VMK NYT

Nr. 237, 31. årg. december 2006

En hilsen fra en svunden tid.

Vestjysk
Motorveteranklub

Bestyrelse:

Formand:
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N
Tlf. 75127776 / 98488474 / 40887776
E-mail: formand@vmklub.dk

Næstformand/sekretær/webmaster:
Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
Tlf. 75154317 / 40599710
E-mail: naestformand@vmklub.dk

Kasserer:
Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
Tlf. 75150166
E-mail: kasserer@vmklub.dk

Løbsleder/fotograf:
Finn P. Olesen
Valmuevej 4, Alslev
6800 Varde
Tlf. 75269509
E-mail: loebsleder@vmklub.dk

Forsikring og registrering:
Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16
6710 Esbjerg V
Tlf.: 29449908
Træffetid: Man. og tors., 16–18
E-mail: forsikring@vmklub.dk

Klubmestre:
Karin Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Hans Jørgen Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Suppleant:
Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Tlf. 75126002
E-mail: suppleant@vmklub.dk

Navn: **Vestjysk Motorveteran Klub (VMK)**
Adresse: v/ Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N

Formål: At fremme interessen for veterankøretøjer af teknisk-historisk interesse.

Organisation: VMK er tilsluttet Motor-historisk Samråd, som er en hovedorganisation for tilsluttede foreninger, og bl.a. på disses vegne forhandler med diverse myndigheder.

Klubmøder: Afholdes den første torsdag i hver måned kl. 19.30 - **undtagen januar og juli!** Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

Klubblad: VMK udgiver sit eget blad **VMK NYT**, (udkommer 6 gange pr. år). Indlæg fra medlemmer, annoncører og andre samarbejdspartnere modtages gerne, og kan sendes til VMK's adresse eller til bestyrelsen.

Hjemmeside www.vmklub.dk

Klubartikler: Se VMK's hjemmeside!

Bibliotek:
Finn Steping
Debelvej 201
6855 Outrup
Tlf. 75251742

Næste VMK NYT: **Udkommer i uge 8.**
Frist for indlæg: 1. februar 2007.

Forsidebillede: Historien om **Fanø Motorløbene 1919 – 1924.** Bogen er omtalt andetsteds i bladet.

Aktivitetskalenderen for 2007.

Januar		Ingen klubmøde.
Februar	1.	Klubmøde: Færdselsloven - med indlagt teoriprøve/Bent Snitgård og Henrik Vallø.
Marts	1.	Klubmøde: Bilpleje ved Søren Lentz, Lentz Automobiler.
	17.	Stumpemarked i Herning.
	31.	Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia.
April	1.	Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia.
	12.	Ordinær generalforsamling.
	28.	Esbjerg Veteranløb 2007.
Maj	1.	Tur "Ud i det blå", (husk selv at medbringe kaffe eller andre drikke).
	3.	Klubmødet er afløst af turen den 1. maj!
	25.	Skagen Gråsten løb
	26.	Oldtimerløbet – Gråsten Flensborg.
Juni	5.	Den årlige landsdækkende veterankøredag, (husk selv at medbringe forplejning).

Indhold:

Aktivitetskalender, indhold, velkommen til nye medlemmer, m.m..	side 3
Busture i 2007	side 4
Klubmødet den 5.10.2006	side 5
Klausen Rennen i Schweiz	side 5
Besøg hos DVK	side 7
En Bornholmertur / Pia Hansen	side 8
Orientering til VMK NYT's annoncører	side 12
Nyhedsbrev nr. 4 fra MhS (forkortet)	side 16
Caar Rally i Polen	side 17
Caar Rally i Polen – fortsat	side 18
Bilernes udvikling og behovet for brændstof	side 19
Klubmødet den 2.november 2006/	side 23
Fanø Motorløbene 1919 – 1924	side 23
Køb, salg, bytte / MhS årsmøde	side 26

Husk at:

- **Meddele adresseforandring til:** Lars Nørgård, Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg V, der træffes mandag og torsdag på tlf. 29449908, kl. 16.00 til 18.00, og pr. mail: forsikring@vmklub.dk
- **Betale kontingent for 2007 senest den 1. februar 2007, indbetalingskort er indlagt i bladet!**

Velkommen til de nye medlemmer:

266 Niels E. Kristiansen, Strengevej 61, 6760 Ribe.
267 Villy Mattesen, Vestergade 28, 6650 Brørup.
268 Jens Hansen, Vangsgade 1, 6870 Ølgod.
269 Svend Erik Saaterup, Kirkevej 38, 6740 Bramming.
270 Hans Lund Petersen, Mejlsvej 62, 6800 Varde.
271 Torkild Ditlevsen, Elmeallè 7, 6753 Agerbæk.
272 Søren Nielsen, Odelgade b1, 7130 Juelsminde.

Bestyrelse og redaktion ønsker alle medlemmer en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Busture i 2007.

På opfordring præsenteres her 2 forslag til busture i 2007.

Tur til Bremen Internationale Motorshow.

På udstillingen kan man se veterankøretøjer, klassiske køretøjer, racerkøretøjer samt andre eksklusive og sjældne køretøjer, stumpemarked, m.m..

Program: 2. februar: Afg. Esbjerg/Vejen: kl. 15.00 / 15.45. Pause ved Hollestedt.
Ank. Hotel Garden, Bremen, kl. ca. 20.00.
3. februar: Afg. Hotel Garden, kl. 08.30 med ank. Bremen Motorshow kl. 09.00.
Afg. Bremen Motorshow kl. 17.00 og ank. Vejen/Esbjerg kl. ca. 22.00/ 22.45.

En betingelse for turens gennemførelse er min. 30 deltagere.

Ved 30 deltagere er prisen: 870 kr./person i dobbeltværelse, tillæg for enkeltværelse er 200 kr..
Ved 40 deltagere er prisen: 750 kr./person i dobbeltværelse og prisen for enkeltværelse 200 kr..

Indregnet i prisen er: Kørsel i moderne turistbus, 1 x overnatning med morgenmad, entre til motorshowet, dansk/tysk moms.

Tilmelding senest d. 5. januar 2007 til: Victours Vesterstrand 32, 6710 Esbjeg V, tlf. 75117556, e-mail: info@victours.dk , efter tilmelding modtager du et nummereret indbetalingskort, som sendes til Victours bankkonto.

Betaling senest d. 8. januar 2007 til: Sydbank kt. nr. 7701 0268621, men vælger du at overføre pengene fra din egen bank, skal du påføre: Dit navn, Bremen, VMK.

Bustur til SZCZECIN i Polen den 3. – 6. maj 2007.

Turen arrangeres af Sydjysk Veteran Klub, Vejen. På turen vil der bl.a. blive byrundtur i den skønne gamle by, der vil blive lejlighed til at komme på krystaludsalg, besøge et loppemarked, og for veterankørere vil der være specialarrangementer. Udførligt program i næste nummer af VMK NYT.

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier for 2006

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	608 kr.	339 kr.	523 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	620 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.131 kr.	753 kr.	943 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.130 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.251 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	676 kr.	377 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.135 kr.	689 kr.	963 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	837 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.513 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.190 kr.	1.390 kr.

Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.235 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.221 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.624 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.212 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.122 kr.	2.603 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.992 kr.	3.949 kr.

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	595 kr.	206 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	835 kr.	206 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.193 kr.	206 kr.	419 kr.	946 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.382 kr.	663 kr.	599 kr.	1.202 kr.
50.000 kr.	1.740 kr.	663 kr.	837 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	663 kr.	1.077 kr.	2.009 kr.

Vinterstilstand

* Vinterstilstand dækker alene skader som følge af brand, tyveri og hærværk sket i perioden 16. november til 14. marts.

Veteran Forsikringsklubben

Vestjysk Motorveteran Klub
Ved Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg
Tlf. 2944 9908 (man. og tors. 16-18)
E-mail: 75168064@privat.dk

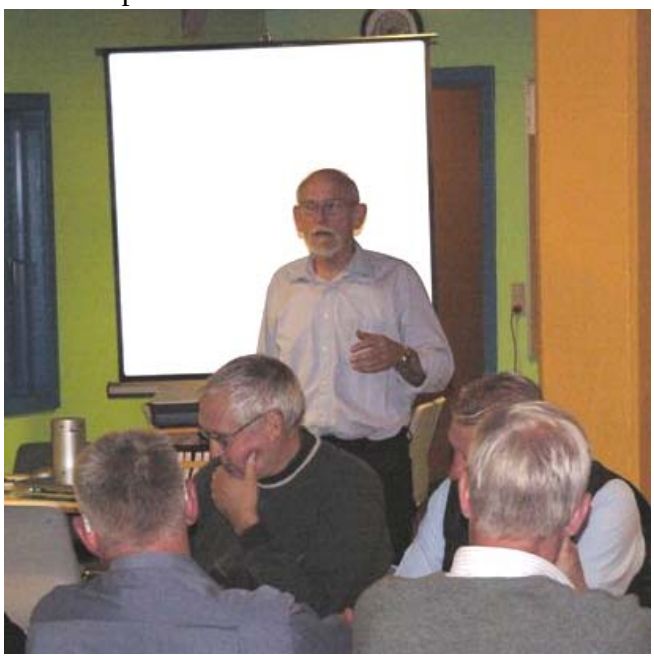
Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes privatforsikringer i RUNA til fornuftige priser. Ring til Vestjysk Motorveteran Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsvilkårene.
Der tages forbehold for trykfejl og præmieregulering.
Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Klubmødet den 5.10.2006

Klausen Rennen 2002

Klubmødet den 5. oktober 2006.
Der var en god tilslutning til aftenens møde, der indledtes med en orientering om de kommende måneders mødeprogrammer, og derefter gav formanden ordet til Kurt Sihm, som havde nogle bemærkninger til aftenens billeder og film, der blev vist på en skærm.



