VMK NYT

Nr. 255, 32. årg. december 2009

En fantastisk flot Stutz Bearcat fra 1917.
(Galleria Style & Autos, NL-8501, ZA Joure)

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

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

Kasserer: William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl
Registrering 75279243
Redaktionsudvalg kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
75116440
Klublokale klubmester@vmklub.dk

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

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

Bestyrelsesmedlem: Harald Mortensen
J.M. Terkelsenvej 19
6731 Tjæreborg
75175547
Løbsudvalg 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 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 klummme,	side 3
Nyt fra bestyrelsen	side 3
Referat fra MhS årsmøde	side 3
Klubmødet den 1.10.2009 - museumsbesøg	side 4
Klubmøde den 5.11.2009	side 7
MhS Nyhedsbrev nr. 6	side 10
Filmaftener - den 15.10 og 19.11.2009	side 12
CO_2 - en drivhusgas	side 13
Veteranmotorcykler III	side 17
Nyhedsbrev fra MhS nr. 5 og 7, 2009	side 21
Indholdsfortegnelse VMK NYT 2009	side 22
KØB SALG BYTTE	side 22

AKTIVITETSKALENDER FOR 2010:

I 2009 begyndte VMK at afholde nogle filmaftener. Der fortsættes foreløbig med 3 filmaftener mere i 2010.

Januar	7.	Klubaften Isle of Man, ved Villy Poulsen.
	21.	Filmaften m. billeder bl.a. fra Korskrobanen.
	28.1 -3.2	Rallye Monte-Carlo Historique 2010, Kbh.
Februar	4.	Besøg hos Sports Car Restoration v/Dan Kjærgård Petersen, Håndværkervej 50 6710 Esbjerg V.
	5. -6.	Bremen Classic Motorshow.
	18	Filmaften.
	27. -28.	Fredericia Bilmesse og Brugtmarked.
Marts	4.	Klubaften - Færøerne ved Bent Philbert.
	18.	Filmaften.
	27.	Stumpemarked i Herning.
April	8.	Generalforsamling.
Maj	6.	Klubaften med debat.
	8.	Esbjerg Veteranløb 2010.
Juni	3.	Klubaften – International dommer ved Speedwayløb ved Kjeld Kristensen.
	5.	National køredag.
	12.	Englændertræf i Løgumkloster.

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 75279243, mail: register@vmklub.dk

- Betale kontingent for 2010, iht. vedtægterne skal det være indbetalt senest den 1. februar 2010.
Indbetalingskort er indlagt i bladet.

- I bladet er der indlagt et løsblad, hvorpå du kan registrere dine veterankøretøjer. Skemaet bedes du aflevere til VMK's kasserer William Pohlmann inden den 31. januar 2010.

Forsidebilledet: Stutz Bearcat fra 1917, 4 cyl., 6,4 l, 60 hk, vægt 1130 kg, tophastighed 129 km/t – i 1917!

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 8, deadline 1. februar 2010.

Formandens klumme
Nyt fra bestyrelsen
Referat fra MhS årsmøde

Formandens klumme.

Hvor underligt, nok en sæson er gået, og veteranerne er parkeret, ja nogen er måske så flittige, at de har påbegyndt klargøring til næste sæson.
Hvad angår klubbens medlemstal, så har der været nedgang i tilmelding af nye medlemmer. Dette har stort set ikke berørt vores medlemstal, som næsten er det samme som sidste år, nemlig knap 260 medlemmer, hvilket jeg betragter som ganske godt. Deltagere til vores aftenarrangementer ligger ligeledes konstant, hvorimod vore køreture har været begrænset, hovedsageligt af dårligt vejr, men det afskrækker os ikke fra næste år at planlægge, ja måske endda intensivere antal fælles køreture.
Som bekendt dækker vore medlemmer et stort spektrum af køretøjer, ca. 59 % er bil medlemmer, 35 % er MC og 6 % har både bil og MC. Tilsammen har vore medlemmer ca. 230 biler og 150 motorcykler. Godt gået, og der er virkelig nogle få sjældenheder imellem.
Det årlige Veteranløb i maj tiltrak 97 køretøjer, så fortsætter dette, kan vi måske komme i den situation, at vi når begrænsningen på 100 deltagere. Husk nu at løbet i 2010 er berammet til lørdag d. 8. maj, så kryds i kalenderen for denne dato. Løbet i år fik megen ros, både vejrmæssigt set og sandelig også løbets planlægning og rute. Løbsudvalget har ikke ligget på den lade side, og er nu allerede godt i gang med planlægning af næste års løb. Efter hvad jeg har fået oplyst, så kan I godt glæde jer til dette, for ruten bliver en helt anden, men så sandelig ikke mindre interessant.
Adskillige har efterlyst besøgsture til udenlandske museer og seværdigheder. Her kan jeg så oplyse, da VMK alene ikke kan fylde en bus, vil vi intensivere samarbejdet med Tønder Veteran Klub og Sydjysk Veteran Klub Vejen. Endvidere arrangerer Læborg Autohandel adskillige besøgsture, hvor vi vil modtage invitationer. Så mon ikke medlemmerne her kan finde et besøg, de ønsker at deltage i? Man kan vel også få den tanke, at arrangere nogle fælles køreture med de nævnte klubber?
Til slut vil jeg ønske vore medlemmer og annoncører en rigtig glædelig jul og godt nytår. Carlo Simonsen/november 2009

