

Nyhedsbrev nr. 07 – Juli 2024

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, mødeaften leder (øst)+(vest)
Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra medlemmerne: Claude skriver om længden af aftenløb.
Månedens pinup: Alta 1,1 liters Le Mans Sports fra 1932
Månedens nostalgiske tema: Kina for 100 år siden

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:

Aftentur-Øst

9. juli

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

17. juli

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Aftenløb-Øst tirsdag den 9. juli 2024 kl. 19.00

Vi mødes kl. 19 på p-pladsen til Vedbæk Havn. Der er kaffe og kage hos Cafe Rosenhuset 400 m derfra. Men så let slipper I ikke. Turen går ad nærmeste og kønneste omvej på 17 km.

Kaffemøde i Grønholt onsdag d. 17. 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 17. juli.

Øresundsdysten lørdag og søndag den 14. og 15. sept.

Vi arbejder stadig på arrangementet.

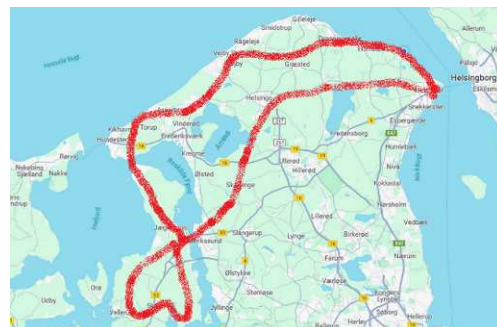
Vi starter som vanligt ved Kronborg lørdag formiddag og kører så rundt i Nordsjælland og via færgen Columbus til Hornsherred. Vi får lejlighed til at besøge et par slotte undervejs. Vi kører ca. 90 km hver dag. Vi har booket eftermiddagskaffe, aftensmad, overnatning og morgenmad på Færgelundens Motel & Kursuscenter ved Frederikssund. Vi har booket 18 dobbeltværelser og 2 enkeltværelser. Det er hele Motellet. De fordeles efter først til mølle-princippet.

Der er stadig ledige værelser, men skynd jer !

Vi har også booket frokost til om lørdagen i Lynæs Havn, men frokosten om søndagen arbejder vi stadig med. [Se vedhæftede foreløbige program.](#)

OBS: Tilmelding senest mandag den 5. august. Tilmeldingen er bindende efter denne dato.

Tilmelding snarest muligt til Jørgen S på mail ericavej39@gmail.com



Øvrige arrangementer i 2024:

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

CLASSIC CAR FESTIVAL 2024 søndag d. 11. august 2024 kl. 10-16

Sted: Sorgenfri Slotshave.

Arrangør og tilmelding: Classic Car House - <https://www.classiccarhouse.dk/classiccarfestival>

Og så nogle tilbagevendende arrangementer i 2024:

Klassiske biler på Kulturhavnen i Helsingør

Søndage kl. 13-16 den 28.7., 18.8. og 29.9.

Dækspark på Gilleleje Havn

Hver tirsdag kl. 18 fra 16. april til 8. oktober.

Fortsættes på næste side:

Classic Car House – Torsdagstræf i haven - Kongevejen 79-85, 2800 Kongens Lyngby

Ikke i juli men genstarter i august Kl. 17- 20 torsdage 1.8., 8.8., 15.8. 22.8. og 29.8.

Cars & Coffee på Torvet i Hillerød

Konceptet er tro imod det originale – kaffen sponseres af en restaurant på Torvet og der er attraktive tilbud samme sted, så det er ikke tanken at man spiser morgenmad hjemmefra og kommer ved ½-tolvtiden. Det foregår: 13. juli, 24. august og 4. september (Sæsonslut)

Fra 9 – 12 og man skal nok stile efter at være der inden 10, for der er ikke ubegrænset plads på Torvet. Er der fyldt op bliver man afvist ved indkørslen til Torvet.

Venlig hilsen - Michael Deichmann - Tlf: (+ 45) 22 27 86 51

Tak for sidst

Grundlovsdag, Fars dag, Store køredag onsdag d. 5. juni

Vi mødtes om formiddagen på parkeringspladsen ved Bøndernes Hegn. Efter en passende mængde dækspark og bilsnak gik turen ad sommerlige småveje til stentårnet ved Bastrup Sø og videre syd, vest og nord om Buresø til Mølleåens Golfklub hvor der var Frokost. Tak til alle for en dejlig Grundlovsdag.



