

Nyhedsbrev nr. 05 – Maj 2022

Indhold:

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

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra Medlemmerne: Alfa Romeo 8C Monza

Månedens pinup: Austin Seven Ulster fra 1930

Månedens nostalgiske tema: Hillclimb i Paris

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:

Aftenløb-Øst

10. maj

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

18. maj

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Aftenløb-Øst

14. juni

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

22. juni

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Aftenløb-Øst – Tirsdag den 10. maj kl. 19.00

Vi mødes **2. tirsdag i måneden**

Vi mødes på parkeringspladsen ved Vedbæk Havn og kører så til Bryggeri Skovlyst (Skovlystvej 2, 3500 Værløse). Turen er på 34 km, og så håber vi bare på godt vejr.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 18. maj 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 18. maj

Øvrige arrangementer i 2022:

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

PB 50 års Veteranbil Rally den 5. til 8. maj 2022

Tilmelding var senest 4. april.

Krudtværksløbet lørdag den 7. maj

Tilmelding senest 1. maj. Se vedhæftede indbydelse

Gentofte Brand Museums 35-års Fødselsdag søndag den 22. maj.

Tilmelding senest 15. maj. Se vedhæftede indbydelse

Søndag d. 29. maj Classic Car House Spring Time på Klampenborg Galopbane

Fra kl. 10.00-16.00 vi mødes i den grønne skov - kom som I er

Messing og Gaslys lørdag den 4. juni til mandag den 6. juni

Tilmelding var senest 30. april, men er forlænget en uge til 7. maj. Se vedhæftede indbydelse

Stjerneløb søndag den 5. juni

Tilmelding senest 31. maj. Se vedhæftede indbydelse

Timewinder - Nostalgi til lands, til vands og i luften - Pinsen 4. -6. juni 2022

Se mere: www.timewinder.dk

Græsted veterantræf - Pinsen 4. -6. juni 2022

Se mere: www.veterantraef.dk

Nyt fra Sverige om aflyst vårrally og sommerarrangement den 2. juli:

"Hej Vänner i Körsällskapet!

Nu är snart säsongen med förkrigsbilarna igång. Tyvärr vågade vi inte boka något för Vårrallyt, då vi inte visste hur det skulle gå med pandemin. Vi hoppas på nästa år.

Däremot håller vi på att planera för en dag i sommar.

Vi träffas lördagen den 2/7 hemma oss i Stävie. Där bjuds det på frukost och sedan kör vi en runda, tittar på något och äter något gott. Allt är än så länge bara på planeringsstadiet så inbjudan och mer information kommer senare, men Ni kan redan nu reservera den 2/7 i Era almanackor.

Önskar Er alla en fin Påsk!

M v h Alexander med familj"

Styrkeprøven: torsdag/fredag/lørdag/søndag den 11.-14. august 2022 i Sverige

Styrkeprøvet kommer 2022 till Halland, där det kommer gå av stapeln den 11-14 augusti, med Varbergs Kusthotell vid Apelviken som utgångspunkt. Indbydelse og tilmelding blev udsendt med Nyhedsbrev 04.

Øresundsdysten: lørdag/søndag den 27.-28. august 2022 i omegnen af Helsingør

Øresundsdysten foregår i år i Nordsjælland med start fra Helsingør til overnatning i Helsingør og så om søndagen tilbage til Helsingør via Frederiksværk og Hundested. Vi har foreløbigt planlagt følgende, men der kan ske ændringer:

Lørdag: Gennem Nordsjælland, ad smukke omveje til Tikøb hvor vi har en formiddagsaftale med "Baronessen på Benzintanken". Herefter kører vi til Gilleleje Golfklub hvor vi spiser frokost. Ankomst ca. kl. 12,30. Ca. kl. 14,00 fortsætter vi ad småveje til Helsingør hvor vi skal overnatte. Ankomst: Ca. kl. 17,00 hvor der er kaffe og kage. Lørdag kører vi ca. 70 km,

Søndag: Afgang fra Helsingør kl. 10,00 hvor vi kører til Frederiksværk, hvor vi skal bese Krudtværksmuseet ca. kl. 11,00. Herefter kører vi til Lynæs hvor vi spiser frokost/lunch ca. kl. 13,00. Ca. kl. 14,00 fortsætter vi ganske kort til museet i Knud Rasmussens Hus ved Kikhavn hvor vi er ca. 14,30. Herefter går gennem Nordsjælland langs nordkysten til Helsingør. På vejen er der eftermiddagskaffe og kage i Rågeleje. Søndag kører vi ca. 90 km.

