

Nyhedsbrev nr. 11 – November 2024

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, mødeaften leder (øst)+(vest)

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra medlemmerne: Ford og Amilcar

Månedens pinup: En sær Rolls-Royce

Månedens svenske klumme: Noget om bilradioer

Månedens nostalgiske tema: Taxa

Nyhedsbrevets redaktør: Lars Hartmann-Petersen

Telefon: 49 76 33 88, mobil: 40 13 07 40, eller mail: larshartmann@hotmail.dk

Mødeaften leder (øst) Jørgen Sjøntoft

Telefon: 22 94 01 35, eller mail: ericavej39@gmail.com

Mødeaften leder (vest) John Andersen

Telefon: 75 93 17 85, eller mail: ja-ryesgaard@c.dk

Arrangementer:

Aftenmøde-Øst	12. november	Kontakt: Jørgen S	22 94 01 35
Garagemøde-Øst	16. november	Kontakt: Jørgen S	22 94 01 35
Kaffemøde i Grønholt	20. november	Kontakt: Jørgen S	22 94 01 35
Aftenmøde-Øst – Juleafslutning	10. december	Kontakt: Jørgen S	22 94 01 35
Kaffemøde i Grønholt - Julefrokost	18. december	Kontakt: Jørgen S	22 94 01 35

Aftenmøde-Øst tirsdag den 12. november 2024 kl. 19.30

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

Claude fortæller om Bugatti og specielt om sin meget store en af slagsen.

Garagemøde-Øst lørdag den 16. november kl. 10 til 14

Vi mødes ved DVK i Nærum og beser så museets værksted hvor vi specielt koncentrerer os om GN og Bugatti Brescia, som for tiden er mere eller mindre adskilte. Michael Elsberg fortæller om restaureringen af museets Bugatti Brescia T23 og Karsten vil fortælle om renoveringen af GN'ens motor. Vi starter med morgenkaffe og efter garagebesøget er der frokost. Køreselskabet giver sandwich og øl/vand.

OBS: Tilmelding til Jørgen S på mail ericavej39@gmail.com senest 12. november, så det rette antal sandwich kan indkøbes.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 20. november kl. 10.00

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

OBS: Af hensyn til kage og kaffe giv venligst en melding til Jørgen S, hvis du kommer den 20.11.

Og så i december:

Juleafslutning tirsdag den 10. december kl. 18.00

På opfordring er vi rykket lidt tættere på København i år, og vi mødes derfor hos DVK. (Nærum Hovedgade 3, Nærum. Her er der hyggeligt samvær, lidt konkurrence og smørrebrød m.v.

Pris på smørrebrød: kr. 30 pr styk for de fleste, (kun tatar, røget laks og rejer på franskbrød kr. 50.)

Hertil kommer øl/vand samt kaffe og småkager.

Hvis det er muligt, lokker vi som vanligt fruene med til juleafslutningen.

OBS: Tilmelding til Jørgen S senest 3. december på mail ericavej39@gmail.com, så det rette antal smørrebrød m.v. kan indkøbes. **Husk** at meddele hvor mange stykker smørrebrød I ønsker.

Kaffeklubbens Julefrokost onsdag den 18. december kl. 12.00

I stedet for kaffemødet i Grønholt hos Ib Rasmussens Autohallen den 3. onsdag i måneden, spiser vi frokost sammen. Vi mødes hos **5-kløveren: Hillerødvejen 79 mellem Hillerød og Fredensborg**

Der er reserveret bord, og deltagerne køber selv smørrebrød og drikkevarer.

Der bliver forudbestilt en varm fiskefilet til dem, der tilmelder sig, men resten af hvad vi ønsker at fortære bestilles på stedet.

OBS: Tilmelding senest den 11. december til Jørgen S på mail ericavej39@gmail.com

Tak for sidst

Aftenmøde tirsdag den 8. oktober

Tak for en hyggelig aften med megen bilsnak samt billeder og film fra årets Peking til Paris løb.



