

Nyhedsbrev nr. 02 – Februar 2024

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, mødeaften leder (øst)+(vest)
Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra medlemmerne: Ikke noget i denne måned
Opfølgning på december måneds pinup (Cyclecars)
Opfølgning på januar måneds pinup (Waltham Orient Buckboard fra 1906)
Månedens pinup: 2 AC-racere
Månedens nostalgiske tema: Om at køre grønt

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

13. februar

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Garagebesøg

17. februar

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

21. februar

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Aftenmøde-Øst tirsdag den 13. februar 2024 kl. 19.30

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

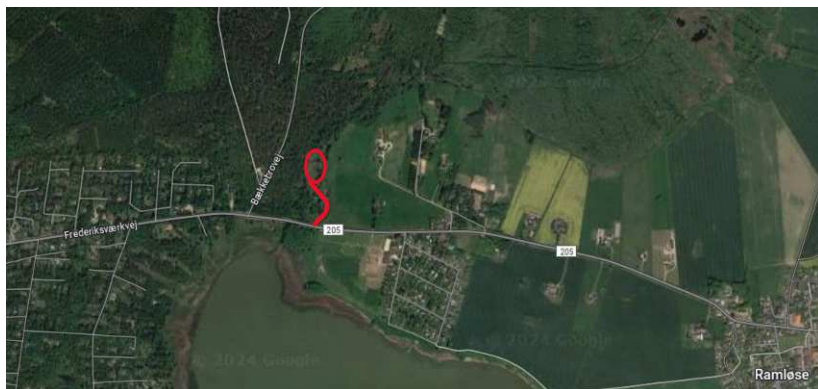
Claude fortæller om tændrør – specielt til de gamle veteraner – bl.a.

Og hvis der er nogle, der har andre interessante emner, tager vi dem op. Medbring billeder på USB-stik

Garagebesøg lørdag den 17. februar kl. 12.00

Vi mødes hos Kristian Møhl, Frederiksværkvej 158, 3200 Helsingør. Man kan køre ind ad indkørslen og parkerer som markeret med rødt.

Kristian har bl.a. Robert Nellemanns Allard J2, som ganske vist er efterkrigs, men det er en spændende bil med en interessant historie.



Efter besøget kører vi til Frederiksværk og spiser frokost på Charlies Cafe. Køreselskabet giver kyllingesandwich – øl/vand betaler man selv.

Tilmelding til Jørgen S senest 13.2. på mail ericavej39@gmail.com eller mobil 22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt onsdag d. 21. 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 21. febr.

Tak for sidst

Aftenmøde-Øst torsdag den 11. januar

Aftenmødet i januar var lidt anderledes. Vi mødtes hos Classic Car House i Sorgenfri – Nogle af os til middag kl. 17 og resten kl. 18. Herefter viste Kim rundt og forklarede rigtig godt om stedet og om de udstillede biler. En del af bilerne var efterkrigs, men til vor store glæde var der også en fin afdeling med førkrigskøretøjer. Stor tak til Kim & Co.



Kaffemøde i Grønholt onsdag d. 17. januar

Selv om vejret var lidt tilsneet den morgen, var fremmødet alligevel fint. Tak for en hyggelig formiddag hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads.

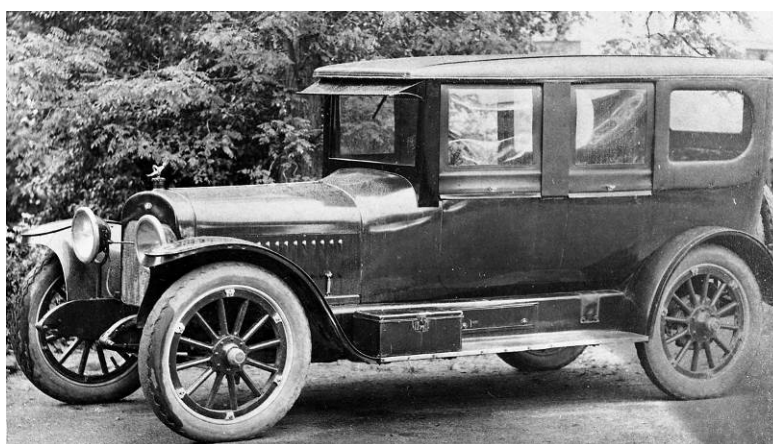
Månedens konkurrence

Månedens konkurrencebillede er til en afveksling fra Norge. Hvad er det for en bil?

