VMK NYT

Nr. 249, 31. årg. december 2008

Så er starten gået - på Goodwood banen i England.

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand: Carlo Simonsen
Strandpromenaden 9
6710 Esbjerg V
75115254
formand@vmklub.dk

Næstformand: Jørgen Lind
Edelsvej 30
Løbsleder 6700 Esbjerg
Turudvalg 75164114
Registrering naestformand@vmklub.dk

Kasserer: Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
75150166
Bladudvalg kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Arne Høeg Jensen
Stigårdsvej 4
6715 Esbjerg N
Klublokale 75130072
Løbsudvalg klubmester@vmklub.dk

Webmaster: Kurt Sihm
Åtoften 128
Hjemmeside 6710 Esbjerg V
Løbsudvalg 75154317/40599710
Bladudvalg webmaster@vmklub.dk

Sekretær: Erik Knudsen
Skyttevænget 10
6710 Esbjerg V
75116735/61716735
Sekretatiat sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem: Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Løbsudvalg 75126002
Ad hoc udvalg bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Suppleant: Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N
75127776
Redaktør suppleant@vmklub.dk

Bibliotek: Finn Stepping
(ikke i bestyrelsen) Debelvej 201
6855 Outrup
75251742
bibliotek@vmklub.dk

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

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

VMK NYT:
Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december.

Indlæg kan sendes til VMK's redaktør. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet.

Deadline er den 1. de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Formandens klumme	side 3
Klubmødet d. 2. oktober	side 3
Klubmødet d. 6. november, Nordkapp - retur på 2 hjul	side 4
Klassiske biler VW K70	side 7
DAB - hele Danmarks bus- lastbil	side 9
Motorcyklister dør i vejkurver	side 10
MhS nyhedsbrev nr. 3	side 12
Klassiske spændende motorcykler	side 13
Indholdsfortegnelse 2004 - 2007	side 17
Motorfolket og bureaukratiet	side 19
Morris Minor/1000	side 20
KØB - SALG - BYTTE	side 22

AKTIVITETSKALENDER FOR 2009:

Januar		Intet møde.
Februar	5.	Klubmøde. Goodwood Revival Meeting 2009, ved Jørgen Lind og Esben Kræn.
	6.-8.	Bremen Classic Motorshow 2009.
Marts	5.	Klubmøde. Steamtræf i Dorset i England, film og kommentarer, ved Vagn Hansen
	28.	Stumpemarked i Herning, kl. 8.00 - 16.00
April	2.	Generalforsamling.
	4.-5.	Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia.
Maj	2.	Esbjerg Veteranløb 2009.
	14.	Klubmøde (flyttet p.g.a St. Bededag d.8. maj)
Juni	5.	National køredag (klubmøde d. 4. juni aflyst).
Juli		Intet møde.
August	6.	Klubmøde/klubtur.
September	3.	Klubmøde/klubtur.
Oktober	1.	Klubmøde.
	31.	Stumpemarked i Herning, kl. 8.00 - 16.00
November	5.	Klubmøde
December	3.	Julemøde

HUSK AT:

- Meddele adresseændring til Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 7516 4114, mail: naestformand@vmklub.dk

- Betale kontingent for 2009, i henhold til vedtægterne skal det være indbetalt senest den 1. februar 2009. Indbetalingskort er indlagt i bladet!

BESTYRELSEN ØNSKER ALLE MEDLEMMER OG DERES FAMILIER EN RIGTIG GLÆDELIG JUL OG ET GODT NYTÅR.
SAMTIDIG SIGER VI TAK FOR GODT SAMARBEJDE I 2008.

Forsidebilledet: Goodwood Revival Meeting 2008, der blev overværet af VMK medlemmerne Jørgen Lind og Esben Kræn
Foto: Jørgen Lind

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 8, deadline 1. februar 2009.

Formandens klumme
Klubmødet
den 2. oktober 2008

Formandens klumme:
Vi nærmer os nu afslutning af 2008 og spørger sig selv, hvor er tiden dog blevet af?
Ja, vi nåede ikke dit eller dat, og vore pragtfulde veteraner er staldet op på bedste beskub, nogle står i varme dejlige garager og andre (som mine egne) i en stopfuld garage uden varme, men med en masse frisk luft.
Selv om vi har haft den for VMK uforståelige sag med Veteran Forsikringsklubben og Runa, er det dejligt, at VMK bliver ved med at få nye medlemmer.I 2008 har vi haft mange positive ture og mødeprogrammer, hvilket også kan ses af det gode fremmøde til arrangementerne.
Vort jubilæumsløb var en succes, og vi vil også arbejde for at starten for fremtidige løb bliver på Torvet, med en hurtigere start afvikling.
I forbindelse med planlægningen af Esbjerg Veteranløb 2009 kan jeg lige nævne, at løbsudvalget barsler med et yderst interessant arrangement, så sæt kryds i kalenderen ved den 2. maj 2009.
Med håb om fuld opbakning til vore arrangementer i det nye år, vil jeg ønske alle vore medlemmer og annoncører en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Carlo Simonsen

Klubmødet den 2. oktober 2008

Det velbesøgte møde blev indledt med, at formanden for VMK, Carlo Simonsen bød de fremmødte velkommen, med en særlig velkomst til repræsentanterne fra DVK.
Mødet var et fællesmøde med Dansk Veteranbil Klub's medlemmer i området, og udover at hygge os sammen skulle de to klubber finde aktiviteter, som de kunne samarbejde om i 2009, uden at der blev tale om en fusion.
Efter at flere havde ytret sig, kom der efterfølgende nogle forslag frem, som nu skal viderebehandles, og dermed var et hyggeligt møde slut for de 45 deltagere.

Foto/Tekst: KS/HØ

TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08
Spekulerer De på: ▲ Ny villa ▲ Ombygning ▲ Tilbygning
▲ Udnyttelse af tagetage ▲ Nyt tag
▲ Udskiftning af termoruder, vinduer og døre
▲ eller har De brug for hjælp til almindelig vedligeholdelse
byg garanti www.byggaranti.dk
Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.
Bredgade 21 · Alslev · 6800 Varde · Bil 23 41 19 06 · Fax 75 26 95 70

Klubmødet den 6.11.2008
Nordkapp - retur på 2 hjul!

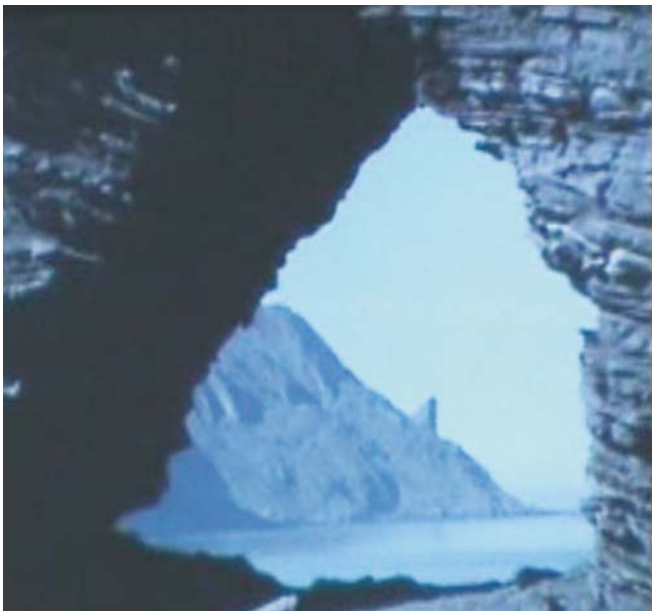
Formanden bød velkommen til det velbesøgte møde, og orienterede derefter om følgende:

Klubben mangler hjælp til vedligehold af registrering på det materiale VMK har opmagasineret hos Finn Stepping, så er der medlemmer, der har lyst og tid til at hjælpe med dette?
Til julemødet den 4. december mangler der sponsorer, der kunne tænke sig at give nogle gaver til vort lotteri.
Carlo vil gerne høre fra medlemmer, der kan være behjælpelig på begge disse områder.
Derefter fik aftenens foredragsholder Børge Burgaard ordet.
Børge begyndte med at fortælle om optakten til det mangeårige ønske, han havde haft m.h.t. en tur på motorcykel til Nordkapp. Turen gennemførte han med sin ven Lars fra Vejen i dagene 19.-29. juni.

To veteraner - langt inde i de svenske skove

Under fremvisningen af sin optagne film, kommenterede Børge de mange flotte billeder.
Turens rute var Esbjerg-Vejen-Helsingør-Helsingborg-Motala-Örebro-Sundsvall-Haparanda-ind i Finland (og op gennem den finske lapmark med sollys hele døgnet), - ankom til Nordkapp efter 3.000 km. kørsel-videre syd på rundt på halvøen Sortland- til Lofoten-tilbage og sydpå-krydsede polarcirklen-Trondhjem-Danbos-Oslo-Göteborg-Frederikshavn og hjem.

