

Nyhedsbrev nr. 12 – December 2024

Indhold:

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

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra medlemmerne: Supplement til sidste måneds Nyhedsbrev

Månedens pinup: Leyat Hélica fra 1921

Månedens nostalgiske tema: Italienerne og deres biler under invasion af Etiopien i 1935-36

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 – Juleafslutning 10. december

Kaffemøde i Grønholt - Julefrokost 18. december

Kontakt: Jørgen S 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen S 22 94 01 35

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-Øst tirsdag den 12. november 2024 kl. 19.30

Tak for en hyggelig aften hvor Claude fortalte og viste billeder og film om sin store Bugatti/Diatto.

Vi kunne desværre ikke få lyden til at virke på filmene, men her er links med lyd:

Black & white: <https://youtu.be/edFOTjgAUk4>

Colour: https://drive.google.com/file/d/1fLICErox3o0vJosGKWtHV3HnwKWS3ODB/view?usp=share_link



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

Vi mødtes talstærkt ved DVK i Nærum og startede med morgenkaffe og wienerbrød. Derefter fortsatte vi til museets værksted hvor Michael Elsberg fortalte om restaureringen af museets Bugatti Brescia T23, og Karsten fortalte om renoveringen af GN'ens motor. Det var rigtig interessant og lærerigt, og det var svært at få folk ud fra værkstedet. Men da det lykkedes, var der frokost med sandwich, øl og kaffe. Tak for en hyggelig lørdag og specielt en stor tak til Michael og Karsten og til Sommers Museum.



Kaffemøde i Grønholt onsdag den 20. november kl. 10.00

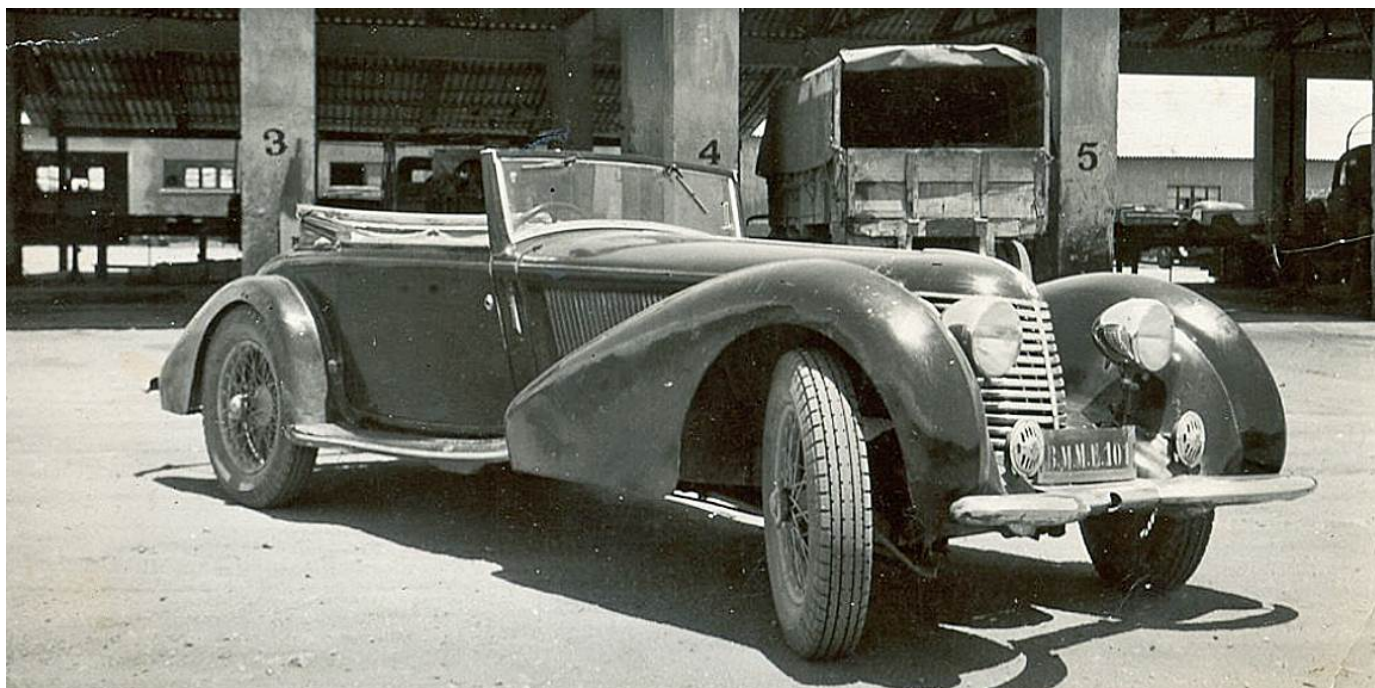
Tak for en hyggelig formiddag med fint fremmøde hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads.