Se vedhæftede indbydelse.

Og så nogle tilbagevendende arrangementer:

Dækspark på Gilleleje Havn

Hver tirsdag kl. 18 fra 19. april til 11. oktober.

Klassiske biler på Kulturhavnen i Helsingør

Søndage kl. 13-16. Den 1.5., 22.5., 10.7., 28.8., 18.9. og 9.10.

Classic Car House/Coffee, Cars & Hygge på P-pladsen ved Klampenborg Galopbane

Torsdage kl. 17-20. Den 5.5., 12.5., 19.5., 2.6., 9.6., 16.6., 23.6. 30.6., 4.8., 18.8. og 25.8.

Tak for sidst

Aftenmøde-Øst – Tirsdag den 8. marts

Tak for en hyggelig aften i Nærum hvor Bernt Hansen fortalte rigtig underholdende om sit liv med autoværksted og engelske luksusbiler siden først i 1960'eren, og om at løse tekniske problemer som ingen andre rigtig kunne løse.

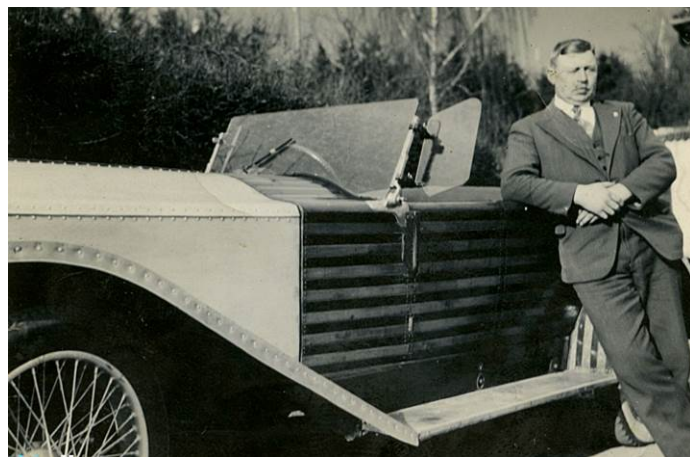
Kaffemøde i Grønholt onsdag den 16. marts

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

Månedens konkurrence

Det ser ud som om der både har været en blikkenslager og en snedker på spil her. Er der nogen, der kender bilens historie, og som kan genkende donorbilen ??

Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.5. Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav to rigtige svar, og det var fra Allan Hansen fra Bornholm og fra Erik Nielsen fra Hørning.

Allan skriver:

"Jeg vover pelsen en gang endnu.....den forulykkede bil er efter min mening en 1910 Georges Roy, 6 cylindret med slagvolum på 3317cc. Den er Fransk.

Allan har også fundet et billede mere af den forulykkede bil: *Desværre ikke så godt et billede fundet i Illustreret Tidende 1911.....Bilen blev noget ramponeret, og det er faktisk ret så svært at finde bilmærke. Jeg tror dog på 1910 Georges Roy."*

Erik skriver:

"I nyhedsbrev nr. 4 drejer månedens konkurrence sig om hvilken bil Harry Cordosa, kørte i da han ramte et vejtræ ved dødsulykken i 1911.

Bilen var en fransk Georges Roy, og om den virkelig har kunnet køre 120 km/t tvivler jeg på, det kunne godt være noget jonnalisten havde fundet på for at pynte på historien, men den halve hastighed ville også have været mere end nok ved mødet med et vejtræ. Selv om billedet ikke er godt til at jeg kan identificere modellen, men det må dog være en af de mindre 4 cylindrede, fordi jeg kan se nok til at udelukke at det skulle være en af fabrikkens store 6 cylindrede modeller der var helt oppe på 8,5 eller 10,6 liter.