Køreselskabets aftenløb tirsdag den 11. juni

Månedens aftenløb gik fra Karlebo Kirke til Sørup Ishus hvor der var kaffe og is og iskaffe m.m. Lenart havde planlagt turen, og den var rigtig smuk. Tak for en dejlig aften.



Kaffemøde i Grønholt onsdag d. 19. juni

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

Månedens konkurrence

Konkurrencen sættes på sommerferie og genoptages i september.

Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav ingen rigtige svar.

Det eneste jeres gamle redaktør ved om billederne, er at de er fra Transsylvanien, der jo før 1. verdenskrig var en del af det Østrig-Ungarske kejserrige. Så et forsigtigt gæt herfra er, at bilen er en Gräf & Stift fra omkring 1914. Er der nogle bedre bud?

Gräf & Stift var en østrigsk bilfabrik, der blev grundlagt i 1904, men som siden 1971 har været en del af MAN AG. Virksomheden er kendt for sine luksusbiler i begyndelsen af 1900-tallet. Fra 1938 producerede fabrikken dog kun busser og lastvogne.

Brødrene Fran, Heinrich og Carl Gräf havde allerede i 1893 startet et værksted, og virksomheden blev stiftet i Wien i 1904, da Wilhelm Stift valgte at investere i foretagendet. I 1905 begyndte man fremstilling af store luksusbiler og mindre busser. Blandt virksomhedens prominente kunder var Østrig-Ungarns kejserfamilie. Ved attentatet i Sarajevo, hvor Østrigs tronarving Franz Ferdinand blev dræbt, kørte han i en Gräf & Stift, ligesom Karl I ankom til Schweiz i landflygtighed i 1918 i en Gräf & Stift. De 2 sidste billeder er attentatbilen fra Sarajevo.



Nyt fra medlemmerne

Claude har sendt os følgende indlæg om længden af vores aftenløb:

"Kære alle

Mange tak for sidste aftenløb. Det var som vanligt superhyggeligt og foregik ad de fineste ruter rundt i Nordsjælland, mange smukke steder jeg aldrig før havde været. På alle måder som vanligt vellykket. Da vi startede Køreselskabet var tanken, at vi ikke skulle køre så meget. Derimod fortrinsvis mødes omkring de gamle biler, hvor vi så havde god tid til at snakke og sparke dæk.

Hermed vil jeg så høre, om jeg er den eneste, der synes, at vi kører lidt for meget? Og derfor har for lidt tid til den gode hyggelige snak, som jo også altid er vigtig, når Køreselskabet mødes.

Personligt skal jeg typisk køre knap en time hver vej for at komme frem, nogle gange halvanden time. Så jeg har allerede kørt meget, når vi mødes. Derfor må der godt være lidt mindre rute.

Hvis folk absolut ønsker at køre mere, så kan de jo bare køre en omvej for at komme frem og tilbage.

Længe leve Køreselskabet - Claude"



Månedens pinup

Månedens pinup er en Alta 1100 Le Mans Sports fra 1932 – Chassis nr. 14, motor nr. 14



Man sagde: *"Alta 1100 Le Mans Sport er et særligt stykke britisk bilteknik - ikke engang halvt så tung som en Blower-Bentley, men dobbelt så smart designet."*

Geoffrey Taylor begyndte at designe sit første mesterværk i 1927 i en alder af 26 år. Den unge mand var en Mozart inden for bilmekanik. Han havde næppe nogen penge, men masser af gode ideer. I sin fars lille motorcykelreservedelsfabrik i det sydvestlige London skabte han en sportsvogn efter sine egne personlige ideer på to år. Og ideerne havde kun lidt at gøre med den sædvanlige stil på det tidspunkt. Giganter som Blower-Bentley, der mindede mere om lastbiler end racerbiler, var ikke Taylors kop te. Hans første bil skulle være lille og let, og for godt vejgreb skulle den også være meget lavere end de højbenede biler, der hidtil havde været kendt. Og Taylor gjorde noget andet anderledes: Han byggede alt selv: Underslung-rammen/chassiset byggede han. Taylor tegnede også det smukke karrosseri med sin strømlinede, skrå radiator, som også strækker sig perfekt over dele af affjedringen. Han flyttede motoren og transmissionen lidt til venstre for at kunne placere førersædet så lavt som muligt. Taylor byggede også selv den usynkroniserede fire-trins gearkasse såvel som den lille firecylindrede motor på 1074 cc med dobbelte overliggende knastaksler og halvkugleformede forbrændingskamre - alt udført i aluminium. Denne Le Mans model havde dobbelte SU-karburatorer, med man kunne få den med kompressor af Taylors eget design. Motoren ydede 68 hk ved 5.200 o/min., og vognen gik let 100 mph.

