

Nyhedsbrev nr. 07 – Juli 2022

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, Mødeaften leder (øst)+(vest)
Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra Medlemmerne: Ikke noget i denne måned
Månedens pinup: Buccioli
Månedens svenske klumme
Månedens nostalgiske tema: Københavns Rådhusplads

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:

Sommarträff med Körsällskapet 2. juli
Aftenløb-Øst 12. juli
Kaffemøde i Grønholt 20. juli
Aftenløb-Øst 9. august
Kaffemøde i Grønholt 17. august
Styrkeprøven 11.-14. august
Øresundsdysten 27.-28. august

Kontakt: Eriksson9999@live.com

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

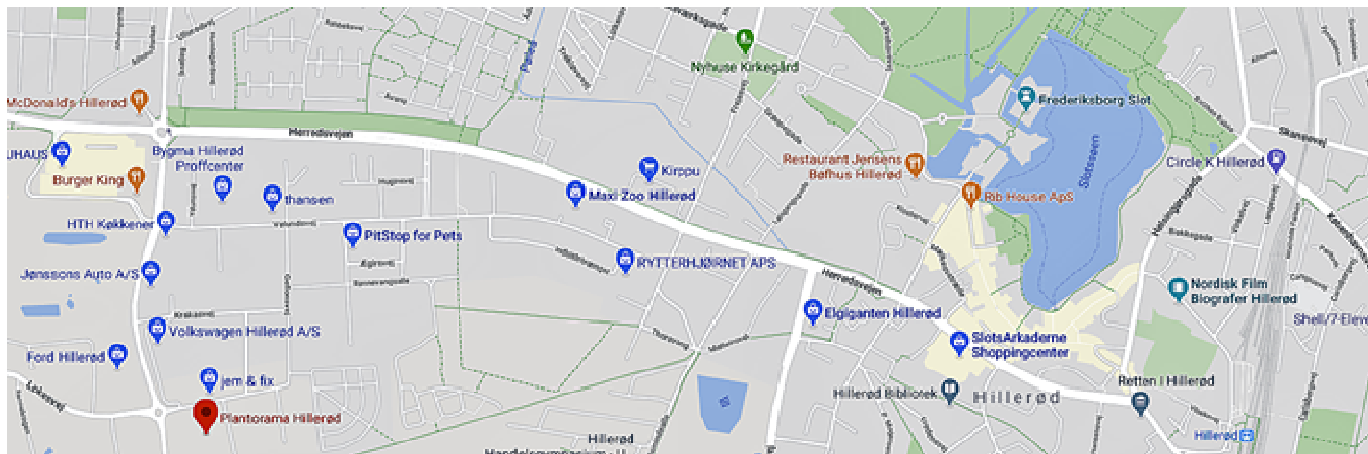
Sommarträff med Körsällskapet lørdag den 2. juli kl. 9.30

Alexander Eriksson har sendt os indbydelse til Køreselskabets sommertræf i Sverige
Denne tur har jeg skrevet om et par gange i Nyhedsbrevet, og her er altså selve indbydelsen vedhæftet.

Aftenløb-Øst – Tirsdag den 12. juli kl. 19.00

Vi mødes 2. tirsdag i måneden.

Vi mødes ved **Plantorama, Emblasvang 2, 3400 Hillerød**



Turen går til Viklit og Kirsten på Nebbegaard (Nebbegaardsvej 2, Harløse 3400 Hillerød).
Viklit har planlagt turen.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 20. juli 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 20. juli

Øvrige arrangementer i 2022:

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

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. kl. 14,30. Herefter går gennem Nordsjælland langs nordkysten til Helsingør. 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 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 30.6., 4.8., 18.8. og 25.8.

Tak for sidst

Store køredag/Pinsedag/Grundlovsdag/Fars dag - søndag den 5. juni

Vi havde en fin tur i dejligt vejr og med godt fremmøde fra Fredensborg Slot til Esrum Kloster hvor frokosten blev indtaget. Efter frokost gik turen til Græsted Veterantræf, hvor vi tilbragte eftermiddagen.



Fortsættes næste side:

Aftenløb-Øst – Tirsdag den 14. juni

Junis aftenløb gik fra Bøndernes Hegn til Lyng Kro ad en rigtig køn og 35 km lang omvej. Vejret og fremmødet var godt, og på kroen sluttede vi aftenen af med kaffe og en dejlig lagkage.