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

Sidste måneds konkurrence

Der kom ingen rigtige svar på sidste måneds konkurrence, med Allan Hansen fra Bornholm, som sendte os billedet, har løsningen:



Big-Handsome-Roomy-1916 Davis Cars

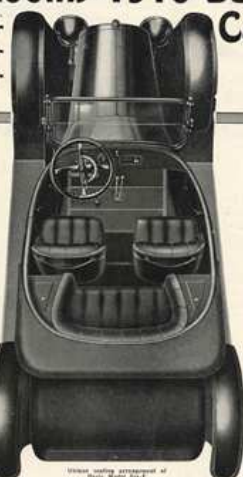
Three, Five or Seven Passengers-
Four, Six or Twelve Cylinders-
Continental Motors in all Models-

THE essentials of the entire Davis sales argument for 1916 are told in the few words above. Stepping away the carefully constructed phrases and the glowing descriptions, these beautiful cars might be expected to induce, we have reduced the story to the few words we want you to carry in your mind as the outstanding details of the new Davis line.

As a matter of fact, we have been building big, handsome, roomy cars for five years. Davis patrons have loyally backed each model as it came out so that now it has been necessary to materially enlarge our facilities and our output in order to extend our business beyond the dealers and persons who have already selected the Davis for their own. And this expansion is further warranted by the most attractive line we have ever produced—five splendid models that meet every motoring requirement for the buyer who wants to invest between one and two thousand dollars for a car.

Davis cars are distinguished not only by perfect mechanical construction and design, but also by the handsome, best planned bodies now in use. In all the touring cars there is a passage between the front seats, the driver's seat being adjustable and the other seat revolving to any angle, forward or backward at the will of the occupant. The roadster body illustrated, accommodates three grown persons and one child without the slightest crowding.

Continental Motors cast in block are used in all models and other details of construction are of uniform type throughout. Wheel-hoos are all simply long, five extra large, with an abundance of surplus power in reserve, careful spring suspension and luxurious body work.



Write today for complete details of these cars
Valuable territory open for a few more agents
WRITE OR WIRE TODAY

George W. Davis Motor Car Co.,
Richmond, Indiana

Small Five Passenger Model Six-Cyl.
Price \$1200 fully equipped, F. O. B. Factory.
State lot prices include full equipment.



"Månedens bil er en amerikansk DAVIS, og jeg mener, den er årgang 1916.

Den aftagelige top er en dansk produceret "Topsy Top". Der var også flere af slagsen, men jeg tror at "Topsy Top" var den mest kendte.

"Topsy Top" og andre lukkede toppe var til åbne biler. Tidligere tiders biler op til ca. 1925 var stort set alle åbne køretøjer, men om vinteren var åbne køretøjer meget, meget kolde at køre i. Derfor var der nogle fremsynede mennesker, som fandt på at lave en top til de åbne biler, så de blev næsten, næsten lige så gode som de lukkede. Jeg har ofte hørt om "Topsy Top", og vi har da haft nogle stykker her på øen (Bornholm)."

Nyt fra medlemmerne

Ikke noget i denne måned

Opfølgning på december måneds pinup (Cyclecars)

I december skrev jeg om cyclecars, og Michael Deichmann skrev en kommentar til dette:

"Cyclecars og bivejsvogne – den danske vinkel"

Der er en dansk vinkel på decembers nyhedsbrevs historie om cyclecars. Da bilen omkring forrige århundredeskifte brød igennem, var der kun befæstede veje i de større byer og på de få hovedveje. Resten af vejnettet var beregnet til hestevogne og var jord- eller grusveje og slet ikke i stand til at bære de tunge biler. Ved bekendtgørelse 160 af 11. juni 1913 kundgjordes det at biler, der vejede 450 kg eller mindre skulle udrustes med en kvadratisk hvid plade med sort X placeret ved siden af nummerpladen. Denne plade gav tilladelse til at køre på bivejene, og var køretøjet tungere og derfor ikke udrustet med denne bivejsplade, måtte man holde sig til hovedveje og byerne.

