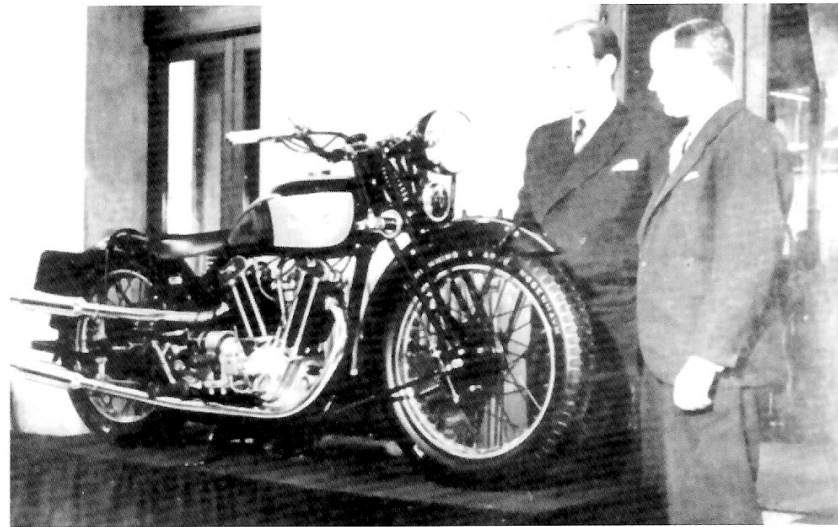


DANIA 1935-1937

Op gennem 1930'erne havde Danmark mange fine motorkørere i TT-Sporten. En af dem var Ib Krøyer Christensen, som kørte den meget racerprægede British Exelcior. I 1932 vandt han klasse A 250 i Saxtorph i Sverige. Et løb som hvert år samlede op mod 150.000 tilskuere fra store dele af verden. Året før blev han nummer to i klasse B 350, og der var stor prestige forbundet med at deltage og fuldføre. For slet ikke at tale om topplaceringer. I TT-Sporten kørte man på den tid på baner, hvor store strækninger ofte var grusveje, og gennemsnitshastighederne var meget høje.

I januar 1933 overtog Ib Krøyer Christensen et værksted i Omøgade 24, København Ø. Han fik det danske agentur for de sportsprægede M.G. biler (M.G. for Morris Garage). Det var naturligvis med et begrænset salg, så på værkstedet

Ib Krøyer Christensen og Holger Sønderup ved flagskibet i Dania-produktionen, den 2-cylindrede 1000 cc'er med jap-motor.





Der var ikke sparet nogen steder, og Dania'en var tydeligt inspireret af Brogh Superior, som også solgtes af Dania-folket, formentlig dog i meget begrænset omfang.

reparerede man alle mærker, også motorcykler. På værkstedet regerede værkfører Christensen og i administrationen prokurist Holger Sønderup, en af de bedste orienteringskørere Danmark nogensinde har haft. Han kørte især på AJS og var kontraktansat hos fa. C. Reinhardt. Holger Sønderup blev i øvrigt henrettet af den tyske besættelsesmagt, som bestemt ikke var hans livret.

M.G. salgshallene var ikke imponerende, så der måtte mere til. Det blev til import af den fornemme britiske motorcykel Brough Superior, som på den tid var motorcyklernes Rolls Royce og en af de fornemste motorcykler, der nogensinde er bygget. Den var også overordentlig kostbar, nemlig omkring 3.500 kroner, hvor en Nimbus kostede det halve. Altså et ganske urealistisk beløb, også for en 1100 cc. maskine med en 2-cylindret JAP-motor. Det har således ikke været

