

Nyhedsbrev nr. 10 – Oktober 2023

Indhold:

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

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra medlemmerne: Mere om navkapsler

Månedens pinup: Ballot 3/8 LC fra 1920

Oktober svenske klumme: Noget om at handle bil

Månedens nostalgiske tema: Danske værksteder

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

10. oktober

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

18. oktober

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Aftenmøde-Øst tirsdag den 10. oktober kl. 19.30

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

Der er film og billeder fra Styrkeprøven 2023, og hvis der er nogle, der har billeder og fortællinger fra andre oplevelser fra den forgangne sommer, er de meget velkomne.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 18. oktober 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. okt.

Tak for sidst

Septembertur-Øst søndag den 17. september

Vi mødte talstærkt op på Aasebakken ved Høsterkøb, og så gik turen ad smukke nordsjællandske småveje til pitstop ved Mikkeltorg og videre til Fredensborg Golfklub, som var klar med smørrebrød til frokost. Vejret var fint, og tak for godt selskab.



Fortsættes på næste side:



Kaffemøde i Grønholt den 20. september

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



Månedens konkurrence

Her skal vi identificere bilmærke og årgang. Billedet er dansk.

Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.10. Præmien er æren.

Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav 3 rigtige svar fra Lars Leegaard, Ole Kr. Haugen og Erik Nielsen.

Lars Skriver:

"Det er en Piccolo 1905, er jeg ret sikker på / Lars"

Ole Skriver:

"Konkurrensebilen denne gang er en Piccolo, fabrikert av Ruppe & Sohn i Apolda i Thüringen.

Det dreier seg om en 5 PS, som ble bygget 1904-07, 704ccm og ca 5 hk.

Fra 1907 hadde Piccolo et ordentlig motorpanser, motoren ble økt til 794ccm og 7hk.,

I Norge var det ganske mange av disse, og det finnes fortsatt en 5 PS og 4 stk 7 PS. Hvordan har dette vært, og er, i Danmark?

Her er et par bilder, om du skulle kunne bruke dem:

Det ene er den 5 PS som finnes i Trondheim, tilhørende Stein Tranvik, og restaurert av Kjell Ivar Haltvik.

Det andre bildet er min 7 PS.

Hilsener Ole Kr. Haugen, Vollen, Norge"

Erik Skriver:

"I nyhedsbrev nr. 9 viser månedens konkurrence billede en Piccolo 5 HK. Indregistreret i Varde. Modellen blev lavet fra 1904 til 1907.

Og så skriver Erik om bilerne i septembers nostalgiske tema:

Månedens nostalgiske tema, med biler foran forskellige kroer, indeholder ikke noget om hvad man ser foran de forskellige kroer. Mange af bilerne er heller ikke genkendelige, men jeg vil dog alligevel prøve

at komme med nogle bud på hvad de biler der kan genkendes, er for nogen.

Der er to billeder af Lundehuskroen

Billeder til venstre viser to biler foran kroen den forreste er en Ford model T fra ca. 1926 den bagerste kan jeg ikke genkende.

Billedet til højre er fra 1906 og viser en De Dion-Bouton og bagved gemmer der sig en Sunbeam. Det samme billede kan i øvrigt også ses i Th Ry Andersens bog Man Drejer Håndsvinget til Motoren går Billedet af trafikken foran Hotel Lyngby er sandsynligvis taget først i 1930'erne, men billedkvaliteten tilpas dårlig til at man lige netop ikke kan afgøre præcist hvad vad de enkelte biler er for nogen, men de fleste er Amerikanske.

Billedet med biler foran Hornbæk Kro, det viser 5 biler hvor af de 3 er helt uigenkendelige, men de den ene af to forreste kan dog genkendes K194 er en Hudson og den blanke kølerkappe og hjelm kunne tyde på at den har et Dansk bygget karosseri fra Dansk Karosseri Fabrik. Den anden bil A5254 ser ud til at være Fransk måske en Delage fra først i 1920'erne.