Kaffemøde i Grønholt onsdag den 16. oktober

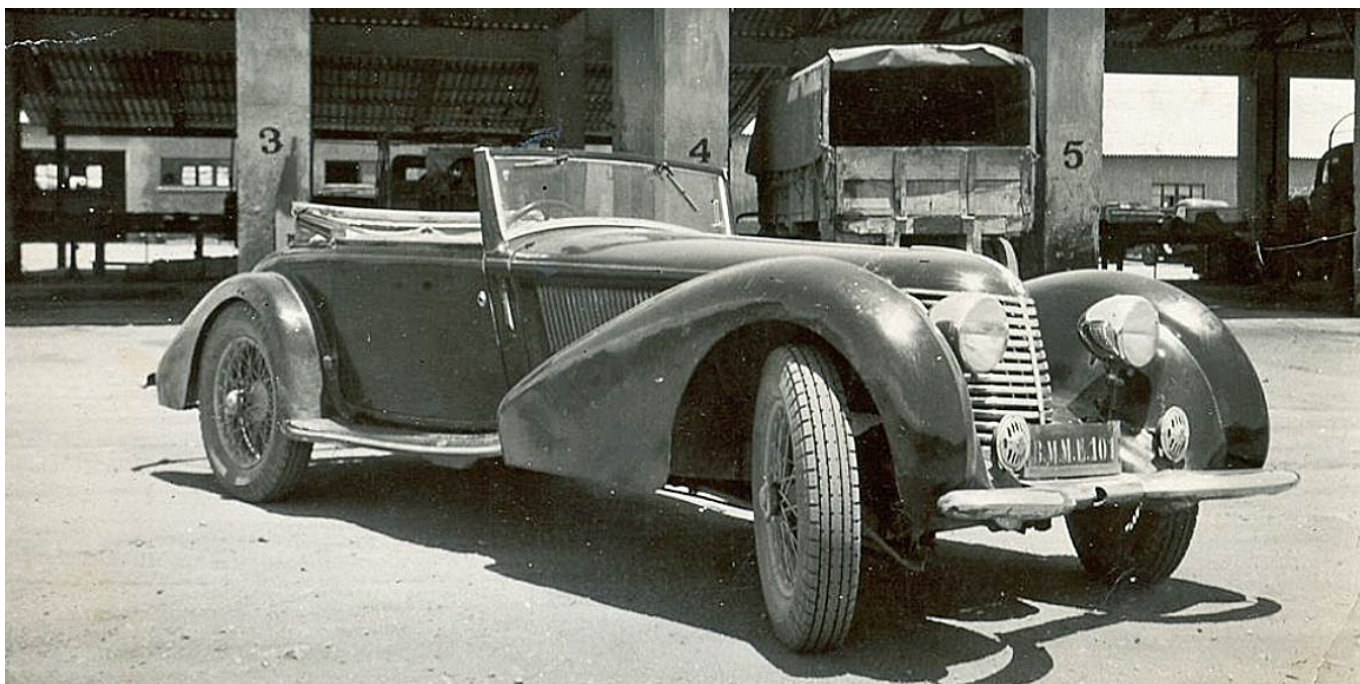
Tak for en rigtig hyggelig formiddag hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads.

Månedens konkurrence

Månedens konkurrencebillede er fotograferet langt fra Danmark – mere præcist i Addis Abeba i Etiopien - dengang landet stadig hed Abessinien og var regeret af en kejser.

Vi skal gætte mærke, model, årgang og måske også karrosserimager ???

Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.11. Præmien er æren.



