

Nyhedsbrev nr. 12 – December 2023

Indhold:

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

Arrangementer

Tak for sidst

Konkurrence

Nyt fra medlemmerne: Mere om de nostalgiske billeder fra novembers Nyhedsbrev.

Månedens pinup: Cyclecars – GN og SIMA Violet

Månedens nostalgiske tema: Børn og biler

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

12. december

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Kaffemøde i Grønholt

20. december

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Aftenmøde-Øst – OBS det er en torsdag

11. januar

Kontakt: Jørgen S

22 94 01 35

Juleafslutning – Øst – Tirsdag den 12. december kl. 18.00

Vi mødes til hyggelig julekomsammen hos Margit & Leif: **Mårum Tinghuse, Tinghusevej 23, Græsted**

Vi bestiller smørrebrød til 30 kr. pr. stk., og i den forbindelse skal I, når I tilmelder jer, melde tilbage til Jørgen om I ønsker 2 eller 3 stykker.

Kaffe og kage efter middagen koster 15 kr. person. Øl og vand købes også på stedet.

Tilmelding senest den 4. december til Jørgen S på mail ericavej39@gmail.com eller tlf. 22 94 01 35

Kaffeklubbens Julefrokost onsdag den 20. december kl. 12.00

I stedet for kaffemødet i Grønholt hos Ib Rasmussens Autohallen den 3. onsdag i måneden, spiser vi

frokost sammen. Vi mødes hos **5-kløveren: Hillerødvejen 79 mellem Hillerød og Fredensborg**

Der er reserveret bord, og deltagerne køber selv smørrebrød og drikkevarer.

Der bliver forudbestilt en varm fiskefilet til dem, der tilmelder sig, men resten af hvad vi ønsker at fortære bestilles på stedet.

Tilmelding senest den 18. december til Jørgen S på mail ericavej39@gmail.com eller tlf. 22 94 01 35

Aftenmøde-Øst torsdag den 11. januar 2024 kl. 17.00 eller 18.00. OBS det er en torsdag

Aftenmødet i januar bliver lidt anderledes. Vi har aftalt med Kim Polte, at vi besøger **Classic car House:**

Kongevejen 79, 2800 Kongens Lyngby. Vi har aftalt følgende: Torsdag den 11. januar. kl. 17.00 for de, der ønsker at spise dagens ret på restaurant Willis, pris 195 kr. som skal bestilles i god tid (ca. en måned før). Ønsker man ikke at deltage i middagen er mødetiden kl. 18.00, hvor Kim vil vise os rundt i udstillingen mv. Entre til museet er kr. 120, men har man årskort er det gratis og man kan så medtage en person gratis, så måske går det nogenlunde op. Efter rundvisning er der mulighed for kaffe i cafeen.

Tilmelding hvis man vil spise på museets restaurant Willis **senest 10. december** og hvis man vil deltage i rundvisning **senest 8. januar** til Jørgen S på mail: ericavej39@gmail.com eller tlf.: 22 94 01 35

Tak for sidst

Aftenmøde-Øst tirsdag den 14. november

Vi havde en hyggelig og fin aften med godt fremmøde og megen god bilsnak. Cira og Ib fortalte og viste billeder fra årets tur til England og Goodwood i Jowett Jupiter.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 22. november