Nyt fra bestyrelsen.

- Aktivitetskalenderen er blevet opdateret til 2010, og som det fremgår af kalenderen, vil der være foredrag af både eksterne såvel som interne veteraner. Der vil være virksomhedsbesøg, en debataften, og i 2010 vil der også være nogle aftener, hvor medlemmerne hygger sig samtidig med, at de ser film med et nostalgisk indhold af eks. veterankøretøjer. Såfremt interessen for disse aftener varer ved, vil de også fortsætte. Af løb/ture vil der være: Esbjerg Veteranløb 2010 der afholdes den 8. maj, et løb magen til "Ringkøbing Fjord Rundt" i 2009, ligesom et miniløb, der afsluttes i Tjæreborg med grillparty.
Klubbeklædning arbejdes der videre med. I VMK NYT december udgave er der indlagt et løsblad til medlems- og køretøjsregistrering. Det er et skema, hvorpå man kan registrere sine veterankøretøjer og så få dem med i klubbens køretøjsregister. Husk at aflevere det senest d. 31. januar 2010.
VMK's udmærkede hjemmeside er blevet diskuteret, især det ringe besøgstal der er på siden, og den ringe brug af sidens "Forum". Der arbejdes videre på at finde årsagen til disse mærkværdigheder.
I næste nummer indkaldes der til generalforsamlingen i april, men begynd allerede nu at overveje, om du har nogle forslag til forbedring af klublivet, som du kunne tænke dig at få på generalforsamlingens dagsorden.

ALLE MEDLEMMER OG ANNONCØRER MED FAMILIER ØNSKES EN RIGTIG GLÆDELIG JUL OG ET GODT NYTÅR.
SAMTIDIG SIGER VI TAK FOR ET GODT OG INDHOLDSRIGT SAMARBEJDE I 2009. BESTYRELSEN

Møde i Motorhistorisk Samråd (MhS) den 14. November 2009.

