

Nyhedsbrev nr. 02 – Februar 2023

Indhold:

Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra medlemmerne: Fra familiealbummet
Månedens pinup: Tatra T-77
Månedens nostalgiske tema: Gasgenerator

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

14. februar

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

22. februar

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Museumstur til Torino

20. til 23. april

Kontakt: Jørgen Bakka frode@bakka.dk

Aftenmøde – Øst – Tirsdag den 14. februar kl. 19.30

Vi mødes i DVK's bibliotek i kælderen på Nærum Hovedgade 3, Nærum.
Og så er der vanlig hyggelig bilsnak og gamle bilfilm.

Kaffemøde i Grønholt onsdag d. 22. februar kl. 10.00 - OBS! Det er i denne måned den 4. onsdag

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 22. februar.

Torino for veteranentusiaster

Ideen om en tur til Torino for bl.a. at se to berømte bilmuseer bliver nu realiseret på en tur fra den 20. april til 23. april (3 overnatninger) med et begrænset deltagerantal, max. 10 personer.

Det er ikke en "pakkerejse", man skal selv sørge for flybilletter, rejseforsikring m.v. Tilmelding efter "først til mølle princippet". Send en mail til: frode@bakka.dk for nærmere information.

Turen arrangeres af Nils Olsen og Jørgen Bakka

Tak for sidst

Aftenmøde-Øst tirsdag den 10. januar

Tak for en hyggelig aften med en masse bilsnak og hvor Nils fortalte og viste billeder fra Seal Cove Auto Museum i Maine, USA.

Kaffemøde i Grønholt den 18. januar

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

Månedens konkurrence

Billedet er tydeligvis fra udlandet og fra et rally af en slags, men er der nogle der har et bud på, hvad det er for biler (mærke, model, årgang etc.) og måske også begivenhed og sted ????

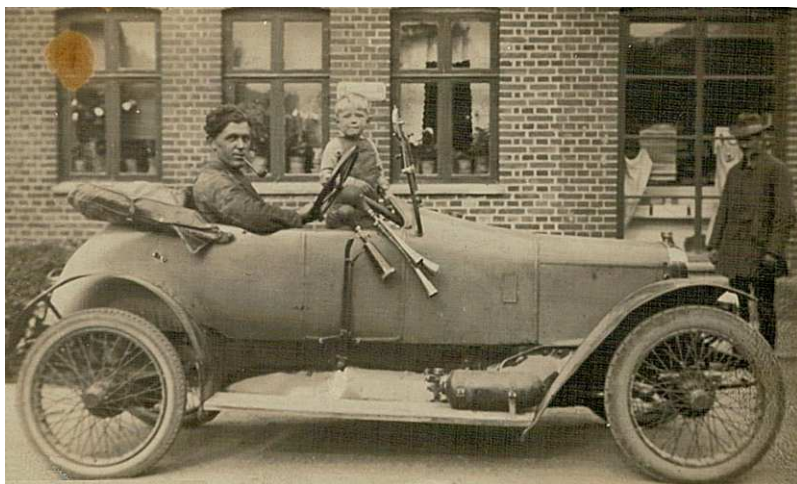
Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.2.
Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav et rigtigt svar, og det var fra Erik Nielsen som skriver:

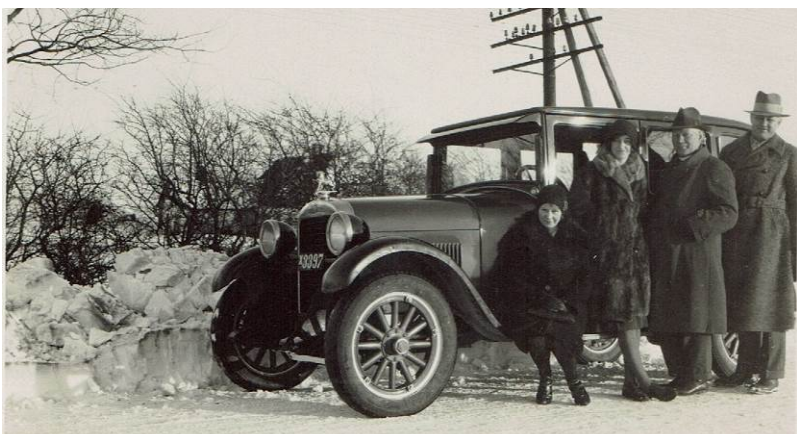
*"I nyhedsbrev nr. 1 viser månedens konkurrence billede en Adler Type K 5/13 HK fra ca. 1914
Med venlig Hilsen
Erik Nielsen
Møllevvej 8A 8362 Hørning
Tlf. 61.294729"*



Nyt fra medlemmerne

Erik Lisberg har bladret i det gamle familiealbum og skriver:

