

Nyhedsbrev nr. 09 – September 2022

Indhold:

Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra medlemmerne
Månedens pinup
Månedens nostalgiske tema: Christiansborg Slotsplads

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:

Septembertur-Øst

17. september

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

21. september

Kontakt: Jørgen 22 94 01 35

Aftenløb – Øst: Ikke i september

Vi har som vanligt ikke aftenløb-Øst i september. Det er ved at være for mørkt om aftenen til de biler, der ikke har så meget blus på. Køreselskabet-Øst starter aftenmøder i oktober – Første gang 11. okt.

Septembertur lørdag den 17. september kl. 10.30

Start lørdag den 17. sept. kl. 10.30 ved P-pladsen ved Gammel Holte Kirke, Kohavevej 81, 2950 Vedbæk. Så tager vi en køretur på 30 km til Nivå Havn til frokost på Restaurant Lagunen, Nivå Strandpark 19, 2990 Nivå. Her serveres f.eks. super god burger for 159 kr. Hertil kommer drikkevarer.

Tilmelding til Jørgen S på 22 94 01 35 eller mail ericavej39@gmail.com senest onsdag den 14. sept.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 21. september 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. sept.

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 18.9. og 9.10.

Tak for sidst

Aftenløb-Øst tirsdag den 9. august

Vi mødtes talrigt nord for Mikkelsborg med udsigt over strandengene og Øresund. Så kørte vi ad småveje over land til Ålsgårde til kaffe og kage på jeres ærbødige redaktørs udsigtsplads over Øresund.

Jeg vil godt sige tak for en hyggelig aften til jer alle sammen. Vi var rigtig glade for at have jer på besøg



Fortsættes næste side:



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

Styrkeprøven udspillede sig i år i Sverige med base i Varberg. Der deltog 75 køretøjer fra 1903 til 1925. Deltagerne kom fra Norge, Sverige, Tyskland og Danmark. Nogle af os fra Danmark kørte de 200 km til Varberg ad de mindst mulige småveje og endda ad cykelstier. Det var en smuk tur, og i sig selv også lidt af en styrkeprøve. Ankommet torsdag eftermiddag blev vi indkvarteret rigtig godt og lige ned til stranden på "Varbergs Kusthotell". Fredag og lørdag kørte vi så lidt over 200 km ad et par dejlige ruter i området. Søndag efter morgenmaden gik turen så igen sydpå til DK.

Alt var perfekt: Arrangementet, stedet, hotellet, maden, vejret og især ruterne. Sverige er bare så dejligt, og det er ikke uden en vis misundelse, vi danskere genser vort gamle tabte Halland. Rigtig mange tak til arrangørerne og til det øvrige gode selskab for en meget fin Styrkeprøve.



Fortsættes næste side:



Kaffemøde i Grønholt onsdag den 20. juli

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

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

På Øresundsdysten i år holdt vi os til Nordsjælland, og som vanligt samledes deltagerne fra Norge, Sverige og Danmark ved Kronborg, og det var en lidt våd omgang. Første stop var ved Stig Peter Larsens historiske benzintank og værksted i Tikøb (den fra "Baronessen på benzintanken"), og nu regnede det rigtig, RIGTIG meget, men der var tørvejr indendørs og Stig fortalte entusiastisk om værkstedet. Hvis I har tid i 23 minutter, så må I love mig at se en rigtig god film på YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=-q5T4KzLwic>. Her fortæller Stig om værkstedet.

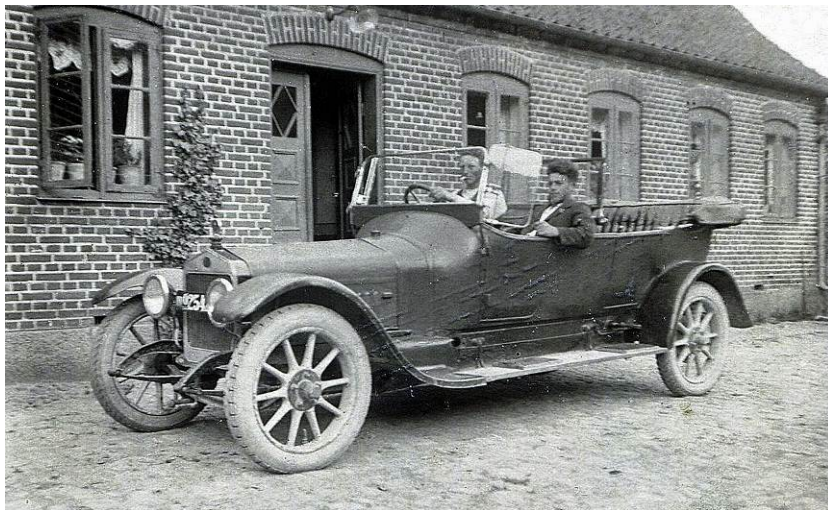


Næste stop var frokost på Gilleleje Golfklub, og så fortsatte vi i øsregn ad småveje til pitstop og iskager ved Tranegård Ismejeri og til Helsingør og Bymose Hegn Hotel & Kursuscenter hvor det efterhånden var blevet tørvejr. Her var der så tøjtørring, festmiddag og overnatning under fine forhold.