Taylor ville godt give indtryk af, at produktionen var langt større, end den faktisk var, så derfor blev vognene udstyrede med chassisnumre i flæng. Nummer "14" var kun den tredje bil, der blev bygget, og i alt blev der kun produceret 13 vogne fra 1931-35. Af dem har 5 overlevet til i dag. Senere var produktionen af rigtig interessante og succesrige racersportsvogne stadig meget lille. Motorerne voksede til 1½ liter og 2 liter, og den sidste Alta blev bygget i starten af 1950'erne.

Denne her tredje Alta - nummer "14", blev købt af Ludovic Ford, og er den bil, der kørte på Le Mans og i ARDS TT Ulster i 1932. Det er den eneste komplette og hel originale Alta 1100 cc to-personers sports-racer, der stadig eksisterer.

Nummer "14" blev specifikt bestilt til at køre Le Mans 24 timers løbet i 1932 af Ludovic Ford, som var tilmeldt med N H Baumer som co-driver. Desværre puttede holdets mekanikere olie i stedet for fedt i koblingslejet, og bilen måtte trække sig i den første time med ubrugelig kobling. Deltagelse i det næste løb - ARDS TT den 20. august samme år - var næppe mere behageligt for chauffør og bil: Ford styrede Alta'en, men var tilsyneladende drevet af en stor appetit, for han kørte ind i en slagterbutik på fjerde omgang og måtte udgå. Nummer "14" blev herefter kaldt "pølsebilen".

Vognen blev solgt i 1933 til en ejer som beholdt den i 25 år, før han solgte den til den næste ejer, som beholdt den i de næste 27 år. I dag befinder nummer "14" sig i USA.



Fortsættes på næste side:



Månedens nostalgiske tema

I dag oversvømmes de danske og de europæiske veje af el-biler, og de fleste af dem kommer fra Kina. Det gælder også mærker, som man egentlig skulle tro kom fra USA eller Europa - f.eks. Tesla, Volvo, MG eller BMW.

Det er først for nylig, at Kina er blevet et bilproducerende land. Honggi (det betyder Rødt Flag) blev introduceret i 1958. Den blev bygget i få eksemplarer til pamperne i partitoppen, og en større produktion af personbiler kom først i gang i 1990'eren.

De, som har været i Kina for nylig, forundres sikkert over mylderet af biler, som anarkistisk fylder de store byer til bristepunktet. Men hvordan var det mon for 100 år siden?

Det undersøgte "det franske kontor for udenrigshandel" faktisk i 1921:

Beijing

"I øjeblikket kører lidt mere end 900 biler i alle kategorier og mærker i Beijing. Amerikanerne er dominerende (Ford, Overland, Oakland, Buick, Chevrolet og King). De er relativt billige på grund af skattebegunstigelse. De franske mærker er kun svagt repræsenteret (Brasier, Clément Bayard, Renault), og det er førkrigsmodeller (før 1. verdenskrig).

På grund af de hårde vintre og stærke vinde er bilerne udelukkende lukkede køretøjer (limousiner). Karosseriet bygges ofte på stedet eller leveres i dele. Gaderne i den indre by er farbare for biler. I Beijings omgivelser er det muligt at køre omkring 50 kilometer. En vej mellem Beijing og Tientsin (ca. 83 km) er under anlæggelse. Tungchow (13 km) kan allerede nås med bil.