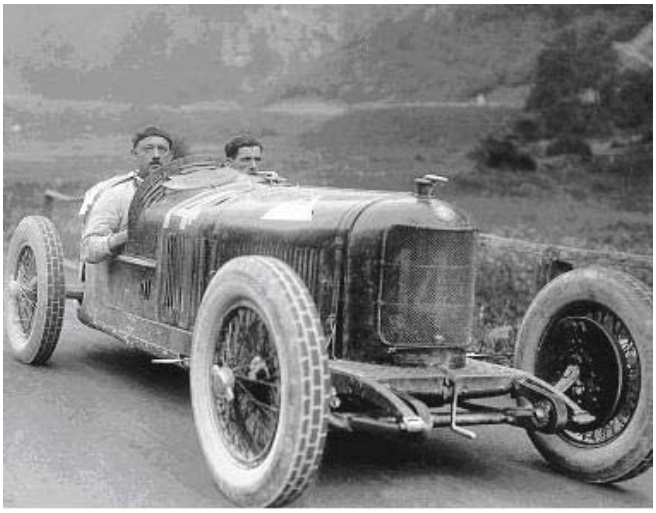
Kurt orienterer om det forsamlingen skal se.

Først blev der vist billeder fra Munkebjerg – løbet, med deltagelse af ældre og yngre veteran-køretøjer.
Derefter vistes filmen om "Klausen Rennen", et løb der afholdes hvert fjerde år i Schweiz. Løbet har været afholdt i 2006, men filmen viste løbet fra 2002. Køretøjer op til 1939 kan deltage i dette løb. En film, der viste mange spændende, skønne – og kostbare veteranbiler, der uanset vejr og føre deltog i løbet.

Et udsnit af den lyttende forsamling.

Tak til Kurt, der havde fundet frem til dette - for de fleste medlemmer ukendte løb. HØ/6.10.06

Klausen Rennen – *et race op i skyerne.*
Dette løb var fra 1922 til 1934 det mest kendte og sværeste bjergløb på den tid.. Ingen anden bjergstrækning fascinerede tilskuere og kørere så stærkt som den 21,5 km lange Schotterstrasse, der gik fra Linthal til Klausen passet i 1237 meters højde, gennem 136 kurver. Fra 1922 til 1934 mødtes hvert år de bedste racerkørere fra hele verden for at prøve kræfter på dette løb.
I ildsprudende grand-prix-racervogne kørte de brølende og slingrende kun besat af farten op mod målet ved foden af det 3267 meter høje bjerg Claridens.



I løbet i 1926 sejrede schweizeren Josef Kessler i denne Alfa med en motor på 160 hk.

Ingen kvindelige kørere fik lov til at deltage i de første 2 løb i 1922, men så begyndte damer fra de mere velstillede kredse at deltage, således deltog bl.a.. prinsessen af Hohenlohe i en Bugatti i 1924 og 1925. I 1925 deltog for første gang motorcykler, og ved startlinien stod 50 motor-cykler – heraf 4 med sidevogn – opstillet.
I 1930 opnåede den 23 årige englænder Tom Bullus på en NSU en tid på 16.41.0 min., hvilket var en ny motorcykelrekord på Klausen banen.
Den absolutte banerekord for automobiler opnåede tyskeren Rudolf Caracciola i en Mercedes W 25 grand-prix-racervogn med en gennemsnitlig hastighed på 83,9 km/time. Han opnåede den fantastiske tid 15.22.2 min.!
Rekorden blev sat i 1934.

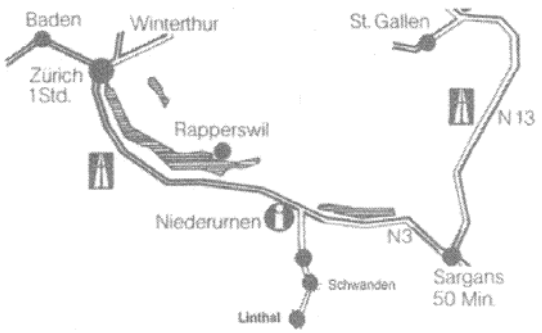
Klubmødet den 5.10.2006

Klausen Rennen 2002

Tom Bullus på vej mod toppen – og sejren!

Rudolf Caracciola i gang med at sætte banerekord.

Nogle skønne billeder fra løbet i 2002, hvor man bl.a. også kørte tæt på kanterne!



Den 25. juli 1993 startede Klausen Rennen igen. Over 400 historiske racer- og sportsvogne, racer-motorcykler og trehjulede alle fra den tid, hvor deltagere i Klausen Rennen jagtede Caracciolas rekord fra 1934.
Løbet køres hvert fjerde år, og er et stort tilløbsstykke.
Kilde: www.klausenrennen,com HØ/nov.2006

Møde med DVK

Den 9. november 2006

Den 9. november var VMK på besøg hos DVK - Dansk Veteranbil Klub i Nærum.

Fra DVK deltog:
Dorte Stadil, formand,
Torben Olesen, leder for mødestedet på Fyn og
Kai Madsen, klubsekretær på kontoret i Nærum.

Fra VMK deltog: Harry Ørsted, formand,
Kurt Sihm, næstformand og
Carsten Henriksen, kasserer.

Mødet var kommet i stand på foranledning af DVK, og vi kom til nogle ganske imponerende forhold, da klubben har til huse på 1. sal i Sommers Automobil Museum Nærum. Her residerer klubsekretæren Kaj Madsen, og der er et flot mødelokale til omkring 100 personer. Det ligger med udsigt direkte ned i museet, hvortil der er direkte nedgang. Det mest imponerende var så afgjort klubbens store bibliotek fyldt op med motorlitteratur over mange hyldemeter. Her arbejder frivillig arbejdskraft i øjeblikket med at registrere og katalogisere. Til formålet har klubben investeret 50.000 kr. i edb udstyr, og det hele lagres på det Kgl. Biblioteks database. Meningen er, at medlemmer kan rekvirere udskrifter af diverse blade og tekniske artikler. Der lød en kraftig opfordring til alle om ikke at smide motorlitteratur ud, men i stedet sende det til biblioteket. Her vil det så blive gennemgået og registreret. Det der i dag kan syntes uden særlig betydning kan snart være værdifuldt historisk materiale.

DVK har bestået siden 1954, og mange VMK medlemmer kender sikkert DVK fra klubbladet "Veteran Tidende", som udsendes månedlig til over 5000 medlemmer. 11 mødesteder fordelt over hele landet, hvor en mødeleder arrangerer regelmæssige møder på samme måde, som vi kender det fra VMK. I vores geografiske område er der 50-60 DVK medlemmer, hvoraf mange givetvis er gengangere i VMK, men DVK har ikke et egentlig mødested i vores område eller rimelig køreafstand herfra, og heraf opstår antagelig interessen for at lære hinanden at kende.

Vores lokale klubliv i en sluttet kreds lader næppe meget tilbage at ønske, men når det kommer til overordnede spørgsmål, må vi indse ikke at have en tilstrækkelig kraftig stemme, og der er mange områder af motorpolitisk karakter, hvor det kan være væsentlig, at vi alle bliver hørt, og her udgør en stor medlemsskare naturligvis en større vægt. Omfanget af det nævnte biblioteksarbejde ligger også klart udenfor de små lokale klubbers formåen og kapacitet. Dermed være sagt, at DVK er en vigtig klub – også for klubber som VMK.

Vi havde kort lejlighed til at se den specielle udstilling i museet om DKW og Jørgen Skafte Rasmussen, som var indrettet mellem alle Ole Sommers andre biler, og vi kan bestemt opfordre til besøg i museet, og tag dig god tid, for det er imponerende.

Bornholm
Auto museum

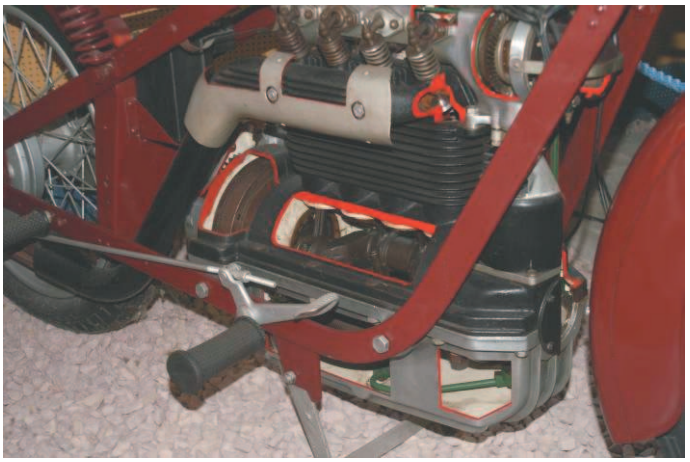
Et besøg på Bornholm Auto museum.