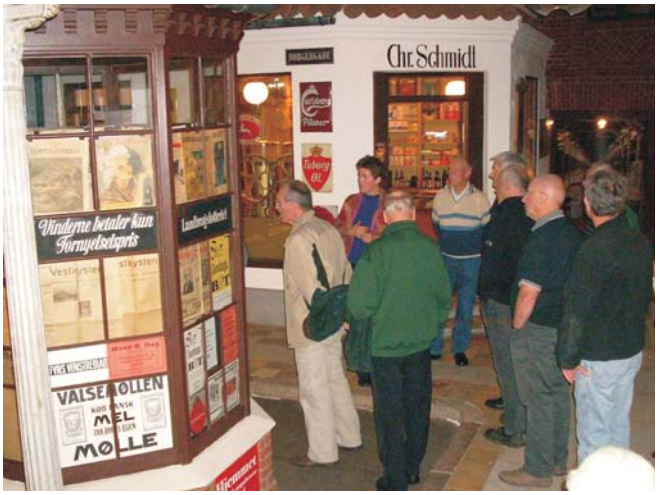
Carlo Simonsen og Kurt Sihm deltog i mødet på Fangel Kro.
Mødet forløb efter dagsordnen, og med valg af tre bestyrelsesmedlemmer. En ønskede at genopstille sammen med fem nyopstillere, hvilket var ret imponerende.
Der vil senere komme et fyldigt referat af mødet, hvorfor dette kun er en kort orientering om VMK's stillingtagen til mødets kardinalpunkt – udvidelse af Samrådets aktiviteter i forhold til nationale og internationale myndigheder.
Nutidens fokus på energiforbrug og miljø har medført mange nye restriktioner, hvoraf bla. kan nævnes miljøzoner, partikelfilter på dieselkøretøjer, afgifter i relation til energiforbrug osv. Mange af de nye tiltag har rod i ny EU lovgivning, og påvirker i særlig grad de historiske køretøjer, fordi de bliver glemt og kommer i klemme i nye lovgivninger. Her i landet er MhS og dermed indirekte VMK høringsberettiget ved nye tiltag, så det er vigtigt, at MhS er rustet til ikke bare at svare i en høringsfase men også aktivt at følge udviklingen og kunne gribe ind, når udviklingen truer de motorhistoriske interesser. På internationalt plan deltager VMK via MhS og FIVA ved aktivt lobbyarbejde i EU, hvilket har givet gode resultater. Resultater som ikke bemærkes, men som ville blive bemærket, hvis ny lovgivning f. eks. pludselig begrænsede vores rullende bevægelsesfrihed.
I vores skandinaviske nabolande arbejder man med relativt væsentlig større budgetter, og dermed bedre muligheder. Over flere år har behovet for udvidet aktivitet været til debat i MhS, og i år havde bestyrelsen forud for dagens møde foreslået at etablere et sekretariat besat med en deltidsansat. Omkostningerne hertil skulle finansieres ved en kontingentforhøjelse fra kr. 7,50 til kr. 24,10 / år / medlem.
Den efterfølgende debat koncentrerede sig om overvejelser vedr. reaktionerne hjemme i klubberne og især det faktum, at en godkendelse på klubbernes generalforsamling ville tage tid. Efter en afbrydelse for frokost blev mødet genoptaget, og bestyrelsen forslog at stemme om en forhøjelse til kr. 20,00, idet opstart af sekretariatet først kunne ske i løbet af 2010 og det ufinansierede beløb kunne dækkes af kassebeholdningen. Dermed blev den endelige eventuelle merforhøjelse udsat til mødet i år 2010.
Afstemningen resulterede i 80,5% for, 13,9% imod og 5,6% blanke stemmer. VMK stemte for, og har hermed bidraget til en

Klubmødet den 1.10.2009 - museumsbesøg

Mødet var denne aften henlagt til et besøg på et af Sydvestjyske Museer's afdelinger – Esbjerg Museum. Selv om VMK nogle gange har haft et samarbejde med museet, var det nyt at klubbens møde var et museumsbesøg. Det var heller ikke alle medlemmer, der havde besøgt museet før.
Trods koldt og fugtigt vejr var der en god tilslutning til arrangementet, som først og fremmest var et museumsbesøg, men der var en speciel udstilling, som også interesserede vi veteraner: Danske knallerter i 50'erne.

Ved ankomsten: Deltagerne samles i forhallen

Efter at vor formand og museumsinspektør Mette Slyngborg havde budt velkommen, blev deltagerne delt op i 2 grupper.
Mens Mette Slyngborg viste den første gruppe rundt, hyggede den anden gruppe sig med at gå rundt og opfriske gamle minder blandt de udstillede knallerter.
På en meget inspirerende måde fortalte Mette Slyngborg om de forskellige museumsafsnits genstande og deres historie, som hun krydrede med sjove iagttaelser. Vi så i byudstillingen glimt fra en svunden tid i Esbjerg – butikker, gader, havnen, boliger.
Den enestående samling af ravgenstande fangede ligeledes manges opmærksomhed, og det samme gjorde oldtids-udstillingen, der viste jernalderens og vikingetidens leve- og boforhold.



Byudstillingen med de for mange kendte navne

Smedeværkstedet – kendt sted for flere af deltagerne

På havnen i Esbjerg- smørdritlerne lastes

Et tidstypisk esbjerghjem

Klubmødet den 1.10.2009 - museumsbesøg

Knallertudstillingen var et kært gensyn med datidens vigtige transportmiddel, og mærkenavnene Diesella, BFC, Mobylette, BBE, Skylon, I.C.M., SCO, o.m.a., fik minderne frem – og snakken i gang.

Interessen for de to-hjulede var stor.