De samme veteraner på Nordkapp - i tæt tåge



Klubmødet den 6.11.2008
Nordkapp - retur på 2 hjul!

De havde begge glædet sig til at se solen stå døgnet rundt over Nordkapp, men det blev en skuffelse, idet hele området var dækket af tåge, men ellers fik de set meget på turen, bl.a. rener, samer, mange mindesmærker for faldne under den tyske besættelse (norske og udenlandske mennesker). Turens længde: 6.400 km.

En af de dybe norske fjorde.

Jernbanetunnel fra Kirkenæs og sydpå - anlagt af tyskerne under den anden verdenskrig.

Stop ved krydsningen af polarcirklen.

Mange af mødedeltagerne blev fristet til at tage en sådan tur, Bøge kunne anbefale den, og han overvejede at tage en tur mere senere, selvom der var meget vand, bjerge og sne, og forhold / komforten måske ikke lige har samme niveau som i vor dagligdag. Måske skulle man tage turen et par uger senere af hensyn til temperatur og natur.
Det var godt kørt af Børge og Lars - tak for en fin beskrivelse og flotte billeder fra den barske men flotte natur.

Foto/Re. KS, BB/HØ, 09.11.2008

Skønt juni panorama.

MOR'S BIKE'S
v/ Anne Grethe Corvinus
Gl. Landevej 16, Lindved, 7100 Vejle.
Tlf. 4575851681, Fax. 4575851564.
mors.bikes@mail.tele.dk - www.mors-bikes.dk

For at følge med udviklingen er vi begyndt at importere italienske motorcykler såsom Ducati, og Laverda. Men det er – og vil altid være – de klassiske, engelske motorcykler – eks. Triumph, BSA, Norton, Velocette, Vincent, Ariel, Royal Enfield – som udgør størstedelen af vort program. Vi skaffer alt i reservedele. Vi udfører alle former for reparation, renovering og servicering af engelske/italienske motorcykler,
Vi gir dig den tid – og service – du har behov for!

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2008

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1973 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	493	1.216
50.000	618	1.522
75.000	720	1.771
100.000	784	1.929
150.000	968	2.385
200.000	1.133	2.789
300.000	1.494	3.679
Kun ansvar	184,-	416,-

KUNDEFORDELE

- 25% rabat på veterankøretøj nr. 2, hvor der tegnes ansvar og kaskoforsikring
- Der ydes yderligere rabat, såfremt du er Pluskunde i Alm. Brand.
- Aftale med Dansk Autohjælp (kun for veterankøretøjer)
- Forsikringssummen fastsættes individuelt efter køretøjets handelsværdi.
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj samt indboforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 160.579 kr.

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Midtermolen 7, 2100 København Ø
Tlf. 70 21 70 75 · Fax 70 21 70 76
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk

ALM. BRAND

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

Klassiske biler
VW K70

K 70 har måske ikke haft nogen stor og langvarig karriere i VW programmet, men den står alligevel for det store spring, som var uundgåeligt for VW, såfremt mærket ville bevare sin position på markedet. Ikke nok med at K 70 var den første vandkølede VW, men det var også den første VW, der havde motoren placeret foran, og så havde den forhjulstræk!

K 70 var dog ikke en VW skabelse, men den var udviklet af NSU. Introduktionen af den havde NSU planlagt skulle ske i 1969, men samme år overtog VW Auto Union, som ejede Audi og NSU. VW udskiftede nogle emblemer og kunne så i 1970 præsenteres for bilkøberne - som en VW!
Designet var også tydeligt i familie med NSU RO80, hvilket specielt kunne ses på siden af bilen, men hvor NSU RO80 havde runde bløde kurver for og bag, fik K70 den kantede for- og bagende, som senere gik igen på Passat, Golf og Polo. Også en del af undervognen havde K70 tilfælles med RO80, bl.a. den blødt afstemte, uafhængige affjedring på alle hjul.

Bilen blev introduceret med en 1,6 liters motor. Motorpressen roste den nye bil, der i Sverige blev årets bil 1970/1971. I 1974 kom der to nye modeller, en S og en LS, og de havde begge en større motor på 100 HK - LS'eren havde dobbelte forlygter.
Selvom bilen var godt bygget, havde fået flere hestekræfter og havde langt bedre køreegenskaber end de øvrige modeller fra VW, blev det aldrig nogen salgssucces, også sammenlignet med de senere VW'ere, som egentlig byggede videre på K70. Den blev derfor ligeså stille skubbet ud af VWs modelprogram, da Passaten og Golfen bed sig fast på markedet. K70 blev produceret i årene 1970 – 1975, og der blev produceret 211.082 stk..
MOTOR OG TEKNIK: Selvbærende karrosseri med 4 døre. Motor på tværs foran og forhjulstræk. Cylindervolumen: 1600ccm/1800 ccm. Kompressionsforhold 9,5:1. I produktionsårene steg motorydelsen fra 75 hk til 90 hk og sluttelig til 100 hk ved 5200 o/min.. 4 trins manuel gearkasse, skivebremser foran, tromler bag. Topfart 162 km/time, 0-100 på 12,5 sek..

MÅL OG VÆGT: Længde/bredde/højde: 446/169/145 cm. Vægt: 1070 kg.
Efter i en årrække at have kørt i Volvo 544, Volvo Amazon og Volvo 142 blev jeg i 1972 ejer af en VW K70, som jeg kørte 72.000 km i, inden jeg skilte mig af med den. Det var en skøn bil at køre i m.h.t. køreegenskaber, men der var problemer med motorgangen – især ved tomgang, men efter en stor indsats fra daværende folkevognsforhandler Peder Vestergård lykkedes det at få motoren nogenlunde trimmet.

HØ/september 2008

SPARBANK

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...

Stormgade 2 - 6700 Esbjerg - tlf. 96 16 18 00 - www.sparbank.dk

DAB - hele Danmarks bus- og lastbil

DAB – hele Danmarks bus- og lastbilbilfabrik.

Audi, NAG, Büssing. Leyland og Scania

I Silkeborg fremstillede Dansk Automobil Byggeri eller i daglig tale blot DAB, busser og lastbiler fra 1912 og helt frem til 2003. Det er der nu skrevet en bog om under navnet DAB – hele Danmarks bus- og lastbilbilfabrik. Den er skrevet af journalist og motorhistoriker Jens Jessen, hvis sidste bogudgivelse var Lastbilerne – vejens arbejdsmænd. Som det antydes i titlen, er der lagt vægt på såvel bus- som lastbilproduktionen.

Bogen beskæftiger sig grundigt med de mærker, man byggede på og derfor er det også historien om mærkerne Audi, NAG, Büssing, Leyland og Scania. Der er også interviews med nogle af dem, der arbejdede der og tilmed også én, som endnu husker, hvordan det var at arbejde på DAB under krigen, og man hører om hvordan han selv oplevede sabotagen på DAB i februar 1945.

Busserne og lastbilerne, der kom ud fra DAB, havde i alle årene ry for at være rigtig godt skruet sammen, og den dag i dag kører der stadig mange DAB busser rundt i fast rutefart. Oprindeligt startede man ud med at lave lastbiler og busser på Audi chassiser, siden byggede man hovedsagelig på NAG, Büssing, Leyland og endelig Scania. Man var på ingen måde kostfornægter på DAB, og derfor blev der blandt andet også bygget på MAN, Krupp, Ford, Chevrolet, Volvo, Bedford, OM, Magirus Deutz, Mercedes og mange andre.

På mange måder var virksomheden et godt bekendtskab for Danmark som helhed og Silkeborg i særdeleshed i form af gode skatteindtægter og sikre arbejdspladser, som ofte gik i arv fra far til søn. Fabrikkens grundlægger, tyskeren Johannes Walther Darr, var en mand, som så mulighederne i stedet for begrænsningerne, og han ledte Dansk Automobil Byggeri frem til at blive en af landets førende på sit område. Men det faktum, at fabrikkens stifter var tysk, skulle skabe visse problemer. Tiden under krigen med arbejde for værnemagten og efterkrigstidens retsopgør fik store konsekvenser for fabrikken og et personligt efterspil for ham selv.

Fabrikken voksede støt med en ny ledelse op gennem efterkrigstiden, for til sidst at blive Danmarks største busfabrik, dengang Københavns Sporveje udfasede sporvognene til fordel for busser i perioden fra midten af tresserne og frem til begyndelsen af halvfjerdserne. Fabrikken skiftede ejere flere gange i de sidste år og måtte efter alt for mange økonomiske dræn indgive konkursbegæring, og i 2003 måtte Danmarks sidste bus- og lastbilfabrik uigenkaldeligt lukke.