I år skulle vi holde ferie på Bornholm, det var første gang for os begge men absolut ikke sidste.
Turen foregik med campingvogn og da det var i uge 39 var der ikke så mange campingpladser der stadig havde åbent, vi havde derfor reserveret plads på Åkirkeby Camping. Vi blev selvfølgelig glade da der viste sig at være et Auto Museum lige i nærheden, det skulle da besøges.
Museet som er privat ejet, er alene opbygget af to personer, Birgit og Ole Hermansen gennem en 20 årig periode, med første offentlige åbningsdag d, 5 juni 1989.
Parret startede med at drive autoværksted hvor der nu er museum, købte af og til et køretøj for at restaurere det. Da de efterhånden havde samlet en del blev de opfordret til at åbne for publikum. Mange af køretøjerne er på plader og bliver luftet med ture på øen. Museet drives uden nogen form for offentlige støttemidler.
Det må nævnes at samlingen er blevet beæret med Aakirkeby Kommunes kulturpris kr. 3.000,- og Nordes Banks kulturpris kr. 10.000.-.
For tiden findes der ca. 75 restaurerede køretøjer Auto og MC, 100 motorer – radio – TV – legetøj – kommunikation og mange andre finurligheder. Virkelig et besøg værd.

Pia og Helge Hansen

Fordson model Y årg. 1936 4 cyll 933 cc.

BMW 326 årg. 1938 6 cyll 1971 cc.



Et par fine nimbusser hvoraf den ene var gennemskåret så man kunne se motoren indeni

Bornholm
Auto museum

Gøricke 250 cc årg 1953 med Master sidevogn

Vespa 50 cc årg. 1968 og Vespa De luxe 124 cc. side om side

Et udvalg af stationære motorer

Rex Midget 98 cc. årg 1937

Bornholm
Auto museum

For oven
Rovin 2 cv årg. 1947 2 cyll 4 takt.

Til venstre
Metz renabout årg 1909 2 cyll boxer 100 cc.

Bornholm
Auto museum

For oven og til højre
Alvis TJ 12/50 årg. 1931 – Kølefiguren er en hare.

Pumpe til luft

Som et værksted så ud dengang.

Orientering til vore annoncører

STØT VORES ANNONCØRER DE STØTTER OS

I 2006 fik VMK NYT et større format, men siden skiftet har størrelsen/formen på annoncerne ikke i alle tilfælde rigtigt passet til det nye format. For annoncørernes og læsernes skyld, beder vi nu annoncørerne om at overveje, hvordan deres annoncer kan tilpasses de nye formater på annoncer, så det er nogenlunde afklaret når VMK i begyndelsen af 2007 kontakter firmaerne for at få annoncerne revideret.
Herunder er den udvendige ramme en helside i VMK NYT, og den er opdelt i 8 felter. Hvert af disse annonce felter koster 250 kr. pr. år.

Mindste annonce bliver på størrelse med dette felt, og kommer til at koste 250 kr. pr. år.	En annonce over 2 felter på tværs eller lodret kommer til at koste 500 kr. pr. år.
	4 felter (en halv side) vil koste 1000 kr. pr. år.
En annonce på 3 felter lodret vil koste 750 kr. pr. år.	6 felter vil komme til at koste 1500 kr. pr. år.
	En helside = 8 felter vil koste 2ooo kr. pr. år.

Fleksible BILLÅN

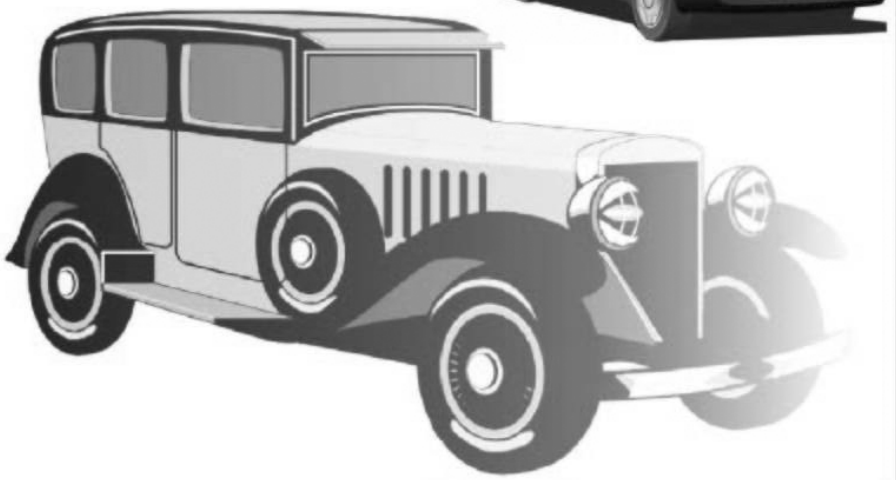
til nye og gamle biler

SPAR
BANK
VEST

Stormgade 2
6700 Esbjerg
Tlf. 7918 1818

Har du bilen - har vi lånet...
Sammensat efter dine ønsker og behov.
Hos os er en handel nemlig først go',
når begge parter er tilfredse.

Kom ind og forhør nærmere.
Hos os kan du tale med den samme
medarbejder hver gang...



www.sparbankvest.dk

Museet Danmarks Brandbiler

En oplevelse for hele familien...
Ein Erlebnis für die ganze Familie...
An experience for the whole family...

Museet er verdens største af sin art og omfatter verdens største samling af Triangel brandbiler samt hestetrukne og håndtrukne brandkøretøjer tilbage til ca. år 1800.
Museets samling er af et sådant omfang, at den er optaget i Guinness Book of Rekords.

Samlingen indeholder endvidere alt i slukningsmateriel gennem 100 år - hjelme, uniformer, emblemer mm.

Museet råder også over en meget stor samling af modelbrandbiler og -slukningsmateriel - ialt ca. 2500 forskellige.

Museets åbningstider:
Hver dag kl. 10.00 - 16.00.
Fra den 13. juni til 17. september kl. 10.00 - 17.00.

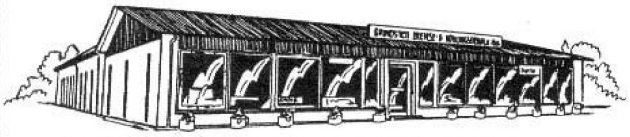
Museet Danmarks Brandbiler
Industrivej 18 · DK-6840 Oksbøl · Tlf. +45 76 54 20 00

STØT VORES ANNONCØRER DE STØTTER OS

John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75 12 65 70
Fax 75 12 65 79

AUTO-PARTNER

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE



GRINDSTED BREMSE- &
KOBLINGSSERVICE ApS
Vestergade 114 . 7200 Grindsted
Tlf. 75 32 23 22 . Fax 75 32 24 40

Har du en kørselsopgave – *så prøv os!*

DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART

v/Erik V. Hansen og Jimmy V. Hansen · Snedkervej 4 · 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98/75 15 00 88/75 15 66 65 · Giro 5 47 23 93 · Fax. 75 15 63 87

MOR´s

- Vi skaffer alt.
- Renovering af engelske motorcykler.
- Reservedele til motorcykler skaffes.

BIKES

Gl Landevej, Lindved
7100 Vejle
Telefon 75 85 16 81

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB

STEEN's MC-CENTER ApS

Salgsafd.: Tlf. 7516 7010
MC-reservedele:
Tlf. 7516 7033
Autoværksted:
Tlf. 7516 7044
www.steens-mc.dk

Dornen 16
Tarp
6715 Esbjerg N

KØB • SALG • BYTTE MOTORCYKLER - BILER KØBES KONTANT

Tømrermester
VILLY ANDERSEN
Tlf. 75 26 90 08

BREDGADE. 21. ALSLEV. 6800 .VARDE .BIL 2341 1906. FAX.75269570.

Spekulerer De på:
- Ny Villa
- Ombygning
- Tilbygning
- Nyt tag
- Udnyttelse af tagetage
- Udskiftning af vinduer og døre
- Udskiftning af thermoruder

- eller har de brug for hjælp til almindelig vedligeholdese.
Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.

* Stof i metermål * autopolstring * møbelpolstring * forhandling *
* og montering af soltag * polstring af lastvognskabiner *
* opretning af sammensunkne bil og traktorsæder *
* støjdæmpning af alle køretøjer *

RECARO CENTER RECARO CENTER

JYDSK POLSTRING A/S
AUTO-OG MØBELPOLSTRING
Industrivej 54 · 6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99 · Fax 75 10 12 58
e-mail: polster@post4.tele.dk

-Time to Re-tire?
v/Ahlmann Kristensen A/S 75122027
Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg
-et godt dæknavn

CITY AUTOSERVICE
v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 21 6
Telefon **75 12 82 84**
Biltelefon 40 33 18 54
Privattelf. 75 45 15 01
Speciale: FIAT - Citroen - Peugeot

Vi er specialister i alle former for grupperejser
f.eks.:
- Skolerejser
- Studierejser
- Seniorrejser
- Pensionistrejser

Victours
Rejsegarantifonden nr. 1559
Vesterstrand 32 - 6710 Esbjerg V
Tlf. (+45) 75 12 23 24 • Fax (+45) 75 11 70 68
www.victours.dk - info@victours.dk

Nyhedsbrev fra MhS
nr. 4 oktober 2006
(i forkortet form)

Nye bestyrelsesmedlemmer.