Uden for Beijing er bilkørsel mulig mellem Kalgan og Ourga (880 km) i Gobi-ørkenregionen. Den vanskeligste passage er Kalgan Pass til Hanaba, omkring 20 km fra Kalgan. Tjenesten drives af "Ta Chen Autobus". Hver bil rummer 4 passagerer med en bagage på 14 kg hver. Det ville være interessant for fransk industri at bygge en bil til denne service, tilpasse den til denne region og sælge den til virksomheden. I Beijing er der to automobilforhandlere: Hr. Boixo og Hr. Chaperon, og talrige kinesiske garager udlejer biler. Klientellet er mere krævende end i Europa. Der er efterspørgsel efter velholdte biler med rummelige og veludstyrede karosserier. Ifølge politiets tal er der omkring 40.000 rickshawer med pneumatiske dæk i omløb i Beijing."

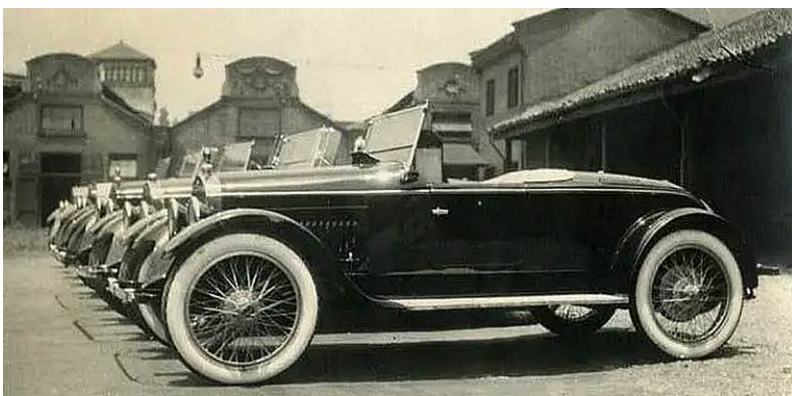
Shanghai

"Få veje, men i god stand. Ingen stigninger, rundture rundt i byen. I øjeblikket (1921) kører 2522 personbiler og 290 lastbiler i Shanghai.

Typer af efterspurgte biler: Voiturettes til de handlende, smukke limousiner til privatpersoner.

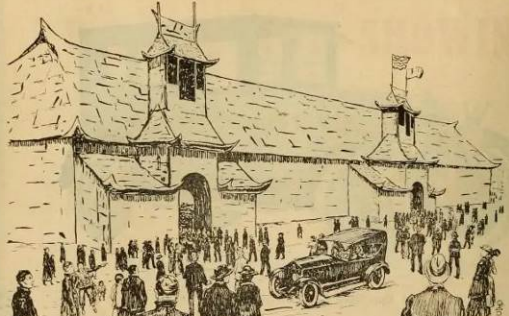
Der er ingen bilfabrikker, men mange karosseribyggere i Shanghai. Den vigtigste er: Shanghai Horse Bazaar and Motor Company (SHB). SHB laver en komplet serie af Studebaker Light Six, men de bygger også busser på andre mærker: for eksempel Scripps-Booths eller Stearns. Der er mange andre karosseribyggere i Shanghai, som AutoPalace, French Garage, Eastern Garage eller China Motors."

Så det var mest i Shanghai, der foregik noget med biler. Det var også hovedsagelig her, der var europæere og amerikanere, og det var i Shanghai i 1921, at den første automobiludstilling i Kina blev afholdt. Her er nogle billeder fra Shanghai i 1921:



ChinaCarHistory.com

Shanghai Automobile Show



OPENS SATURDAY, NOVEMBER 26th

At
Verdun Gardens

CONTINUES ALL NEXT WEEK

Hours: 3 P.M. to 1 A.M. (Closing hour 2 A.M. Saturday. The greatest events in the industrial history of China. Displays worth three million taels. The most beautiful motor cars ever seen in this part of the world. Electric lighting plant. Daily auto show newspaper, printed on the grounds. Magnificent ball room, with Carlton orchestra and service. Twelve thousand electric lights. Magnificent booths. Special entertainments every night, all free.

You Never Saw An Automobile Show Like This One

Verdun Garden is on Avenue Joffre, one block west of Route des Secours. Admission one dollar. Dancing pavilion and entertainments free.

Don't Miss It! Everybody Will Be There!

Fortsættes på næste side:

En "automobilturist", der besøgte Kina på det tidspunkt, var Aloha Wanderwell, der var på vej jorden rundt i Ford T. Alohas tur gennem Kina var mest off-road. Aloha og hendes bedrifter har jeg fortalt om før, og her er nogle supplerende billeder fra hendes vej gennem Kina:



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