Bogen er på knap 170 sider i stort format, og righoldigt illustreret med fotos, som for de allerflestes vedkommende offentliggøres for første gang. Prisen for bogen er 298 kroner, og den fås i boghandlen eller direkte hos GT Forlag Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg. Tlf. 8657 7201 eller via hjemmesiden www.gtforlag.dk

Udover at være et stykke dansk industrihistorie er bogen i stort format også historien om Danmarks største bus- og lastbilfabrik. Historien krydres med fortællinger fra flere, der selv engang arbejdede på DAB, og der er en øjenvidneberetning fra sabotagen i 1945. Historien om de enkelte lastbilmærker, man byggede på, er selvfølgelig også med.

Bogen er en sand guldgrube af gamle, aldrig tidligere offentlig-gjorte billeder fra fabrikken og af dens produkter, busserne og lastbilerne.

Bogen er i stift bind og forsynet med mange fotos i sort/hvid og farve, så ***det er måske Årets julegaveidé!***

Motorcyklister dør i vejkurver

21.09. 2008 kunne man i JydskeVestkysten læse følgende:

MOTORCYKLISTER DØR I VEJKURVER!
Når en motorcyklist krænger maskinen til siden og læner sig ind i et sving, stiger risikoen for en ulykke betragteligt. De udsatte tohjulede køretøjer forulykker nemlig i særlig grad i vejkurver, fremgår det af en ny analyse fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU). Den hyppigste årsag til en alvorlig motorcykelulykke er et venstresving ind foran en modkørende, men eneulykker i vejkurver er også højt repræsenteret i statistikken. De seneste år er antallet af dræbte motorcyklister steget voldsomt, og området er derfor gjort til et særligt indsatsområde i år.
Sidste år døde 33 motorcyklister i trafikken, og andelen af alle trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne er med knap 9 procent nu den højeste i mere end 20 år.

FAKTA:
Hyppigste ulykker.
1. Bil svinger til venstre ind foran modkørende motorcykel.
2. Eneuheld i venstrekurve.
3. Bil svinger til venstre ind foran "medkørende" motorcykel.
4. Krydsende uden svingning.
5. Påkørsel bagfra.
6. Eneuheld i højrekurve.
7. Eneuheld – styrt på kørebanen.

Kilde: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU).
Så kære motorcyklistkammerater pas på – og se jer for, når sæsonen starter igen!

HØ/21.09.2008

* 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
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54 - 6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99 - Fax 75 10 12 58
e-mail polster@post4.tele.dk

MhS nyhedsbrev nr. 3, 2008
og
Automobilets opfinder

Motorhistorisk Samråds nyhedsbrev nr. 3, i forkortet form – referatet i sin helhed kan ses på MhS hjemmesiden: *www.motorhistorisk.dk*

Årsmøde i Nordisk Motorhistorisk Forbund.
NMF er en uformel sammenslutning af veteransammenslutninger i Danmark, Sverige, Norge og Finland, og repræsentanter fra disse organisationer mødes hvert år for at informere hinanden, lære af hinanden og koordinere synspunkter .

Historisk korrekte sorte nummerplader med 2 bogstaver.
Som tidligere omtalt vil det – formentlig fra 2011 – være muligt at få historisk korrekte sorte nummerplader med 2 bogstaver.

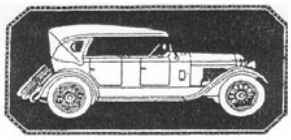
Venstregående sidevogne.
På baggrund af drøftelserne på sidste årsmøde har Motorhistorisk Samråd rettet henvendelse til Færdselsstyrelsen herom. Færdselsstyrelsen har desværre ikke reflekteret synderligt over de argumenter, der er fremført for at gøre disse sidevogne lovlige, men blot henvist til et svar den daværende trafikminister gav i 2000, hvor reglen blev fastholdt med den begrundelse, at det var af hensyn til færdselssikkerheden. MhS har efterfølgende 2 gange bedt om et uddybende svar med stillingtagen til argumentationen i vores henvendelser til Færdselsstyrelsen. Vi rykker igen, da der fortsat ikke er fremkommet en fyldestgørende besvarelse.

Teknisk årgangsbestemmelse.
De retningslinjer Færdselsstyrelsen har vedrørende tekniske årgangsbestemmelser har ligeledes givet anledning til en henvendelse, da MhS ønsker at præcisere sin holdning til denne tekniske årgangsbestemmelse, idet det er vor opfattelse at anvendelsen af disse retningslinjer kan give utilsigtede resultater bl.a. i forbindelse med registrering af køretøjer med historisk korrekte nummerplader. Færdselsstyrelsen har ikke på nuværende tidspunkt besvaret henvendelsen.

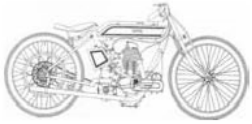
FIVA – hvad står det for?
FÉDERATION INTERNATIONAL DES VÉHICULES ANCIENS (FIVA) blev grundlagt i 1966 og er en non-profit organisation og en international association af nationale klubber, så som MhS. I referatet er nævnt 12 delformål for FIVA, der kan kortes ned til, at det er en international organisation til fremme for bevægelsen for historiske køretøjer, brugen, restaurering og bevaring af disse. FIVA har organiseret sig i forskellige komiteer.

Kørsel i miljøzoner.
København og Frederiksberg Kommune har med virkning fra 1. september 2008 truffet beslutning om, at lastbiler og busser (med dieselmotor) over 3.500 kg totalvægt skal være forsynet med partikelfilter efter bestemte normer. Århus, Odense og Aalborg kommune forventes at træffe lignende beslutninger. Denne regel omfatter imidlertid ikke veteranlastbiler og –busser, der er indregistreret til veterankørsel (dette er anført på registreringsattesten, hvis det er tilfældet).

Automobilets opfinder.
Stilles spørgsmålet hvem opfandt automobilet, vil de fleste i overensstemmelse med historien svare: Gottlieb Daimler og Karl Benz. Dette er ikke korrekt, såfremt der med betegnelsen automobil menes det første selvkørende køretøj.
Længe før Gottlieb Daimler og Karl Benz for godt 100 år siden præsenterede deres første køretøj, var der en franskmand, Nicolas-Joseph Cugnot, der i 1769 præsenterede en maskine, der tilbagelagde de første meter ved egen kraft.
I Cugnots maskine blev kræfterne fra et stempel, der bevægede sig op og ned, for første gang benyttet til at drive et sæt hjul rundt. Med en dampmotor var den tænkt som en artilleritraktor, der skulle trække hærens stadig større kanoner til fronten. Trækkraften var på den tid imponerende med fire tons og tophastigheden beskedne 4 km/time.
Hans traktor kolliderede med en stenmur, og dette sammen med talrige budgetoverskridelser gjorde, at den franske hær mistede interessen for Cugnot`s køretøj.



Bøger OM VETERANBILER OG - VETERANMOTORCYKLER



- Reparationshåndbøger
- Instruktionsbøger
- Direkte Import fra USA,
- England og Tyskland

Har du problemer, så kontakt:
Køsters Motorboghandel, Østergade 9, 8900 Randers, Denmark
Tlf. 86426613, fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: kosters_motorboghandel@post.tele.dk eller www.kosters.dk

DANMARKS STØRSTE UDVALG – OGSÅ TIL MODERNE KØRETØJER.

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

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

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

FRØKJÆR PAPIR & VIN

NØRREGADE 71
6700 ESBJERG
TLF. 75450899
FAX: 75452543
e-mail: fp@froekjaerpapir.dk

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

Besøg os - og vor vinkælder.

AUTO-PARTNER VÆRKSTED

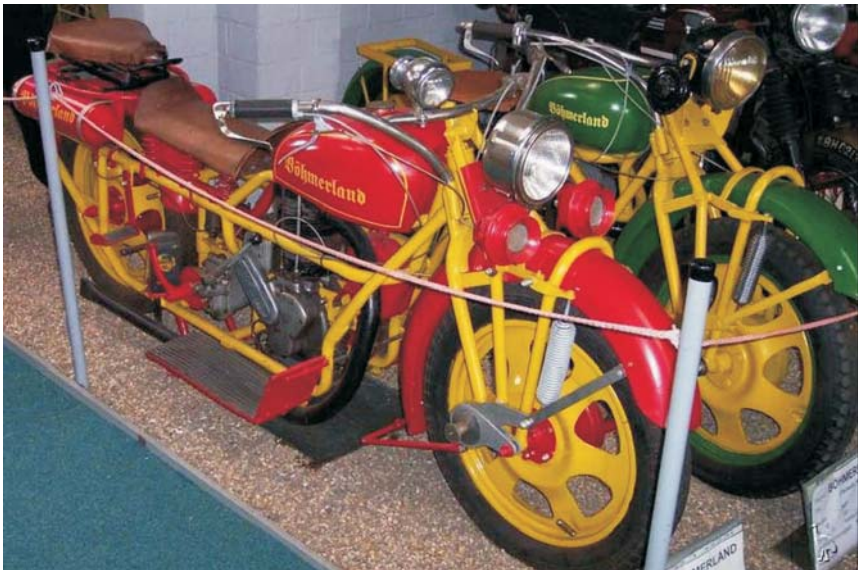
John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75126570, Fax. 75126579

Klassiske/spændende motorcykler

Klassiske, eller bemærkelsesværdige motorcykler er emnet i dette indlæg. Det kan selvfølgeligt ikke omhandle alle de gennem tiderne fremkomne specielle motorcykler. Her vil vi efterfølgende bl.a. se på mærkerne Böhmerland, Condor, Zündapp, Horex, Münch.