Søndag var vejret tørt, og turen gik først til Frederiksværk og besøg på Krudtværksmuseet, og så til Lynæs Havn hvor der var frokost. Efter frokost fortsatte de kulturelle indslag med besøg i Knud Rasmussens Hus ved Spodsbjerg, og så gik turen hjemad langs Nordsjællands kyst. Tak til alle – Norske, svenske og danske venner for en dejlig Øresundsdyst. Fotos: Erik og Lars (mest Erik)





Månedens konkurrence

Hvad mon det er for en bil.
Mærke, model, årgang o.s.v.

Svaret sendes til Lars på
larshartmann@hotmail.dk
senest 24.9. Præmien er æren.

Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav mange rigtige svar fra Michael Deichmann, Owe Persson, Andreas Uddling, Ole Kr. Haugen, Erik Nielsen og Peter Bering.

Michael Deichmann skriver:

"Det er svært at være oppe imod kapaciteter som Peter Bering, Uffe Mortensen m.fl. så normalt forbigår jeg de her konkurrencer, men nummerpladen "Krone 461" oser jo langt væk af Kronprins Frederik (senere Kong Frederik IX) og så kan onkel Google måske hjælpe med resten.

På en hjemmeside om kongelige biler og Viggo Jensens værksted i Ryesgade vises kronprins Frederiks franskproducerede Talbot K78. Så det må være den, der er en tur i Skagen på Klitgården som var kongefamiliens på den tid. Årgangen må være 1930 eller 1931.

Kronepladerne (bilen har krone 461) administreres suverent af kongehuset selv. Magrethes private plade er krone 121. hendes første bil var en Amazon 121 med registreringsnummeret KA 20.121 som Harry Motor havde ventet på motorkontoret på at skulle komme ud. Margrethe valgte så Krone 121 til den. indtil det digitale register kunne Dronningen få lov at flytte nummerpladen over, så indtil for en snes år siden var hendes privatvogn registreret med KA 20.121. Hun har brugt den borgerlige nummerplade når hun er ude i helt privat ærinde inkognito (men hun kører ikke selv mere). Krone 121 benyttes så når hun er i privat ærinde men ikke inkognito - for eksempel når hun hentes ved Dannebrog i Sønderborg og køres til Gråsten slot. ellers er det Krone 1 eller Store krone når det er galla.

Mange, men ikke alle, af kongehusets vogne har alm. registreringsnumre så de kongelige stalde kan køre dem til mekaniker. Store krone er dog så vidt jeg ved ikke indregistreret."

Andreas skriver:

"TALBOT skal det være, intet andet!!!"

Owe Persson skriver:

" Konkurrence billede: Talbot, Pacific, 1932, Frankrike."

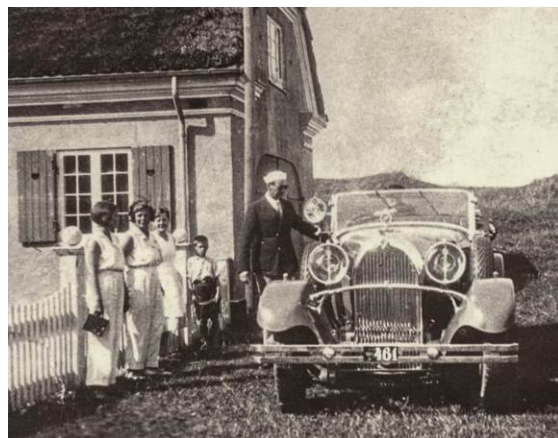
Ole Kr. Haugen skriver:

"Månedens konkurransebil er en fransk Talbot. Typen er antagelig en M87, en mellemstor 6-sylindret modell. Årgangen kan vel være 1929-30. Men anledningen har jeg ikke noe forslag til hva kan være."