Månedens konkurrence

I denne måned skal vi til en afveksling gætte mærke og årgang på en motorcykel. Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest juleaften. Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence



Der var 2 rigtige besvarelser på sidste måneds konkurrence fra Ole Kr. Haugen fra Norge og Erik Nielsen fra Hørning.

Ole skriver:

"Månedens konkurranse er grei for en Alfa-eier:

Bildet viser en Alfa Romeo 8C2300 på det lange chassiet. Karosseriet er sannsynligvis av Pinin Farina, mens fronten med forskjermene åpenbart er modernisert.

Slike moderniseringer var ikke så uvanlige, men dette er en av de mer bisarre. Bilen er bygget i 1932-33, men bildet er nok tatt i slutten av 30-tallet, mens Etiopia var okkupert av Italia."

Hilsener Ole Kr. Haugen

Erik skriver:

"I nyhedsbrev nr. 11 viser månedens konkurrence billede en fin sportsvogn nede i Etiopien. Bilen må være et Italiensk efterladenskap fra krigens tid. Det er en Alfa Romeo, jeg er usikker på modellen, men det kunne godt ligne en 8C 2300.

Karosseriet er desværre blevet moderniseret, med nogle tungt udseende forskærme, og en afrundet kølergril. Det ser ellers ud til at have været en særdeles elegant vogn da den var ny. Hvem der har bygget det er ikke til vide, fordi der var mange dygtige karosseribygere i Italien. Hvis man skulle gætte på en så kunne godt ligne noget Pininfarina har bygget."

Nyt fra medlemmerne

Og Erik Nielsen fortsætter med at identificere diverse biler fra det sidste Nyhedsbrev:

"Bilerne fra Bengt Olssons familiealbum er en Buick Model 24-50 Sedan fra 1924 (en ret sjælden vogn der blev kun eksporteret 71) og Ford V-8'en er naturligvis et enkelt år ældre end Bengt husker det.

Månedens nostalgiske tema var denne gang Automobil droscher:

Man kan tilføje at Taxa Motorkompagniet introducerede Renault som taxa i København, og gjorde det til det mest almindelige taxafabrikat i byen. Men de havde dog også biler af enkelte andre mærker, bilen på det lidt uskarpe billede til højre kunne godt se ud til at være en Dansk bygget Thrige.

Bilen fra AutoTaxa 4 Cyl. er muligvis enten en Gladiator eller en Vinot et Deguingand (de samme biler blev solgt under begge betegnelser)

Bilen Anna Jensen køre i er en Amerikansk E.M.F.

Brønshøjs Bilcentral betjente sig af Overland Four og Ford Model T."

Med venlig Hilsen

Erik Nielsen

Møllevej 8A

8362 Hørning

Tlf. 6129 4729

Månedens pinup

Pinuppen i december er Leyat Hélica fra 1921.

Den franske ingeniør og opfinder Marcel Leyat ville egentlig hellere bygge fly inden første verdenskrig, men han manglede finansieringen til det. Men så kunne man jo holde sig ved jorden og bygge biler inspireret af flykonstruktion. Leyat mente at tidens biler var alt for tunge og havde alt for stor luftmodstand.

Som ved et fly kunne dette løses med en propel direkte på motoren, så man undgik gearkasse, kobling, kardanaksel, differentiale og en masse anden mekanik. Man skulle bare bygge et fly uden vinger.

Resultatet vejede kun 225 – 250 kg og kørte over 100 km i timen med en 18 hk motor og som kørte over 20 km på en liter benzin. Motoren skulle startes udefra med snoretræk som en græsslåmaskine.

Køretøjet blev kaldt Hélica, og var udstyret med enten lukket eller åbent 2-personers karrosseri af krydsfiner. Der var bremses på forhjulene og styring med baghjulene. Når man drejede om hjørnet, selv ved lav hastighed, løftede det ene baghjul sig, så der var i realiteten kun styring på et baghjul.