Böhmerland.

Denne usædvanlige, meget store maskine blev fremstillet i Tjekkoslovakiet i årene 1920 til 1939. Maskinen var konstrueret af Albin Liebisch, der også konstruerede motoren, som derfor bærer hans navn. Den store akselafstand gav plads til 3 personer.
Der blev også produceret en model med et mere konventionelt udseende, som endda blev brugt i konkurrencer. Ved udbruddet af anden verdenskrig stoppede produktionen af Böhmerland motorcyklerne.



Specifikationer 1927 Böhmerland.
Motor: Encylindret, firetakts, topventilet, luftkølet. Slagvolumen: 600 ccm. Effekt: 20 hk ved 3500 omdr./min.. Tophastighed: 120 km/time. En model med 1 eller 2 personer på kunne opnå 140 km/time.
Ventilmekanismen er uindkapslet.
Transmission: Tretrins gearkasse, kædetræk. Nogle modeller havde 2 gearkasser (den ene betjent af en passager).
Stel: En dobbelt, lukket rørramme.
Affjedring: Speciel svingforgaffel. Stift bagstel.
Fælge af støbt aluminium. Hjul: 19".
En benzintank placeret på hver side af baghjulet. Den røde kasse foran cylinderen er en værktøjskasse.
Vægt: 227 kg.

De første tjekkoslovakiske motorcykler blev iøvrigt bygget i 1899 af Laurin og Klement. Før anden verdenskrig var der en blomstrende bil- og motorcykelindustri. Efter krigen overlevede Jawa og CZ som nationaliserede fabrikker i et tæt samarbejde. Jawa høstede berømmelse for sine sejre i speedway, CZ vandt adskillige VM-titler i motocross.
I 1927 var en tjekkislovakisk motorcykel den første med overliggende knastaksel - 39 år før Honda, og i 1923 var en tjekkisk motorcykel den første med en elektrisk starter!

Condor.

Den 1. Juni 1893 besluttede en franskmand Edouard Scheffer at bygge en fabrik til fremstilling af metal produkter i Courvaivre i Schweiz. At det lige blev der fabrikken skulle ligge skyldtes at floden Sorne, der skulle levere energi til produktionen lå der, og endvidere at en af Edouards venner havde en tom bygning, der kunne anvendes til produktionen. Her startede Edouard sammen med sin bror metalproduktion under navnet "Scheffer Freres" (Brødrene Scheffer) i 1893.
Ved århundrede skiftet blev en reorganisering af firmaet nødvendig og herunder skete der to ting. For første gang skulle firmaet anvende et nyt logo – den store fugl fra Andesbjergene, verdens største flyvende fugl – Condoren! Så var der en Otto Fricker, der besluttede at lave en lille motorcykel med en motor på 1,5 hk. Det er sandsynligt, at der blev anvendt en Zedel motor. Den første motorcykel var ikke andet end et forstærket cykelstel, ingen kobling, ingen gear, men en tophastighed på 50 km/time var mulig at nå. Denne hastighed var ikke nok for rally kørerne, så med tiden blev der fremstillet maskiner med større motorer fra eksterne leverandører. Før første verdenskrig producerede Condor SA cykler til militæret, og siden har fabrikken haft et tæt samarbejde med militær og politi i Schweiz.
Efter krigen fulgte en depression og markedet blev oversvømmet med billige motorcykler fra andre lande. Condor havde succes ved hjælp af moderne teknik, og dermed blev firmaet 3 gange så stort, som det havde været før krigen. I 1925 producerede firmaet 11 forskellige modeller med mange forskellige motorer. De større motorer kom fra MAG (Motosacoche Acacias Genéve) og var 45 graders V twins på 449, 749 eller 998 ccm. To-taks motorer til de mindre maskiner blev leveret af Zedel og Villiers.

Klassiske/spændende motorcykler

Med starten af anden verdenskrig blev der igen meget dårlige forhold for Condors produktion, så i 1945 startede man fra bunden igen. Fabrikken måtte udvikle nye modeller, men MAG motoren var ikke mere til rådighed, fordi fabrikken var blevet lukket under krigen. De bedste motorer på denne tid var BMW og Zündapp's bokser motorer på militærmodellerne. Nogle af disse motorer blev bragt til Schweiz og studeret meget grundigt. Militæret krævede at få en bokser model, så Condor måtte designe sådan en sideventilet motorcykel med kardantræk.
Motoren så ud til at være blevet inspireret af BMW's, men den havde dog større lighed med Zündapp's.
Model A 580, der ses til venstre, blev designed af Condorfabrikken. Den var udviklet uden at tage hensyn til den almindelige køber, og havde derfor et tungt men solidt design, og den vejede 195 kg, senere dog 213 kg. A580 og A 750 blev udviklet samtidigt og A'et stod for Army.
A 750 var udviklet m.h.t. sidevognskørsel. Under krigen blev der af Universal og Condor produceret et mindre antal af modellen A 680. Militæret anvendte også en Condor A 1000 udstyret med en MAG V twin motor bedre kendt som Motosacoche A 1000, næsten altid med sidevogn.

I begyndelsen af 50'erne kom der ændringer på modellerne A 580 og A 750 . Der kom en ny forgaffel, og baghjulet blev affjedret, det medførte en ændret modelbetegnelse til A580-I og A 750-I. Til venstre ses en I-model med sidevogn.
Efterfølgende blev der indført aluminiumstopstykker og hydrauliske ventilløftere. Condor udviklede også modellerne TL (Tour Luxe) og TN (Tour Normal) til den almindelige køber, og i 50'erne kom der en tocylindret, totakts model på 346 ccm. Den havde et for den tid moderne design og blev kaldt "Racer".
Salget af modellerne til det almindelige købermarked gik ikke så godt for Condor, fordi de kraftige, solide maskiner var for dyre, og på markeder uden for Schweiz blev der ikke afsat mange maskiner.
I slutningen af 50'erne ønskede hæren en ny, lettere motorcykel, idet motorcyklens rolle var overtaget af Jeep'en efter den anden verdenskrig. Hæren ønskede en 250 ccm, encylindret som ville være lettere at håndtere end den tunge A 580 I. Antallet af maskiner som militæret ønskede var ikke nok til at gøre det økonomisk muligt for Condor at udvikle deres egen model til militæret. Derfor blev der indgået en aftale med Maserati om et fælles projekt, hvor Condor lavede stellet, hvori Maseratis moderne 246 ccm motor blev monteret, men samarbejdet med italienerne gik ikke så godt, så der blev kun bygget 30 stk. af modellen.
Condor udviklede derfor en motor meget lig BMW's R 26, som kunne tilfredsstille militæret. Model A 250 havde en encylindret motor på 249 ccm med overliggende knastaksel. En model til det almindelige købermarked fik betegnelsen C 250.
Efter 10 år gentog historien sig med militæret, der ønskede en anden mere opdateret maskine end A 250, og igen søgte Condor en partner mod syd og fandt sammen med Ducati.

Igen anvendte Condor kun motoren fra underleverandøren, og den blev med små modifikationer monteret i et Condorstel. Motoren på 350 ccm blev indbygget med gummiophæng for at undgå de fleste vibrationer. Modellen ses til venstre.
Condor A 350 er nok den mest kendte Condor i Europa. Mellem 1973 og 1978 blev der produceret 3000 motorcykler med Ducati motoren. Modellen blev senere afløst ved militæret af en encylindret BMW 650.
Model A 350 var den sidste motorcykel fra Condor.
Efter at produktionen af motorcykler stoppede i 1978 fortsatte man med at producere almindelige cykler indtil 1995.

Zündapp.

Fabrikkens samlebånd i produktionens begyndelse.

En førkrigsmodel med fast bagstel og kardanaksel.

En Zündapp militærmodel KS 750, årgang 1940.

Zündapp model KS 601, årgang 1956.
Zündapp Scooter med navnet Bella, 1951- 1962.