I øvrigt er der indsneget sig en lille skrivefejl i Bengt Olssons beskrivelse af hans farfars bil, det er ganske rigtigt en Fiat men det er ikke en 501 men efterfølger modellen 503.

I månedens nostalgiske tema fortælles der ikke noget om hvad for lastbiler der er på billederne.

På øverste billede er Frederik Grenemanns eft.s Lastbil formentlig en Federal fra ca. 1930-31

Næste billede med de 3 lastbiler der er K21.023 en Triangel modelbetegnelsen er usikker men det kunne være en L3,0 fra ca. 1924-25, A33.424 er en Ford Model AA 1930-31 og K19.226 er en Chevrolet 1927.

Næste billede der er bilen ved pakhuset hvor man ikke kan læse nummerpladen, det er en Triangel

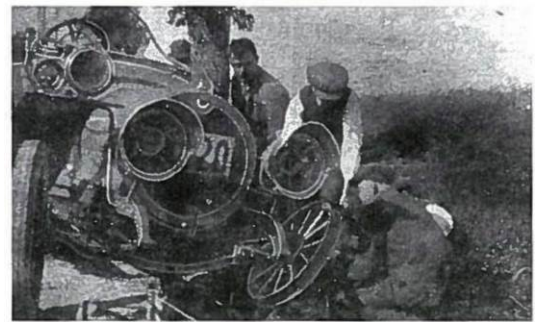
På det nederste billede er A6032 en Ford Model TT.

Med venlig Hilsen Erik Nielsen"

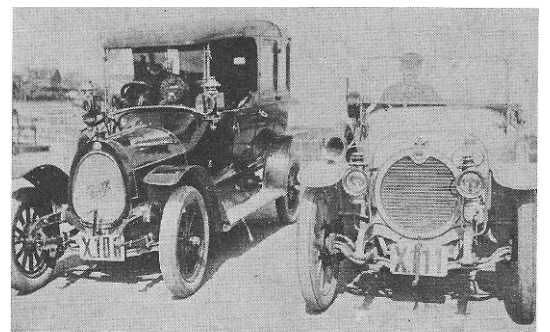
Jeres ærbødige redaktør kan så lige tilføje, at George Roy blev bygget i Bordeaux fra 1906 til 1929. Produktionen var vist ikke særlig stor, men til gengæld konstruerede man rigtig mange forskellige motortyper. Man startede med en encylindret på 1,1 liter og fortsatte med en tocyldret på 2,9 liter. Så fortsatte man med firecyldret på 4,6 liter og en sekscylindret på hele 10,2 liter. Fra 1908 kunne man få firecyldrede motorer på 2,9 liter, 3,8 liter og 5,9 liter, samtidig med at man stadig benyttede den tocyldrede motor på 2,9 liter. Fra 1912 forsimplede man programmet, så alle vognene var med en sekscylindret motor på 3,6 liter.

Bilerne havde nogen succes i Frankrig og i de franske kolonier, og de var sjældne uden for Frankrig. Men der har åbenbart kørt nogle få i Danmark. Harry Cordosa havde købt sin i Sverige, og ifølge Ry Andersens "Auto-Album" har der også kørt en i Aarhus som droske (billedet herover).

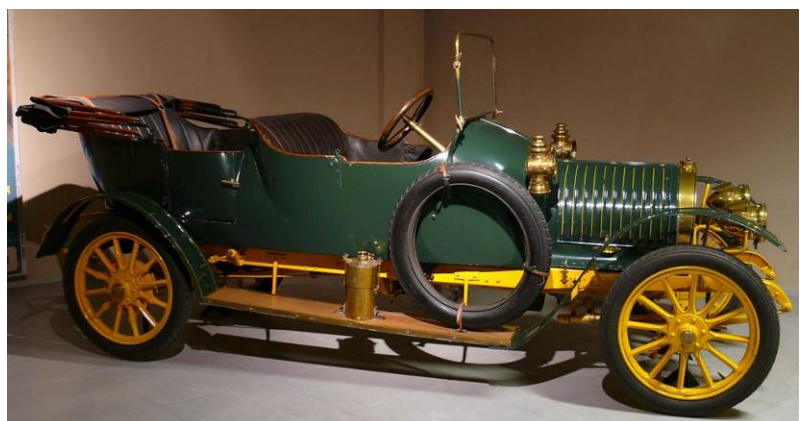
Herunder er lige et par billeder af en overlevende Georges Roy, som åbenbart henslæber sit otium på et museum. Det er en Type O 12 CV touring sport torpedo 1909:



En fotograf var på pletten den ulyksalige 15. juni 1911, hvor Cordosa kørte galt. Her ses den havarerede sportsvogn, som Falck-folk forsøger at samle, så den kunne transporteres til København.