2 bestyrelsesmedlemmer – formanden Svend Aage Tholstrup og Morten Qvistgaard – ønsker at udtræde af bestyrelsen.
2 kandidater – Jørgen Maibom, Nordjysk Vintage Motor Klub og Henning Karstensen, Danmarks Veteran Motorcykleklub - har meldt sig, men kandidater kan fortsat opstilles. Svend Aage Tholstrup

Historisk korrekte sorte 2-bogstavsnummerplader.

MhS har som bekendt i en lang periode presset på for at gennemføre regler, der muliggør at periodens biler kan registreres med historisk korrekte sorte 2-bogstavsnummerplader. HhS har nu fået oplyst, at overvejelserne først kan forventes afsluttet i løbet af foråret 2007 i forbindelse med udstedelsen af en ny registreringsbekendtgørelse med virkning for 2008. Mads Thyregod

Ændringer i " Vejledning om syn af køretøjer".

I "Vejledning om syn af køretøjer" er der indført forskellige tilpasninger og ændringer. Et par af ændringerne har særlig betydning for de historiske køretøjer, medens andre i specielle tilfælde kan få betydning for disse køretøjer.
De ændringer, der umiddelbart drejer sig om de historiske køretøjer er følgende:
Afsnit 6: Af 6.04.020 fremgår det, at reglerne for anvendelse af retningsviservinger som sideblinklys nu er:
Før 01.01.66: Oprindeligt monterede retningsviservinger kan indrettes som sideblinklygter således, at de blinker i udslået stilling.
Veteranbil: Retningsviservinger kan indrettes som sideblinklygter således, at de blinker i udslået stilling. Det er betingelse, at bilmodellen originalt kunne fås med retningsviservinger.
Afsnit 14: I 14.021 §32, der omhandler synsgrundlaget for brugte køretøjer, som er indført fra udlandet, er tilføjet:
"Dokumentation for tidligere registrering kan også være et brev fra den udenlandske registreringsmyndighed, der bekræfter køretøjets tidligere registrering i det pågældende land."
Morten Qvistgaard

Fiva's socio/økonomiske undersøgelser er færdige.

Undertegnede deltog i præsentationen af undersøgelses-rapporten på rådhuset i Bruxelles onsdag den 4. oktober.
Alle fik udleveret et eksemplar af den samlede rapportomfattende hel EU – og det er fra denne rapport jeg har uddraget tal og forklaringer (er ikke med i dette VMK NYT, red.).

De nationale rapporter forventes at være trykte om ca. en måned – og det skulle jo så kunne betyde, at vi på MhS's årsmøde lørdag den 18. november kan udlevere både et eksemplar af den samlede rapport og et eksemplar af den nationale til hver klub – om alt går vel.
Afslutningsvis vil jeg udtrykke en meget stor tak til alle de klubber, som sidste efterår og vinter brugte tid på at få skemaerne distribueret ud til medlemmerne – og ligeledes en stor tak til de klubber, medlemmer og virksomheder, der tog sig tiden til at udfylde og returnere spørgeskemaerne – Stor tak for det.

Vi kunne jo altid have ønsket at flere havde besvaret – men der var under alle omstændigheder svar nok til, at der kan udarbejdes en brugbar og troværdig rapport.

Tak for indsatsen til vort fælles bedste.

Svend Aage Tholstrup

Caar Rally i Polen

Rallyet fandt sted i perioden fra tirsdag 15. august til søndag 20 august 2006 i området omkring byen WLOCLAWEK, som ligger 200 km nordvest for Warszawa. Det var døbt "Ballon Rally 2006", fordi det fandt sted i forbindelse med et internationalt stævne for varmluftballoner.

Vi startede hjemmefra søndag morgen kl 5 i gus og tåge mod København, for at nå færgen til Swinoujscie kl 9. Der var paskontrol inden ombordkørsel af en rigtig københavnerbetjent, som stoppede os i regnvejret og sagde: "Hold kæft hvor går sådan en Jaguarmotor godt", og uden rigtig at have set på passene "kør - det er sgu ikke til at holde ud at høre på". På færgen får vi beskyttet plads til den gamle bil, så vi undgår de andre bilers døre på vores sarte sider - fin service.
Efter ankomst kl. 19 kørte vi ca. 100 km for at finde et hotel. Undervejs blev vi stoppet af politiet i mørkningen, fordi vores positionslys skulle være afblændet, når vi kørte med nærlys! Nå jeg tror det mest er af nysgerrighed de stopper os, og vi slap da også med en formaning på tysk..

Mandagen brugte vi på de ca. 500 km til hotellet, hvor vi skulle bo de næste 6 nætter.

Det tager sin tid, 7-8 timer, selvom vejene i Polen er blevet bedre. Man skal ikke regne med en gennemsnitshastighed på mere end 70 km/time, også på grund af trafiktætheden på de "store veje".
Tirsdag middag var der start ved lufthavnen, hvor ballonstævnet fandt sted, med udlevering af "Road book", rallyplader og sponsormærkater til bilen. Hovedsponsoren var "VINPOL" som fremstiller alt i vin og spiritus, bl.a. den ret kendte vodka "Gorbatschow". Det gav den fordel, at der var fri drikkevarer til de fleste måltider.
Fra Danmark deltog 4 biler: Volvo P1800S, Corvette Stingray, Kadett og Jaguar XK140. Resten kom fra Tyskland (især det tidligere Østtyskland) og Polen. Da det er tredje gang, vi deltager, mødte vi mange fra tidligere løb. Der er mange gengangere, også på grund af prisen på 200 euro pr person for løb, hotel og de fleste måltider.
Onsdag kørte vi et traditionelt løb på 85 km a la Esbjergløbet med indlagte konkurrencer.

Vi venter på hjuldamperen.

Torsdag var viet til den berømte tysker/polak Kopernikus, som jo sagde, at jorden drejer i en cirkel omkring solen med solen i centrum- stik modsat af hvad kirken troede på: "Jorden er centrum for universet", og det kunne jo nok give ham nogle problemer med kirken (jævnfør Galilei i Italien).
Om formiddagen besøgte vi et astronomisk observatorium udenfor Kopernius fødeby Torun, til middag rundvisning på VINPOL med efterfølgende frokost med fri bar! Det kræver disciplin. Om eftermiddagen udstilling af bilerne i den gamle by Torun med besøg på Kopernikus museet.

Caar Rally i Polen

Fredagens tur på 230 km førte os ud det smukke polske landskab med besøg på gamle borge med grundige rundvisninger og informationer. Hver bil fik ved starten udleveret et par ark med farvefotos af nogle karakteristiske ting undervejs, som man så skulle identificere og placere efter km. Det var en ny og sjov måde at opleve omgivelserne på. Ideen er hermed givet videre til Esbjergløbets arrangører.

Holdt ved borgruin, hvor der var frokost i kælderen.

Lørdag stod den lokale veteranbilklub i Wloclawek for. Om formiddagen udstilling af bilerne uden at publikum kom tæt på, medens vi var nede ved floden og opleve et historisk slag, hvor polakkerne skulle forsvare sig imod de fremstormende russere på den anden side af floden. Det foregik meget livagtigt med kanonslag og røg og sårede.

Bilerne udstillet ved floden i Wloclawek, og polakkerne linet op før russernes angreb over floden.

Om eftermiddagen kunne publikum komme tæt på bilerne, medens der blev kørt manøvreprøver på tid på en lukket P-plads.

Der køres manøvreprøver på tid, og et kik fra gågaden i Wloclawek ind i "porten til det gamle Polen".

Om aftenen var der afslutning med en typisk polsk festmiddag med fri bar.

Søndag afgang med færgen, som kl. 20 sejlede mod København, medens vi slumrede i vores køjer.
Mandag morgen tværs gennem København i myldretiden og hjem ad den kendte motorvej mange oplevelser rigere.
PS. næste års rally foregår syd for Warszava.

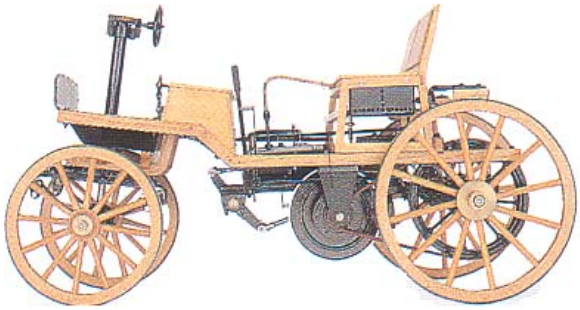
Inge-lise og Clifford Storkholm.

Bilernes udvikling og behovet for brændstof

Før bilen.
Efter hjulets opfindelse klarede man sig ved landtransport bl.a med heste, stude, etc., som de trækdyr der skulle levere den nødvendige energi til at bringe de forskellige former for vogne fremad. I mange år før de selvkørende maskiner blev opfundet, havde mange drømt om disse afløsere for trækdyrene.