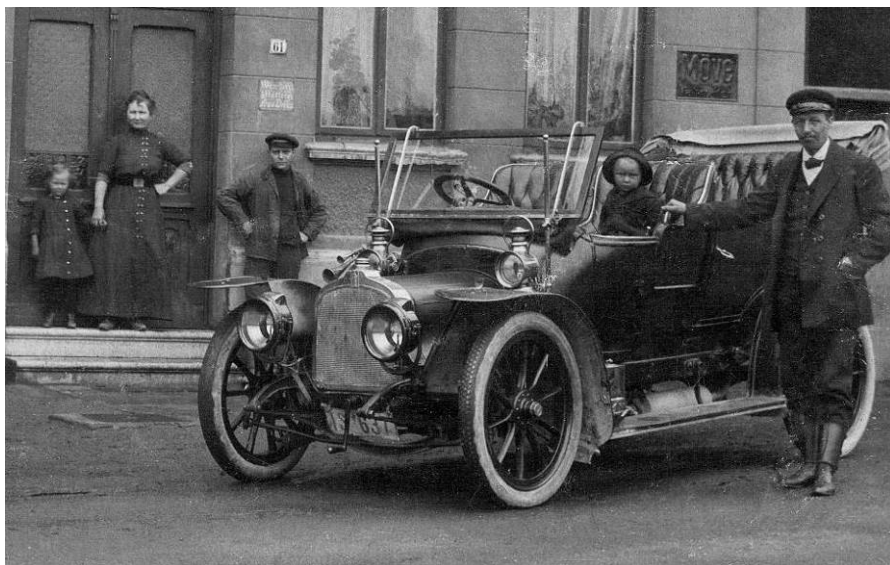
Sidste måneds konkurrence

Der var 2 rigtige besvarelser på sidste måneds konkurrence fra Per Faxø og Erik Nielsen.

Per skriver:

*"Tak for det dejlige nyhedsbrev.
Et skud fra hoften på månedens konkurrence:
Clement Bayard 1908."*

*Bedste hilsner
Per Faxø*



Fortsættes på næste side:

Erik skriver:

"I nyhedsbrev nr. 10 spørger Allan Hansen efter identiteten på en Fransk Bil.

Det er en Clément Bayard fra 1908-09, hvilken model det er ved jeg ikke, i den periode producerede mærket mindst 6 forskellige modeller, og jeg mangler illustrationer af de fleste. I øvrigt er det en af de sidste med køleren foran motoren før mærket gik over til at bruge bagkølere lige som Renault."

Med venlig Hilsen

Erik Nielsen

Møllevej 8A

8362 Hørning

Tlf. 6129 4729

Nyt fra medlemmerne

Bengt Olsson fra Varberg har kikket i familiealbummet og skriver:

"Jeg ved ikke noget om bilen med hilsenen fra Varberg, bortset fra at den er indregistreret i Tyskland. De to andre billeder er en Ford fra omkring 1938. Den er indregistreret i Hallands Amt med N som første bogstav. Ford var en almindelig bil i Sverige før krigen. Min far havde en lignende Ford med fire døre, som blev brugt i landbruget. Den skulle arbejde hårdt, og V8'eren tøffede af sted uden at anstrenge sig. Den endte som sommerhus for mig i 1960."



Og mere nyt fra medlemmerne

Medens vi er ved Sverige, så har Erik Lisberg fundet en svensk salgsannonce fra 1927 for en ganske billig Amilcar – men den er nu nok udsolgt i dag. Det ser ud til at man fik solgt mindst en.

Världens billigaste racervagn. Pris Kr. 11.500:—
AMILCAR 6-CYL RACERVAGN. 2-PLATSER
Innehär världsrekordet i sin klass med 197,422 km.-tim.

Hjulbas: 2 m. 160 Spårvidd: 1 m. 09 Halvelliptiska fjädrar fram. Halvanslöver bak. Hartförs stötdämpare.	Cyl.-diam. 56 mm. Slaglängd 74 mm. Cyl.-vol. 1,097 liter. Trycksörjning medelst dubbla pumpar. Överliggande kamaxel och toppventiler.	4 växlar fram och back. Högenstyrning medelst skruv o. Fyrhjulsbromsar. Turbocompressor. Fullständigt instrumentering.
--	---	--

AMILCAR

AMILCAR A.-B. BILAGENTUR, Stockholm, (Goldinuttrappan i vid Rådhuset), Tel. Kh. 55 33



11.500 svenske kroner i 1927 svarer til ca. 1 million svenske kroner i dag, så helt billig var den ikke.

Månedens pinup

Novembers pinup er en underlig historie om livet for en 1925 Rolls-Royce Phantom 1 med cabriolet karrosseri af Hopper & Co. Det er nogenlunde sådan en, som den grønne vogn på de første billeder.

Bilen blev bestilt af Mrs. Hugh Dillman fra Detroit i USA, men da den skulle leveres, havde fruén ændret mening, og nu ville hun alligevel ikke have den. Bilen blev i stedet solgt til Rajahen af Nanpara, der tog den med hjem til Indien. Dengang skulle enhver indisk Rajah helst have mindst en ny Rolls-Royce til hver ugedag, og ham i Nanpara var ingen undtagelse.