En 5,7 hk DUX og en 8 hk GEORGES ROY fra Bordeaux med fabriks-nr. 115 kørte begge droskekørsel i Aarhus i 1912.



Nyt fra Medlemmerne:

Kim Polte har sendt os følgende:

"Et lille hip omkring Hauberg bilerne er, at nu er den sjældne ALFA ROMEO 8C Monza kommet i kyndige hænder, adskilt og teknisk gennemgået hos Peter Kjøl og Co.

Og bestyrelsen i Hauberg Fonden har besluttet, at den skal genopstå i alt sin fordums glans, som den var på den tids store væddeløbsbaner, i Grand Prix racereset Rudolf Caracciolas hænder.

Det vil sige at den bliver i den tyske racer-nationalfarve hvid.

Godt nok kørte Caracciola i 20'erne og i start 30, for Mercedes, men blev hyret ind hos Alfa Corse til racesæson 1932, da Mercedes ikke kørte med deres væddeløbsbiler i 1932.

Med denne umådelig lille, men hurtige 8C Monza racevogn fik store mærker, bla. Bugatti og deres berømt køre kam til de tilbagestrøgne franske frisurer og moustacher.

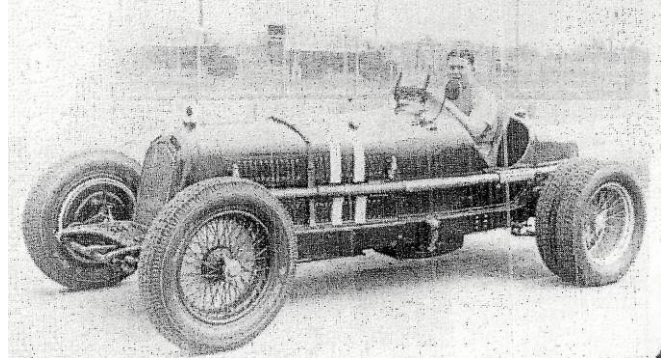
Billederne er:

Stelnr. 2111041 er her fotograferet i 1932 i det Polske Grand Prix i Lewow, og er 1.vinder. I Monaco Grand Prix en 2. plads efter Novolari.

041 vinder også i det Polske Grand Prix i 1933 men denne gang med ny ejer "Den norske nordmand fra Norge" Eugene Bjørnstad, også kaldet "Skandinaviens Fartkonge"

041 blev særdeles kendt i nordnorden med de dobbelte baghjul bla. til is- og track race.

Vi forventer at vidunderet vil kunne fremvises i foråret 2023."



Månedens pinup

Månedens pinup er en Austin Seven Ulster fra 1930.

"Austin Seven" bliver jo som bekendt 100 år i år, og det kan man læse meget om andetsteds. Jeg vil i den anledning så lige koncentrere mig om en specialitet: "Austin Seven Ulster". Oprindeligt blev den kaldt "Sports", men da et fabrikshold havde stor succes med den ved Ulster TT i 1930, blev den så normalt kaldt "Ulster". Og så er den ægte vare faktisk uhyre sjælden – der blev kun bygget 168 stk. fra 1930 til 1932. I forhold til en almindelig "Seven" var chassiset sænket 3 tommer, og den havde et let, åbent, spidsrumpet aluminiumskarrosseri uden døre. Der var både skærme og trinbrædder af stål, og motoren på 747 cc var der kælet ekstra for. Man kunne få den både uden eller med kompressor og det gav henholdsvis 24 og 36 hk. Når der skulle køres ræs, var det let at demontere skærme, trinbrædder og vindspejl, og så havde man noget, der både lignede og opførte sig som en ræser. Succeserne var mange ved racerløb og trails først i 30'erne.