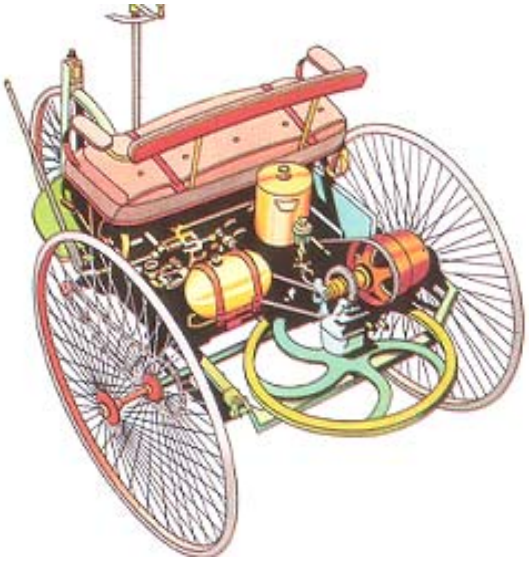
Selvkørende maskiner.
I begyndelsen af 1800-tallet var damptoget en realitet, men togene er kendt af de fleste, så denne form for landtransport bliver ikke omtalt i dette indlæg.
Det første selvdrevne køretøj, der faktisk fungerede, var Nicolas Cugnots dampblokvogn bygget i 1769 og beregnet til at trække kanoner. Køretøjet forblev et eksperiment.
I første halvdel af 1800-tallet var damptransport upopulær på grund af støjen og røgen.
I 1852 blev der i Italien af Virginio Bordino bygget en dampvogn. Den kørte ganske godt, men på den tid var damp for klodset og farligt til at kunne anvendes på offentlig vej.

Virginio Bordino's dampvogn havde vognkassen anbragt ovenpå cylindrene, og fyrbøderen sad bagerst ved kedlen.



Det første køretøj drevet af en forbrændingsmotor hævdes at være opfundet af østrigeren Siegfried Marcus i 1885. Køretøjet, der havde jernbeslåede træhjul, blev drevet af en kulgasmotor anbragt under sædet.

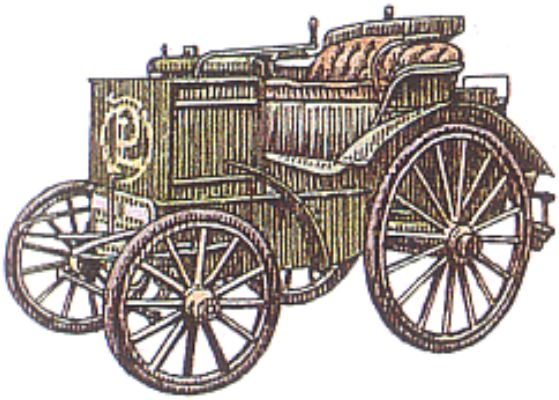
De første biler.
Bilen er ikke opfundet af en enkelt mand, den er et produkt af mange opfindelser. Det hele begyndte med, at man fandt på at bruge dampmaskiner i stedet for heste. Den første forbrændingsmotor hævdes at være bygget af belgieren Etienne Lenoir i 1860. Drivkraften består stadig af en forbrændingsmotor. Det var nok kun de færreste, der var i stand til at forestille sig, hvordan denne udvikling fra et eksperiment på hjul - et stykke legetøj for de få - til en samfundsreformator og en uundværlig brugsgenstand for alle og enhver.
I 1885 udviklede tyskeren Gottlieb Daimler en petroleumsmotor, som blev monteret på en træcykel. Samtidig byggede Karl Benz et rigtigt motorkøretøj, og dermed var disse to herrer faddere til det første rigtige automobil.



Benz motorkøretøj fra 1885, hvor den éncylindrede motor på 1/4 er anbragt bagi. Der er kædetræk til hjulene og remtræk til differentialet.

De mange pionerer der har været med til at starte udviklingen af automobilet, og dermed skabe denne samfundsreformator, vil det føre for vidt at skrive om i VMK NYT, men der findes megen interessant litteratur om emnet, men blandt pionererne skal lige nævnes René Panhard og Emile Levassor, hvis betydningsfulde partnerskab ændrede motorkøretøjets udseende. Deres system med frontmotor, central gearkasse og baghjulstræk blev efterhånden overtaget af de fleste bilfabrikanter i 1890'erne.

Bilernes udvikling og behovet for brændstof



Panhard og Levasson's "System Panhard".

De senere år har dieselolien vundet større og større udbredelse, hvilket tydeligt ses i de sydeuropæiske lande.
Udviklingen indenfor bilindustrien fortsatte selvfølgelig, men det var alle disse pionerer, der skabte grundlaget til vore dages koncept for denne, for os så uundværlige, brugsgenstand.

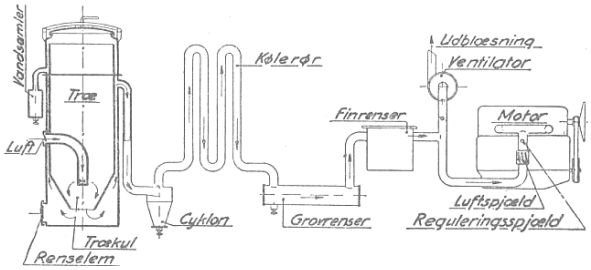
De selvkørende køretøjers brændsler.
For at få den fysiske kraft – energien – der skal omsættes til arbejde eller bevægelse har der gennem tiden været brugt flere forskellige slags brændsler. Dampvognene brugte faste brændsler, eks. kul, træ, m.m..
Motorbrændstoffer. De brændstoffer, der blev anvendt i forbrændingsmotorer, kan inddeles i fast, flydende og luftformig brændsel.
Faste brændstoffer blev anvendt i en motor enten direkte i form af kulstøv eller indirekte , idet det faste brændsel først blev forgasset i et særligt gasværk, hvorved motoren kom til at arbejde med et luftformigt brændsel.
Flydende brændsler. Denne form for brændstof var – og er - langt den vigtigste til motordrift, og den udvindes af jordolier. I starten var det petroleum, eks. til Gottlieb Daimler's motor i 1885. Det blev dog ret hurtigt benzin, der blev det dominerende brændstof.
Der har også været anvendt benzin fremstillet syntetisk af brunkul eller stenkul, hvor man af den udvundne tjære ved destillation fremstillede benzol.
På det næste billede ses en plakat, der reklamerer for det nye produkt benzol. Læg mærke til den store afstand, der på den tid var imellem tankstationerne!

Gas blev også anvendt af nogle bilister som brændsel i både flydende og luftformig tilstand. Det skyldtes de danske afgifter på brændstoffer, der medførte en økonomisk fordel gasdriften. Der var dog flere ulemper ved dette dobbelte brændstofsystem, alene den plads gastanken optog i bilen.

Trægasgeneratorer og naturgas.

Trægasgeneratorer. Der er et par interessante forhold vedrørende brændstof til automobil-motorer. Med det stigende antal motorkøretøjer var brændstof til disse en vigtig faktor i dagligdagen, men under den anden verdenskrig blev der indført mange restriktioner, og en af dem medførte, at man som alm. bilist ikke kunne få benzin, men ret hurtigt kom der nogle generatorer på markedet. Disse trægasgeneratorer kunne af træ udvinde gas til motoren, og derfor blev mange biler forsynet med en sådan generator.
Det var mere besværligt med træ som brændsel, eks. fik 120 af Postvæsenets biler i København i 1942 monteret gasgeneratoranlæg, og de kørte 6 km på et træ af middel størrelse, så det var nogle gange chaufførerne skulle ud og fylde træ på generatoren.

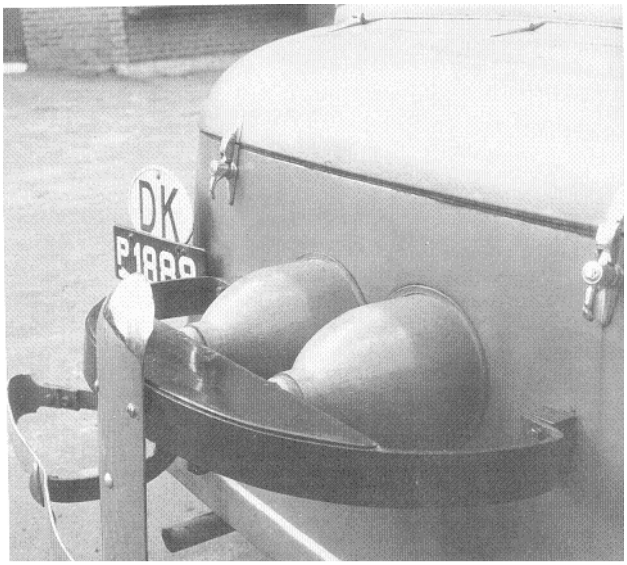
Bilernes udvikling og behovet for brændstof



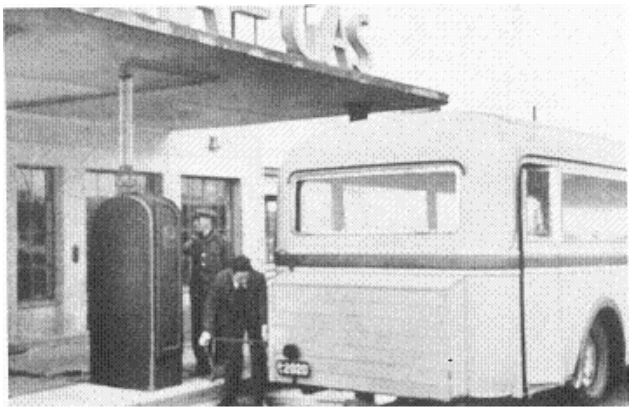
Trægasgenerator-anlæg til automobil, skematisk.