Efter at have passeret gennem en række ejere endte køretøjet i Belgien i begyndelsen af 1930'erne.



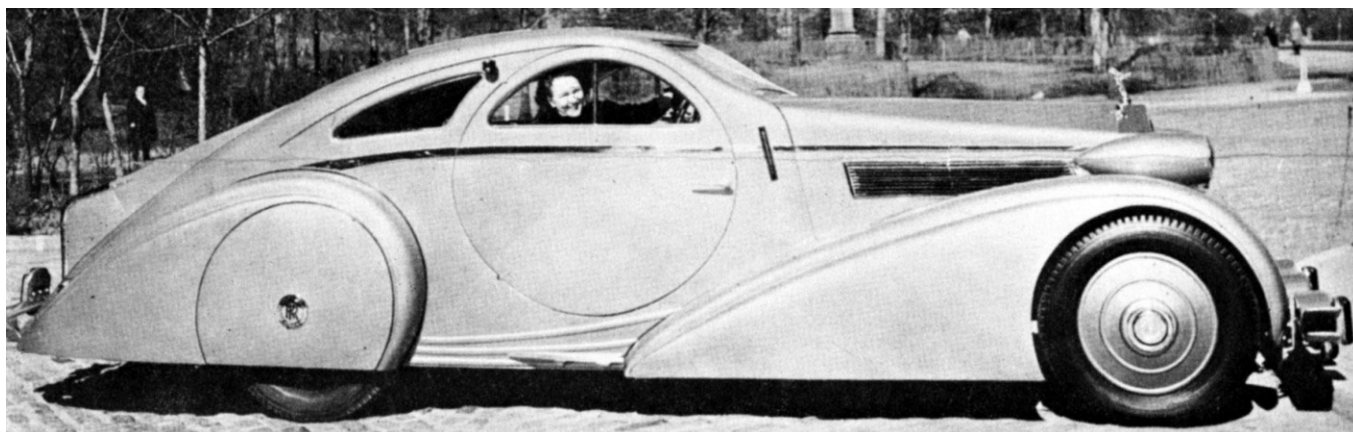
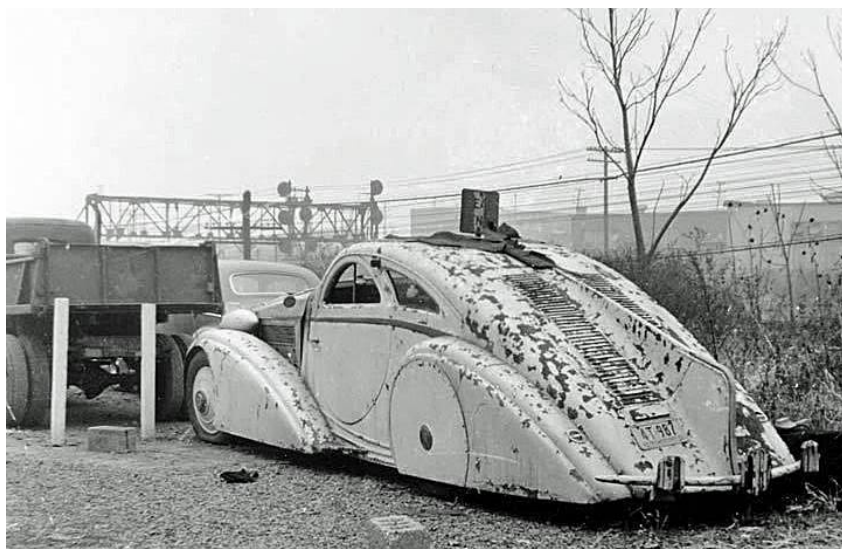
Fortsættes på næste side:

I 1934 tog en belgisk ejer af Phantom'en kontakt til Jonckheere-karosserifirmaet i Roeselare i Belgien. Og bad dem kreere et nyt karosseri til det gamle chassis. Selvom Henri Jonckheere byggede sin første luksusbil i 1902, var virksomheden på det tidspunkt, midt i 30'erne, overgået til at fremstille turistbusser. Det vides ikke, hvem designeren var, men Jonckheere byggede et radikalt anderledes coupe-karosseri med halefinne, cirkelrunde døre og inspiration fra tidens hotteste ideer om strømlinedesign og Art Deco. Resultatet kan diskuteres, og gør sikkert ondt på mange Rolls-Royce entusiaster. Bilen er næsten 6,5 meter lang og ganske tung. Det er et stort, næsten uhyggeligt udseende køretøj, der kunne høre hjemme i en Batman-film - kørt af skurken.