Erik Nielsen skriver:

"Denne måneds nyhedsbrev nr. 8 viser Kronprins Frederiks Talbot, som jeg formoder mange af nyhedsbrevets læsere allerede kender, fra bogen Kongelig Køreglæde – Med benzin og blåt blod i årene af Martin Lund."

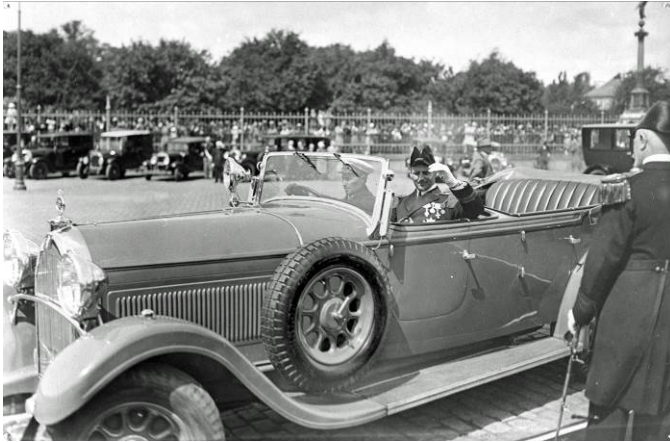
Fortsættes næste side:



Peter Bering skriver:

"Med det billede er du da sikker på at få en fyldt postkasse. Nummerpladen kender sikkert alle selskabets medlemmer. Og så er den flotte bilejer jo ingen anden end Kronprins Frederik (IX). Og bilen er hans franske Talbot fra 1929 med cabrioletkarosse fra Dansk Karrosserifabrik. Den er også i Cai Caspersen scrapbog, som jeg lånte af hans steddøtre for herrens mange år siden.

Billedet er fra Københavns Toldbod og prinsen er forsædepassager, sikkert for at hente en fin gæst. Det andet billede viser Caspersens forretning i Fredericiagade på nogenlunde samme tid. De to biler er Prins Axels – en Lambda og en Talbot.



Frederiks Talbot var den store ottecylindrede, som hed Pacific. Jeg kender ikke historien om forbindelsen fra Suresnes til Stillehavet; men det er der måske en anden quizdeltager, der gør.

Begivenhed skriver du. Jeg aner det ikke; men der er ikke tvivl om, at det er et besøg hos far og mor på Klitgården. Garagebygningen i baggrunden oses af arkitekt Ulrik Plesner og sommer på Skagen. Mon ikke sommerhuset havde sådan en stråttækt garage? De unge damer ser alle friske ud på en køretur med den flotte ungkarl, som må være blevet pebersvend kort før billedet blev taget.

Den vedhæftede fil er en lidt mindre Talbot sekscylindret. Billedet stammer fra Henrik Schows scrapbog. Men nummerpladen fortæller jo, at den også var Frederiks."

Nyt fra medlemmerne

Erik Nielsen har sendt os følgende:

"Sidste måneds nyhedsbrev nr. 7 var der ingen af læsere der svarede på. Jeg gjorde det heller ikke, fordi jeg tænkte det var der nok nogle andre der gjorde.

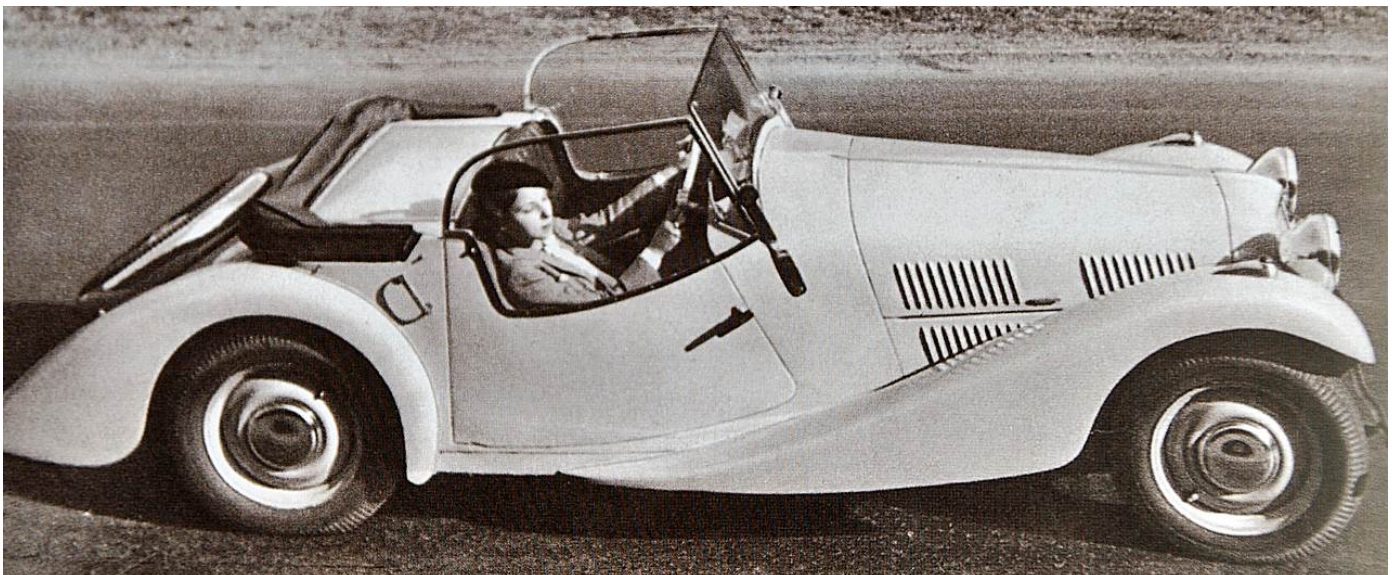
Så i nyhedsbrev nr. 8 er redaktøren kommet med svaret på hvad han tror det er for en bil, og jeg er ganske uenig i at svaret skulle være, at bilen var en Fransk Georges Irat.