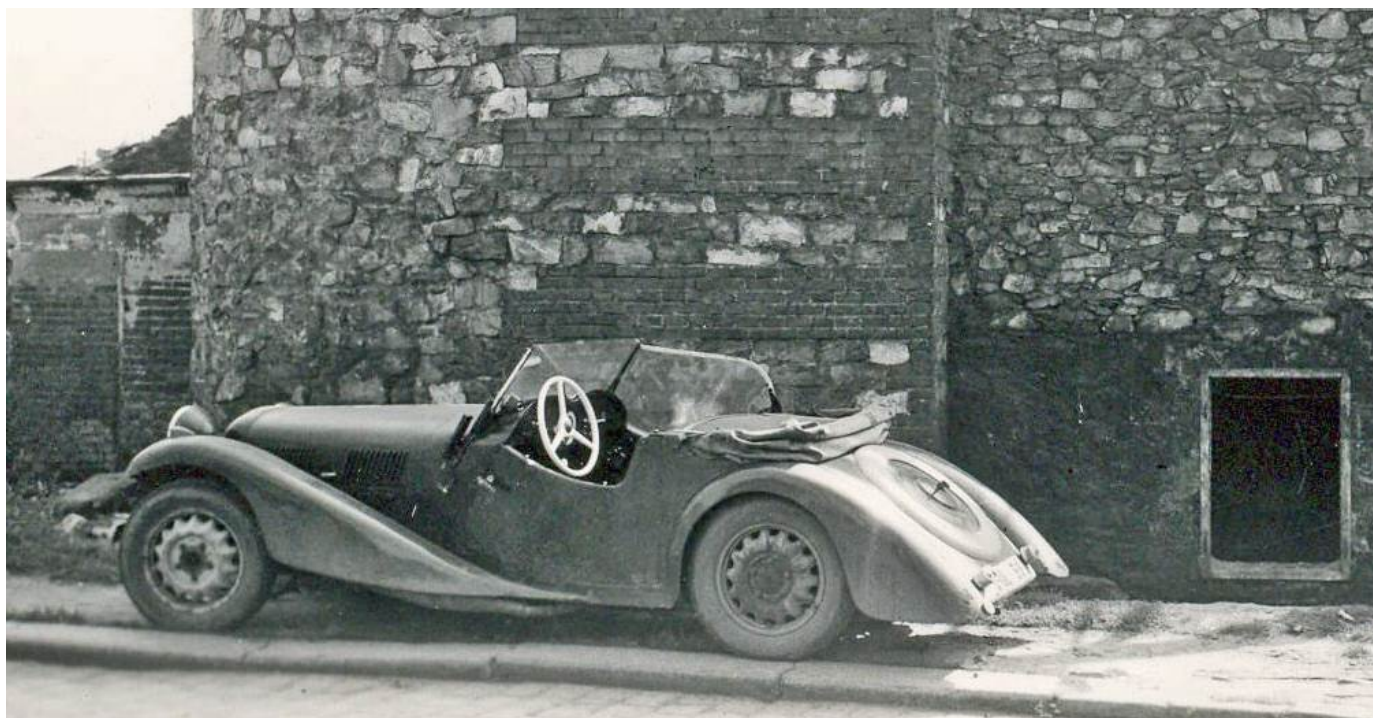


Kaffemøde i Grønholt/Humlebæk onsdag den 18. maj

Med start fra Grønholt Flyveplads gik turen ud i det grønne, i forsøget på af finde et sted til formiddagskaffen. Det var lidt svært, og endte med, at vi, efter en fin tur, landede hos Jan i Humlebæk

Månedens konkurrence

Månedens konkurrencebillede er til en afveksling ikke Danmark. Hvad mon bilen her er for en? Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.7. Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav 3 rigtige svar fra Allan Hansen, Lars Legaard og Erik Nielsen.



Allan skriver:

"Månedens bil er selvfølgelig en dansk bygget JAN roadster ca. 1916 vil jeg tro.

Jan blev bygget i årene fra 1915-1920.

Minder meget om en Schripps Booth roadster ca. 1914-1916, men der er sikkert også andre fabrikater, der ser ligeledes ud....."

Lars fatter sig i korthed:

"Svaret er: Jan"

Og Erik skriver:

"I nyhedsbrev nr. 6 viser månedens konkurrence billede sandsynligvis en Dansk bygget Jan 16 HK fra ca. 1916. Det er i øvrigt et sjældent godt billede, der viser flere detaljer end fabrikkens temmelig stærkt retoucherede katalog billede."