Gasgeneratoranlæg monteret på lastbil..

Naturgas. Anderledes heldig var man stillet under den anden verdenskrig, hvis man var bosiddende i de dele af landet, hvor man inden denne krig var
begyndt at udvinde gas fra undergrunden til brug ved boligopvarmning, madlavning og brændstof for automobiler.
Et af disse steder var Vendsyssel, hvor man flere steder havde gavn af denne gas. Dette var også tilfældet i Frederikshavn, hvor man i perioden 1930-1950 i udstrakt grad udnyttede den naturgas, der var til stede i undergrunden, og som var dannet af havaflejringer i forholdsvis højtliggende lag.
I året 1937 var naturgassen fra egne boringer for alvor kommet til Frederikshavn, og naturgassen var et reelt energialternativ – gaseventyret var i fuld gang.
Naturgassen blev brugt til andet end madlavning, idet der var tale om en meget fleksibel energi-kilde, der efter forholdsvis simple tekniske modifikationer kunne gå ind og erstatte brændstoffet i mange eksisterende energianlæg.
Den første bil i Danmark der blev konverteret til naturgas – en Chevrolet. Bilen tilhørte direktør Aage Laursen, manden bag Alpha Gas I/S. Det eneste der afslørede ændringen var toppen af de to gasflasker, der stak bagud. Det var ikke noget problem, at få den tids bilmotorer til at køre på denne naturgas, billedet herunder.

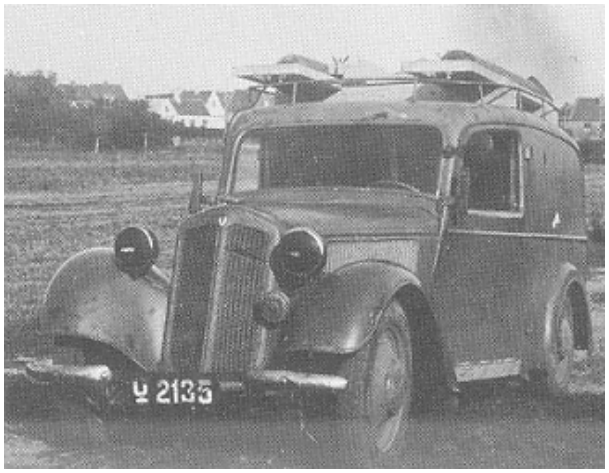


Frederikshavn-Sæby-Aalborg rutebilen kørte på Naturgas (bemærk flaskerne på taget), en flaske vejede 100 kg, så de fire flasker øgede rutebilens vægt betydeligt - men hvad med sikkerheden ? (red.)

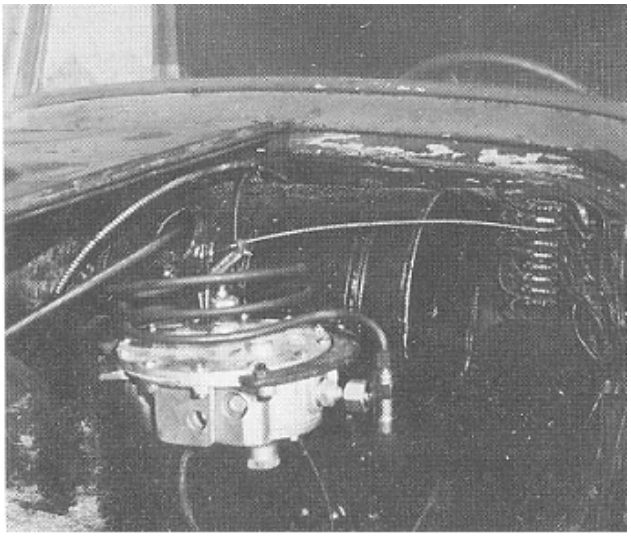


Bilernes udvikling og behovet for brændstof

Som på en almindelig servicestation var der også på gastankstationen en stander, hvorfra køretøjer med faste naturgasanlæg kunne få fyldt op, (foregående billede).



Bemærk de afblændede krigsforlygter på denne naturgasmodificerede DKW med gasflaskerne på taget.



Under motorhjelmen ses trykregulatoren, som udligner trykket fra gasflaske til karburator.

Den sidste af boringerne blev ved med at være leveringsdygtig frem til 1954, og det var Frederikshavn Kommune der aftog denne gas, og dermed sluttede eventyret.
Men det var ikke nyt for frederikshavnerne at bruge naturgas, da der i 1987 igen kom naturgas til byen, men denne gang fra boringerne i Nordsøen.

Fremtidens føde til forbrændingsmotoren.
Der er mange meninger om dette emne, et alternativ der ligger lige for, er biobrændsel, men igangsættelsen af dette projekt, blokeres af danske afgiftsregler og manglende dansk politisk interesse for sagen.
I bl.a. vore nabolande dyrker man afgrøder, der helt eller delvist afløser de hidtidige anvendte flydende brændstoffer. Tænk, hvad det kunne betyde bl.a. beskæftigelsesmæssigt, hvis man begyndte at dyrke disse afgrøder på de danske brakmarker, men måske er den annoncerede presse herunder et varsel om en snarlig dansk hjemmeproduktion af alternative brændstoffer? Er fremtiden en anden slags grøn revolution, der venter de danske bilister - eksemplet - der er vist herunder - kunne pege i retning af en industriel biobrændselproduktion.

På Fyn producerer Emmelev A/S 80 mio. liter biodiesel, men alt eksporteres til Tyskland! Måske skal vi danske bilister anskaffe egen presse til at udvinde bio-brændsel?

Men vi venter stadigvæk på hydrogenenergien! Hvis det engang lykkes at skabe en kontrolleret proces, hvor atomenergi frigøres ved fusion af hydrogenkerner, vil man have frembragt en energikilde, der kan anses for uudtømmelig sammenlignet med ressourcerne af kul, olie, gas og uran.

HØ/oktober 2006

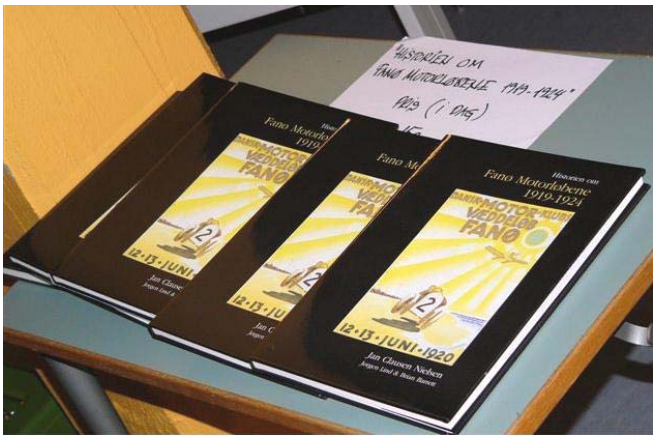
Klubmødet den 2. november 2006. Fanøløbene 1919-1924

Formanden bød velkommen til det store fremmøde, der var til aftenens møde – herunder en speciel velkomst – til vort nye medlem Jesper Sottrup, og derefter orienterede han om følgende:
Sydjysk Veteran Klub, Vejen har rejst spørgsmålet om vor interesse for busrejser sammen med VMK i 2007, så derfor blev forsamlingen spurgt om, hvor mange af de tilstedeværende, der kunne tænke sig – med ledsager

- at deltage i en bustur til Bremen Internationale Motor Show den 2. - 3. februar 2007, og/eller
- at deltage i en bustur til Tyskland og Holland, eks. i dagene den 11. – 13. maj 2007, for bl.a. at besøge veteranbilmuseer.

Til begge ture var interessen stor nok til, at der nu sammen med SVK, Vejen, vil blive udarbejdet mere konkrete forslag.

Formanden mindede sluttelig om, at næste møde den 7. december, var vort årlige julemøde – med ledsager.
Derefter fik Jørgen Lind ordet for at fortælle og vise billeder om Fanømotorløbene 1919-1924, og han sagde bl.a.:

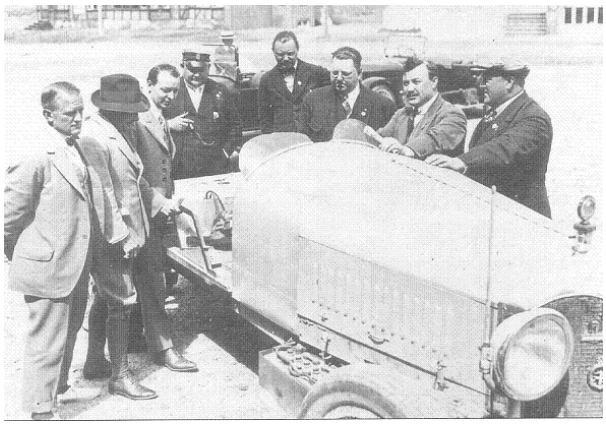


De som kender lidt til Fanø ved, at øen altid har været noget for sig selv. Fanø har helt sin egen historie – og til denne hører Fanø Motorløbene, som faktisk er et stykke lokalhistorie i verdensklasse.
På grundlag af en række fotografier affotograferet til dias vil jeg her fortælle bare lidt af denne historie.
(*Det skal i parentes bemærkes, at skulle nogen ønske at vide mere, ja, så er det muligt at købe hele historien i bogform hos mig, hvilket jeg naturligvis kun kan anbefale alle at gøre!)*

<u>Lidt om baggrunden kort fortalt:</u>
For 100 år siden var det vanskeligere at komme til at køre om kap end det er nu. **For det første** var der ikke mange at køre om kap med, **for det andet** var vejene temmelig uegnede til det, og **for det tredie** måtte man heller ikke.
Inden han af andre årsager gik af, nåede justitsminister Alberti at erklære **…at automobilet muligvis var fremtidens, men så sandelig ikke nutidens køretøj!** Alberti var ikke alene om den holdning, nej disse støjende og stinkende biler og motorcykler var bestemt ikke velsete i almindelighed, hvad enten de kørte om kap eller ej!!!
Men de få begejstrede tilhængere lod sig ikke slå ud af det – de sluttede sig sammen! DANSK AUTOMOBIL KLUB, DAK, som siden blev til KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB – stiftedes allerede i 1901, mens DANSK MOTOR KLUB, som vi her vil høre mere om, fulgte efter i 1907.
De første motorløb i Danmark havde mere præg af køreture end af væddeløb. Selv om en tur *Skagen – København* i 1913 kunne være nok så krævende, så var det ikke nok for det unge motorfolk.