Billedet med to biler foran Bro Mølle Kro viser forrest L132 den ser ud til at være en Brennabor fra ca. 1920, den bagved er en Ford model T fra 1920-22.

Med venlig Hilsen Erik Nielsen, Hørning"



Nyt fra medlemmerne

Stefan Petsch Jensen, Som jo havde sendt os navkapslerne til august måneds konkurrence skriver:

"Den gættekonkurrence med navkapslerne var vist ikke den store succes.

Hvis det har nogen interesse, så har jeg efterhånden fået identificeret dem, ved hjælp af ebay, AACA forum, og Leif Nowicki..

Dem der er på billedet i

nyhedsbrevet er, set fra venstre:

Essex, herefter øverst Buick, nederst Graham Paige 1928, de to med trekanten er Triangel, Det øverste "F" er stadig ukendt, nederste er Fargo Clipper 1929, og den store bronzefarvede med "M" er Marquette, den nederste med SKF er stadig ukendt.

Mange hilsener Stefan"



Månedens pinup

Oktobers pinup er Ballot 3/8 LC fra 1920. det er som det ses en racer.



Franske Ballot blev grundlagt i 1905 og byggede oprindeligt skibsmotorer, men efter første verdenskrig fra 1919 til 1931 producerede man også biler.

Efter første verdenskrig var racerbil på topniveau på det europæiske kontinent indstillet indtil 1921. Flere europæiske producenter, især de franske, udviklede allerede nogle år tidligere nye racerbiler for at konkurrere i USA ved det lukrative Indy 500, som blev kørt første gang efter krigen i 1919. Blandt dem var det lille Ballot firma.

Racing blev valgt som det mest effektive værktøj til at markedsføre de nye maskiner. For at sikre et vellykket resultat, blev Ernest Henry ansat. Hos Peugeot havde han været en del af det team, der designede de første motorer med fire ventiler pr. cylinder.

Henry kom så til Ballot tidligt i 1919 og havde lidt over tre måneder til at designe og bygge en racerbil fra bunden. Det var en af de allerførste konkurrencebiler med en ottecylindret rækkemotor - en motor med to overliggende knastaksler, fire skråtstillede ventiler pr. cylinder samt halvkugleformede forbrændingskamre. Disse Grand Prix Ballot'en var, ikke overraskende, plaget af problemer, men man gjorde værdifulde erfaringer og forbedringer til 1920-udgaven.

Ændringer i reglerne for Grand Prix begrænsede størrelsen af motorerne til tre liter, hvilket betød, at Henry måtte reducere sin motorkonstruktion fra 4,9 liter til 3 liter. Han opnåede dette ved at anvende en 65 mm boring og 112 mm slaglængde for et samlet slagvolumen på 2973cc., og ydelsen var nu imponerende 107 hk ved 3800 o/min.

Fortsættes på næste side:

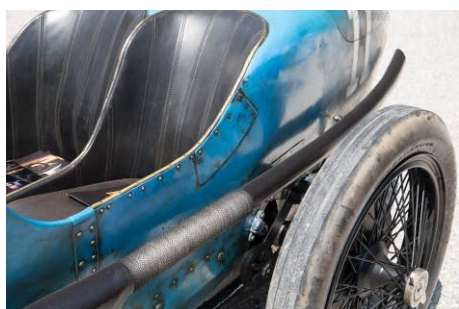
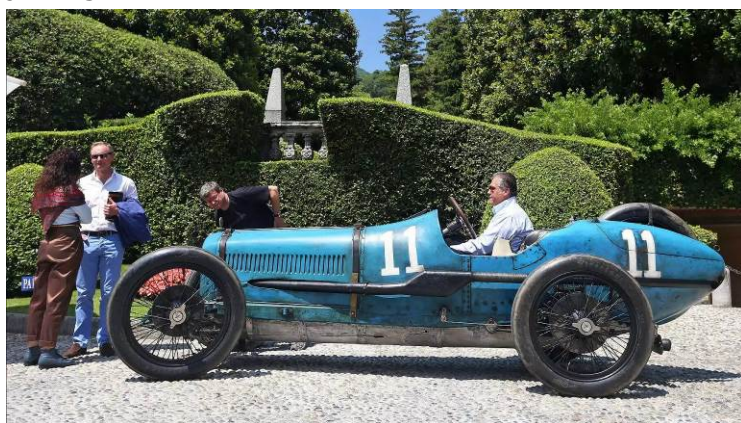
Kombineret med en fire-trins gearkasse var Henrys sofistikerede "otter" monteret i en konventionel stålramme. I begge ender var massive aksler affjedret med halv-elliptiske bladfjedre og dobbelte friktionsdæmpere i hvert hjørne. En servomotor blev brugt til at give yderligere kraft på de fire tromlebremser.