Efter at have konsulteret bogen Georges Irat les 5 & 6 CV a moteur Ruby 1935-1939 af Michel Piat, og bogen Automobil Aero af Viktor Vadura. Er jeg helt overbevist om at bilen er en Tjekkisk Aero 30 Sport. Aero 30 var en af den lille Tjekkiske autobilfabriks mest succesfulde modeller den blev produceret mange varianter fra 1934 til 1947 i et ukendt antal eksemplarer (kilderne variere) måske omkring 8000 stk.

Sportsudgaven er formentlig kun fremstillet før krigen, og det i flere forskellige udgaver.

Jeg formoder at bilen på billedet er fra en gang midt i 1930'erne, den har den tidlige udgave af motorhjælmen, mens hjulene svarer til dem fabrikken brugte sidst i 1930'erne.

Jeg vedlægger en illustration af en Aero 30 fra Viktor Vaduras bog."



Mere nyt fra Medlemmerne

Claude har fundet noget om en tysker, som man vel nærmest må sige havde ild i røven:

Kurt Volkhart var kendt i Tyskland som raketkongen, specielt fordi han var involveret i Opels velkendte raketbil-udvikling. Men det viser sig, at da de afbrød deres samarbejde, så lavede han sin egen raketbil - Volkhart R1 - som var baseret på et Rabag chassis. Rabag var en tyskfremstillet Bugatti på licens. Både Rabag og Volkhart var fra Düsseldorf.

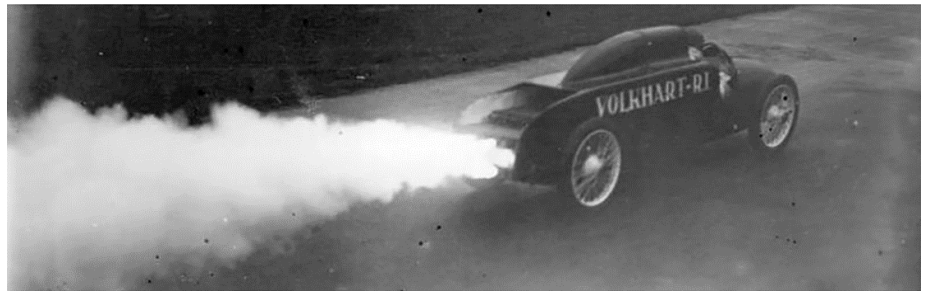
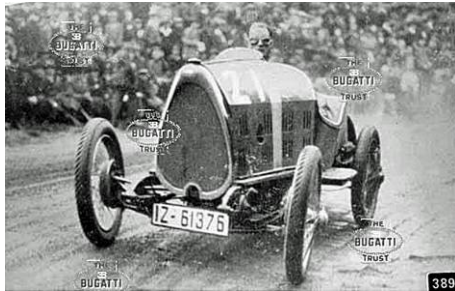
Den 25. november 1928 præsenterede Volkhart raketbilen for offentligheden og startede med succes et demonstrationsløb på AVUS i Berlin.

Den næste kendte testkørsel startede den 1. april 1929 på Nürburgring, denne gang med en co-driver - hans kommende kone Fraulein Karolyn Waldenfels-Schlie.

I 1929 døde offentlighedens interesse for raketdrevne køretøjer ud. Sidste start i Tyskland var den 30. august 1929 ved "Heider Efterårs Bil- og Motorcykelløb".