Disse bivejsvogne blev selvfølgelig "redningen" for dyrlæger og læger, så de kunne komme ud til bønderne og de små landsbyer. Dyrlæge Gram i Helsingør havde i 1914 sådan en tysk fremstillet "Loreley" (øverste billede).

Vægtgrænsen blev igennem årene hævet og sidst i 1920'erne var den 1250 kg hvor bl.a. Ford T nu kunne køre på bivejene, så i 1928 fjernede man restriktionen og dermed bivejspladen. Cyclecar'ens storhed og fald i Danmark falder derved meget godt sammen med udviklingen i resten af Europa, men måske af andre grunde."



Og nu vi er i gang med emnet, så kan jeres gamle redaktør lige tilføje, at den eneste dansk producerede cyclecar, som blev godkendt efter de europæisk/amerikanske standarder var "DANA" (nederste billede), der blev bygget i København fra 1908 til 1914. Den vejede kun 260 kg. Konstruktøren/fabrikanten Hakon Olsen blev gas- og vandmester efter at fabrikken blev lukket. Især før første verdenskrig pyntede man ofte bilerne med blomster og grønne grene ved festlige lejligheder, og sådan kan man jo også køre grønt! Se også "månedens nostalgiske"

Opfølgning på januar måneds pinup (Waltham Orient Buckboard fra 1906)

I januar skrev jeg om Danmarksekspeditionen og om en Waltham Orient Buckboard fra 1906, og i den forbindelse kan det tilføjes, at Ole Emil Riisager skrev rigtig grundigt om den sag i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 121 fra 1995. Artiklen kan findes i DVK's database her:

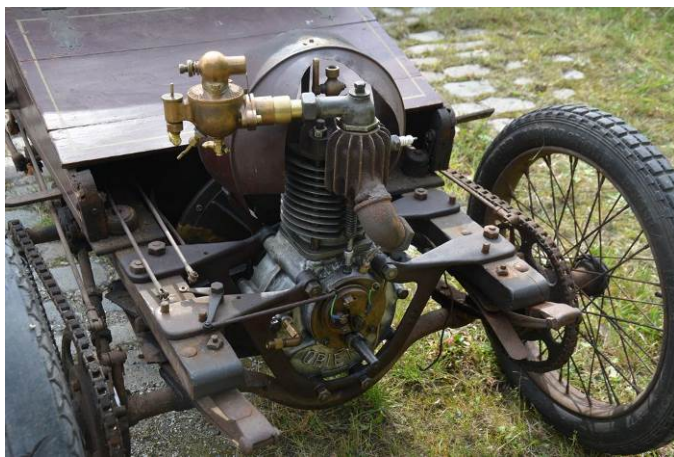
http://dvk-database.dk/bht/bht_1995/bht_1995_121/bht121_1995_01.htm

Artiklen angiver også nogenlunde præcist, hvor på havbunden ved Danmarkshavn vi skal lede efter resterne af ekspeditions køretøjet.

Pinuppen fra januar var jo et amerikansk eksemplar af køretøjet med et genskabt chassis/karosseri. Men Viklit har altså en Orient Buckboard, og den er ovenikøbet med originalt chassis/karosseri:



Fortsættes på næste side:



Månedens pinup

Månedens pinup er to AC-racere fra starten af 1920'erne, og så må I lige tilgive, at jeres gamle redaktør undtagelsesvis går i selvsving omkring lige det bilmærke.

Engelske AC (Auto Carrier) blev etableret i 1904 og eksisterer under en eller anden form stadig i dag. Under første verdenskrig producerede man fortrinsvis en forfærdelig masse granater og tændsatser, og derfor stod man ved krigens afslutning med en meget sund økonomi. Dette skulle selvfølgelig omsættes til genoptagelse af bilproduktionen, og man eksperimenterede en del med nye motorkonstruktioner. En af dem var den berømte 2 liter 6'er, som faktisk forblev i produktion helt til 1963 (44 år). Man forsøgte sig også med en tilsvarende 4-cylindret motor, men den nåede aldrig rigtig ud over forsøgsstadiet. I stedet satte man på en 1,5 liter 4-cylindret motor fra British Anzani. Det resulterede så i AC Royal, som jeres ærbødige jo har meget fornøjelse af. Produktionen var ret lille – under 90 stk. årligt op gennem 1920'erne.