De fleste deltagere havde i deres yngre år enten ejet eller lånt en knallert, og dermed stiftet bekendtskab med disses køreegenskaber. De første "røvskubbere" med motoren over baghjulet havde nogle meget dårlige køreegenskaber, der slet ikke kan sammenlignes med nutidens myndighedskrav.

Med tiden - og de indhøstede erfaringer - blev de små køretøjer forbedret m.h.t. køreegenskaber, udseende, m.m.

Efter formandens tak til museumsinspektøren for den interessante aften, sluttede dette udmærkede møde, der havde givet os alle mere viden om fortiden - specielt den lokale.

Tekst/foto HØ/HØ,LN 2.10.2009

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2009

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1974 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	516	1.271
50.000	646	1.588
75.000	751	1.849
100.000	871	2.013
150.000	1.011	2.489
200.000	1.183	2.913
300.000	1.560	3.841
Kun ansvar	192,-	434,-

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 167.596 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

Klubmøde den 5.11.2009

Dette klubmøde blev et helt tilløbsstykke, fra nord, syd, øst og vest strømmede medlemmer til mødet, der var et fællesmøde med Dansk Veteranbil Klub's lokale medlemmer.

Formanden startede med at byde velkommen specielt til de to Castrol repræsentanter Roar Eriksen og Ib Rasmussen, der skulle fortælle os om Castrol produkter.
Roar, der sammen med Ib udgør 2/3 af firmaet VANTAGE, der er den officielle danske hoveddistributør af Castrol olier til klassiske biler og motorcykler, holdt derefter et interessant og givende foredrag om Castrol produkternes fortræffeligheder.
Roar brugte - med Ib's hjælp - en række gode overheads ved foredraget, og nogle af disse vises her, men de vigtigste budskaber centrerede sig om:

¤ Motorolie.
¤ Vinterklargøring.
¤ Transmissionsolier.
¤ Smøreguide.

Klassiske køretøjer kan ikke uden videre anvende moderne smøremidler. Datidens teknologier, tolerancer og materialevalg stiller andre krav til olierne end moderne køretøjer.

Mineralsk eller syntetisk?

	Classic 20w/50	Syntetisk
Aflejringer i motor	Lav påvirkning	Kan udrense
Ældre pakningstyper	Bevarer funktion	Risiko for nedbrydning
Slidbeskyttelse ved knast	Beskytter ved højt tryk	Afhængig af viskositet
Synkronisering gearkasse	Bevarer org. funktion	Kan forringes
Rensevirkning	Lavere	Høj
Varmebestandighed	Lavere	Høj
Varmeafledning	-	Højere (bedre cirkulation)
Skiftintervaller	Kortere	Længere

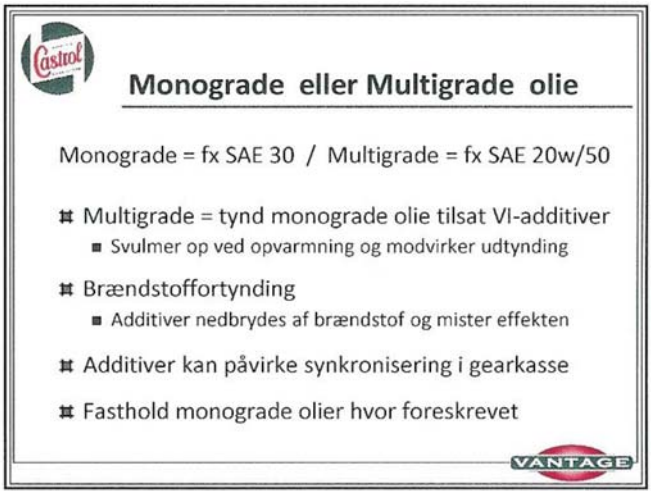
¤ Gå ikke fra mineralsk til syntetisk på tilkørt motor.
¤ Men overvej det ved motorrenovering og motorsport.

Motorolie –MC med vådkobling.

¤ Friktionsreducerende additiver i bil-motorolier
¤ Giver koblings slip på vådkobling
¤ Fungerer rigtig godt ved tørkobling

¤ Castrol Classic motorolier
¤ velegnet til alle motorcykler før 1980
¤ både med våd- og tørkobling

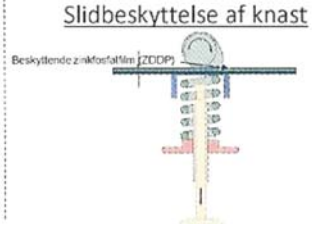
¤ Castrol MC olier
¤ Velegnede til alle motorcykler med vådkobling



Tilkøring af ældre renoveret motor.