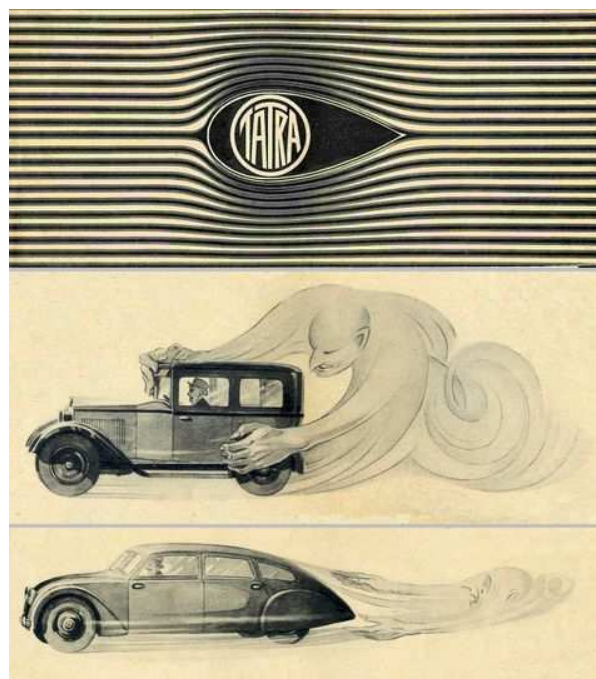
*"Kære gode, "gamle" redakteur
Her er 3 billeder af mine autoriserede forfædre fra Aarhus.
Hvilke bilmærker er de fotograferet med?
MG T hils
Erik Lisberg"*



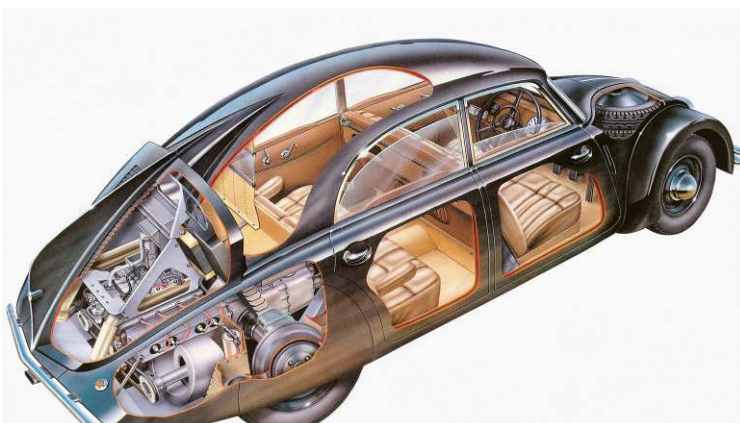
Månedens pinup

Februars pinup er en Tatra T-77 fra 1934. Tjekkosllovakiske Tatra begyndte at lave biler efter første verdenskrig og kreerede mange spændende og originale konstruktioner. I starten af 20'erne barslede Hans Ledwinka, som var firmaets chefkonstruktør, med den lille T-11 med centralrørschassis og en luftkølet, frontmonteret 1056 cc 2-cylindret motor. Op gennem 20'erne voksede bilerne og motorstørrelserne til seks cylindre på 1.930 cc med vandkøling. Udviklingen kulminerede med den imponerende og lidt traditionelle T-80 med 6-liters V12 motor. Men så i 1933 introducerede Tatra V-570 og flyttede motoren bagtil, og i 1934 kom så T-77, som var en sand revolution idet den var den første bil med et aerodynamisk design, som blev produceret i et større antal. Vognen var udstyret med en 3-liter luftkølet V8 motor monteret bag bagakslen. Konceptet har givet inspireret Ferdinand Porsche, da han skabte Folkeovnsboblen.

Fortsættes på næste side:







Månedens nostalgiske tema

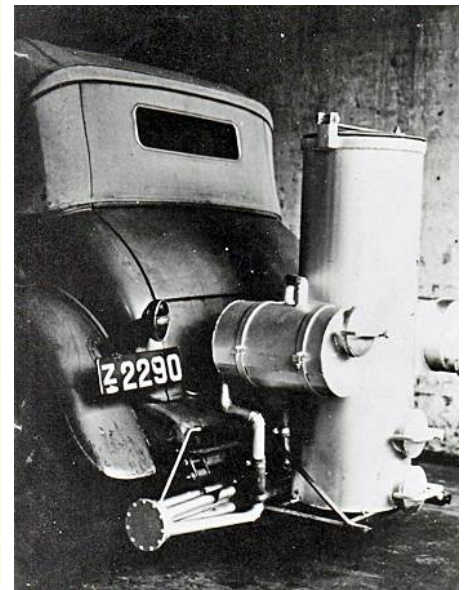
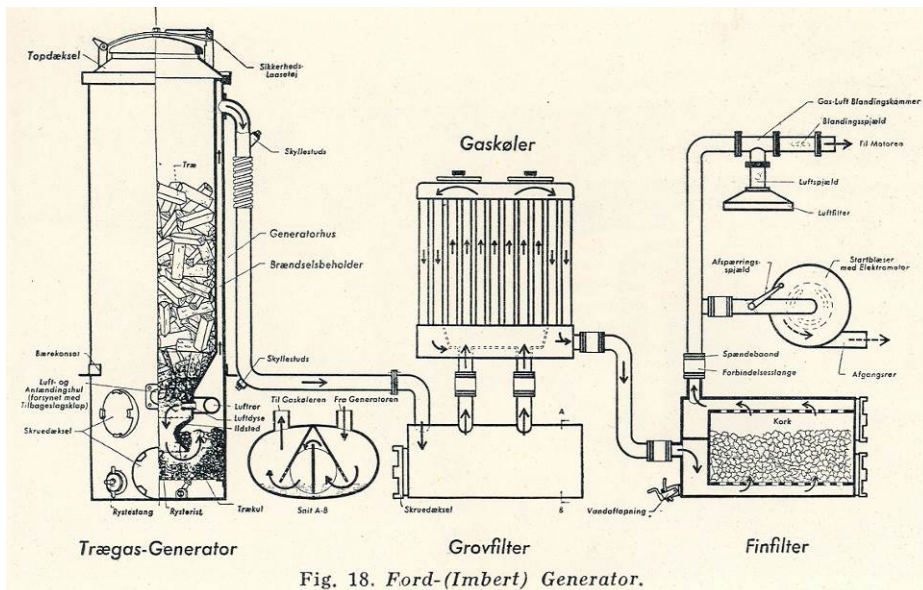
Der er nok efterhånden ikke ret mange af os, der kan huske, da bilerne kørte på bølgebrænde, men da benzinen i maj 1940 blev rationeret, måtte danskerne se sig om efter andre brændstoffer til deres køretøjer. Et alternativ var den gas, som bliver dannet, når man brænder træ, og ved at montere en gasgenerator på sit køretøj, kunne man bruge gassen fra afbrændingen i stedet for benzin. Kønt var det ikke, men jeg har en gang imellem spekuleret på, hvordan det så virkede.

Først og fremmest skulle man have en gasgenerator, og der kom ret hurtigt gang i et utal af danske firmaer som fremstillede gasgenerators: Aalborg Værft, Bopa, Bukh, Bur-Wain, DAPA, Ginge, Gram, Helsingør Skibsværft, Høng, Imbert (GM og Ford), Jeko, Kolding Maskinfabrik, Silkeborg Maskinfabrik, Triangel, Wodskou og Volvo fremstillede alle gasgenerators. Foruden dem, har der været et utal af mindre kendte fabrikater på det danske marked. Selv Fisker & Nielsen, der producerede Nimbus motorcyklen, fremstillede en gasgenerator til cyklerne.

Når så generatoren var monteret, skulle brændet skaffes, og det blev produceret overalt i landet på omkring 900 savværker. Under krigen blev der fældet bøgeskov, svarede til nogenlunde halvdelen af Fyns totale areal. Der gik omkring 400 klodser til en hektoliter brænde, og det kunne købes stort set alle steder. Selv påstod A/S Dansk Generator-Brændsel, at der sjældent var over 10 kilometer til det nærmeste af de 650 udsalgssteder. Brændet var normalt bøgetræ skåret op i klodset på 4x4x5 cm, og 2,5 kg bøgetræ svarede nogenlunde til 1 liter benzin.

Når man så var klar til at køre, skulle man bruge god tid til at fyre op, og især i koldt vejr var det svært at få gang i motoren. Når man så kørte, var gassens brændværdi og dermed motorens effekt dog betydelig mindre end benzinen. En lastbil kunne kun nå op på 30-40 kilometer i timen, en personbil på 50-60 kilometer i timen. Man kunne køre omkring 50-60 kilometer på en opfyldning. Skulle man ud på en længere tur, skulle man huske en ekstra sæk brænde på tagbagagebæreren. Selv om generatorgassen blev rensat gennem flere processer, havde motorerne ikke godt af det, da både tjære og kulpartikler nåede frem til motorens ædlere dele. Så "gengassen" har sikkert taget livet af mange fine førkrigsbiler, og i hvert fald efterlod den en voldsom luftforurening.

Når det nu var så besværligt at køre med "gengas", var det selvfølgelig mest anvendt til erhvervskøretøjer. I 1944 kørte 20.082 køretøjer med gasgenerator og 5.489 køretøjer kørte på benzin. Totalt sparede træet os for 360 millioner liter benzin i krigsårene. A/S Dansk Generator-Brændsel gik stille og roligt på aftægt i takt med, at vi igen kunne købe benzin, og den 1. marts 1947 var selskabet endegyldigt blevet overflødig.



Fortsættes på næste side:



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).



*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