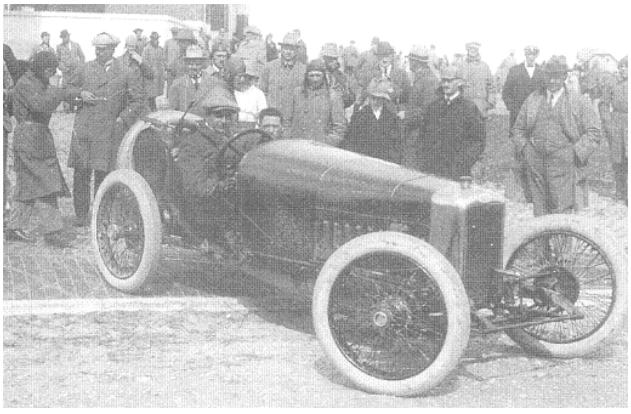
Klubmødet den 2. november 2006. Fanøløbene 1919-1924

England fik sin store motorbane på *Brooklands* i 1907, og Staterne sin oval i *Idianapolis,* men motorfolket i Danmark måtte stadig nøjes med udflugtsturene.
I vinteren 1914 frøs *Bagsværd Sø* til, og Danmarks første rigtige og endda lovlige hastighedsløb afholdtes der. Men isen forsvandt igen, motorløb på offentlig vej var stadig ikke tilladt. Man forsøgte at komme ind på DBC's *Cyklebane* i Ordrup og dernæst på *Traverbanen* sammesteds. Politiet stillede sig ikke afvisende, og nogle forsøg faldt heldigt ud, men *Traverbanens* bestyrelse var om muligt endnu mindre forhandlingsvenlige end *Cyklebanens* **…** hverken cyklerne eller hestene ønskede konkurrence fra motorkøretøjerne.
En af de unge motorentusiaster, *Svend Simmelkjær* fra København, tilbragte sommeren 1916 "på Skagen". Han havde sin motorcykel med, og opdagede sammen med ligesindede, at det var langt bedre at køre på stranden ved lavvande end på de støvede, knudrede veje. Men kun 2 – 3 alens bredde helt nede langs vandet var brugeligt til motorkørsel. Andre strande blev undersøgt, men sandet var for løst.
På en forretningsrejse året efter nåede *Svend Simmelkjær* som repræsentant for sin fars firma – *Simmelkjærs Skriftstøberi* – til *Esbjerg*. Her besluttede han sig for, at feriere et par dage på den nærliggende ø, *Fanø.* Her fandt han stranden – renere strand findes ikke noget sted i verden – så langt som øjet rækker – 400 alen bred – så fast som cement – den ideelle motorbane.**!!!**
(*Pudsigt nok havde det engelske motorblad "THE Car" allerede i 1904 bragt en artikel om Fanø i almindelighed og strandens egnethed til motorracing i særdeleshed! Men artiklen nåede måske først til Fanø i 1996, da Marie fra biblioteket på National Motor Museum i Beaileu sendte den til mig).*
Simmelkjær fik hurtigt *Franz Beck,* direktør for *Strandhotellet på Fanø* ved Fanø Bad, med på ideen om, at køre væddeløb på stranden, de tog faktisk en prøvetur i *Beck's* store Chandler, og hele arrangementet blev fastlagt i hovedtrækkene.
Men derefter stødte *Simmelkjær* på det ene problem efter det andet: 1. verdenskrig med benzinrationering, manglende opbakning og anerkendelse fra DANMARKS MOTOR UNION, ballade om dagbladet POLITIKENs eventuelle medvirken, syltninger af sagen, bladdød (motorbladet KRATOS), så første den 7. marts 1919 blev hans artikel: **"En plan til et storstilet motorløb"** offentliggjort i IDRÆTSBLADET.
En kendt flypioner og motorentusiast *Alfred Nervø* havde med begejstring læst artiklen, og indledte et samarbejde med *Simmelkjær.*
Nervø fik POLITIKEN til at stå som arrangør, men da KDAK og DMU ikke ville acceptere dette, fik han drejet det sådan, at POLITIKEN blev protektor, mens DMK – DANSK MOTOR KLUB – blev arrangør.
For *Nervø* var ikke bare motorredaktør ved POLITIKEN , han var også formand for DMK – elegant!
Løbskomiteens medlemmer, som blev håndplukket i DMK – DANSK MOTOR KLUB, i KMK – KØBENHAVNS MOTOR KLUB og i POLITIKEN, tog til Fanø i påsken 1919 for at bese forholdene.



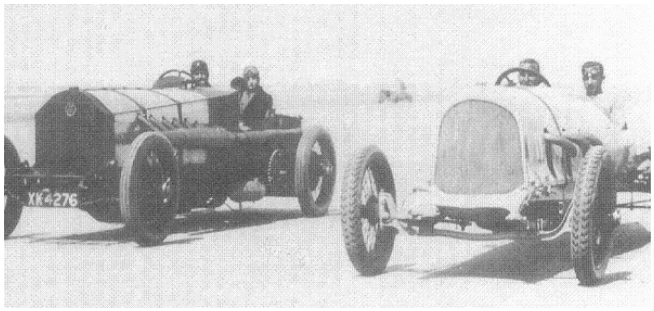
T.h.:Fernando Minoia i sin lave røde Fiat racer samlede flokke af beundrere foran Kurhotellet – aldrig havde de set noget lignende!

T.v.: Her er næsten hele løbskomiteen samlet. Svend Simmelkjær ses som nr. 5 fra venstre. Fraværende var Alfred Nervø, direktørerne Franz Beck og Olaf Lassen.



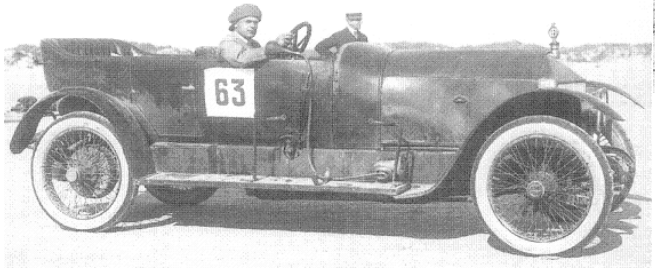
Klubmødet den 2. november 2006. Fanøløbene 1919-1924

Løbet blev fastlagt til den 5. - 6. juni, men blev senere udsat til den 23. – 24. august, så man kunne nå at løse problemer omkring færgeriet (troede man da), få konstrueret et tidtagningsudstyr, få udarbejdet et reglement, få udbredt reklame og i det hele taget få arrangementet op at stå.
Og det lykkedes! Lørdag den 23. august 1919 startede SKRÆDDEREN *Niels Christensen,* som den første deltager Fanø Motorløbene på sin lille 350 cc DOUGLAS motorcykel, og nåede kilometeren 51,6 sekunder senere **….**
Efter denne indledning viste Jørgen Lind en række fine diasbilleder fra Fanø Motorløbene - og fra Fanø.

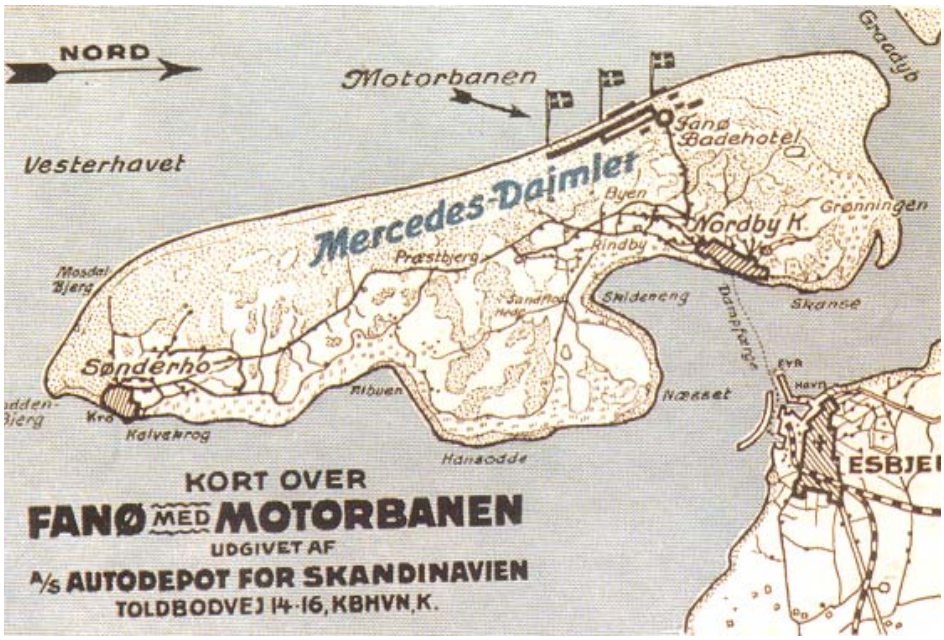


Edward T. Scarisbrick (GB) i en 18.882 cc Benz/Mercedes t.v., og Ernst Kordewan (D) i en 11.100 cc Stoewer.

