KøreSelskabet
· for køretøjer før 1940

Husk!
Møde:
Øst: 2. tirsdag
Øst: 3. onsdag

Nyhedsbrev nr. 11 – November 2026

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, mødeaften leder
Arrangementer
Tak for sidst
Konkurrence
Nyt fra medlemmerne: Erik Nielsen følger op på sidste måneds Nyhedsbrev
Hjælp til planlægningen af Styrkeprøven 2029
Og en annonce fra Claude
Månedens pinup: Lancia Lambda serie 8 fra 1929
Månedens nostalgiske tema: Første bil på tværs af USA

Nyhedsbrevets redaktør: Lars Hartmann-Petersen
Telefon: 40 13 07 40, eller mail: larshartmann@hotmail.dk
Mødeaften leder: Jørgen Sjøntoft
Telefon: 22 94 01 35, eller mail: ericavej39@gmail.com

Arrangementer:

Aftenmøde-Øst	**10. november**	**Kontakt: Jørgen S**	**22 94 01 35**
Kaffemøde Grønholt	**18. november**	**Kontakt: Jørgen S**	**22 94 01 35**

Aftenmøde i Nærum tirsdag den 10. november kl. 19.30
Vi mødes i DVK's bibliotek i kælderen på Nærum Hovedgade 3, Nærum, hvor Claude fortæller:

Knægt i veteranbilverdenen
Hvordan ender en 10-årig dreng med at købe sin første veteranbil? Og hvordan udvikler interessen sig fra en beskeden Morris 8 over Ford A, FIAT 508 og Riley til den ultimative drøm: en Bugatti?

I dette personlige foredrag fortæller Claude med varme, humor og selvironi om sine første år i veteranbilverdenen fra midten af 1960'erne og gennem de følgende årtier. Det er Claude på slap line og underholdende fægten med armene, til gengæld forvent ikke flotte præsentationsslides.

Det er historien om menneskene, bilerne, handlerne, amatørmekanikeren og de mange andre oplevelser undervejs. En tid hvor veteranbiler endnu ikke var kostbare samlerobjekter, men gamle biler, som unge entusiaster kunne drømme om, købe og køre i.

Kom med tilbage til en helt særlig epoke i dansk veteranbilhistorie, hvor eventyrlyst, benzin i blodet og store drømme ofte var vigtigere end penge på kontoen.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 18. novemberber kl. 10.00
Vi mødes i Grønholt hos Ib Rasmussens Autohallen (Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg/Ved Grønholt Flyveplads) kl. 10 til bilsnak og formiddagskaffe.
OBS: Af hensyn til kage og kaffe giv venligst en melding til Jørgen S, hvis du kommer den 18. nov.

Tak for sidst

Bolværksmøde i Nyhavn søndag den 4. oktober
Bolværksmødet med brunch i Nyhavn var begunstiget af solskin og stort fremmøde.
Klokken 11 fortsatte vi til ankeret ved Kongens Nytorv, hvorfra der var walk about Nyhavn rundt med byhistorikker Allan Mylius Thomsen. Meget oplysende og underholdende! Tak for en fin dag.



Fortsættes på næste side:



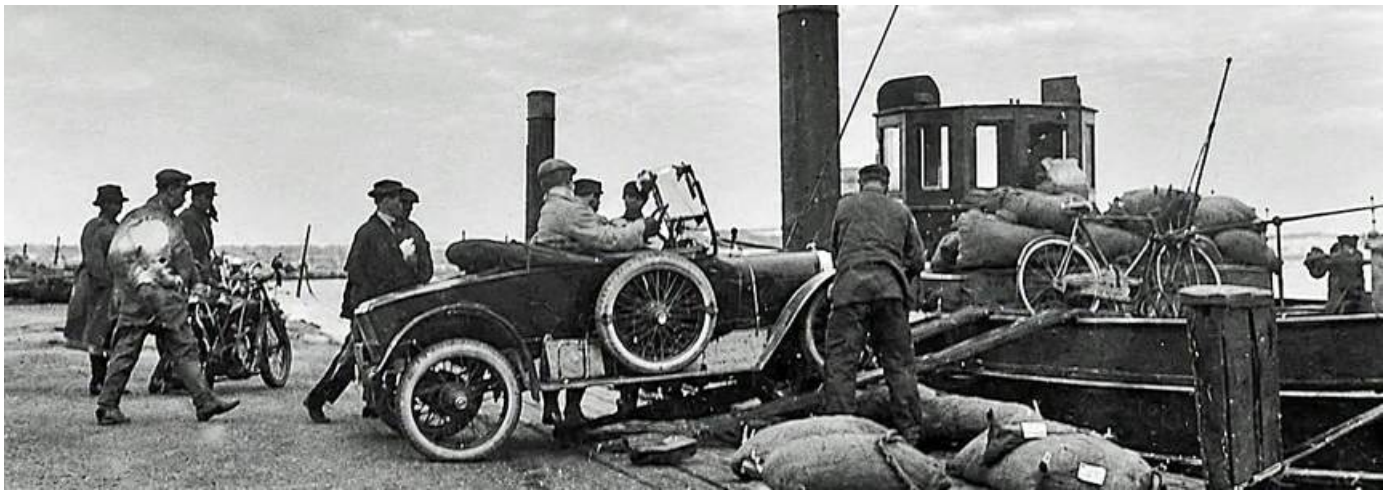



Aftenmøde i Nærum tirsdag den 13. oktober kl. 19.30
Vi mødtes som vanligt i DVK's bibliotek i Nærum. Her var der megen hyggelig snak og billeder fra årets Styrkeprøve. Tak for en hyggelig aften.

Kaffemøde i Grønholt onsdag den 21. oktober kl. 10.00
Tak for en rigtig hyggelig formiddag hos Ib og Cira i Autohallen ved Grønholt Flyveplads.

Månedens konkurrence

Sådan fik man bilen med til en af de danske småøer. Men hvad er det for en bil ?
Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest den 24. november. Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence

Oktober måneds konkurrencebillede gav hele tre svar fra Lars Legaard, Michael Deichmann og Erik Nielsen. Svarene kommer på næste side.



Fortsættes på næste side:

Lars Legaard skriver:
"Bilen til højre er sikkert tysk; først troede jeg det var en Oryx / Dürkopp; men det er nok en NAG
I nyere tid var der en Oryx hos en tyskfødt urmager på Samsø, samt resterne af en hos Egon Hansen Kalundborg - de er nok begge i hjemlandet nu.
Ford T modellen er en 1919, måske med selvstarter da der ikke er olielamper på siden-desuden klare forlygteglas som kun blev brugt i det år. De smarte trådhjul kan være Buffalo Wire Wheels-har selv 4 stk og mangler et, så hvis der er nogen der har et sådant er jeg interesseret.
Hesten hed nok Klaus / Lars"

Michael Deichmann skriver:
"Jeg skal ikke kloge mig på mærket af bilen til højre, men M81 tilhørte i 1918/19 Grosserer Th. Petersen, Kongensgade 38, Odense. Vi kan fornemme at bogstaverne (røde) ikke har samme farve som cifrene (blå) så vi er i perioden 24. marts 1919 til 1. juli 1921 hvor det vi i dag kalder "Type 2" nummerpladerne var i brug. M 1124s ejer fremgår ikke af Automobilejernes bog fra 1919 så det må være fordi det er et erhvervskøretøj, hvilket jo giver god mening fordi vi kan se der på sidefjælene står N ? Stærmose Skiltefabrik, Odense. Da bilejeren selv skulle fremstille nummerpladerne dengang har de jo nok selv lavet nummerpladen, der er lidt mere "pyntet" end de var flest. Den er i øvrigt udstyret med et "Bivejskryds" hvilket betyder at den måtte køre på biveje. Fra 1913 gælder der en vægt grænse på 450 kg. Den hæves i 1919 til 700 kg og i 1921 1450 og i 1928 ophæves ordningen med bivejskryds. Hvis billedet er fra perioden med type 2 må den lige have været presset ned under vægtgrænsen på 700 kg. Min egen Ford T pick up står til 825 kg i Motorregisteret.
Venlig hilsen Michael Deichmann"

Erik Nielsen skriver:
"Bilen i månedens konkurrence, som holder ved siden af Ford T´en, er en Dürkopp EK6 Knipperdolling fra ca. 1914-15 billedet er taget i perioden 1919-21 og bilen er ombygget med en lille varekasse bag på. (Mærket var ikke så svært at gætte, da det med lidt besvær kan læses på selve køleren)
Med venlig Hilsen Erik Nielsen