”En motorcykel for enhver”, sådan bekendtgjorde Dr. Fritz Neumeyer og Friedruch Krupp, stifterne af det nye firma i 1917.
Neumeyer havde først en rørfabrik og et stanseværk, men oprettede så **ZÜND**der und **APP**aratebau Gesellschaft m.b.H. Nürnberg, der hovedsageligt var beskæftiget med krigsproduktion. Navnet blev forenklet og blev til Zündapp Werke. Fabrikken begyndte med at producere motorcykler i 1921, første med ret primitive totaktsmaskiner, senere med firetaktsmaskiner. I 1938 havde Zündapp produceret mere end 200.000 motorcykler. Her i landet er det model K 500 med to-cylindret boksermotor, der blev mest kendt. Den blev før og under anden verdenskrig udviklet til en kraftig militærmodel med træk på sidevognshjulet. Fabrikken blev totalt ødelagt under krigen, så der gik nogle år, inden den var genopbygget og en produktion kunne komme i gang. Den første motorcykel der kom i gang efter krigen var DB 201 med en 198 ccm, totakts motor. I 1950 kom ”den grønne elefant” i produktion under modelbetegnelsen KS 601. Det var den kendte boksermotor på 597 ccm sammenbygget med en firetrins speciel gearkasse, speciel fordi det ikke var tandhjul - men kædehjul og duplexkæder - der var brugt til udvekslingen. Andre efterkrigsmodeller var DB 202, Zündapp Elastic. I 1953 viste Zündapp en 250 ccm model med boksermotor. Motoren udviklede 18,5 hk, hvilket var normalt for en 500 ccm motor før krigen.

Desværre så man ikke mere til denne maskine, hvilket skyldtes en anden nyhed der blev introduceret samme år, og derefter

optog næsten hele produktionskapaciteten på fabrikken. Nyheden var Zündapp scooteren Bella med bl.a. en 150 ccm motor og
12 ”hjul. Scooteren blev senere forsynet med en 200 ccm motor. Bella scooteren med 150 ccm motor blev produceret til 1958, hvorimod 200 ccm modellen fortsatte til 1962. En anden model med en 175 ccm motor, der var blevet introduceret i 1961 blev produceret indtil 1964. Efter Bella scooterne producerede Zündapp scooterne R 50 og RS 50 indtil 1984. Som mange andre tyske motorcykelfabrikker forsøgte Zündapp sig også med en lille bil ved navn Janus, men det blev ingen succes.
I 1984/1985 fik Zündapp finansielle vanskeligheder og firmaet blev solgt til Kina.

Horex.

Horex 1925, 1 cyl., 500 ccm.
Horex T6, 1936, SV,600 ccm, 1 cyl..

Horex Regina, 1954, 400 ccm, 1 cyl.

Det tyske motorcykelmærke Horex var I starten stærkt inspireret af engelske motorcykelmodeller. Horex var et

Horex Imperator 1955.

et sammensat navn, der bl.a. viser tilbage den oprindelige virksomhed, der fremstillede glasvarer under navnet REX.

Ungdommens stigende interesse for motorcykler var årsag til, at Fritz Kleemann i 1923 etablerede Horex-Fahrzeugbau AG.

Ved at sammensætte første del af navnet fra sin by HOmburg, havde han sammen med navnet på den tidligere glasfabrik navnet til sin motorcykelproduktion – HOREX
Den første rigtige Horex motorcykel var en 248 ccm, topventilet som han selv afprøvede i løb. I 1925 fik Fritz Kleemann økonomiske problemer, så han indledte et samarbejde med Clombus, og de begyndte at producere motorcykler fra 250 til 800 ccm. Den første de to partnere byggede var en 600 ccm sideventilet maskine og senere en 600 ccm topventilet maskine med 4 ventiler, model S64. Horex havde i 1932 en to-cylindret maskine med cylindrene anbragt side ved side – altså en twin, og det var før englænderne brugte motorer af samme type. 1938 var året, hvor model SB 35, en 350 ccm maskine blev bygget. SB står for Super Block. Samme motor blev også leveret til Victorias model KR 35. Under anden verdenskrig blev der ikke produceret Horex motorcykler, men efter krigen kom SB 35 igen i produktion i 1948
Den mere moderne SB 35 med navnet ”Regina” kom i 1951, og den blev i 1953 efterfulgt af 3 nye Regina modeller på 250 ccm, 350 ccm og 400 ccm alle med aluminiums topstykke. Den lukkede kædekasse blevet af et kendeteg-nene for Horex maskinerne.
I 1954 præsenterede Horex en 400 ccm, twin model med navnet Imperator, der til USA blev leveret med en 446 ccm motor og navnet Citation.
I 1955 kom Horex modellerne med navnet Resident, model 8 havde en 350 ccm motor og model 11 med en encylindret motor på 250 ccm.
Derefter begyndte det at gå ned ad bakke for Horex, der i 1956 kun producerede 2790 motorcykler, hvilket kun var
15 % af produktionen i rekordåret 1953, hvorfor Horex besluttede at stoppe med produktionen af motorcykler, og kun fortsætte med at producere dele til Daimler-Benz.
Daimler-Benz overtog Horex i 1960, og dermed sluttede historien om Horex.
Friedl Münch, en ingeniør og designer, forlod Horex, da fabrikken lukkede, men han havde i 1956 startet firmaet
Münch Motorrad i Frankfurt, der fremstillede specialkomponenter til motorcykler. I 60'erne begyndte firmaet at fremstille store højtydende motorcykler. Münch Motorrad blev efterfølgende kendt for at producere interessante og ualmindelige motorcykler. Mere om firmaet Münch Motorrad i næste VMK NYT.

INDHOLDSFORTEGNELSE
VMK NYT ÅRGANGENE 2004 til 2007

Bemærk første tal er sidetal, sidste tal bladets nummer.

OMTALE AF:

BILER
BMW til 50 mio. kr. v./Brian Haure/Arne Lange 11 / 220
Historien om Volvo 3., sidste del v./Harry Ørsted 24 / 220
Henry Ford 27 / 220
Sandheden om Sorensen og Ford v./SMJ, FSP, HØ 27 / 220
De kan endnu de gamle biler Jyllands Posten 7 / 221
Sådan ordnes en forsikringssag v./Lars Nørgård 13 / 221
En bizar historie, om skjulte biler v./Harry Ørsted 18 / 221
3 mio. km i samme bil v./I.Gordon/Harry Ørsted 21 / 221
Sikkerhed 10 regler JydskeVestkysten 22 / 221
Volvo vinder Klassisk Guide/Jens Jessen 25 / 221
Gavebiler og andre finurligheder v./Harry Ørsted 26 / 221
En brandgod historie v./Harry Ørsted 32 / 222
Bilmærkernes navne Autig/K. F./H.Ø. 11 / 223
Bilmuseum i Holland Autig okt. 74/H.Ø 19 / 223
Folkevognens vugge stod hos Zündapp SMJ/H.Ø. 5 / 224
Fra cykelsmed til industrimagnat H. Ø. 10 / 224
Farvel til franske Panhard SMJ / HØ 19 / 224
Fra cykelsmed til industrimagnat, fortsat H. Ø. 9 / 225
Biltekniske fremskridt H.Ø. 26 / 225
Fra cykelsmed til industrimagnat, fortsat H.Ø. 10 / 226
Fra cykelsmed til industrimagnat, sidste del H.Ø. 11 / 227
Morris 8 - Korea til Golfen, Morris 8 klubblad 19 / 227
Kampvognsmotor nr.2, Morris 8 klubblad 26 / 227
Bilen – Før, nu og i fremtiden H.Ø. 6 / 228
Amerikanske Mercedes, Mercedesbladet/A. Lange 26 / 228
Bilen før, nu og i fremtiden Politikens Bilbog 17 / 229
Hammelvognen H.Ø. 8 / 230
Bilen før, nu og i fremtiden sidste del, P. Bilbog 11 / 230
100 år i rutsjebanen, Skoda JydskeVestkysten 15 / 230
Folkevognens succes JydskeVestkysten 20 / 230
100 år i rutsjebanen, Skoda, fortsat JydskeVestk. 6 / 231
Guld i garagen Magasinet deluxe nr.2, 2005 26 /231
Historiske biler Nostalgia, Politikkens Bil Bog 19 / 232
Wankel motoren SMJ, Klassiske biler, Nostalgia 14 / 233
Engelske bilers stamtræ 24 / 234
Min Triumph v. Kurt Sihm 7 / 236
MG – før og nu Jyllandsposten 11 / 236
Ung eller gammel bil – gør den vinterklar H.Ø. 22 / 236
Mercedes – mærket der var med til at skrive historie 25 / 236
Bilens udvikling og behovet for brændstof H.Ø. 19 / 237
Mini historie om BMW 1.del 8 / 239
Seldens og andre sære biler Jyllands Posten 12 / 239
En lille millionsælger Jyllands Posten 21 / 239
Mini historie om BMW 2. - sidste del 15 / 240
Bilens opbygning Bil og Motor 10 / 241
MG / Rover – hjemme igen H.Ø. 14 / 241
Fra White Lady til Jensen biler Sport Cars 4 / 242
Saab Saloon Cars/udstilling i Skagen 18 / 242
Dæk til Veteranen 22 / 242
Singer Singer Owners Club, Sport Cars 5 / 243