Efter ræset kunne man jo så montere cykelskærme og aero-vindspejl for at bevare det sportslige præg, og dette blev så prototypen for rigtig rigtig mange rekreationer/kopier med basis fra almindelige Austin Seven'er. Faktisk er disse rekreationer efter min mening ofte ganske kønne – måske også kønnere end den originale "Ulster".

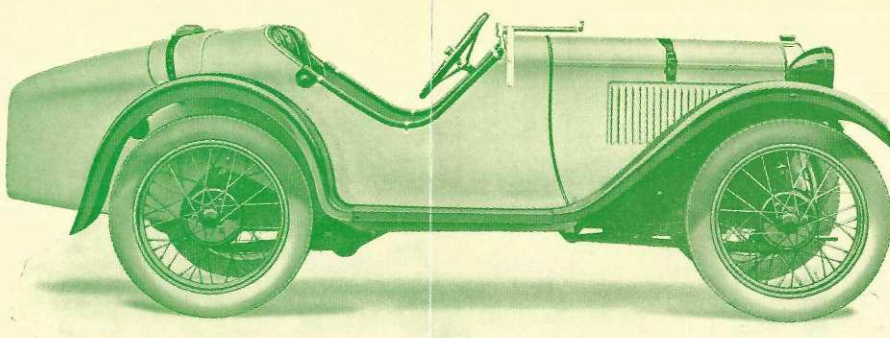
Denne her "Ulster" fra 1930 (OX 2805) skulle angiveligt være en af de originale, men den er uden de originale skærme og trinbrædder, bremserne er moderniserede og det er en af dem uden kompressor.



Fortsættes næste side:



Herunder uddrag fra Austins brochure om "Ulster" (med skærme og trinbrædt) samt et par avisudklip:



SPECIFICATION

DIMENSIONS.—Overall length, 10 ft. (3.048 m.); overall width, 3 ft. 11 in. (1.194 m.); wheel-base, 6 ft. 3 in. (1.905 m.); track, 3 ft. 4 in. (1.016 m.); weight approximately 8½ cwt. (431.82 kilos.)

ENGINE.—Four-cylinder, water-cooled, detachable head. Bore, 2.2 in. (56 mm.). (747 c.c.) Stroke 3 in. (76 mm.). (R.A.C. rating 7.8 h.p.) Brake horse-power at 5000 r.p.m. (non-supercharged)—24. (supercharged) 33.

Fitted with No. 4 Cozette supercharger, gear driven at front of engine. A larger size, or other type supercharger may be fitted if required, at an extra charge.

Ignition, coil. Supercharged model, magneto. Lubrication, forced feed by pump. Cooling by film radiator and fan. Cooling (supercharged) ditto and water pump. Balance crankshaft carried on roller bearings. Alternative Cylinder Head with improved cooling capacity is now available.

CLUTCH.—Single-plate.

GEARBOX.—Three speeds forward and reverse; ratios of engines to road wheels, supercharged model—4.6, 7 and 13.5 to 1; 16.5 to 1 reverse; non-supercharged model—5.2, 7.5 and 13.5 to 1, reverse 17.5 to 1; ball bearings throughout.

Speed at 5000 r.p.m.

	Supercharged	Non-supercharged
1st gear	32.2 m.p.h. (48.6 k.p.h.)	28.2 m.p.h. (45.5 k.p.h.)
2nd "	54 " (87 ")	50.5 " (81.5 ")
3rd "	76.7 " (123.4 ")	72 " (115 ")
Reverse	22.7 " (36.5 ")	21.3 " (34 ")

REAR AXLE.—Three-quarter floating with differential and torque tube. Ball bearings and thrusts throughout. Final drive by shaft and helical bevel.

SPRINGS.—Semi-elliptic spring in front. Quarter ellipsics at rear. Shock absorbers front and rear.

STEERING.—Worm and wheel, having provision for taking up wear.

CONTROLS.—Gear and brake lever, mounted centrally. Gas and ignition control levers mounted on the steering wheel. Foot accelerator is also provided. A revolution counter is mounted on the instrument board; the drive of this is by gears embodied in the engine.