Det var ikke en særlig praktisk bil. Med tung vægt og ingen servostyring er styringen vanskelig, især ved lav hastighed. Den ikke-synkroniserede transmission skal kobles dobbelt, og selvom bilen har Rolls-Royces servostyrede mekaniske bremses, gør vægten det svært at stoppe. Den store svingradius, den lave frihøjde og den ret lange bagende gør det vanskeligt at manøvrere køretøjet. Den skrånende fastback-taglinje tvinger bagpassagerer til at dukke hovedet. Der er ingen bagrude at tale om, bare lameller, så udsynet er ikke det bedste. Man kunne forledes til at tro, at vognen har hækmotor på grund af lamellerne på bagsmækken, men de dækker altså bare bagruden og bagagerummet. Motoren med 6 cylindre på række og 7,668 cc ydede 95 HK.

Jonckheere-kupeen var imidlertid ikke bygget til at blive kørt på offentlige veje, drejecirklen alene gør det til en svær opgave. Bilen blev bygget til showdeltagelse - vinde præmier og derefter opbevares igen. Kort efter den blev bygget, vandt den da også Prix d'Honneur ved Cannes Concours d'Elegance i 1936. Derefter havde den flere ejere, inden den endte i USA kort før anden verdenskrig ejet af New England magnaten Max Bilofsky. På trods af Rolls'ens umådelig upraktiske anvendelighed gjorde Bilofsky med chauffør vejene usikre omkring Bar Harbor i Maine i tiden kort før Anden Verdenskrig.

På en eller anden måde overlevede bilen skrotning under krigen, og endte hos en bilophugger i New Jersey i begyndelsen af 1950'erne. Bilentusiast og iværksætter Max Obie opdagede den forladte bil og begyndte at ordne den. Som om bilen ikke var nok af et skuespil, fik Obie den belagt med ægte bladguld. Han digtede også en historie om, at Rolls'en tidligere var ejet af kong Edward VIII, der abdicerede for at blive hertug af Windsor og guvernør på Bahamas. Så tog Obie på tur til forskellige indkøbscentre og markeder med den gyldne "Royal Rolls" og opkræve et gebyr for at fremvise på interiøret. "Jonckheere Phantom" eller "Round Door Rolls", som den almindeligvis omtales i dag, forblev på østkysten og skiftede hænder og farve igen, nu til en utiltalende off-white. I 1991 kom denne unikke Rolls-Royce på auktion og blev solgt for 1,5 millioner dollars til en japansk samler. I hans samling stod den så - gemt og næsten glemt, indtil Petersen Automotive Museum i USA fik fat i den i foråret 2001. Hos Petersen gennemgik Rolls'en nu en omfattende restaurering og blev malet Batman-sort.



Fortsættes på næste side:



Månedens svenske klumme:

Peter Ottosson fra Älvsjö, Sverige har sendt os dette:

"Her kommer endnu en af Sävermans fine spalter.

Jeg har selv engang været ude i den situation. Men heldigvis var bilen så gammel, at jeg selv kunne pille radioen ud og gå med den til Blaupunkt-agenten, og mod en vis betaling og legitimation få en ny kode installeret.

Ellers kommer jeg i tanke om engang for mange år siden: Inden et medlemsmøde på Nivågård stod vi nogle stykker på parkeringspladsen og snakkede om løst og fast. En af dem var den inkarnerede klassiker-bilist og medstifter af DVK, Bent Mackeprang.

Snart kom samtalen til at dreje sig om de mange indbrud i biler, med et væld af stjålne radio- og stereoanlæg til følge. Det graserede dengang. Næsten alle kendte nogen, som havde været udsat for det.