Erik følger også op på nogle flere af de løse ender i Nyhedsbrevene fra maj og juni:

"Sidste måned fik jeg ikke svaret på hvad Ehler Christian Sellmers bil var for en. Jeg tror det er en De Dion-Bouton fra perioden 1920-25 fabrikken producerede 13 forskellige modeller i den periode med henholdsvis 4 og 8 cylindrede motorer, og hvilken model det er kan jeg ikke identificere.

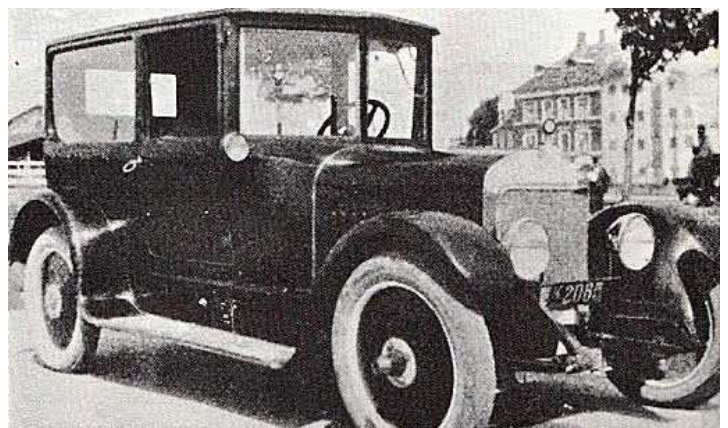
I 1920erne var der flere franske bilmærker der lavede biler der mindede om De Dion-Bouton, og det var de færreste der blev solgt, blev solgt i Danmark, men De Dion-Bouton blev solgt af Hans Lystrup.

Angående redaktørens forslag om Minerva, så havde næsten alle Minerva biler flad køler, og de få med en spids køler jeg kender til havde et helt andet udseende.

I øvrigt var prøvepladerne også hvide den gang de var mærket med politihånden.

Angående månedens nostalgiske tema. Leyland tømmerbilen fra New Zealand så har den 3 aksler, noget fabrikken introdukerede i 1927 først kun med træk på den ene bagaksel året efter med træk på begge bagaksler, og i 1929 fik bilerne et nyt mere moderne kølerdesign, så jeg tror den må være fra ca. 1928."

Jeres ærbødige redaktør har så også lige kikket i Ry Andersens "Danske biler og motorcykler", og der er et rigtig fint afsnit om "Jan". Det har jeg skannet og vedhæftet.



Månedens pinup

Månedens pinup er en Bucciali TAV 12 med Saoutchick-karosseri fra 1931.

Jeg kan ikke lade være med at være fascineret af de fantastiske fra bilernes ungdom, som bare ville bygge "fede" biler, uanset hvad det kostede, og uanset om der var et marked for dem.

Sådan nogle var de franske brødre Angelo og Albert Bucciali. De var sønner af en blind komponist og blev egentlig uddannede som pianister og klaverbyggere. Albert var nok den vildeste, mest entreprenante og mest innovative. Under første verdenskrig fløj han "SPAD" i "Stork Eskadrillen". SPAD-flyene var udstyrede med Hispano-Suiza motorer, og det var derfor, Hispano-Suiza senere benyttede storken fra eskadrillens logo som deres eget. Men det gjorde Bucciali altså også.

Efter krigen havde Albert udviklet en interesse for fart og ræs. Sammen med broderen etablerede han "Bucciali Frères" i Paris i 1923. På det tidspunkt havde Albert giftet sig med en meget rig dame, som kunne finansiere løjerne. Brødrene fremstillede lette og ret utraditionelle racervogne under navnet BUC med 1.3 liters 2-cylindrede 2-takts motorer. I 1928 planlagde de så at gå ind på luksusbilmarkedet, men disse biler skulle altså være helt specielle, og man nåede aldrig længere, end til hvad der nærmest må kaldes prototyper. Vognene skulle have forhjulstræk, uafhængigt affjedring og man eksperimenterede med forskellige motorer på 6, 8, 12 og 16 cylindre samt automatisk trinløs gearing. Karosserierne var kreeret af blandt andet "Saoutchick", og de var mindst lige så specielle som mekanikken. Modellerne blev kaldt TAV 1, TAV 2, TAV 3 osv. (TAV står for Traction Avant). Historien om Bucciali-brødrenes næsten mytiske kreationer er indviklet og fuld af usikkerheder – og flere af de biler, der blev vist på biludstillinger, har måske eller måske ikke været kørende. Nogle havde endda mock-up motorer under hjælmen. I det hele taget er de tilgængelige kilder ret uoverensstemmende. Man mener, at der blev bygget i alt 6 TAV-vogne/portotyper.

