

Nyhedsbrev nr. 02 – Februar 2020

Indhold:

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

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Månedens pinup: Argyll

Månedens svenske klumme: Noget mere om bilmærker og kølerfigurerer

Månedens nostalgiske tema: Frokost i det grønne

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

11. februar

Kaffemøde i Grønholt

19. februar

Aftenmøde-Øst (Årsmøde)

10. marts

Kaffemøde i Grønholt

18. marts

Øresundsdysten

21. til 23. august

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Mere herom senere

Aftenmøde – Øst – Tirsdag den 11. februar kl. 19.30

Vi mødes i DVK's bibliotek i kælderen, Nærum Hovedgade 3, Nærum

Aftenens emne: Cira fortæller om Styrkeprøven 2019 i Norge
Og denne gang skulle det være ganske vist !

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 19. februar kl. 10.00

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

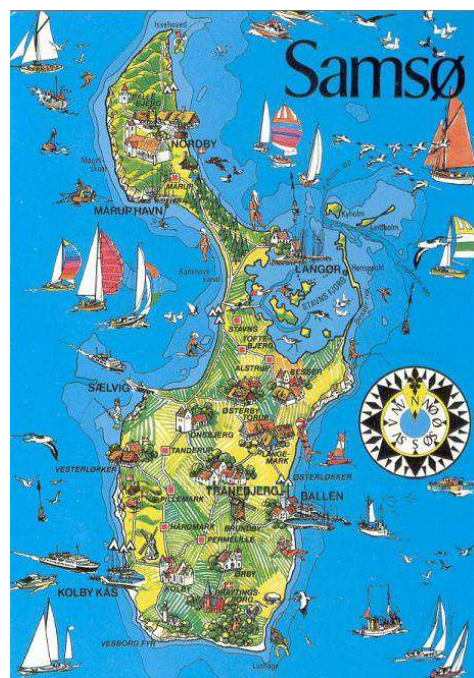
OBS: Af hensyn til kage og kaffe giv venligst en melding til Jørgen S hvis du kommer den 19. feb.

Øvrige arrangementer i 2020:

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

Øresundsdysten: Fredag den 21.8. til søndag den 23.8.

Øresundsdysten i år går til Samsø med 2 overnatninger på Brundby Hotel. Vi starter fredag fra Kronborg og kører så til Samsøfærgen i Kalundborg. Om lørdagen og den halve søndag kører vi rundt på dejlige Samsø, og søndag eftermiddag tager vi så færgen tilbage til Kalundborg. Arrangementet afholdes delvist sammen med Dansk Austin Klub. Mere herom senere !



Tak for sidst

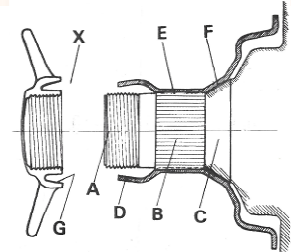
Aftenmøde-Øst tirsdag den 14. januar

Tak for en hyggelig aften i Nærum med megen god bilsnak og en rigtig god film på italiensk om Mille Miglia gennem alle årene fra 1927 til 1957. Her er et par billeder fra 20'erne og 30'erne:



Kaffemøde i Grønholt onsdag den 22. januar

Tak for en fin formiddag hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads. Jan Bechmann havde regnet på hvordan trådhjul egentlig sidder fast, og hvor fast de så sidder. Det var vældig interessant. Især for os, som nu i omkring 50 år bare har knoklet hjulene og fløjmmøtrikkerne af og på. Hjulskift kan gøres til en kunst !



Månedens konkurrence

Allan Hansen har sendt os dette billede, som han har fra Kalundborg Lokalkiv. Her kan vi gætte på sted, bilmærke, årgang og bilernes oprindelsesland. Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.2. Præmien er æren.

