biler og for at køre i dem.

Der er stadig mange med fra dengang, som har gjort hele udviklingen med, og som stadig yder en indsats; nu i samarbejde med de mange som er kommet til. I fælleskab har de sikret at HMS har den position den har i dag – og at det stadig er sjovt.

Tak til Mogens Chistensen, John Milland, John Neel, Yngve Falk m.fl. som har hjulpet med at grave oplysninger og billeder frem.