Tilslidning af honeriller

Slidbeskyttelse af knast



Indkøringsguide:	Fokus på honeriller:	Fokus på knastslid:
Opstart ca. 30 min	Running in Oil 20 w	Running in Oil 20w
Indkøring ca. 500 km	Running in Oil 20 w	VantageV67S 20w/50
Følgende 5.000 km	Castrol Classic 20w/50	Vantage V67S/20w/50
Derefter	Fx: Edge Sport 10w/60	Fx: Edge Sport 10w/60

Støt vores annoncører
de støtter os

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

* 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

Klubmøde den 5.11.2009

Rensning af smøresystemet ?

- Oxidationsrester dannes ved cylindertop og knast
- ... men aflejres overalt
- Tjek under ventildæksel
- Rens ud inden det gror fast
- Fx med BellAdd Servicerens 3

VANTAGE

Motorkonservering

- Ved stilstand løber motorolien af metalfladerne
- Fra bundkarret vil dampe fra motorolien yde fornuftig rustbeskyttelse i kortere perioder (6 mdr)
- Dampene når ikke cylindrene. Her anvendes konserveringsolie – fx Vantage Cylinderolie, en let fordampende olie tilsat rustbeskytter
- Ved længere stilstand (+ 6 mdr) bør konserverings-olie anvendes i motor og transmission:
  - fx Vantage Storage Oil

VANTAGE

Opstart i vinterperioden ?

- Undgå opstart af motoren under vinterperioden
  - danner kondens
  - forurener motorolien
- Hvis motoren startes fortsættes til **olien** er varm
- Bedre at tørne motoren:
  - tag tænding og benzin fra
  - kør på starteren til der vises olietryk (ca. 30 sek)

VANTAGE

Benzin konservering

- "Gammel" benzin
  - flygtige benzinforbindelser fordamper, så motoren er svær at starte om foråret
- Kondens i benzintanken
  - vandet bundfælder og kan danne rust eller løbe ind og skade brændstofsystem
- Fyld tanken op. Tilsæt gerne konserveringsmiddel, der binder vand og flygtige benzinforbindelser
  - fx Castrol Fuel Protect

VANTAGE

Transm.olie – Typer

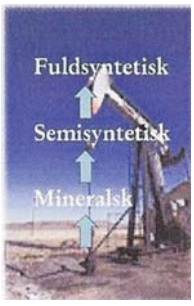
- Motorolie
  - Lav slidadditivering til gear
- Straight gearolie (GL3)
  - Lav slidadditivering, skåner pakninger
- Extreme Pressure gearolie (GL4)
  - m/højtryksadditiver til Hypoid gear
- Differentialeolier (GL5)
  - Angriber kobber, messing og bronze !!!
- ATF olier
  - Også til manuelle gearkasser

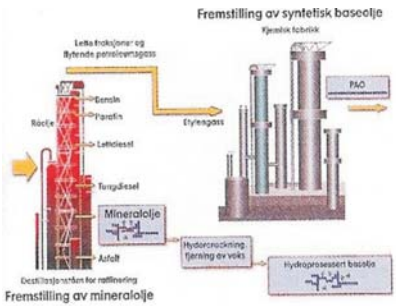
VANTAGE

Valg af Gearolie

- Følg fabrikkens oprindelige anbefaling
  - Undgå skift til højere GL-klasse end foreskrevet
- Skift gerne til tykkere olie
  - Ved slidt / støjende gearkasse
- Undgå skift til moderne olier på klassikere
  - Kan give synkroniseringsproblemer og trægt gearskifte
- OBS! ATF olier giver godt gearskifte
  ... men ringere slidbeskyttelse – erstat evt. med SMX-S