FRONT AXLE.—Forged "H" Section.

BRAKES.—On all four wheels; easily adjustable.

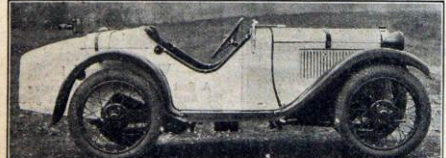
WHEELS.—Special wire detachable, fitted with Dunlop 25 in. x 3.50 balloon tyres.

PETROL.—In the supercharged model the petrol tank is of the pressure type. The tanks in both models have 5½ gallons (26.139 litres) capacity, and are fitted with two level taps with a reserve of approximately 1 gallon (4.546 litres).

EQUIPMENT.—Electric starting and lighting, horn, speedometer, engine revolution indicator, oil gauge, spare wheel and tyre are included in the equipment. On the supercharged model there is an air pump and pressure gauge for petrol feed.

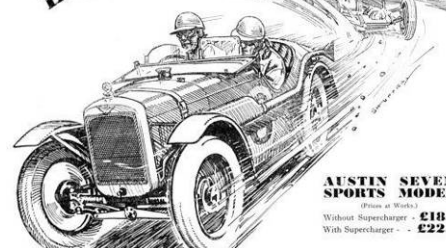
For Terms of Business, see Main Catalogue.

The AUSTIN MOTOR CO. LTD., Longbridge, Birmingham



WITH OR WITHOUT BLOWER. — The latest low chassis Austin Seven can be obtained with a supercharger at £225, and unsupercharged at £185. The cheaper model is capable of well over 60 m.p.h. (see text).

94.031 m.p.h.



AUSTIN SEVEN SPORTS MODEL
(Price at Works)
Without Supercharger - £185
With Supercharger - £225

At Daytona Beach on February 5th & 6th Captain Malcolm Campbell on his Blue Bird raised the record for land speed to 245 miles per hour, and on his British Austin Seven achieved

A remarkable increase in the INTERNATIONAL CLASS "H" RECORD
One Mile at **94.031 m.p.h.** One Kilometre at **93.964 m.p.h.**
(Subject to Official confirmation)

Remember, first, that the Austin Seven has secured a greater number of successes in competition than any other car in the world. Secondly, that all Austin competition cars are built from standard parts. What does this mean to you? It means that the Austin Seven you buy has such a great margin of safety and strength that it will withstand far more strain and stress than you are ever likely to subject it to. Think it out—and you will buy the dependable Austin. See your nearest Austin dealer.

Read the AUSTIN MAGAZINE: 4d. EVERY MONTH

AUSTIN 7

The Austin Motor Company Ltd., Longbridge, Birmingham. Showrooms, also Service Stations, for the Austin Seven: 471-473 Oxford Street, London, W.1. Showrooms and Service Stations: Holland Park Hall, W.11

Månedens nostalgiske tema

Hillclimb midt i Paris

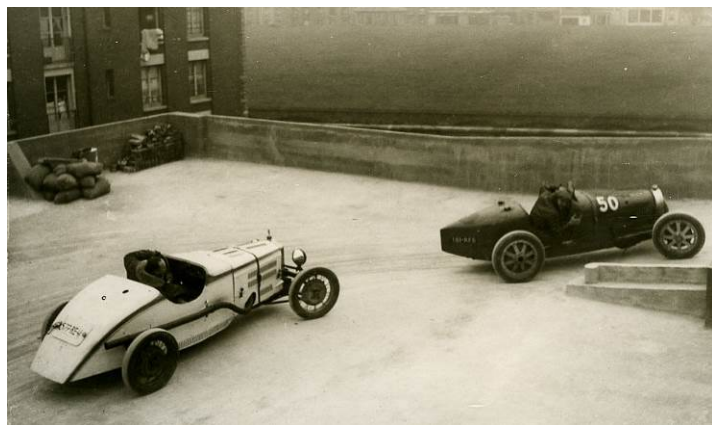
I midten af 1920'erne ønskede den generation af franskmænd, der havde overlevet Første Verdenskrig, at leve livet fuldt ud. Alt syntes at ændre sig. Flyvning var hverdagskost, mange fik bil, sociale konventioner brød sammen, og mode var sagen.