MOTORCYKLER:
Karburatoren 3. del v./ Kristian Mogensen 7 / 220
Kender du Opel-motorcyklen Opel JydskeVestk 22 / 221
Historien om Rex Nostalgia nr. 7 2004 25 / 223
Nimbus Motor 34, Mogens Damkiær/Finn S. P. 25 / 224
Totaktere, firetaktere og andet godt kram 30 / 225
Fra motorcyklernes guldalder 31 / 225
Sunbeam – flagskibet der sank, MCM/IE/Nostalgia 5 / 226
Douglas – en bokser, der blev knockout'et, H. Ø. 2 / 227
Douglas – 2. del H.Ø. 22 / 228
Douglas – 3. og sidste del H.Ø. 6 / 228
Ariel – også en engelsk pioner H.Ø. 25 / 230
De vilde – englændere JydskeVestkysten 27 / 230
Belgiske hestekræfter H.Ø. 12 / 233
Triumph – engang markedsførende H.Ø. 9 / 233
Lær den rette kørestil H.Ø. 17 / 236
Damer på motorcykel Politiken 23 /236
Livet på motorcykel Jyllands-Posten 3 / 238
En 100 års jubilar – Douglas H.Ø. 5 / 241
Indian – en legende A-Z of MC, Nostalgia 20 / 242
Jawa nostalgi Kjeld Kristensen 8 / 243
Moto Guzzi A-Z of MC, www.motoguzzi.it 10 / 243
Bilen han bare måtte eje Bugatti Kurt Sihm 12 / 243
Verdens smukkeste svensker H.Ø. 16 / 243
Firmaet Glas H.Glas GMBH's historie 18 / 243
Modelhistorie Bugatti Kurt Sihm 20 / 243

LØB / TRÆF:
Esbjerg Veteranløb 2004 17 / 222
Hanse Rally 2004 27-31.05.04 - Martin Andersen9 / 223
Englændertræf i Løgumkloster Finn Stepping P. 13 / 223
Skagen – Gråsten 2004 Pia Hansen 16 / 223
3 Jaguarer/1 Jensen t. Baltica Rally Storkholm's 13 / 224
Esbjerg Veteranløb 2005 15 / 228
Skagen – Gråsten 2005 Pia Hansen 11 / 229
Englændertræf 2005 i Løgumkloster 14 / 229
Rally "Bornholm Rundt 2005" Martin Andersen 16 / 229
Træf på toppen H.Ø. 18 / 230
Skagenløbene: København-Skagen/omvendt H.Ø. 19 / 230
Renault Træf 2005 v. Arne Høegh 6 / 232
Skandinavisk MG Meeting 2006 ICS/LKM 5 / 233
Træf på toppen H.Ø.. 19 / 233
Træf i Søby Kurt Sihm 26 / 233
Esbjerg Veteranløb 2006 5 / 234
Skagen - Gråsten 2006 Pia Hansen 20 / 234
Skagenløbet 2006 H.Ø. 25 / 234
Englændertræf i Løgumkloster 2006 H.Ø. 26 / 234
Træf hos MC-venner i Tobøl 8 / 236
Museumsgården Karensminde v. Sv. O. Philbert 9 / 236
Car Rally Polen Inge-Lise og Clifford Storkholm 17 / 237
Rally Monte-Carlo 2007 Jyllands-Posten 3 / 238
Esbjerg Veteranløb 2007 3 / 240
Billøb Budapest-Prag bladet de luxe/H.Ø. 6 / 240
Skagen – Gråsten 2007 Pia Hansen 9 / 240
Skagen -København–m. J.. Madsen, Frederikshavn 4 / 241
Bornholm rundt juli 2007 Pia Hansen 16 / 241
Automania 2007 Jørgen Lind 6 / 242

UDSTILLNGER:
Fars bil – Esbjerg Museum: Arne Høegs Renault 15 / 229

DELTAGELSE I OFFICIELLE ARRANGEMENTER:
Indvielse "Danmarks Brandbiler", Oksbøl, 6.05.05 20 / 228
Byfesten i Årre 4 / 233
Sportsfesten i Tistrup 5 / 236
Foreningernes dag i Esbjerg 2006 H.Ø. 5 / 236
Foreningernes dag 2007 Jens Aksel V./ Carlo S 3 / 241

GRANLY A/S

- en del af Granly Gruppen

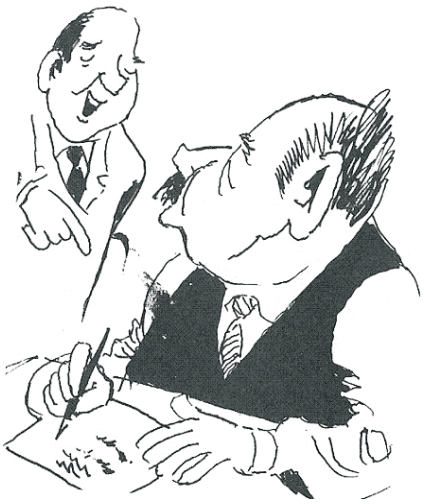
GRANLY A/S, Nyhavnsgade 20, DK-6700 Esbjerg
Tlf. +45 75 45 01 11 / Fax +45 75 45 11 55
www.granly.dk

Motorfolket og bureaukratiet

I et moderne samfund er det nødvendigt med et regelsæt på næsten alle områder. Dette kan man også leve med, hvis lovgivningen ikke bliver for omfattende, og hvis de mennesker, der skal administrere lovene, har de nødvendige evner og forudsætninger til dette.
En lille trøst kan det måske være, at problemet har været endnu værre tidligere, ikke mindst for motorfolket.
I 1945 efter anden verdenskrig blev ikke alt med det samme som før. Langsomt kom der dog skred i tingene, der kom lys på gaderne og der kom lys ud fra husene. Og en dag kom der også et skib med bananer – en helt ukendt frugt for børn op til fem år. Hjulene i industrien kom kun langsomt i gang, idet der var mangel på materialer og valutakassen var næsten tom. De gamle biler og motorcykler kom på gaden i den udstrækning benzin-rationeringen tillod det. De gamle dæk revnede og punkterede, og nye dæk kunne kun tildeles "de livsvigtige", hvilket vil sige læger, dyrlæger, ambulancer, m. fl..
Selvom vi kun langsomt kom i gang, blev hver lille forbedring hilst med glæde. Dæk i visse dimensioner til varevogne blev frigivet, men da de også passede til personbiler blev salg af dæk givet fri, og så var der kun problemet med om man kunne få fat i dem, for valutarestriktionerne satte snævre grænser.
I begyndelsen af halvtredserne begyndte der at komme lidt fart over feltet, men det medførte transportproblemer for en masse mennesker. København, Århus og Odense havde deres sporvogne og nogle få busruter. Men skulle man udenfor den kollektives trafiks ruter, var man ret hjælpeløs, hvis ikke man var ejer af bil eller motorcykel, og afstandene ikke virkede indbydende til en tur på trædecykel.
Bilerne kostede meget i fremmed valuta, motorcyklerne betydeligt mindre, så dermed begyndte det at strømme med indkøbstilladelser til motorcykler. Senere kunne man endda købe en motorcykel uden indkøbstilladelse, idet firmaer, der hjembragte amerikanske dollars fik en præmiering, som kunne sælges til en person, der ville købe bil eller motorcykel. Det noget kinesiske system fandt staten hurtigt ud af at ændre til en ekstra beskatning.
I Danmark var der i 1939 indregistreret 29.952 motorcykler, og de fleste kom ud at køre igen efter krigen. I 1948 var der 36.097, og i 1957 var 116.562 motorcykler i drift. Alle kategorier af erhvervslivet anvendte motorcykler. Bygningshåndværkere, journalister, fotografer, jurister, sælgere, gartnere, kontorfolk, m.fl..
Desværre var det - også dengang – inden for regering og administration ikke altid, at den ene hånd vidste, hvad den anden foretog sig. Med alle de nye førerbeviser til motorcykel burde myndighederne selvfølgelig have interesseret sig lidt for lovgivningen og køreundervisningen på dette område.
Indtil den nye færdselslov kom i 1955, kunne de vordende motorcyklister i teoribogen bl.a. læse:
" En motorcykel skal være forsynet med mindst én bremse, og hvis der kun er én, skal den sidde på baghjulet". Ud fra dette kunne enhver få det indtryk, at det var baghjulsbremsen, man skulle satse på.
Flere kørerlærere fortalte også eleverne, at grebet til en eventuel forhjulsbremse skulle man ikke røre, for så kunne man let vælte.
I det hele taget gjorde myndighederne ikke meget for motorcyklisternes sikkerhed. Da twinsadlerne blev monteret som standard på mange af de nye motorcykelmodeller, blev de naturligvis forbudt af de danske myndigheder, skønt det var indlysende, at det var bedre, at have bagsædepassageren siddende lavt nede og langt fremme, frem for at han/hun sad højt oppe på et bagsæde placeret over eller bag bagakslen. I 1953 blev twinsadlerne omsider godkendt, men på betingelse af, at der foran passagerens plads blev monteret et håndtag eller en solid, armeret strop. Dette til trods for, at den sikreste måde var, at passageren under en acceleration holdt fast om førerens liv, for en passager kunne ikke holde fast i en strop anbragt ved skridtet af samme person. Efter mange anstrengelser og diskussioner forsvandt stroppen dog.
Det var det samme, da der kom blinklys på motorcyklerne. Til trods for at dette nyttige signalapparat var lovpligtig i andre lande bl.a. Tyskland, var det forbudt i Danmark. Stoplygten, som bilerne havde brugt i umindelige tider, blev trevent tilladt på motorcyklerne, men dog på den betingelse, at motorcyklisten stadig skulle række hånden op under opbremsning. Atter en lang og sej kamp inden myndighederne godkendte stoplygten som en tilstrækkelig advarsel for en opbremsning. Med tiden blev også blinklyset godkendt som tilstrækkeligt signal for en svingning.
Det var en ringe trøst, at bilisterne ikke havde det bedre, for hver gang der på det område kom noget nyt, blev det som regel forbudt, senere tilladt, og for det meste lovpligtigt.
Datidens motorcyklister var fornuftige mennesker, for var en lov eller forordning for tåbelig, sprang de op og faldt ned på bestemmelserne, men en stor skam var det, at politikernes undladelsessynder og myndighedernes tåbeligheder kom til at koste menneskeliv og invaliditet.
Bortset fra det, løste motorcyklerne et problem, idet de gav den bevægelighed i arbejdskraften, der medførte mere effektive arbejdspladser, og dertil kom endvidere betydelig mere fritid, idet man nu fik frigivet den tid man tidligere havde brugt i en langsommelig kollektiv transport og måske efterfulgt af en lang strækning til fods.
Endeligt skal også nævnes de mange gode ferieture motorcyklisterne fik på deres køretøj.
Kilde: Motorcyklen blev redningen af Mogens H. Damkier/ m.m.