Et team med tre biler blev sendt til Indianapolis i 1920, hvor den største rival så ud til at være Duesenberg, som også havde en ottecylindret rækkemotor - dog af et lidt enklere design. Ballot'erne var de hurtigste, men heldet var bestemt ikke på den franske fabrikants side. Holdets hurtigste kører, Rene Thomas, forulykkede under træningen og nåede kun lige frem til løbet. Forskellige problemer bremsede Ballot'erne i løbet, og til sidst måtte holdet nøjes med anden-, femte- og syvendeplads efter vinderbilen fra amerikanske Frontenac med Louis Chevrolet bag rattet.

Konkurrenceræs blev genoptaget i Europa, og Ballot fokuserede nu på de kontinentale Grand Prix-løb i 1921. I det prestigefyldte franske Grand Prix blev tre-liters Ballot nummer to og tre. Virksomhedens største succes kom et par måneder senere, da Jules Goux vandt det italienske Grand Prix, der blev afholdt i Brescia. Ballot deltog igen i sæsonen 1922, og både det franske og det italienske Grand Prix blev vundet. Da reglerne igen blev ændret til max. to liter for 1923-sæsonen, opgav Ballot Grand Prix-løb og vendte sin fulde opmærksomhed mod almindelig men luksuriøs personbilproduktion.

Den viste Ballot 3/8 LC er en af de 3, som var med til Indianapolis i 1920. Her blev den nr. 7.

Ballot solgte den til den engelske rekordkører Malcolm Campbell i 1923 og han kørte succesfuldt ræs med den indtil 1933, hvor den knækkede en plejstang.



Månedens svenske klumme:

Peter Ottosson fra Sverige har sendt os dette:

"Hej Lars

Her er lidt "motorstøj" fra Dagens Nyheders bagside.

Ikke sikkert at det egner sig til publicering, men du kan jo se ...