Det var i dette miljø, at en gruppe velhavende franskmænd, hvoraf flere havde været jagerpiloter i krigen, fandt sammen med ideen om at bygge en garage, hvor de kunne parkere deres udsøgte luksusbiler. Aktier blev solgt, og der blev rejst nok penge til, at jord kunne købes og til opførelsen af Banville Garage (navnet blev valgt, da det var placeret for enden af Rue Theodore de Banville i 17. arrondissementet i Paris).

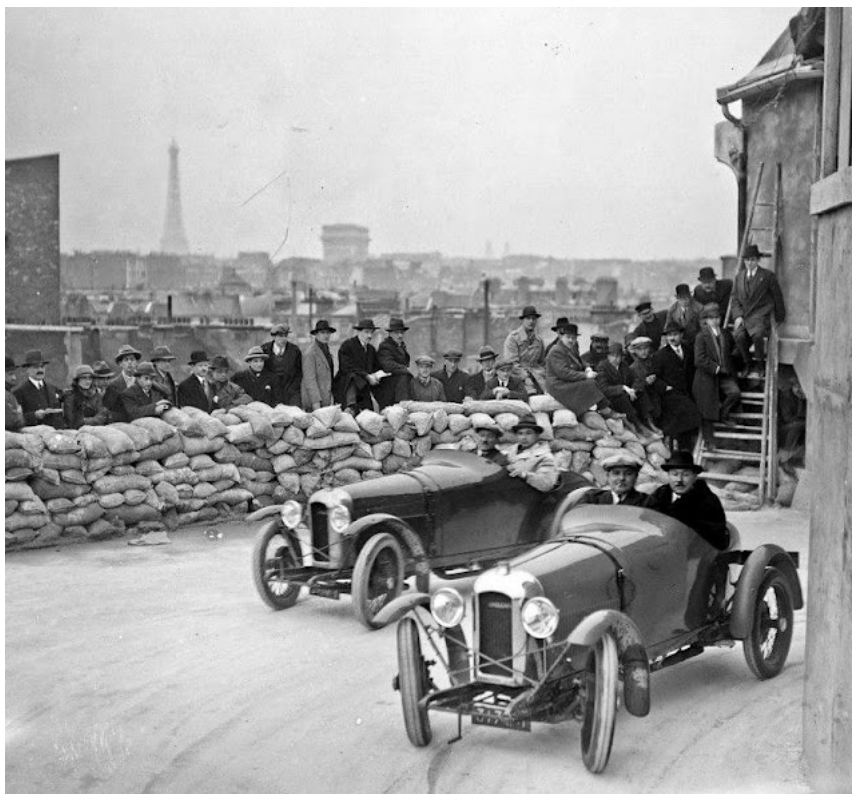
Der var to etager under jorden og fem etager over, forbundet med ramper. Der var plads til 600 biler, og hver bil havde sit eget bur, som blev lejet. I stueetagen var en stor udstillingshal og showroom, hvor de nyeste luksusbiler blev solgt, og nedenunder (kælderetagerne) var der værksted og serviceafdeling. På sjette sal (taget) i Banville Garage var det, der gjorde det ekstraordinært, en udendørs putting green til golf, tre indendørs tennisbaner, en gymnastiksal og en restaurant.

Da garagen åbnede i 1927, havde Banville brug for omtale, og hvad kunne være bedre end et ræs op ad ramperne. I alt var der 600 meter fra jorden til taget på 6. etage. 15 af Frankrigs berømteste racerførere (bl.a. Benoist og Dauvergne) med deres prægtige biler blev indkaldt. En del af banen løb hen over taget, og for at beskytte chaufførerne blev det besluttet, at der skulle bygges vægge af sandsække. Der var jo lidt langt ned til gadeniveauet. Begivenheden blev en stor succes med mange tilskuere og megen presseomtale. Ræset blev dog aldrig gentaget.

Firmaet Banville Garage havde også succes og udvidede med garageanlæg i mange af Frankrigs større byer. I dag er huset i Rue Theodore de Banville revet ned og erstattet med en kontorbygning. Trist!



Fortsættes næste side:



Banville Garage udefra og indefra



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