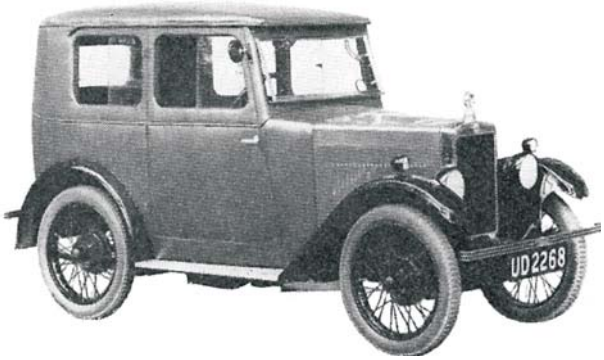
HØ.21.09.2008

Niels havde fået kørelejlighed med sin nabo til København. Naboen var medlem af folketinget. De kom sent til hovedstaden og tog ind på hotel, hvor naboen indskrev sit navn og med M.F. bagefter.
-Hva' betyder det? Spurgte Niels.
-Medlem af folketinget, svarede naboen.
Nå, så skrev Niels sit navn og tilføjede M.B.
-Det betyder medlem af æ brugs, svarede Niels den måbende nabo!



Morris Minor/1000

Morris Minor.
I 2008 kan en række bilmærker fejre 60 års jubilæum, heriblandt mange af bilverdenens koryfæer bl.a. Jaguar XK120 og Citroën 2 CV, men denne artikel drejer sig om jordemoderens foretrukne bil Morris Minor – fordi den efter sigende startede hver gang!
En af de mest berømte Morris modeller er vel nok Morris Minor, hvoraf den første så dagens lys i 1929.



Den første Morris Minor model. En lukket saloon fra 1929.

Navnet Morris Minor – senere Morris 1000 – blev navnet på den mest populære og længstlevende Morris model. Den store popularitet opnåede mærket på efterkrigsmodellerne, hvoraf den første rullede af samlebåndet i England i septem- ber 1948. De første kom til Danmark året efter i en tid med importrestriktioner, hvor man kun kunne få en indkøbstilladelse fra Direktoratet for Vareforsyning. Men tilladelsen fik man kun, hvis den var af væsentlig betydning for landets økonomi, folkesundheden, m.m.. Der blev i 1949 kun solgt 63 Morris Minor i Danmark.

Morris Minor fra 1950 – endnu med delt forrude.

Basismodellen havde en firecylindret rækkemotor på 803 ccm, men blev senere ændret af flere gange til 918 /943 / 1098 ccm med ydelser, der steg fra 27 til 48 hk.
Bilen var designet af Alec Issigonis som gerne ville have den forsynet med en firecylindret boksermotor, men måtte nøjes med den eksisterende smidige, men svage sideventilede rækkemotor. Med tandstangsstyring, uafhængigt hjulophæng og affjedring med torsionsstænger havde bilen fine køreegenskaber. Sammenlignet med de overleverede efter-krigsmodeller som englænderne ellers måtte nøjes med, havde Morris Minor et meget moderne ydre design.
I 50'erne gennemgik Minor'en den ovennævnte udvikling, efter den sidste øgning af motorens slagvolumen, blev den kaldt Morris 1000. I 60'erne øgedes motorstørrelsen igen – denne gang til 51 hk og så fik bilen tilnavnet Super.

Morris 1000 - firedørs

Siden blev der ikke foretaget flere ændringer – men i decem-ber 1971 stoppede produktionen. Basismodellens udvendige design var i hele levetiden stort set ikke blevet ændret, men der var gennemført mange "indenbords" tekniske ændringer.

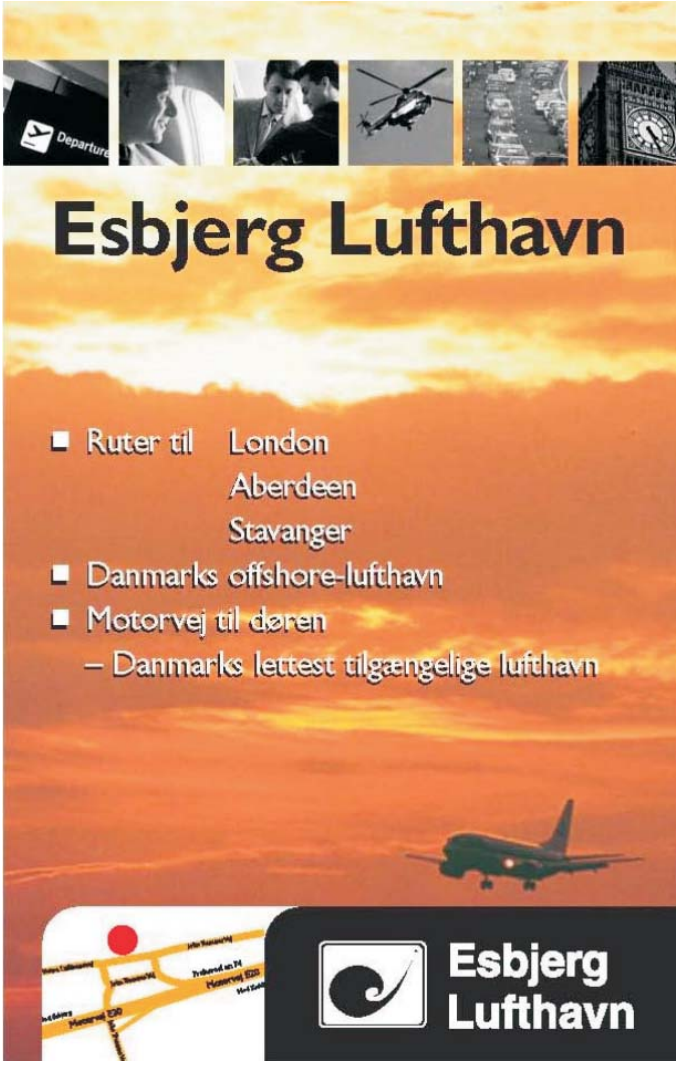
Herover: Morris Minor /1000 i tourer version.

Herunder: En populær version – stationcar modellen med "bindingsværk".

Morris Minor / Morris 1000 blev i sin levetid produceret som

todørs, firedørs, cabriolet, stationcar m. bindingsværk, åben og lukket varevogn. Der blev i alt produceret ca. 1.293.327 stk. af denne bil. I dag er der omkring 1000 indregistrerede Morris Minor / Morris 1000 i Danmark.