VANTAGE

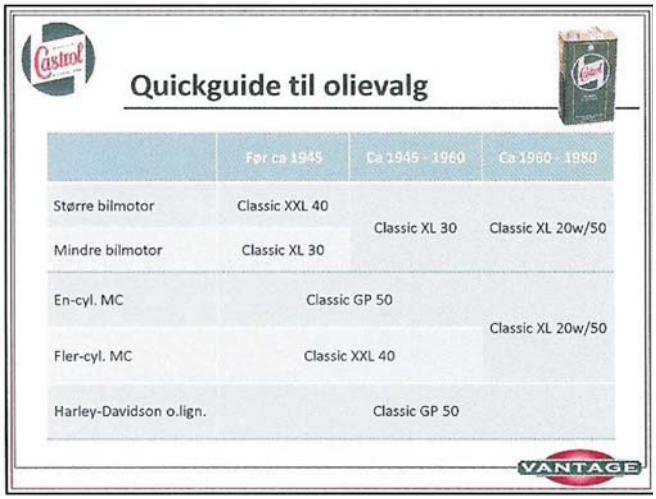




Aftenen sluttede med at de medlemmer, der havde afleveret oplysninger om deres veterankøretøjer, fik udleveret Castrols forslag til smøreprogram for disse.
Castrol havde også medbragt specielle tilbud på deres produkter til aftenens deltagere.
En fin og meget informativ aften - tak til Roar og Ib.

HØ/7.11.09

Klubmøde den 5.11.2009
MhS nyhedsbrev nr. 5 / 2009



Nyhedsbrev nr. 5 fra MhS.

Afgift som følge af manglende partikelfilter og tillæg til registreringsafgiften på grundlag af brændstofforbrug

Den 20. oktober 2009 1. behandlede Folketinget lovforslag nr. 24/2009 om ændring af afgift efter brændstofforbrug. Der er tale om en genfremsættelse af det tidligere vedtagne lovforslag, hvorefter dieselkøretøjer, der ikke har partikelfilter (eller har et sådant eftermonteret) skal betale en årlig afgift på 1.000 kr. Vi afgav i sin tid høringssvar, uden at dette dog førte til et ændret resultat. Genfremsættelsen af forslaget er begrundet i, at en notificeringsprocedure overfor EU ikke har været iagttaget.

Lovforslag 24/2009 (som er identisk med det tidligere vedtagne) blev fremsat den 7. oktober 2009. Den 14. oktober 2009 rettede Motorhistorisk Samråd henvendelse til Folketingets Skatteudvalg, Skatteministeren og folketingsmedlem Villum Christensen med opfordring til, at veterankøretøjer både undtages fra reglerne både om tillæg til registreringsafgiften på grundlag af brændstofforbrug og tillægget som følge af manglende partikelfilter. Begrundelsen er som tidligere, at reglerne alle er begrundet i hensynet til miljøet, og at veterankøretøjerne ikke udgør nogen miljøbelastning, som følge af det meget lille antal kilometre, sådanne køretøjer kører om året.

Henvendelsen, som alle Skatteudvalgets medlemmer har fået, har ført til, at Skatteudvalget har bedt Ministeren om en redegørelse.

Vi må så håbe, at den fornyede henvendelse bærer frugt.

Henvendelsen er offentliggjort på Folketingets hjemmeside som bilag til lovforslaget, men gengives nedenfor.

"Til medlemmerne af Folketingets Skatteudvalg *Den 14. oktober 2009*

Vedr.: lovforslag nr. 24/ 2009 fremsat den 7.10.2009 (ændring af afgift efter brændstofforbrug)

Motorhistorisk Samråd har erfaret, at Folketinget har ovennævnte lovforslag på dagsordenen den 20. 10. 2009.

Som tidligere oplyst repræsenterer Motorhistorisk Samråd veterankøretøjsforeninger/klubber med et underliggende medlemstal på nu ca. 31.000.

Samrådet påpegede i forbindelse med, at Skat mere end ½ år efter vedtagelsen af lov 265 af 23.4.2008 ændrede sin praksis, således at tillæg til registreringsafgiften som følge af et brændstofforbrug på mindre end 16 km. pr. liter (for benzindrevne biler) nu også fra dette tidspunkt kom til at gælde for veterankøretøjer. Der henvises til Samrådet skrivelse af 17. februar 2009 til Skatteministeren og til høringssvar af 23. marts 2009 afgivet af Samrådet i forbindelse med det tidligere forslag til ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven.

Samrådet er forsat af den opfattelse, at reglerne om tillæg til registreringsafgift som følge af brændstofforbrug ikke er rimelige eller velbegrundede, når der er tale om veterankøretøjer. Som dokumenteret anvendes disse køretøjer kun i begrænset omfang (under 1 % af det samlede antal kørte kilometer) og udgør således ingen miljøbelastning. Af lovforslagets bemærkninger fremgår det, at forslaget netop blev fremsat og vedtaget ud fra miljømæssige hensyn.