*"Ja det er rigtigt" sagde Mackeprang. "Der tales meget om det for tiden. Men jeg er selv forskånet, idet jeg aldrig nogensinde har ejet en bil med en radio. Min store skræk er faktisk, at nogen skulle bryde ind i min bilog **montere** en radio."*

Månedens nostalgiske tema

I de rigtig gode gamle dage, før forrige århundredeskifte, kørte man jo med hestedrosche når man lod sig transportere rundt i byen. Så dukkede automobilen op, og allerede i 1903 fik København sin første automobildrosche. Den havde fast holdeplads foran Tivoli. Snart kom der orden i branchen, og i København etableredes Taxa Motorkompagni med base bag Glyptoteket. Provinsen kom hurtigt med, og omkring 1910 kunne man finde taxaer foran banegården i de fleste provinsbyer.

Når man oprindeligt skulle bruge en drosche, sendte herskabet stuepigen hen på en taxaholdeplads for at tilkalde ekvipagen, men telefonen var jo også opfundet, og den var ved at være almindelig anvendt. Så snart kunne man ringe til taxacentralen, som så ringede bestillingen ud til en taxaholdeplads hvor der var opstillet et telefonskab. Disse skabe kan mange af os nok huske fra vor barndom. Taxaerne var autoriserede, og det var de enkelte kommuner, der uddelte et passende antal tilladelser.

"Lillebiler" var derimod et frit erhverv. Enhver bilejer kunne etablere en lillebilcentral, og dem var der rigtig mange af. Kunderne kunne ikke hyre en "lillebil" på gaden, men man skulle ringe til selskabet og bestille en vogn.



Fortsættes på næste side:

Säverman: Den rattade radions sista suck



En dag startade inte bilen. Batteriet var slut. Bytte batteri. Då startade inte radion.

För att starta krävde radion en kod. Vem håller koll på en radiokod till en sjutton år gammal bil? Endast den som inget annat har för sig under sjutton år kan tänkas ägna sig åt att minnas bilradiokoden.

Gjorde fåfänga försök att ringa firman som sålt bilen, men där svarade aldrig någon. Jo, en gång men då var det en annan bilfirma som låg

tvärs över vägen och uttryckte viss irritation över att bli förväxlad med firman som sålt bilen med koden som gått upp i rök.

Kör nu därför utan radio. Barnen som lånar bilen undrar varför radion inte funkar. Hittar inte koden, svarar jag. Men den måste finnas,

säger de och hänvisar till dokument där man uppmanas ta vara på koden och spara den på ett säkert ställe.

När planeten sprängs kommer rymden att krylla av koder som gömts undan på säkra ställen.

Saknar jag radion, saknar jag musiken? Svårt att säga. Man vänjer sig vid allt. Under de senaste tio åren hade jag ändå bara lyssnat på en cd med radioprogrammet "Skivor från Vetlanda" och kunde vartenda ord i varenda gammal refräng:

*Om man kunde kyssas genom telefon,
tusen heta kyssar fick du genom trån.*

Bilåkning har sedan generationer ägnats åt att lyssna på radio. Eller bandspelare. Eller stereo eller strömning.

Min barndoms bilradioapparat var en stor tung grön sak med knottig yta och knappar som bara föraren nådde och hjälpligen begrep sig på och ett ihållande knaster när bilen befann sig i närheten av järnväg.

Eller när motorn bromsades. Eller när som helst. Det hade med tändningen att göra.

"Sveriges bilradio" var ett radioprogram på lördagarna. Aldrig har så många rattat sin bil som när programledaren Hammarlund läste brev från lyssnare som skulle ratta sin bil under programtiden och önskade sig en schlager eller en eldig rumba med Edmundo Ros.

Gamla goda tiden? Den var i alla fall okodad.

Ove Säverman



Nye tider! Herover ses den første kvindelige taxachauffør – Frøken Anna Jensen i København i 1910. Bilen er udstyret med et tidligt mekanisk taxa-meter med fri-skilt



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

Bemærk!

Vedr. Nyhedsbrev: **Udsendes pr. mail** omkring den første i hver måned. Således kan vi være kontingentfri og holde strukturen så enkel som mulig (vedtaget på stiftende møde).



GF
FORSIKRING

*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 · gf-veteran@gf-forsikring.dk