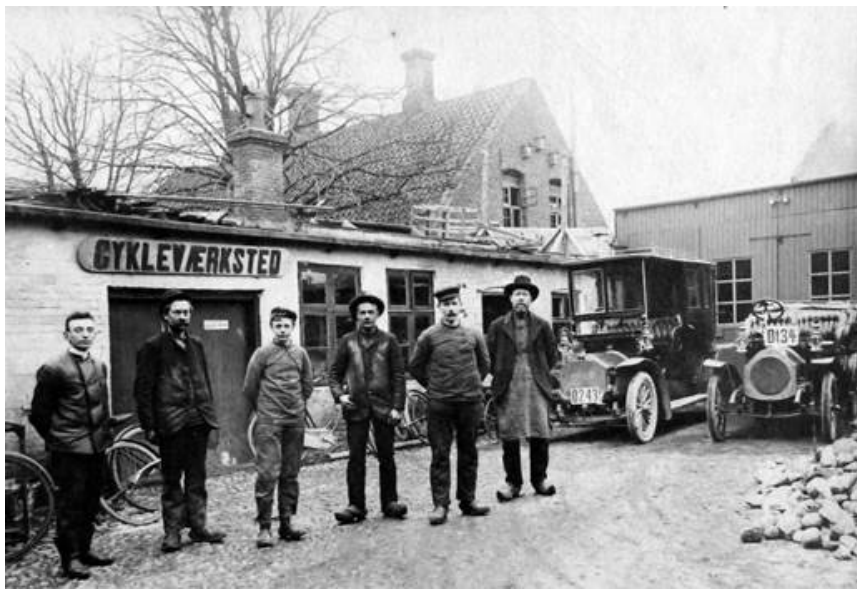
Mange hilsener fra

Peter O.

Månedens nostalgiske tema

Autoværksteder i gamle dage har nu en helt særlig charme.

Her er en samling gode gamle danske af slagsen:



Säverman: Alldeles från Vättern



Som barn lusläste jag tidningen Motor och lärde mig överlista filurer som försökte prångla ut bilvrak under rubriken "fynd" eller "så gott som ny" eller "obetydligt begagnad".

Om man trampade igenom bilens golv skulle man vara extra vaksam.

Eller om man fick växelspaken i handen. Måste man pumpa bromspedalen flera gången innan bromsen tog så var det också något lur.

Om man trampade igenom bilens golv skulle man vara extra vaksam.

Grundregeln var att undersöka bilens alla skrymslen på jakt efter dolda fel.

Med tiden verkar sånt där ha förändrats. Nu hade en herre gift in sig i familjen, fått barn och skulle göra sig av med sin tvåsitsiga, röda, ytterst välvärdade sportvagn, alltså med plats för två.

Frun vägrade låta bebisen åka med i bakluckan.

Alternativet att skaffa barnstol och låta frun åka buss föll inte heller i god jord.

Han satte ett pris beräknat med prutmån, förde in en annons på Blocket och fick genast svar från en man från Vättern. Denne satt redan på bussen till Stockholm och ville köpa bilen.

Jag ombads vara med som vittne och hålla i handlingarna medan köparen gjorde en provtur.

– Jag tar den, sa han så fort han kom fram och i stort sett bara sett registreringskylten – den bakre, ty bilen stod inkilad i ett garage.

Han ville inte ens öppna motorhuven eller starta motorn.

Vi försökte få honom att provköra. Jag som vuxit upp med tidningen Motor antydde allt som han borde iaktta och vilka blåsningar man kan råka ut för, men icke.

– Här i stan kan man ju ändå inte dra på, sa han.

Han ville ha affären undanstökad. Han tog ett varv runt bilen men stannade plötsligt upp framför motorhuven.

– Va i helv...

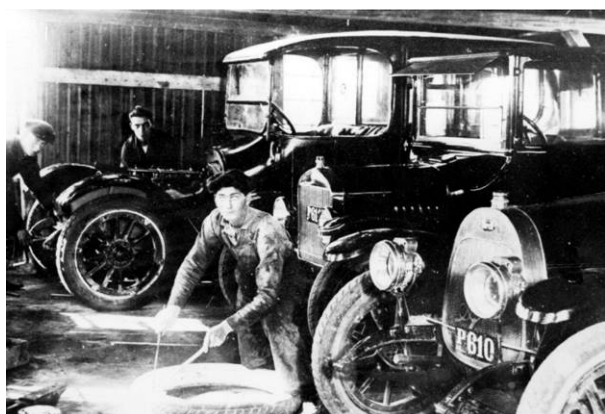
Nu är det färdigt, tänkte vi.

– Registreringskylten skymmer ju grillen! sa han med en ton som om bilen förvandlats till ett vrak. Det var sant – grillen var rätt grym. Och nu gick det fort.

Han slog till, ville inte ens pruta och försvann i ett rökmoln för att snabbt komma ner till Vättern och flytta registreringskylten så att den inte skymde grillen.

Ove Säverman

non@dn.se



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).



GF
FORSIKRING

*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