Nyt fra medlemmerne

Erik Nielsen har sendt os dette om sidste måneds Nyhedsbrev:
Månedens nostalgiske tema omhandler ambulancer fra 1.Verdenskrig, uden beskrivelse af hvad det er for nogen biler det er.
Den øverste bil til venstre er en Ford Model T, og den er i modsætning til de andre formentlig bygget som ambulance fra starten. Mens de øvrige formentlig er ombyggede herskabsvogne, og de er alle Engelske og der er ingen franske.
Bilen på det midterste billede til venstre er en Vauxhall, og det er en af de største modeller, formentlig en 30 HP på 4 ½ Liter fra 1911-12
Bilen på det nederste billede til venstre er en Daimler, hvilken en model fra fabrikkens store program det er kan jeg ikke afgøre.
Bilen på billedet øverst til højre er en Rover 12 og det er formentlig den billigste af de ombyggede herskabsvogne.
Bilen på det midterste billede til højre en ganske sjælden Scout. Et ret ukendt bilmærke fra Salisbury der lavede flere modeller, men hvilken det er kan jeg ikke afgøre.
Bilen på det nederste billede til højre er også en Daimler, og det er formentlig den ældste af bilerne, fordi skærmen over kædetrækket er en udgave fabrikken benyttede i 1907-08. Igen kan jeg ikke afgøre hvilken model det er.
Med venlig Hilsen Erik Nielsen"

Og så lige en opfordring til hjælp:
Styrkeprøven i år omkring Lillebælt var en rigtig god oplevelse med deltagere fra Skandinavien og omegn.

I 2029 skal Styrkeprøven igen køres i Danmark, og det er faktisk nødvendigt allerede snart at begynde at tænke på planlægningen. I den anledning efterlyser Dorte Stadil gode ideer og hjælpere.
Arbejdet er både sjovt og spændende, og man får lejlighed til at møde nye spændende mennesker og biler.

Skriv eller ring til Dorte på mail dorte@stadil.net eller telefon 4015 8008

Gode dele bortgives
Jeg har gennem årene samlet en pæn mængde reservedele, instrumenter og tilbehør til veterankøretøjer.
Meget af det er eftertragtede, generiske dele, som uden tvivl kan sælges til fornuftige priser via eksempelvis PreWarCar.
Problemet er blot, at jeg har rigeligt at se til i virksomheden og derfor hverken tid eller energi til at fotografere, annoncere, pakke og sende delene.
Hvis du har lyst til at bruge lidt tid på det, er der gode muligheder for at omsætte delene til en pæn skilling.
Der er blandt andet instrumenter, spejle, lamper, emblemer, dæksler og andet tilbehør, som passer til mange forskellige bilmærker.
Jeg vil derfor gerne lade samlingen gå videre til en entusiast, der kan få glæde af den og samtidig tjene lidt lommepenge undervejs.
Alternativt kommer jeg til at rydde op og køre delene på Genbrugspladsen.
Lad høre, hvis det kunne have interesse.

Claude - 28312458 eller claude@teisen-simony.com

Månedens pinup

Novembers pinup er en 1929 Lancia Lambda serie 8 med kort chassis.
Lancia er jo et af Italiens mest traditionsrige bilmærker og blev grundlagt i 1906 af racer- og testkøreren Vincenzo Lancia. Mærket har gennem hele sin historie været kendt for tekniske nybrud snarere end store salgstal. Mange løsninger, som senere blev almindelige i bilindustrien, blev først afprøvet af Lancia.
Siden 1969 har Lancia været en del af Fiat og er i dag et mærke i Stellantis-koncernen.
Da Lancia Lambda blev præsenteret i 1922, var den langt forud for sin tid. Mange betragter den som en af de mest revolutionerende personbiler nogensinde.
På en tid hvor næsten alle biler blev bygget på en separat chassisramme med karrosseriet monteret ovenpå, anvendte Lambda en selvbærende konstruktion. Karrosseriet var en del af den bærende struktur, hvilket gjorde bilen lettere, stærkere, mere vridningsstiv og med lavere tyngdepunkt.
Lancia Lambda var også blandt de første serieproducerede biler med uafhængig forhjulsophængning. Lancias karakteristiske "sliding pillar"-system gav bedre vejgreb, komfort og styring end samtidens stive foraksler.
Motoren var en smalvinklet V4-motor i aluminium med overliggende knastaksel, hvilket var meget usædvanligt i begyndelsen af 1920'erne. Gennem produktionen voksede slagvolumen fra cirka 2,1 til 2,6 liter.
Lancia byggede omkring 13.000 Lambdaer mellem 1922 og 1931 fordelt på ni serier.
Pinuppen i denne måned er en Lambda serie 8 med kort chassis og karrosseri fra Albany Carriage Co. Den var udstyret med en, for sin tid, avanceret og innovativ V4-motor, som havde aluminiumsblok og topstykke og en slagvolumen på 2570cc. Motoren var designet i en smal V-konfiguration med en vinkel på kun 13 grader. Der var 4-trins manuelt gear. Vægten er ca. 1200 kg. Vognen kan nå cirka 125 km/t, og har fremragende vejgreb og stabilitet.
Sammenlignet med konkurrenterne føltes den næsten som en bil fra en senere generation.