Sidste måneds konkurrence

Januar måneds konkurrence var svær hvad angår bilmærket, men det lykkedes dog Peter B. at finde det med hjælp fra England. Til gengæld blev der svaret rigtigt om stedet, og det var endda også muligt at finde bilens ejer.

Allan Hansen & Lars Legaard skriver:

"Bilen kan være en Lozier, men vi/jeg er ikke sikre. Gaden bilen holder i er Algade i Skælskør, og jeg mener, at det må være mellem 1. marts 1919 og 1. okt. 1922, da nummerpladetyper var den, som bl.a. biler blev registreret under mellem 1. marts 1919 og 1. juli 1921. Det var så tilladt at bruge nummerpladetyper indtil 1. okt. 1922. Bilen er en Københavnerbil, og hvis jeg har aflæst nummeret korrekt, tilhørte den et Oliekompagni (amerikansk) med adresse i Kbh. 1. juli 1921 blev den sorte nummerplade med hvide bogstaver udleveret af politiet, og så har man vel villet sikre sig, at det blev mere ensartet med nummerpladerne angik."

En Lozier var det altså ikke, men tid og sted var korrekt.

Peter B. skriver i første omgang:

Tak for endnu et herligt brev. Det bliver bare bedre og bedre. Konkurrencebilledet er pragtfuldt. Desværre kan jeg ikke læse nummerpladen. Er det et K-nr.? Det må være taget mellem 1919 og 21, for det er den kulørte pladetype. Stedet er hovedgaden i Skælskør og bilen er en Sunbeam (det er som om den er blevet klemmt en lille smule) fra lige før krigen eller måske 1919. Den ser stor ud, så det er nok en 24hp; men der var også lange 16hp. Nyt godt bilår PTR

Og det var altså heller ikke en Sunbeam, men Peter kom i tvivl og sendte billedet til en ekspert i England, og nu ved vi altså, at det er en "Argyll", som blev produceret i Skotland fra 1909 til 1932. Argyll er månedens pinup på næste side, og der har vi også Peters endelige redegørelse om køretøjet:



Månedens pinup

Februars pinup er Argyll, og herom skriver Peter:

"Fotografiet er taget i Algade i Skælskør. Og det må være i 1919, 20 eller 21, for det er den kulørte nummerpladetype. Men vognen! Det ligner jo en Sunbeam; men så alligevel ikke rigtigt. Og forhjulsbremserne havde Sunbeam ikke så tidligt; det var der i det hele taget næsten ingen der havde. En svær opgave, hvor jeg måtte have hjælp fra en engelsk Sunbeam-expert. Han var til gengæld strax på sporet: Det er Argyll 25/50 fra 1913 eller 14.