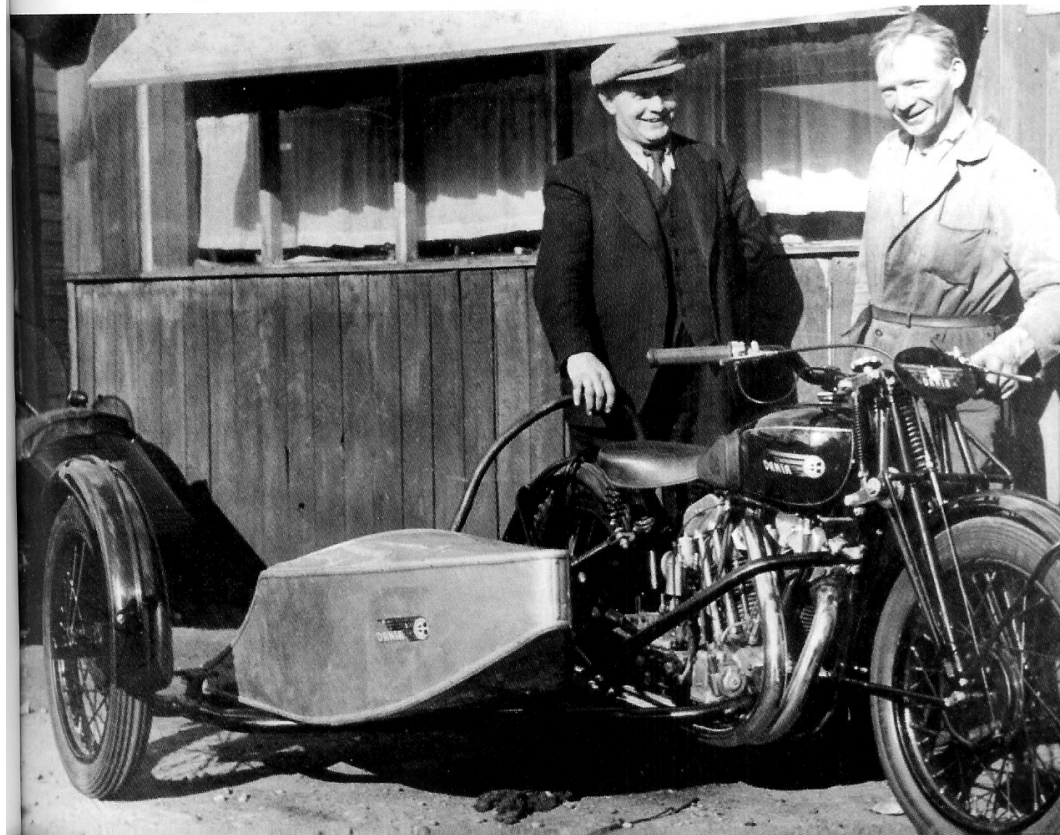
muligt at spore, om der overhovedet blev solgt nogen af Brough Superior til danske kunder, hvorimod en enkelt er solgt til Sverige.

De aristokratiske engelske maskiner blev med sikkerhed udstillet i Industribygningen på Vesterbrogade i København i marts 1935.

I 1935 overgik M.G. agenturet til Vilhelm Nellesmann, som i forvejen havde Morris. Det er stadig virksomheden, vi kender i dag som Nellesmann, der har det danske agentur.

Derefter startede Ib Krøyer Christensen importen af Riley sports- og luksusvogne, men stadig en vare forbeholdt et begrænset, kræsent publikum, så der skulle mere til. Det blev i 1935 til en fin sidevognsserie under navnet Dania.

To af dansk motorcykelsports største sidevognskørere gennem tiderne med vel nok den hurtigste danskbyggede sidevognsracer. Til venstre "skomageren" David Axelsson og til højre Hans Skov ved den sejrige Dania/Jap foran værkstedet i Omøgade i København.





Der blev også fremstillet en sideventilet 500 cc. Dania med Jap-motor.

Det var, som nævnt andetsteds, Hans Skov, som producerede Dania »Sport«, »Imperial« og »Speed«. Hans Skov producerede, og Krøyer Christensen solgte. Det blev til omkring 35 sidevogne i alt. Plus en mindre serie racersidevogne efter specialopgave.