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



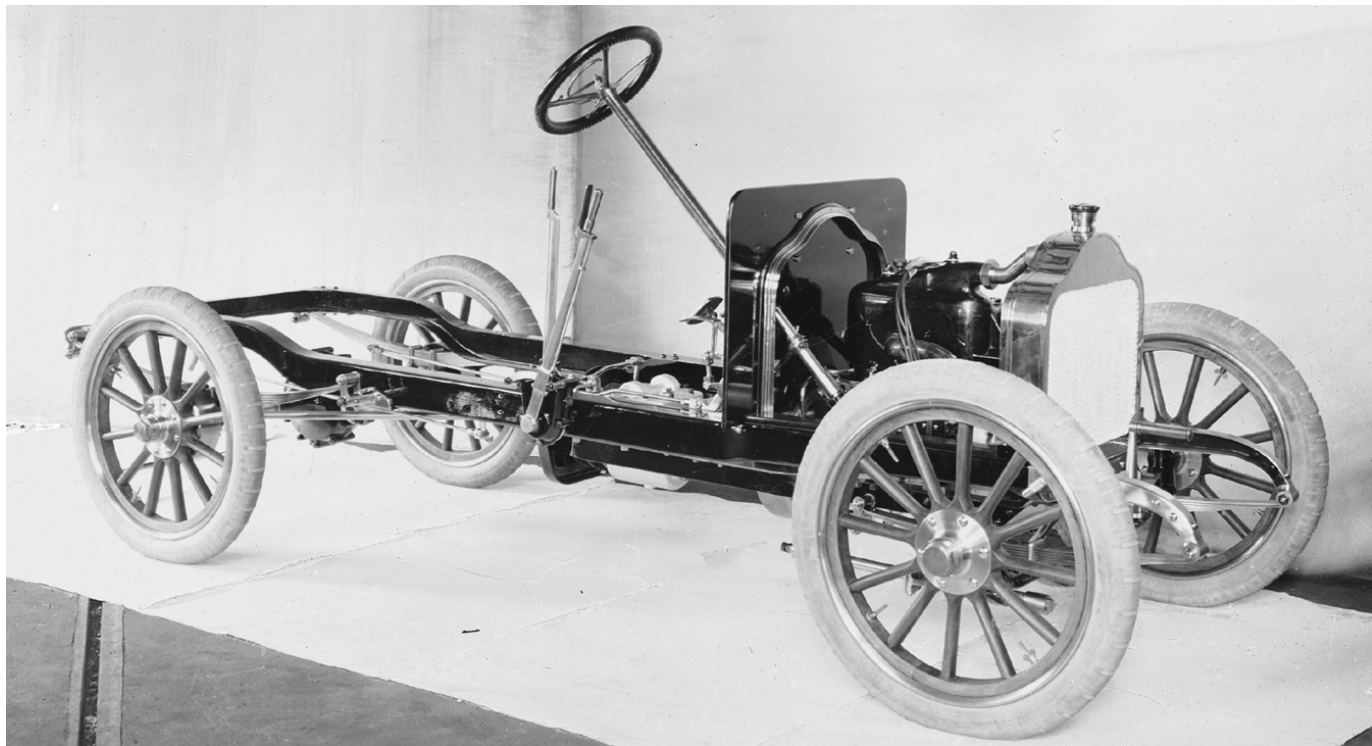
Månedens konkurrence

Allan Pihl Hansen har sendt os dette billede og skriver:

"Jeg har et foto liggende i min ret så store samling af fotos, men jeg ved ikke hvilken bil dette chassis hører til. Er der mon nogen, som har en ide om, hvad det er???"

Jeg tror det er fra et sted mellem 1910 og 1920...."

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



Sidste måneds konkurrence



Sidste måneds konkurrence gav 2 rigtige svar fra Allan Pihl Hansen og Erik Nielsen.

Allan skriver: *"Månedens bil er en F.N. (Fabrique Nationale d'Armes de Guerre) fra 1912....."*

Og Erik skriver: *"I nyhedsbrev nr. 11 viser månedens konkurrence billede Belgisk FN fra perioden 1910-12 modelbetegnelsen er jeg ikke sikker på, men det er en af de mindre modeller."*

Og jeres ærbødige redaktør kan så lige tilføje, at F.N. egentlig fabrikerede våben, men fra 1899 til 1939 producerede de også biler og motorcykler. F.N.'s første bil lignede mest en hestevogn uden hest, men sådan var det jo med de fleste biler omkring forrige århundredeskifte. Den havde en to-cylindret motor, der drev baghjulene med en kæde. Senere modeller havde større og kraftigere motorer, nogle af dem bygget under licens fra Rochet-Schneider. F.N. biler var kendt for deres luksus og komfort, og havde kunder som det belgiske kongehus og shahen af Persien.

Efter første verdenskrig genoptog F.N. bilproduktionen med modeller som Typ 2700, Typ 1250, Typ 1300 og Typ 2150. Disse biler havde fire-cylindrede sideventilede motorer, elektrisk starter, automatisk smøring og firehjulsbremses. F.N. Typ 1300 var en af de mest succesfulde modeller, og blev produceret i flere varianter, herunder en sportsversion.

F.N.'s sidste og mest ambitiøse bil var Typ 3800, der havde en otte-cylindret motor med 3257 cm³ og 100 hk. Denne bil blev kun produceret i meget lille antal og blev præsenteret i 1930. F.N. Typ 3800 var også grundlaget for en lille lastbil, der blev brugt af den belgiske hær.