Ved siden af bilproduktionen havde man en fest med at bygge og køre racer- og rallybiler. Man slog rigtig mange rekorder, og man vandt rigtig mange løb. Det kunne selvfølgelig ikke løbe økonomisk rundt, baseret på det beskedne antal biler man byggede og solgte. Så AC gik i konkurs i 1929. Firmaet blev dog købt og genoplivet i 1930, og det er faktisk en proces, man har været igennem flere gange indtil i dag.

Og nu til pinupperne - det er så vidt jeg ved de 2 eneste racere, som har overlevet til i dag.

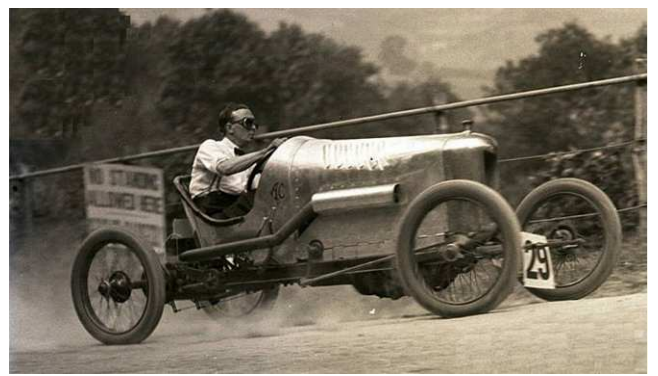
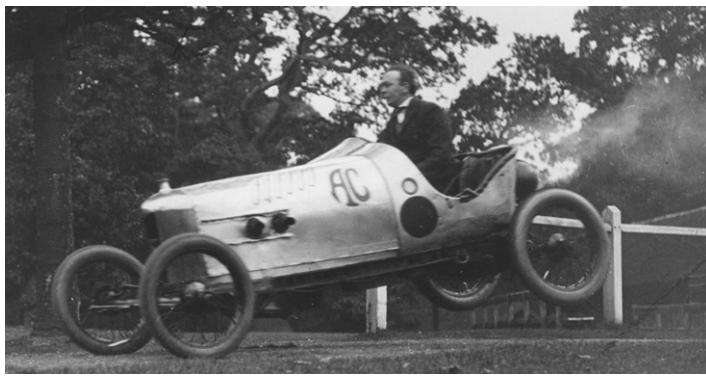
Den første er fortrinsvis baseret på AC Royal med 1,5 liter 4-cylindret Anzani motor med kompressor. Det var en vogn, som både blev brugt af fabrikken til ræs, og som også blev solgt til private velbeslåede petrolheads. På det sort/hvide billede er Sir Ralph Mallais, og den lidt skaldede herre på det efterfølgende 1960'er billede er Raymond Mays, som også havde kørt vognen som ung.

Den anden vogn var primært bygget til at køre hurtigst muligt op ad testbakken på Brooklands, men den havde også stor succes ved diverse speed-trails og hill-climbs. Den er bygget superlet og forsynet med AC's egen 1,5 liters 4-cylindrede motor med overliggende knast og 16 ventiler. Man sagde, at den kunne kravle op ad en lodret væg, men det er nok ikke helt sandt. Den havde et 2-sædet karosseri som afsluttedes lige foran bagakslen efterladende det meste af bagakslen, gearkassen og bremserne synlige. Benzintanken var placeret over passagerens knæ. Senere er tanken flyttet om bag sæderne. På de gamle sort-hvide billeder er chaufføren AC's fabrikskører J. A. Joyce. På det første af billederne er Joyce ved at lande på toppen af testbakken på Brooklands banen.

Fortsættes med billeder på næste side:



Fortsættes på næste side:



Det sidste billede er jeres gamle redaktørs AC Royal fra 1924.

Månedens nostalgiske tema

Især før første verdenskrig pyntede man ofte bilerne med blomster og grønne grene ved festlige lejligheder, og sådan kan man jo også køre grønt! Det så sikkert kønt ud, men det slørede jo desværre bilerne, så det er lidt svært at se, hvad det er for nogle.



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