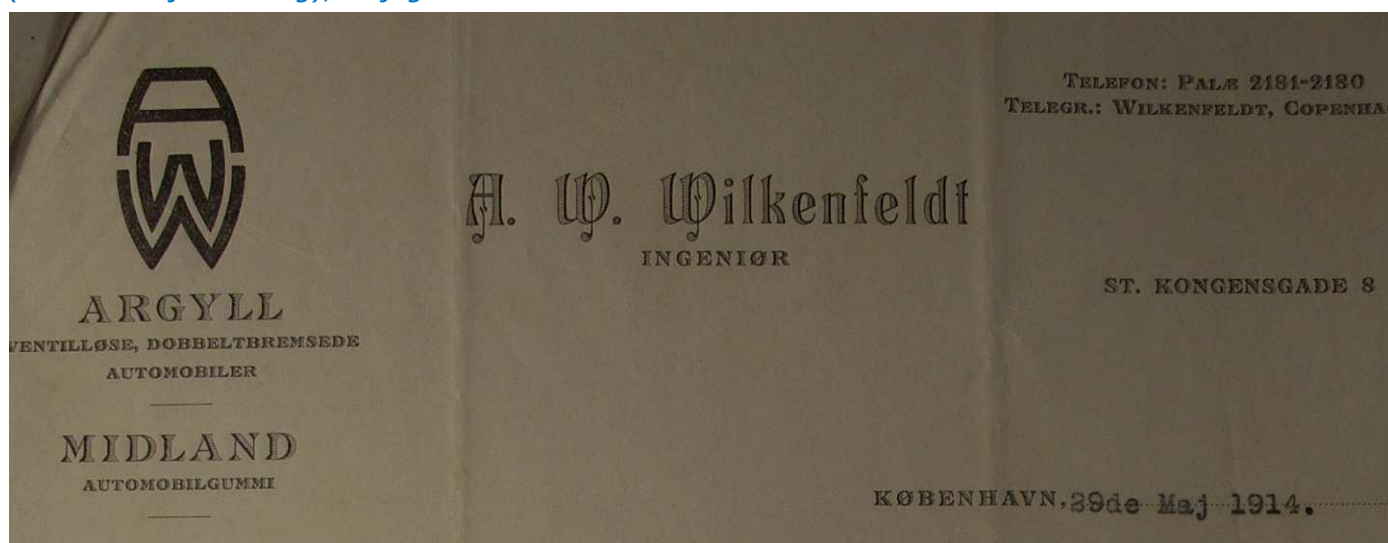
Argyll byggede biler fra 1900 frem til Første Verdenskrig, hvor de gik fallit. Men firmaet blev købt og man genoptog bilproduktion igen efter krigen. I 1912 blev de sideventilede modeller suppleret med motorer med enkelte glidere. Den københavnske bil på visit i Skælskør er sådan én. Motoren er 4cylindret med et slagvolumen på godt 4liter. Gliderventilen bevæger sig ikke blot op og ned med den vrider også frem og tilbage, således at den beskriver en elliptisk bane. Det giver mindre slid og det hævdes også, at det giver mindre olierøg end en dobbeltglidermotor. Den enkelte glider blev opfundet af Peter Burt; men var også patenteret kanadiereen McCollum. Argylls 25/50 blev konstrueret af Henri Perrot, som lægger navn til forhjulsbremsesystemet og var fabrikens chefkonstruktør.

Bremsesystemet fik hans navn; men det var konstrueret af J.M. Rubury, fra hvem Perrot købte rettighederne for £200.

Desværre dækker håndsvinget det 3dje ciffer på nummerpladen, så der er ni mulige ejere i nummerbogen fra 1919. Jeg hælder mest til B&W (K2403), som er den af mulighederne, der må have været mest tiltalt af den avancerede motor. Men det er blot et gæt. Argyll blev solgt i Danmark af ingeniør A.W. Wilkenfeldt i København. Gad vide hvor mange han solgte? I en arkivkasse på Landsarkivet er jeg stødt på én, som blev solgt til en Lensbaron på Lolland i 1914. det var også en enkeltglider model: 15/30. Det ville være et scoop at komme til Styrkeprøven med sådan en vogn. Pb"

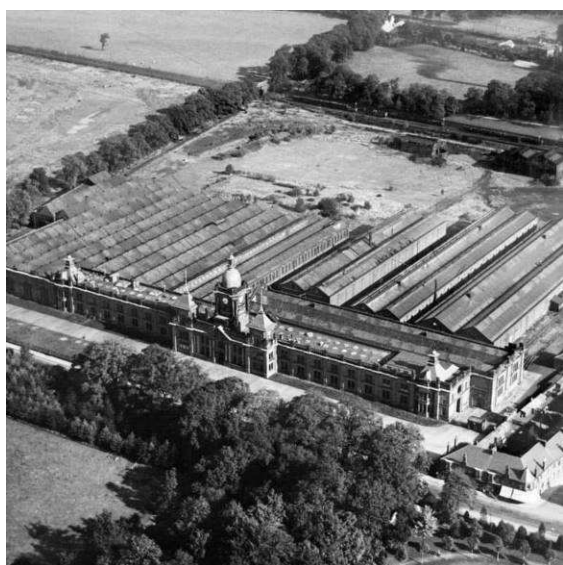
Og så kan vi også lige diskutere ejerskabet lidt mere. Allan mener:

"Ejeren må være Vacuum Oli Comp., Frederiksberggade 1, København.....Håndsvinget kan efter min mening kun dække tallet 1 (K2413). På alle andre tal vil noget rage udenfor håndsvinget, der ikke fylder ret meget, og da jeg har 2 lister....en fra 1919 og en fra 1922 med registrerede biler (Automobilejernes bog), så jeg er ret sikker. mvh Allan"

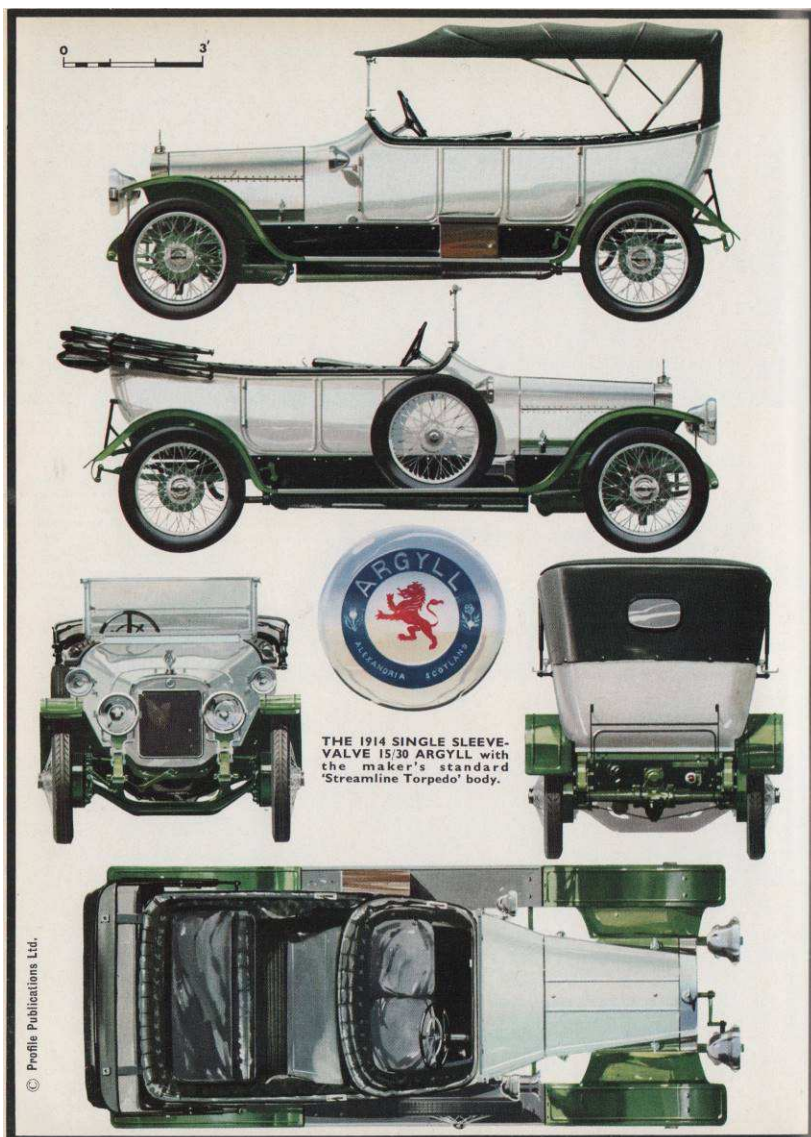


Både den lukkede og den åbne udgave af 25/50 kaldte man "Streamline" og det kan man jo godt undre sig over !