Derefter prøvede Volkhart lykken igen i udlandet, begyndende den 28. april 1930 i Oslo og endelig for sidste gang den 30. juni 1930 i København.

Det morsomme er at han åbenbart var i København i 1930 for at optræde med bilen. Er der nogen af de supervidende medlemmer, som ved mere og evt. har set et foto af denne optræden?



"Rabak Bugatti" med Volkhart bag rattet og R1 på AVUS i 1928



Og en trist nyhed om en af Køreselskabets stiftere

Claude skriver:

Mindeord for Poul Suhr

Poul Suhrs hjerte bankede på alle måder for de gamle køretøjer, men nu slår det desværre ikke mere. Poul blev 88 år.

Poul var på alle måder en utrættelig ildsjæl - især for de helt gamle køretøjer. Han og familien nåede således at stå bag hele 3 Styrkeprøver på dansk jord i Silkeborg, Fåborg og Sorø. Ligesom Poul var drivkraft for et 100 års jubilæumsløb for Danmarks første motorløb, som gik fra Ålborg til København. Det er den eneste gang, jeg har set en Ellehammer motorcykel køre, og så ovenikøbet i et meget langt løb. I sin hjemby, Horsens, startede Poul Vitus Bering Løbet, hvor han gjorde en stor indsats for at få de helt gamle biler til at deltage.

Det var i forbindelse med Styrkeprøven i Sorø i 2003, at Poul, Viklit og jeg stak hovederne sammen og besluttede at starte 'Førkrigs Køreselskabet' et køreselskab for køretøjer før 1940 i Dansk Veteranbil Klub. På grund af noget tåbelig datidig personfnidder, kom det til at tage mange år før Køreselskabet blev en del af DVK.

På vegne af vores alle sammens Køreselskab vil jeg hermed kondolere og sende de bedste tanker til Ninna, som kørte parløb med Poul gennem et langt og godt liv, og til resten af familien.

Vibeke og jeg besøgte Poul og Ninna for kort tid siden, og da virkede Poul frisk og var i hopla. Vi tilbragte en hyggelig eftermiddag med højt humør i Ninna og Pouls nye, dejlige rækkehus i Horsens. Her glædede de sig til at nyde resten af deres otium, og Poul havde allerede indrettet et værksted. Han havde solgt sin fine Peugeot Quadrilette styrkeprøvevogn, men Harley med sidevogn var stadig i familien med planer om fortsat at køre Skagensløb med svigersønnen. Til det sidste var han klar til at komme ud at lufte de gamle køretøjer.

Æret være Pouls minde – og længe leve Køreselskabet

Claude

Månedens pinup

Septembers pinup er en MG M-type fra 1930.

MG eller Morris Garage blev etableret i 1924 og producerede sportslige biler baseret på Morris komponenter. Foretagendet skrantede lidt under den begyndende økonomiske depression, men i 1928 kunne man præsentere M-typen; en lille, let 2-personers sportsvogn til en rimelig pris (185 £), og det blev firmaets redning. Egentlig produktion kom i gang i 1929 og fortsatte til 1932. I den periode blev der bygget i alt 3235 vogne. Motor, chassis osv. var hentet fra Morris Minor og der blev kun foretaget få ændringer, f.eks. blev chassiset sænket lidt. Karrosseriet med den kateketiske spidse rumpe var fremstillet med træskellet betrukket med voksdug. Vognen vejede lidt under 500 kg, så med den lille motor på 847cc, overliggende knastaksel og 27 hk var den ganske sportslig, og topfarten var 68 miles i timen. Sidst i produktionsperioden kunne den ovenikøbet fås med kompressor.

M-typen havde betydelig sportslig succes, både privat og med officielle hold, der vandt guldmedaljer i 1929 Land's End Trial og klassesejre i 1930 "Double Twelve"-løbet i Brooklands. Man deltog også med et hold i 1930 Le Mans 24 timer, men ingen af bilerne gennemførte.



Fortsættes på næste side:



Månedens nostalgiske tema

Varetransport i København i starten af 1900-tallet med hestevogn og Oldsmobile Curved Dash. Billedet er også interessant fordi det er taget foran det 2. Christiansborg, som var nedbrændt i 1884. Det 3. Christiansborg, der hvor regeringen holder til i dag, er opført fra 1906 til 1928. Så selv om slottet ser gammelt ud, er det jo ret nyt. Lagerman, som vist stadig laver slik, blev etableret i 1905, så Oldsmobilien er nok deres første bil.



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