F.N. fortsatte efter anden verdenskrig og indtil 1966 med at bygge motorcykler, men F.N. er stadig i dag en af verdens førende våbenfabrikanter.

Nyt fra medlemmerne

Erik Nielsen skriver om bilerne i novembers nostalgiske tema, og I må så lige finde sidste måneds nyhedsbrev frem for at følge med:

"Novembers nostalgiske tema viser nogle af de mange interessante biler der har kørt i Sverige, uden at beskrive hvad det er for nogen.

På det øverste billede ses en Daimler med torpedo karosseri (næppe fabrikkens eget), efterfulgt af en Fransk Mors.

Billedet underneden til venstre. Med forskellige biler parkeret ved et værksted, viser til venstre en Tysk Sperber, efterfulgt af en Italiensk Fiat, en Amerikansk Overland og en Amerikansk Chandler.

Billedet er taget i Hudiksvall og kan i øvrigt også ses i bogen Svenskarna och deras Automobiles af Gert Ekström

Billedet til højre. Med alle soldaterne, viser ud over de to motorcykler som jeg ikke kan identificere en Scania-Vabis

Billedet underneden med de to biler fra perioden 1905 til 1910, dem kan jeg desværre ikke identificere, fordi der var mange fabrikker der byggede biler der lignede hinanden.

Billedet underneden med en lys bil foran et hus, og forskellige andre biler omkring. Billedkvaliteten er desværre for dårlig til at nogen af bilerne kan identificeres med sikkerhed. Men jeg ved der har været enkelte eksemplarer af Voisin i Sverige, kunne den lyse bil være en af dem?

Billedet underneden til venstre. Med 3 racerbiler på række. Bilen til venstre er en Amilcar, den i midten er en Bugatti men den til højre er jeg mere i tvivl om den minder om en Amilcar men forskellige detaljer specielt mærket på køleren ser anderledes ud.

Billedet til højre. Viser en Scripps-Booth, og bagved den ses der en Ford T

Nederste billede viser en Cadillac med torpedo karosseri ikke fabrikkens eget og en Peugeot torpedo.

Med venlig Hilsen Erik Nielsen, Hørning"

Månedens pinup

Erik Lisberg sendte mig dette:

"Hej Lars.

Hvad med at lave en artikel om cyclecars??

Bedste hils Erik"

Så derfor bliver decembers pinup en dobbelt pinup og en lille historie om cyclecars først:

Fænomenet cyclecars florerede først og fremmest før og efter første verdenskrig fra omkring 1910 og et stykke op i 1920'erne.

En cyclecar var en lille, let og billig motoriseret bil. Formålet med en cyclecar var at udfylde et hul i markedet mellem motorcyklen og bilen. En nøgleegenskab var, at den kun kunne rumme to passagerer, der sad sammen.

Det var jo ret enkelt at kreere sådan en lille bil, og antallet af producenter blev hurtigt ganske stort. I Frankrig var der således ca. 150 værksteder/fabrikker, der byggede cyclecars og i England var der omkring 100. I England blev der i 1913 sågar udgivet en bog om hvordan man kunne bygge sin egen cyclecar.

Stigningen i antallet af cyclecars var et direkte resultat af lavere afgifter på både registrering og årskørekort til små lette biler. Specielt i Frankrig var skattebegunstigelsen markant. Den 14. december 1912 blev det på et møde i "Federation Internationale des Clubs Moto Cycliste" formelt besluttet, at der skulle være en international klassifikation af cyclecars, der skulle accepteres af Storbritannien, Canada, USA, Frankrig, Holland, Belgien, Italien, Østrig og Tyskland. Som et resultat af dette møde blev følgende klasser af cyclecars defineret (mærkeligt nok blev ordet cyclecar også anvendt i Frankrig, selv om man her tidligere havde kaldt små biler for voiturette):

Klasse	Maks. vægt	Maks. motorstørrelse	Min. dæksektion
Stor	350 kg (772 lb)	1,100 cc (67 cu in)	60 mm (2,4")
Lille	150 kg (331 lb)	750 cc (46 cu in)	55 mm (2,2")