Det har nok ærgret Ib Krøyer Christensen, at Brough Superior var så vanskelig at sælge, og han har formentlig længe haft tanker i retning af at bygge sin egen motorcykel. Tankerne blev realiseret, da han en dag snakkede med fabrikant Knud Larsen på Østerbro. Knud Larsen var kendt for meget fint håndværk. Bl.a. byggede han nogle meget berømte stel til dirt track-kørerne, Svend Aage Engstrøm og Morian Hansen. Fra starten var planerne meget store; at bygge en serie på 100 store danske motorcykler. Med et vist forbehold for ordet »danske«, for motorerne skulle være JAP, det elektriske system Lucas, gearkasserne firetrins Albion, Amal karburatorer, Webb forgaffler. Men stel, tank – og ikke mindst ideen – var så dansk som noget. Som et kuriosum kan nævnes, at dækkene også var danske, nemlig Schjøning og Arvé.

De 100 cykler nåede man aldrig, og det er nok et spørgsmål, om det tal er blevet nævnt for andet end reklamens skyld, for noget tydede på, at der blev bestilt og



Dania havde sin egen stand på MC-udstillingen i Forum, København i marts 1935.

fremstillet stelfittings til 25 maskiner. Men der blev bygget motorcykler. Af høj kvalitet og i forskellige udgaver.

Et fornemt kendetegn var, at de var meget lette at komme til overalt, når der skulle arbejdes på dem.

To maskiner har med sikkerhed overlevet. En topventilet 680 cc. som har tilhørt Karlebymaleren Erik Nielsen, i køreklar og restaureret stand, samt en adskilt 750 cc. sideventilet sidevognsmaskine som i dag ejes af »alkymisten«, Helge Vang Nielsen i Måløv.

Knud Larsens Maskinfabrik havde også B&W Diesel, Disa og flere andre større virksomheder som kunder. I 1940 flyttede han til Nørre Alle, hvor virksomheden blev beskadiget ved en sabotageaktion i 1944, hvorefter han flyttede tilbage til Omøgade, inden der i 1967 blev bygget en helt ny fabrik på Hvidsværmervej i Rødovre.

Gennem alle årene har man renoveret bil- og MC-motorer. En cylinderudbo-remaskine fra 1945 blev flittigt brugt helt op til slutningen af 1990, og måske endnu længere. Maskinen blev brugt til de specielle opgaver og lavede så nøjagtigt arbejde som altid. Knud Larsens søn, Benny Wulff Larsen, overtog senere ledelsen og leverede bl.a. dele til Falcks Redningskorps egen maskin- og karosserifabrik, H.F. Nielsen A/S.

Det er umuligt at efterspore, hvor mange Dania Motorcykler, der blev bygget i alt. Men den fornemmeste er formentlig den, som blev leveret til motorsportskøreren David Axelson. En 1100 cc. Dania-JAP som i en meget lang årrække var Nordens hurtigste sidevognsmaskine. Som nævnt byggede Hans Skov sidevognen, og netop de to køre delte alle topplaceringer mellem sig i mange år over hele Norden.

Noget tyder på, at der blev bygget omkring 15 maskiner i 1935-36. De var alle 2-cylindrede med V-motorer fra JAP. Der er også bygget enkelte 1-cylindrede, men de har ikke kunnet spores.

Prisen for en sideventilet model CH750 var i 1936 2.200 kroner. En topventilet model CG680 kostede 2.200 kroner. En Nimbus på den tid kostede 1.850 kroner, og en smedesvends ugeløn på omkring 60 kroner – før skat. Samtidig var de populæreste engelske maskiner langt billigere.

I foråret 1937 har Ib Krøyer Christensen opgivet alt omkring sin Dania motorcykel. Det hele blev solgt til Acap.