Hélica'en var altså en rigtig spændende og meget farlig bil at køre. I den åbne udgave fik man masser af vind i håret, og hvis man påkørte noget, fik man også de finthakkede rester af dette i hovedet. Man var lidt bedre beskyttet i den lukkede Hélica, men det var duer og fodgængere ikke.

Marcel Leyat begyndte så småt at eksperimentere med 3-hjulede modeller før første verdenskrig, men havde først gang i en produktion efter krigen. I alt blev der bygget 30 biler, men der blev kun solgt 23. Så med denne begrænsede succes blev foretagendet lukket i 1927. Marcel Leyat selv blev 101 år og døde i 1986.

De solgte biler har vi styr på således:

1913: Helicocycle, 3 hjul, JAP-motor, kun et eksemplar

1915: Hélicocycle, 3 hjul, version 2, kun et eksemplar

1919: Hélica, 4 hjul, MAG-motor, 6 eksemplarer

1921: Hélica, 4 hjul, ABC-motor, 10 sedanbiler, 3 åbne sportsbiler

1925: Jernbane dræsine, beregnet til minedirektøren i Congo, 1 eksemplar

1927: Plademodel, 3 hjul, ABC-motor, 1 eksemplar. Den 7. september 1927 nåede den en hastighed på 170 km/t på Montlhéry-racerbanen.

Her er først den åbne sportsmodel:



Fortsættes på næste side:



Og her er så den lukkede model:



Månedens nostalgiske tema

Inspireret af sidste måneds konkurrencebillede fra Etiopien, er her lidt mere om baggrunden. Man kan sige rigtig meget skidt om Italiens invasion af Etiopien i 1935 til 1936, men det at bringe en motoriseret hær fra Rødehavet op til Adis Abeba gennem helt uvejsomt terræn, var dog en bedrift. Etiopierne var ikke helt uden motoriseret forsvar. De havde nogle få Ford AA lastvogne (tror jeg) med specialbygget større og effektivere køler samt maskingevær på ladet (de to første billeder). Resten af billederne er fra den italienske fremrykning mod Addis Abeba.



Fortsættes på næste side:



Og her er så nogle supplerende historiske oplysninger om det italienske "eventyr" i Etiopien:

Den italienske besættelse af Etiopien fandt sted fra 1935 til 1936. Italien invaderede Etiopien under ledelse af Benito Mussolini, som ønskede at udvide Italiens imperium. Krigen begyndte den 3. oktober 1935, da italienske tropper angreb på 2 fronter over land fra Eritrea og Italiensk Somaliland.

Under invasionen havde Italien en betydelig styrke, som omfattede omkring 685.000 soldater, der blev sendt fra Italien og rekrutteret fra de italienske kolonier i Eritrea og Italiensk Somaliland. Italienerne havde også tungt artilleri, lette kampvogne, masser af køretøjer og fly samt omfattende forsyninger.

På landjorden var den totale mangel på fremkommelige veje nok en større udfordring for italienerne end de etiopiske forsvarsstyrker, som blev behandlet urimeligt brutalt – blandt andet ved omfattende anvendelse af sennepsgas.

Etiopierne, ledet af kejser Haile Selassie, forsøgte at modstå invasionen, men de var dårligt udrustede sammenlignet med de moderne italienske styrker. Den 5. maj 1936 indtog italienerne hovedstaden Addis Abeba, og Mussolini erklærede Etiopien som en del af Italiensk Østafrika.

Det tog 7 måneder at tilbagelægge de 1200 km fra Asmara i Eritrea til Adis Abeba. Kolonner af mere eller mindre fastkørte lastbiler (mest Fiat 634 Elefante) og personbiler (Lancia, Alfa Romeo, Fiat og Ford – en masse dejlige biler) strakte sig så langt øjet rakte. I dag tager turen ca. 20 timer i bil.

Under den italienske besættelse etablerede omkring 35.000 italienske bosættere sig i landet. De blev behandlet forbavsende venligt af etiopierne – både under og efter besættelsen. Mange af dem blev boende i Etiopien.

Besættelsen varede indtil 1941, hvor allierede styrker befriede Etiopien under Anden Verdenskrig. Kejser Haile Selassie vendte tilbage til tronen, og Etiopien genvandt sin suverænitet.

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).



Pas godt på din passion og hobby



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