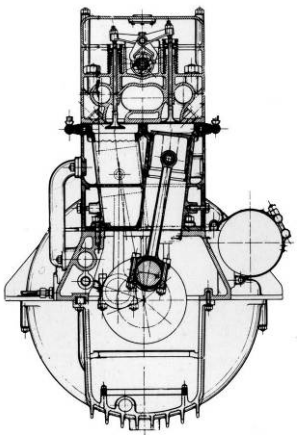


Fortsættes på næste side:



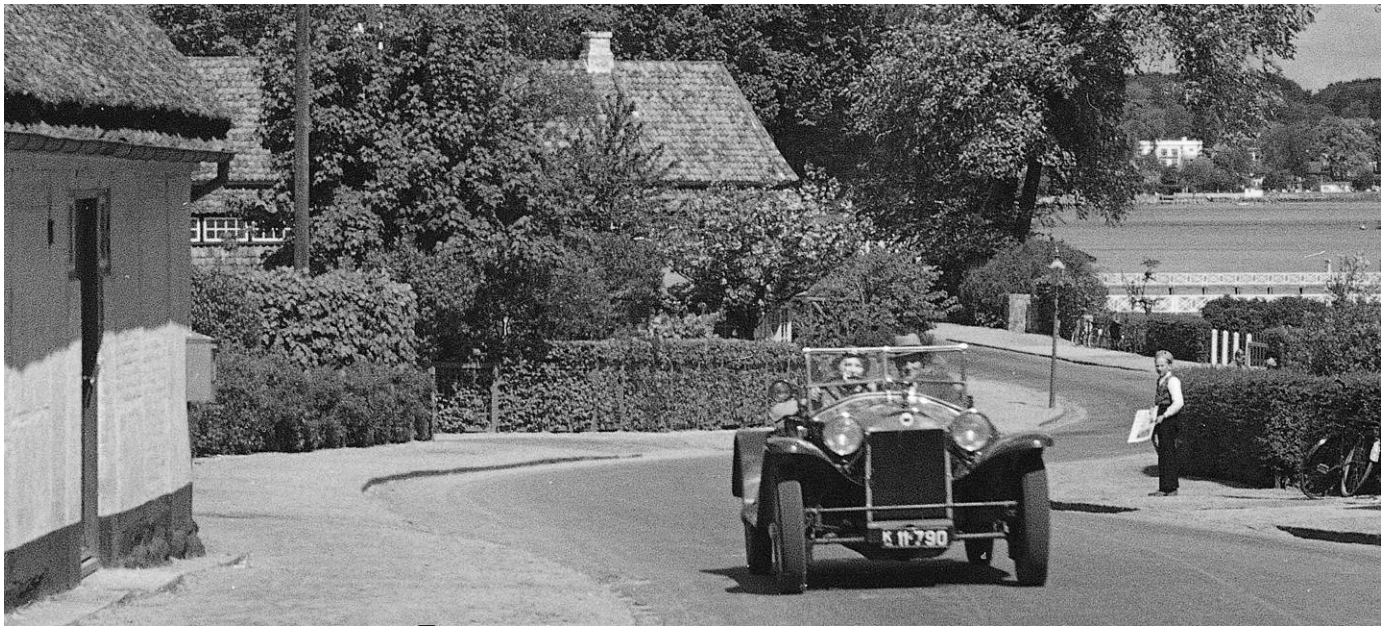












Og her er så bare et dejligt billede af en dansk Lambda på vej op ad bakken ved Strandmøllekroen på Strandvejen nord for København.