Men man ved i hvert fald, at brødrene kun fik solgt en TAV-vogn. Det er månedens pinup, og den har også en meget indviklet historie:

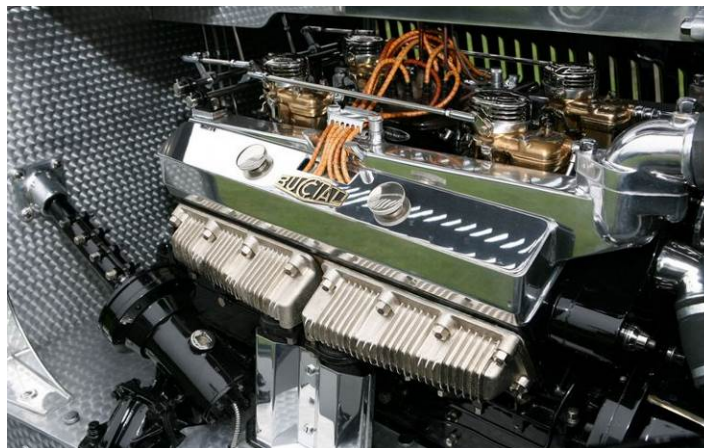
TAV 12 blev vist på Paris Motor Show i 1930 men kunne ikke køre, da den endnu ikke var udstyret med den planlagte 16-cylindrede motor, som var opbygget af to 8-cylindrede Continental rækkemotorer ved siden af hinanden. Men den blev altså solgt til franskmændene Georges Roure. Da Roure fik at vide, at Continental-motoren nok først var klar om et års tid, bad han om i stedet at få monteret en V12 Voisin-motor. Roure solgte vognen kort efter til en parisisk bankmand; Count de Rivaud. Rivaud kørte i bilen i 3 år, og da han så skulle have ny bil, fik han flyttet Saoutchick-karosseriet over på et Bugatti Type 46 chassis. Denne Bugatti/Saoutchick blev købt af en amerikaner kort efter anden verdenskrig og det originale Bucciali-chassis med Voisin-motoren blev efterladt i Frankrig. Efter et omfattende detektivarbejde i 1970 fik man så igen samlet alle delene til TAV 12 i USA, og med hjælp fra Albert Bucciali, som stadig var i live, fik man samlet vognen igen, nogenlunde som den oprindeligt var. Og så er der nok også nogle amerikanere, der har fået noget interessant ud af de tiloversblevne Bugatti-dele. I dag er TAV 12 ejet af en schweizisk samler.

Mærkeligt nok florerer der billeder af yderligere mindst tre TAV-biler, men ved nærmere studie er de vist nærmest rekonstruktioner med relativt få Bucciali-dele. En af dem har Cord undervogn og en anden har roadsterkarosseri fra en Mercedes.

Bucciali gik fallit i 1933, for nu var alle Alberts kones penge brugt op. Albert selv døde i 1981.

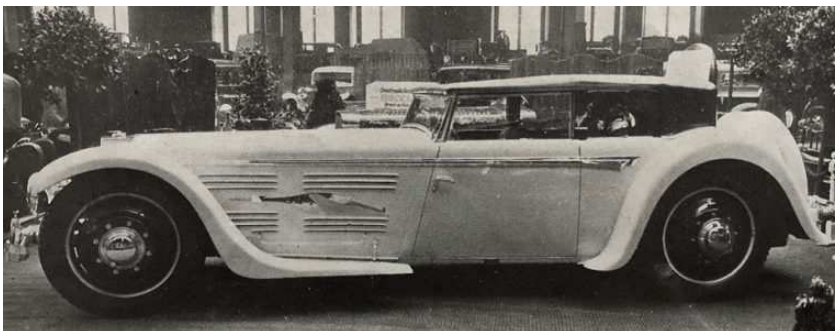


Fortsættes næste side:



Fortsættes på næste side:

Her er nogle gamle billeder af Buccialier: Først den allerførste BUC racer fra 1923 og derefter en lidt senere model. I alt byggede brødrene ca. 20 racere. De sidste billeder er fra Paris Motor Show ca. 1931.