T.h.: Harley-drengene i 1923.



T.v.: Hurtigste bil på Fanø Strand i 1920 var O. Ottesen med sin 7.366 cc Metallurgique.



De kom fra Danmark!
De kom fra hele Europa!
- i 1920'erne!
- til Fanø!

Ja, og de kom i stigende antal – år efter år.

Aldrig har en begivenhed samlet så mange mennesker på Fanø – hverken **før eller siden!**
Redaktionen har desværre af pladshensyn været nødt til kun at udvælge nogle få billeder fra løbene, men i bogen Fanø Motorløbene 1919-1924 kan interesserede indhente mange flere interessante oplysninger om løbene, hvori der deltog biler, solomotorcykler og motorcykler med sidevogn. Eks. kan man se, hvem der deltog og i hvilke køretøjer, hvor mange der deltog af hvert slags køretøj, og meget mere.
Tak til Jørgen for et interessant lysbilledforedrag, der førte deltagerne tilbage i tiden, og dermed bidrog til vor motorhistoriske forståelse.

HØ/4.11.2006

KØB, SALG, BYTTE
MhS årsmøde d. 18.11.06

Sælges:
Til biler, motorcykler, lastvogne, veteraner, m.m.: Kugle- og rullelejer. Priser fra 25 kr. eller efter aftale.
Christian Schmidt, tlf. 75124030.

Sælges:
Motorcykel Yamaha YDS 5, 250 ccm, årgang 1967. Renoveret forgaffel, nye bremser, nyboret, ny kæde og nye kædehjul, ny bremse – og gearpedal, 99 % original, instruktionsbog medfølger. Sv. O. Philbert, tlf. 75116440.

Sælges:
Motorcykel Suzuki T 20, 250 ccm, årgang 1969. Renoveret forgaffel, nye bremser, honet, nye stempler med nye ringe, komplet ny krumtap, ny kæde og kædehjul. ½ cykel mere medfølger. 90 % original. Sv. O Philbert, 75116440.

Sælges:
Bøger (nye): "Historien om Fanø Motorløbene 1919 – 1924", 155 sider med rigtig mange fotos sælges for 160 kr. pr. stk.. Jørgen Lind, Edelsvej 30, Esbjerg 6700, tlf. 75164114.

Købes:
Brugt, to – søjlet autolift. Vagn R. Hansen, Stubmøllen 11, 6800 Varde, tlf. 75222680

Sælges:
Bilreservedele: VW 1200 (1958-64): Forrude-plan, sideruder-bag, bagrude-buet. VW 1302/03: Forskær- me-H +V, benzintank. Ford Escort: Forskærme-H + V. Fiat 600: Forskærme H +V, kompl. bagskærm, baglygter, f. blinklygter. NSU Prinz 1–2–3- 4 L, 1000 – 1200: Reservedelskataloger, brochurer, andre bøger – sælges gerne samlet. Andre reservedele – bare spørg – alle dele er nye!

Knallerter: Til restaurering, bl.a. den afbillede Diesella, og en Zeppeliner til Opel Olympia 1938, begge dele sælges for højeste bud. Tlf. 75132852, e-mail: norgesgade@esenet.dk

Sælges:
Scooter af mærket Diana, årgang 1955, 196 ccm. Renoveringsprojekt med alle dele og originale papirer. Historie haves.
Pris: 7.500 kr.. Erik Jensen, tlf. 98831768

Motorhistorisk Samråd (MhS)afholdt generalforsamling lørdag den 18. november på Fangel Kro.
Fra VMK deltog Hans Jørgen Dockweiler og Kurt Sihm.
Medlemstallet var før generalforsamlingen 26773. Dertil kom nye ansøgere, som blev optaget. Det var: Norton MC-Klub Danmark (143 medlemmer), Tønder Veteran Klub (115 medlemmer) og Foreningen Motorhistoriske Formidlere. Den sidste forening består foreløbig af kun 12 medlemmer, som har ansvaret for Ole Sommers Museum i Nærum, hvor de arrangerer særudstillinger, som f. eks. udstillingen om Jørgen Skafte Rasmussen / DKW.
Formanden Svend Aage Tholstrup aflagde sin sidste beretning, og kasserer Knud Degnbol forelagde regnskabet for 01.07.05 – 30.06.06, som viste et underskud på ca. kr. 10.000, hvilket hovedsagelig skyldtes store udgifter til FIVA undersøgelsen. Budgettet balancerer med et forventet underskud på kr. 40.000, da bestyrelsen har vedtaget at afholde størstedelen af engangsudgiften til oprettelsen af et køretøjsregister ud af den eksisterende kassebeholdning.
Dette køretøjsregister er planlagt som et internetbaseret system, hvor medlemmerne vil kunne oprette data for sine køretøjer – f. eks. ud fra stelnumre. Der vil også kunne tilføjes andre oplysninger om køretøjets historie og oplevelser med det. Tanken er at skabe et varigt kartotek, så oplysningerne ikke går tabt ved ejerskifte, og at nye ejere åre kan søge historien i databasen.
Et forsikringsproblem af generel interesse for andre med veteranforsikring blev omtalt, da en MG ejer havde taget sit køretøj til arbejde og ved udkørsel havde et sammenstød med en anden bil. Forsikringsselskabet – Alm. Brand – betalte modpartens skade men ikke forsikringstagerens, da man påstod, at det ikke var lejlighedsvis kørsel. Sagen havde dog efter forhandling fået en rimelig udgang, men sagen viser en gråzone mellem den forsikrede veteran- og anden kørsel. Dette spørgsmål arbejder MhS og Alm. Brand på at afklare.
Da formanden afgik i utide, var der 5 medlemmer på valg, og valgt blev Mads Thyregod, Knud Degnbol, Niels Johansen (alle genvalg) og nyvalgte blev Erik Mieth og Henning Thomsen.
I nordisk samarbejde med Norge, Sverige og Finland arbejdes på at arrangere et interaktivt søgemedie for nordiske træf, og MhS skal sammen med Norge og Sverige forestå næste års FIVA møde i København.
Vi fik lejlighed til at tale med Tønder Veteranerne som var repræsenteret ved Bent Karstensen og Johny V. Jensen, og der blev lagt op til en nærmere kontakt. F. eks. havde klubben i år en tur til Rømø, og det vil være oplagt at gentage det næste år, så vi alle kan kommer fra syd og nord og mødes på Rømø. Se mere på www.toenderveteranklub.dk
De særligt interesserede opfordres til at følge med på www.motorhistorisk.dk KS - 19.11.06

BENDTSEN BILER A/S

STOREGADE 246 · 6705 ESBJERG · TLF. 76 13 85 00
WWW.BENDTSENBILER.DK

VOLVO RENAULT

KVALITET I TOP!
-OGSÅ NÅR DET GÆLDER VETERANBILER

Esbjerg Cylinder Service aps
Kvalitet i top...

STOREGADE 26
6700 ESBJERG
TLF. 75 13 92 55
FAX 75 12 59 43

ECS

Esbjerg Cylinder Service aps

- MOTORRENOVERING
- CYLINDERUDBORING
- TOPSTYKKEARBEJDE
- OPRILNING AF LASTVOGNS-TOPSTYKKER OG FORINGSKANTER
- OMBYTNINGS-TOPSTYKKER
- MASKINSERVICE DREJE- OG FRÆSEARBEJDE PLAN- OG RUNDSLIBNING
- STORT LAGER AF MOTOR-RESERVEDELE

NÅR DET GÆLDER DIN OPSPARING

Så snak med vores rådgivere og få god besked om dine muligheder og et godt råd om, hvad du er bedst tjent med.

For det afhænger jo meget af dine planer med opsparingen, dine skatteforhold og dine ønsker om afkast og sikkerhed, om du skal placere dine penge i værdipapirer, på konto eller i andele i en investeringsforening måske?

En grundig drøftelse med vores rådgivere kan give dig et solidt beslutningsgrundlag.

SYDBANK

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

Hvornår er en Mercedes en Mercedes?

Når den er original hele vejen igennem! Uanset alder. Selv de mest klassiske Mercedes modeller kan få nyt liv med originale reservedele. Og nu kan du få dem lige så billigt og hurtigt nord som syd for grænsen. Så er din Mercedes stadig en Mercedes.

Mercedes-Benz

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø • Mandag-torsdag kl. 7.30 -18.00 • Fredag. kl. 7.30 - 17.30 • Reservedele 7614 0966

www.bent-pedersen.dk