HØ/nov. 2008


Departure
Esbjerg Lufthavn
Ruter til London
Aberdeen
Stavanger
Danmarks offshore-lufthavn
Motorvej til døren
– Danmarks lettest tilgængelige lufthavn
Esbjerg Lufthavn

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

Alt i autoreparation
• Støddæmper- og bremseekspert
• Syn af biler til fast pris
• Alt i moderne testudstyr
Bruno's Autoservice ApS
Service på alle bilmærker
Guldager Byvej 44 b • Tlf. 75 46 00 11 • fax 75 46 08 11

Har du en kørselsopgave
- så prøv os!
DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART
v/ Erik V. Hansen og Jimmi V. Hansen
Snedkervej 4 - 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98 / 75 15 00 88 / 75 15 66 65
Vi er specialister i alle former for grupperejser f.eks.:
Skolerejser
Studierejser
Seniorrejser
Pensionistrejser
Victours
Vesterstrand 32 - 6710 Esbjerg V - Tlf. 75 12 23 24
Mobil 21 68 84 44 • Fax 75 11 70 68
www.victours.dk - info@victours.dk

VETERANBILSBATTERIER
Kvalitet til konkurrencedygtige priser
Jysk Akkumulator Service
Falkevej 11 – 6705 Esbjerg Ø
Ring efter priser på 76 10 01 34

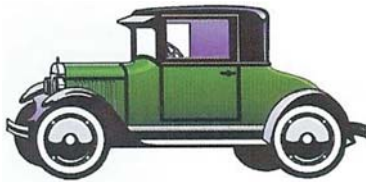
KØB - SALG - BYTTE

Sælges:

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

- Og jeg siger, det er latterligt, at en voksen mand føjter omkring ved nattetide for at kritisere folks billygter!

Stumpemarked.



På adressen: Obbekærvej 10 i Ribe.
Mest motorcykeldele, men også knallert og bildele!
Ring for spørgsmål - og aftal tid.
Hans Jørgen Dockweiler, tlf. 75421277 / 51297680

Sælges:

Alfa Romeo 2000 Spider Cabriolet.
Årgang 1972.
På plader – kører godt.
Harry Ørsted, Golfvej 56, 6715 Esbjerg N.
Tlf. 75127776,
e-mail: oersted@esenet.dk

AUTO-PARTNER

City Autoservice
v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 216
Telefon 75128284
Biltelefon 40331854
Privattelefon 75451501

KPMG
Havnegade 33,6701 Esbjerg
Tlf.7911 5200 Fax.7929 3030
www.kpmg.dk

VALLØ
- NÅR HÅR ER HOVEDSAGEN
HÅR PLEJE
STOREGADE 60
TLF. 75 18 03 33
DAME- OG HERREFRISØR V/LENA VALLØ

Veteranforsikring Danmark

”Vi sætter pris på sjæl og charme …”

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1973 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 495	kr. 183
kr. 50.000	kr. 619	kr. 183
kr. 75.000	kr. 720	kr. 183
kr. 100.000	kr. 785	kr. 183
kr. 125.000	kr. 888	kr. 183
kr. 150.000	kr. 969	kr. 183
kr. 175.000	kr. 1.053	kr. 183
kr. 200.000	kr. 1.133	kr. 183
kr. 225.000	kr. 1.212	kr. 183
kr. 250.000	kr. 1.279	kr. 183
kr. 275.000	kr. 1.388	kr. 183
kr. 300.000	kr. 1.496	kr. 183
kr. 325.000	kr. 1.604	kr. 183
kr. 350.000	kr. 1.709	kr. 183
kr. 375.000	kr. 1.819	kr. 183
kr. 400.000	kr. 1.924	kr. 183
kr. 425.000	kr. 2.034	kr. 183
kr. 450.000	kr. 2.142	kr. 183
kr. 475.000	kr. 2.204	kr. 183
kr. 500.000	kr. 2.355	kr. 183
kr. 525.000	kr. 2.465	kr. 183
kr. 550.000	kr. 2.550	kr. 183
kr. 600.000	kr. 2.784	kr. 183
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.224	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1974 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 1.217	kr. 416
kr. 50.000	kr. 1.522	kr. 416
kr. 75.000	kr. 1.773	kr. 416
kr. 100.000	kr. 1.931	kr. 416
kr. 125.000	kr. 2.184	kr. 416
kr. 150.000	kr. 2.383	kr. 416
kr. 175.000	kr. 2.592	kr. 416
kr. 200.000	kr. 2.787	kr. 416
kr. 225.000	kr. 2.981	kr. 416
kr. 250.000	kr. 3.146	kr. 416
kr. 275.000	kr. 3.415	kr. 416
kr. 300.000	kr. 3.679	kr. 416
kr. 325.000	kr. 3.946	kr. 416
kr. 350.000	kr. 4.204	kr. 416
kr. 375.000	kr. 4.474	kr. 416
kr. 400.000	kr. 4.732	kr. 416
kr. 425.000	kr. 5.005	kr. 416
kr. 450.000	kr. 5.268	kr. 416
kr. 475.000	kr. 5.422	kr. 416
kr. 500.000	kr. 5.793	kr. 416
kr. 525.000	kr. 5.062	kr. 416
kr. 550.000	kr. 6.272	kr. 416
kr. 575.000	kr. 6.486	kr. 416
kr. 600.000	kr. 6.849	kr. 416
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 3.669	kr. 0

25% rabat ved indtegning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
Forsikringen omhandler Vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.
Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark

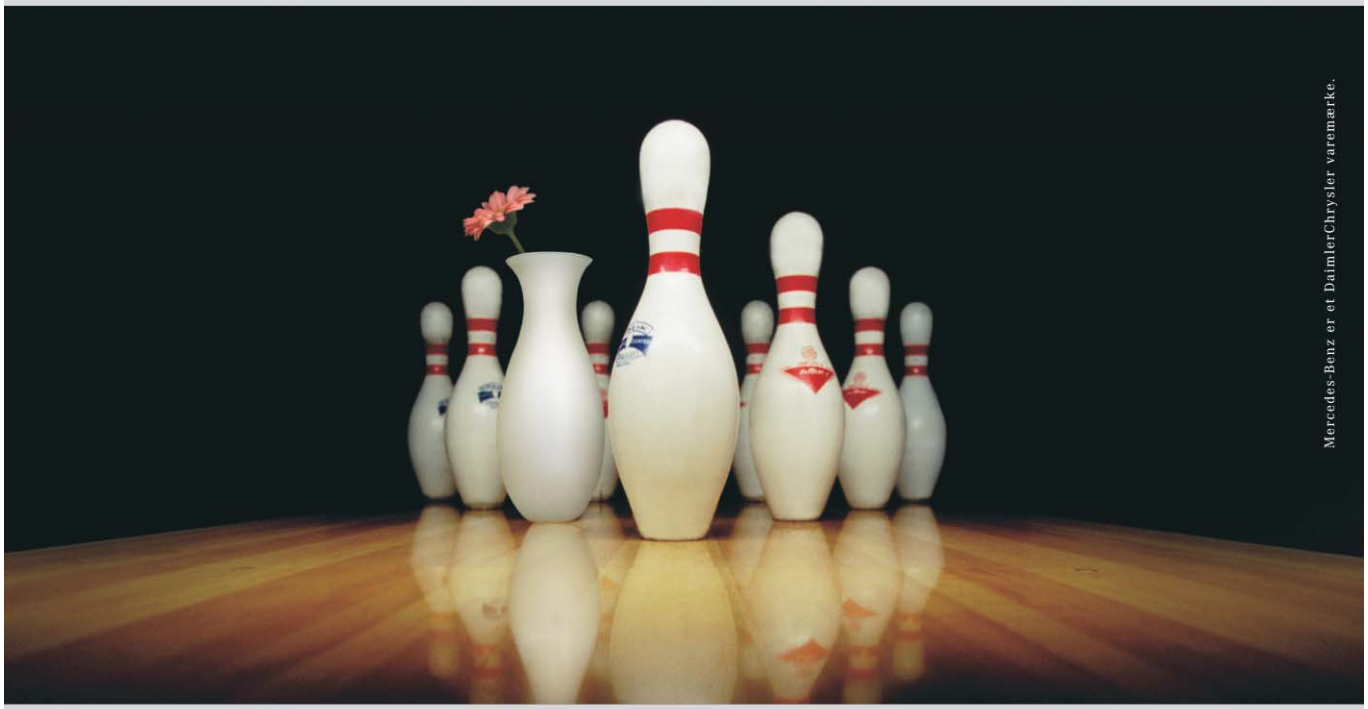
v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring g/s

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

Originale reservedele fra Mercedes-Benz.



Hvornår er en Mercedes en Mercedes?

Helheden er altid skabt af delene. Tager man en del ud eller ændrer den, går det ud over helheden.

►I en ny Mercedes-Benz er selv den mindste skrue testet på kryds og tværs. Og enhver original reservedel holder de samme høje kvalitetsnormer.

►Når du nu har betalt for Mercedes kvalitet og sikkerhed, hvorfor så ikke bevare den ved at bruge originale reservedele. Så er bilen stadig en Mercedes-Benz, når du skal sælge den igen.

►Så vær fornuftig næste gang, du skal skifte dele på din Mercedes. Det koster ikke ekstra. Tværtimod.

Mercedes-Benz

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø • Mandag-fredag kl. 8 -17.30. Søndag 11 -16. • tlf. 75 14 03 55

www.bent-pedersen.dk

bates yor 4186