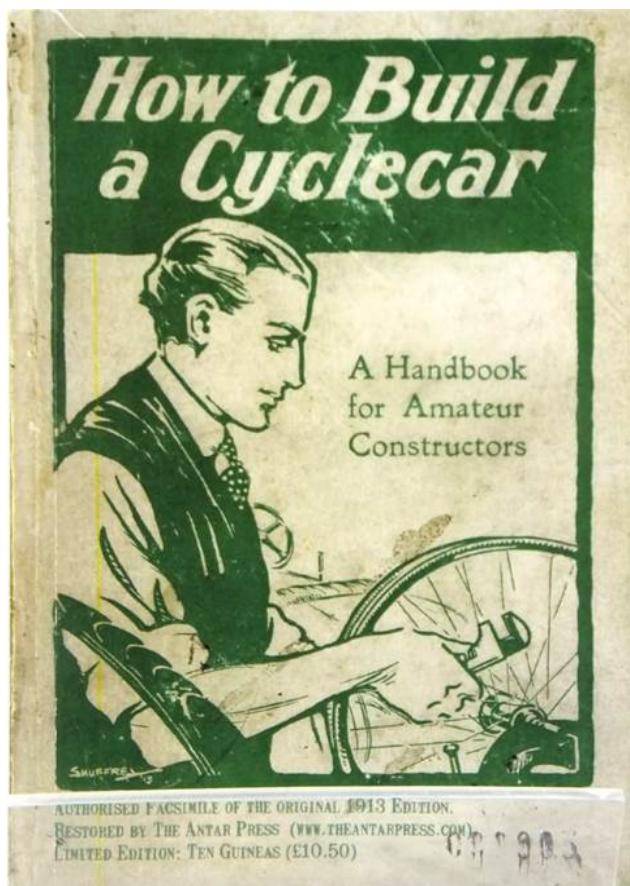
Flere motorløb for cyclecars blev kørt mellem 1913 og 1920. Det første cyclecarløb blev arrangeret af Automobile Club de France i 1913, efterfulgt af et Cyclecar GP på Le Mans i 1920. "Auto Cycle Union" skulle have indført cyclecarløb på Isle of Man i september 1914, men løbet blev opgivet på grund af krigens begyndelse.

I midten af 1920'erne var cyclecar'ens dage talte. Masseproducenter såsom Citroën, Austin og Ford, var i stand til at sænke deres priser for at underbyde de normalt små cyclecar-producenter.

Cyclecar-boomet var forbi. De fleste cyclecar-producenter lukkede, men nogle virksomheder overlevede ved at vende tilbage til fremstilling af motorcykler, eller ved at lade bilerne vokse til "rigtige" biler.

Fortsættes på næste side:

Her er først den omtalte manual til hjemmemekanikeren. Der er faktisk englændere, som bruger anvisningerne den dag i dag! (Det var denne bog, der tændte Eriks interesse for cyclecars)
Næste billede er en GN fra 1913 med selveste Archibald Frazer-Nash beg rattet og herunder en SIMA Violet fra midten af 1920'erne.



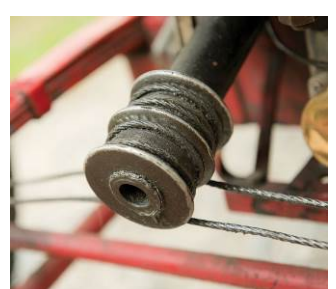
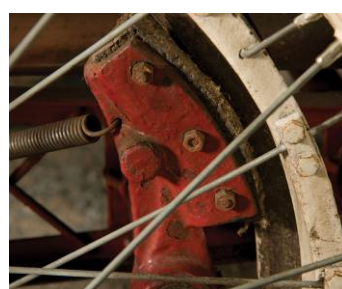
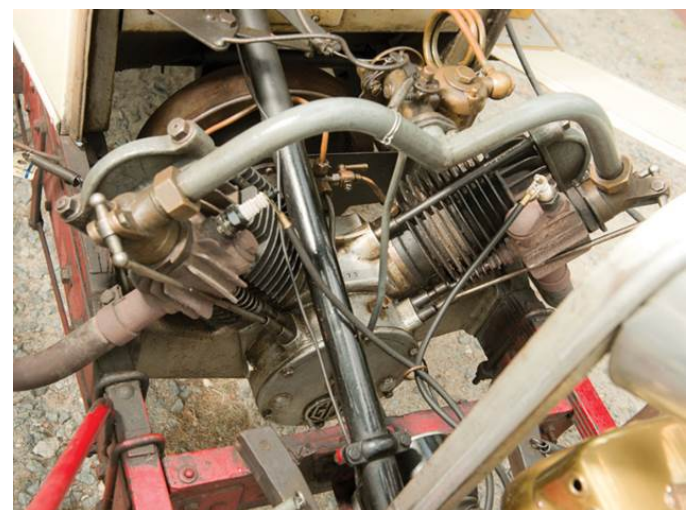
Og så til pinupperne – Jævnfør ovennævnte så kan man vælge mellem rigtig mange cyclecars, men jeg har valgt to – en engelsk og en fransk.