Argyll blev som sagt bygget i Skotland,
og det foregik i ganske pompøse rammer:



Heunder den lidt mere beskedne 3-liters model 15/30:



Månedens svenske klumme:

Svend Algren har sendt os dette:

"Gennem mange år har min ven Peter Ottosson i Stockholm sendt mig nogle herlige små 'klummer' fra Dagens Nyheter. De er som regel skrevet af Ove Säverman eller Per Mortensen og mange af dem handler om bilrelaterede emner. Jeg har tit tænkt på at de kunne være fine at bruge i nyhedsbrevet, men de er jo altså på svensk! Imidlertid deltager mange fra Køreselskabet jo i arrangementer på den anden side af Sundet, så mon ikke de også kan læse svensk?"

Säverman og Mortensen har givet os lov til at bringe klummerne i Nyhedsbrevet: 

Og så kan vi jo også lige tilføje, at januars konkurrencebil "Argyll" ligesom "Peugeot" har en løve i logoet, så den vil passe fint ind i Per Mortensens zoologiske garage:



Månedens nostalgiske tema:

Nu er det jo lige straks sommer, og så kan vi nyde frokosten i det grønne. I de gode gamle dage, var det også populært at slå sig ned i grøftekanten ved siden af køretøjet med madpakken og en øl og gode venners selskab:



Kylarmärken II

Några av den bästa av läsekretsars mer hängivna bilfetischister har låtit mig veta att det var några märken jag glömde när jag förra veckan skrev om det zoologiska garaget, med bland andra Ferraris hingst, Lamborghinis tjur och Jaguars leaping cat.

När det gäller hur man ser på bilar finns det en skala från det helt och hållet romantiska, till ett rent rationellt förhållningssätt där man enbart ser ett fordon som ett fortskaffningsmedel för transporter från A till B.

Eftersom jag dras åt det romantiska hållet finns det bilar jag absolut inte själv traktar efter, hur djuriska namn de än har. Nissan Bluebird och Ford Falcon är två sådana. Men visst finns "fågelbilar" i automobilernas voljärer och aviarium som utövar lockelse, som Pontiac Firebird och i än högre grad Ford Thunderbird.

Dodge Ram och Viper, bagge respektive huggorm, har följaktligen namn som utstrålar farlighet.

Båda dessa modeller är ju amerikanare. Eftersom USA-bilar ofta har något hotfullt över sig har det gärna handlat om hitta symboler som förstärker detta. Dodge Ram och Viper, bagge respektive huggorm, har följaktligen namn som utstrålar farlighet.

Det samma måste också sägas om den

Ford Mustang 390 GT Fastback som Steve McQueen kör i "Bullitt". Biljakten, som slutar med att en Dodge Charger blir lågornas rov och två skurkar brinner upp, har ännu inte överträffats fast filmen kom redan 1968.

En Mustang skulle jag inte tacka nej till. Men det finns europeiska alternativ som ej är att försmå. Lite smickrad blev jag när en läsare tyckte att en Anonima Lombarda Fabbrica Automobili med dess människoätande orm på kylaren, alltså en Alfa Romeo, skulle vara en klädsam assecoar för mig.

En annan läsare undrade emellertid hur jag, just jag av alla människor, kunde glömma Lou Reeds "Sweet Jane" i sammanhanget:

"Riding a Stutz Bearcat, Jim
ya know, those were different times."

Ja, det var andra tider. Denna fantastiskt formgivna sportbil i den tidiga trettiotalsvarianten hade en toppfart på 160 kilometer i timmen. Den ger fog för tanken att djur är också bilar, eller tvärtom, eller hur det nu var som ugglan Jakob brukade säga i "Fablernas värld".

Vi talar ju fortfarande hellre om hästkrafter än watt eller joule per sekund när vi syftar på en bils motoreffekt. Åtminstone gör jag det.

Per Mortensen



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, Michael Villadsen 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 muligt (vedtaget på stiftende møde).



FORSIKRING

*Forsikringsforeningen
for Veterankøretøjer*

**Eneste
veteranforsikring
med overskuds
tilbagebetaling**

Telf. 39 10 11 50

gf-veteran@gf-forsikring.dk