Månedens svenske klumme:

Peter Ottosson fra Stockholm har sendt os dette:

"Kære Lars

Desværre bliver der efterhånden lidt langt mellem den udmærkede Sävermans spalter. Men her kommer alligevel de seneste. Jeg ved ikke om de kan bruges, de er måske lidt for "stockholmske" for de fleste af dine læsere."

Säverman: Klart kungen kommer i en Saab



En vän som sett den prisbelönta japanska filmen "Drive my car" ("Kör min bil" kunde den väl få heta) med en Saab i titelrollen tyckte att filmen var dörtråkig.

Vad vet jag, som inte sett den.

Men jag saknar Saab, bilen, som präglade våra gator och vägar alltsedan den första modellen dök upp vid slutet av 1940-talet.

Den hade ingen baklucka och blev så trång när man tryckt in bagaget inifrån kupén att två anorektiska ormmänniskor hjälpligt kunde knölas in i baksätet alltmedan föraren i stort sett satt på golvet i den låga, plåtiga bilen som hade framhjulsdraft, frihjul och tvåtaktsmotor som puttrade blå rök ur avgasröret.

En så märkvärdig bil hade man aldrig sett förut, flygplanslik som den var.

Ursaaben var oftast mörkgrön. I den aktuella japanska filmen är den klarröd vilket gissningsvis är mera filmiskt, särskilt i en färgfilm.

Färgfilmer fanns knappt när Saab lanserades. Sin första filmroll lär den ha haft i den svartvita svenska

"Han glömde henne aldrig", minnesvärd för slutklämmen i en recension:

"Här möter man, och det händer trots allt inte så ofta, den absoluta tomheten."

Det var säkert inte Saabens fel. Den blev uppmärksammanad var den än dök upp.

Vi kände en familj där pappan var provryttare för kontorsmaskiner och for land och rike runt med fru och dotter i en mörkgrön Saab. När de kom till Jokkmokk kryllade plötsligt gatan av folk som viftade med svenska flaggor. Alla tjoade och vinkade när de for förbi.

Efteråt visade det sig att kung Gustaf VI Adolf var ute på sin första eriksgata. Det var honom som folkmassan väntade på. När Saaben kom farande måste det förstås vara kungen som kom för en så märkvärdig bil hade man aldrig sett förut, flygplanslik som den var, tillverkad av Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping.

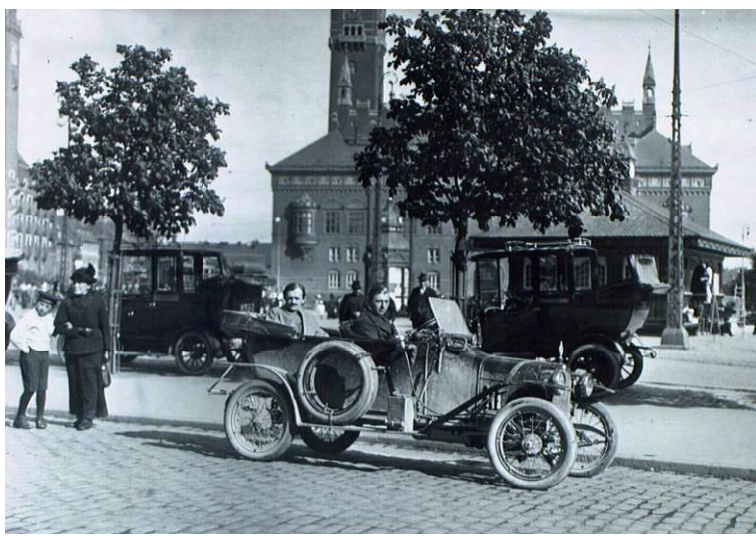
När vår kung en stund senare kom glidande i sin stora svarta Cadillac hade rojalismen lagt sig. Folk hade hyllat färdigt och gått hem.

Och vännen som tyckte att nya prisfilmen var tråkig kör själv japanskt.

Ove Säverman

Månedens nostalgiske tema

Her er nogle stemningsbilleder fra Københavns Rådhusplads fra starten af forrige århundrede.



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