Månedens nostalgiske tema

I dag kan et roadtrip tværs over USA planlægges på få minutter. I 1903 var der ingen bilveje, ingen tankstationer, stort set ingen brugbare vejkort for vesten, og kun omkring 150 miles asfalteret vej i hele USA – alt sammen inde i byerne. De fleste veje var jordveje bygget til heste og hestevogne, og mange amerikanere anså stadig bilen som en dyr nyhed, der måske aldrig ville blive anvendelig til praktisk transport.

Den 19. maj 1903 besøgte Horatio Nelson Jackson, en 31-årig læge fra Vermont, som havde opgivet sin lægepraksis efter tuberkulose, San Francisco sammen med sin kone, Bertha. På University Club overhørte han en debat om bilens fremtid. Den gængse opfattelse var, at biler var upålideligt legetøj, og at ingen kunne køre en bil tværs over kontinentet. Jackson var uenig og accepterede et væddemål på 50 dollars, om at han kunne nå New York i bil på under 90 dage.

Men der var et åbenlyst problem. Jackson ejede ikke en bil, og han havde også meget lidt erfaring med at køre en. Fire dage senere tog han alligevel afsted med en nyindkøbt bil – en brugt Winton, en mekaniker og ingen rigtig plan, bortset fra som den første at krydse USA i bil fra kyst til kyst.

Den åbne touringvogn ydede omkring 20 hestekræfter og gav kun ringe beskyttelse mod vejret. Jackson ansatte Sewall K. Crocker, en 22-årig mekaniker og tidligere professionel cykelrytter, som havde anbefalet en Winton-automobil til turen. De læssede bilen med værktøj, reservedele, soveposer, tæpper, gummitøj, våben, et Kodak-kamera og alt det brændstof og olie, de kunne bære, og forlod San Francisco den 23. maj 1903. Fru Bertha rejste fornuftigt nok østpå med tog.

Jackson valgte at køre nordpå i stedet for at tage en direkte rute gennem Nevada og Utah, hvor dybt ørkensand kunne være farligt for en tidlig bil. Så rejsen gik gennem det nordlige Californien, Oregon og Idaho, før man drejede østpå gennem Wyoming. Jackson købte en bulldog, som blev navngivet Bud, for 15 dollars i Caldwell, Idaho, cirka tre uger inde i turen. Udstyret med googles fulgte den med hele vejen til New York som maskot og angiveligt også som navigatør. Rejsen bød på en uendelig række af mekaniske nedbrud og problemer med at finde vej, skaffe forsyninger og brændstot etc.

Klokken 4:30 om morgenen den 26. juli kørte Jackson og Crocker ind i New York. Turen havde været på cirka 5.600 miles og havde varet 63 dage, 12 timer og 30 minutter. Winton'en havde slugt 800 galons brændstof og Jackson havde formøblet 8.000 dollars, som inkluderede bilen, Crockers løn, brændstof, mad, logi, dæk, reservedele og endda de 15 dollars for hunden Bud. Det svarer til omkring 2,2 millioner danske kroner i dag. Men Jackson havde råd til det, for hans kone Bertha kom fra Vermonts rigeste familie. De 50 dollars i gevinst inkasserede Jackson aldrig. Ud over pengene tabte Jackson 7 kg på turen, og Winton'en forærede han senere til Smithsonian's National Museum, hvor den stadig kan beses.

Andre bilfabrikanter fik øjnene op for reklameværdien af sådan et stunt, og inden året 1903 var omme, havde både en Packard og en Oldsmobile gennemført turen, men Horatio Nelson Jackson var altså den første.



Fortsættes på næste side:









Winton'en sammen med Horatio og Bud på Smithsonian's National Museum


THE WORLD: MONDAY, JULY 27, 1903.

TRANS-CONTINENT AUTOISTS AND SOME SCENES IN THEIR TRIP OF SIX THOUSAND MILE.

Dr. H. KELNOW JACKSON. S.E. WALL & CROCKER. BUD.

GIVING RANCH CHILDREN A RIDE.

HOW THE CAMPING OUTFIT WAS PACKED.

ON THE OPEN PRAIRIE.

A ROCKY ROAD.

KEARSARGE ENDS HER DASH ACROSS OCEAN.

GIRL'S SLEEP MADE LOTS OF EXCITEMEN



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