Først GN som var engelsk og konstrueret af H.R. Godfrey (1887-1968) og Archibald Frazer-Nash (1889-1965) De mødte hinanden på ingeniørstudiet, og startede forsøg og produktion i laden bag Archi's forældres landejendom. Mærket eksisterede fra 1910 til 1925. Før 1. verdenskrig var chassiset af egetræ, motoren var en V2 på 1100 cc, gearingen var med tandhjul og kæder. Der var remdrev til baghjulene, og der var intet differentiale. Ca. 200 vogne blev produceret op til 1. verdenskrig. Vognene var ganske lette. De vejede kun ca. 180 kg, og var derfor ret kvikke. Efter verdenskrigen var chassiset mere traditionelt af stål, men ellers blev konstruktionen næsten ikke ændret. Produktionen efter krigen var ca. 4000 stk. – en del af dem blev bygget af franske Salmson på licens.

Pinuppen er en GN Grand Prix Racer fra 1914:



Fortsættes på næste side:



SIMA Violet var en fransk producent af cyclecars mellem 1924 og 1929. Navnet SIMA var et akronym, der stod for "Société Industrielle de Matériel Automobile". Violet var konstruktøren af bilerne, Marcel Violet (1887-1973).

Vognen var drevet af en to-takts to-cylinder luftkølet boksermotor på 497cc, som var monteret i en lav position foran føreren. Motoren trak til baghjulene via en to-trins gearkasse monteret på bagakslen. Den angivne tophastighed var 110 km/t, så det har nok været nødvendigt at holde godt fast på hat og briller. Vognen havde to-sæders krydsfiner karosseri og rørchassis.

Nogle få blev udstyret med 750cc motorer og deltog i konkurrencer. Også en 1,5 liter 4-cyl. boxer grand prix bil blev bygget, og den sluttede som nummer tre i Boulogne Grand Prix i 1926.

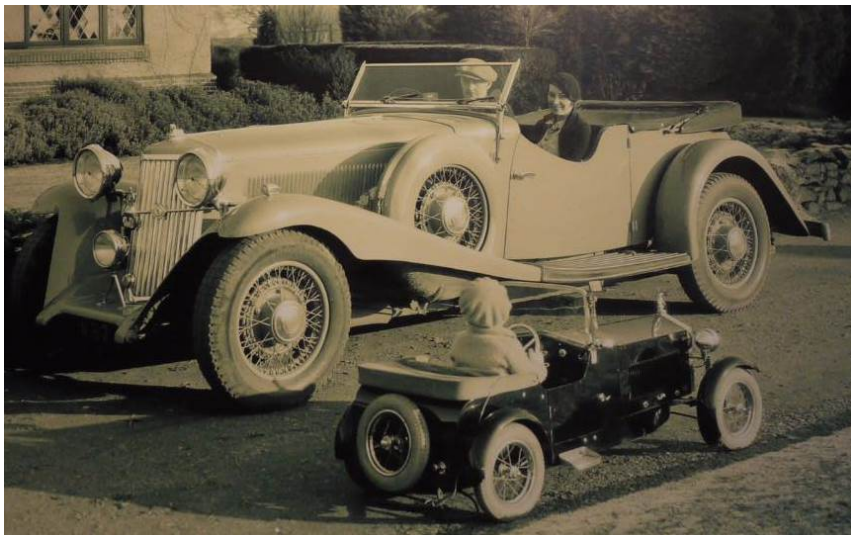
Frankrig fjernede skattebegunstigelsen på Cyclecars i 1925, og det må have været ret uheldigt for den nystartede SIMA fabrik. I hvert fald var produktionen frem til lukningen i 1929 ret beskedet.

Pinuppen her er en 1925 SIMA Violet Type MV5 torpédo sport spécial:



Månedens nostalgiske tema

Nu vi er i gang med små biler, så skal næste generation jo også lære at have interesse for de gamle køretøjer - og helst så tidligt som muligt ! Her er nogle luksusudgaver (biler og børn).



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

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