Ved lov nr. 523 af 12.6.2009 blev gennemført regler, der bl.a. medfører af dieseldrevne køretøjer skal betale et tillæg på kr. 1.000,00 såfremt køretøjet ikke er monteret med partikelfilter. Der henvises til lovens § 3b. Ligeledes her gælder, at veterankøretøjerne ikke er undtaget, og igen, da reglen er miljømæssigt begrundet, virker det urimeligt at disse veterankøretøjer omfattes af reglen.

Motorhistorisk Samråd skal derfor, hvor der alligevel skal ske en genfremsættelse af lovforslag 205 af 24.4.2009 opfordre til, at veterankøretøjer undtages for såvel reglerne om tillæg til registreringsafgiften som følge af brændstofforbrug som reglerne om tillæg som følge af manglende partikelfilter. Dette kan lovteknisk ske på samme måde som veterankøretøjer blev undtaget for reglerne om miljøzoner, jfr. lov om miljøbeskyttelse (lbg.1757 af 22.12.2006) § 15 b, stk. 5.

Samrådet har tillige sendt denne henvendelse til Skatteministeren og til folketingsmedlem Villum Christensen.

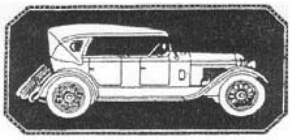
Med venlig hilsen

Mads Thyregod"

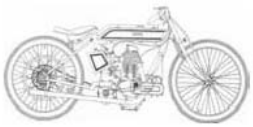
Efter affattelsen af nyhedsbrevet, er der kommet en redegørelse fra Skatteministeren til Skatteudvalget, og det ser ikke ud til, at der vil fremkomme ændringsforslag fra regeringens side. Da lovforslaget er led i et indgået politisk forlig, kan det heller ikke forventes, at andre ændringsforslag fremkommer fra forligskredsens øvrige partier.

Vi vil dog arbejde videre med sagen. **Mads Thyregod**

Støt vores annoncører
de støtter os



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,Danmark

Tlf. 86426613. fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: info@kosters.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

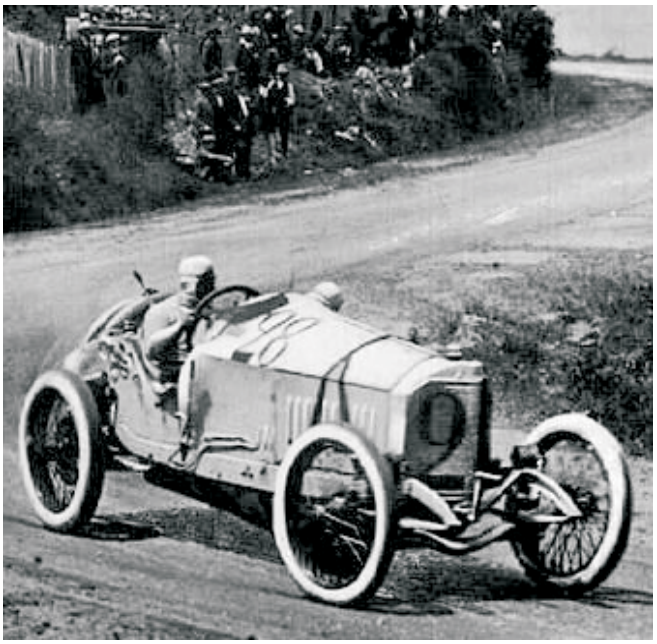
Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO-PARTNER
VÆRKSTED

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

Filmaftener
- den 15.10 og 19.11.2009

Torsdag den 15. oktober 2009.
Til klubbens første filmaften i efteråret 2009 mødte godt et dusin interesserede op for at se, hvad der var på programmet.
Efter lidt begyndervanskeligheder tonede de første billeder op på væggen, og vi gennemlevede hele historien om "fødestedet for engelsk motorsport", nemlig BROOKLANDS-banen i det sydvestlige London, (ses til højre). Først som filmklip, senere i Jørgens egne fotos fra besøg i 1995 og igen i 2009. Vi sluttede af med billeder fra 3 engelske motormuseer.
Tilstrækkelig interesse for arrangementet medfører, at det kører videre ud over det næste planlagte 19. november. Klubben anskaffer sig sin egen dvd-fremviser, så der ikke fremover opstår misforståelser i den retning.

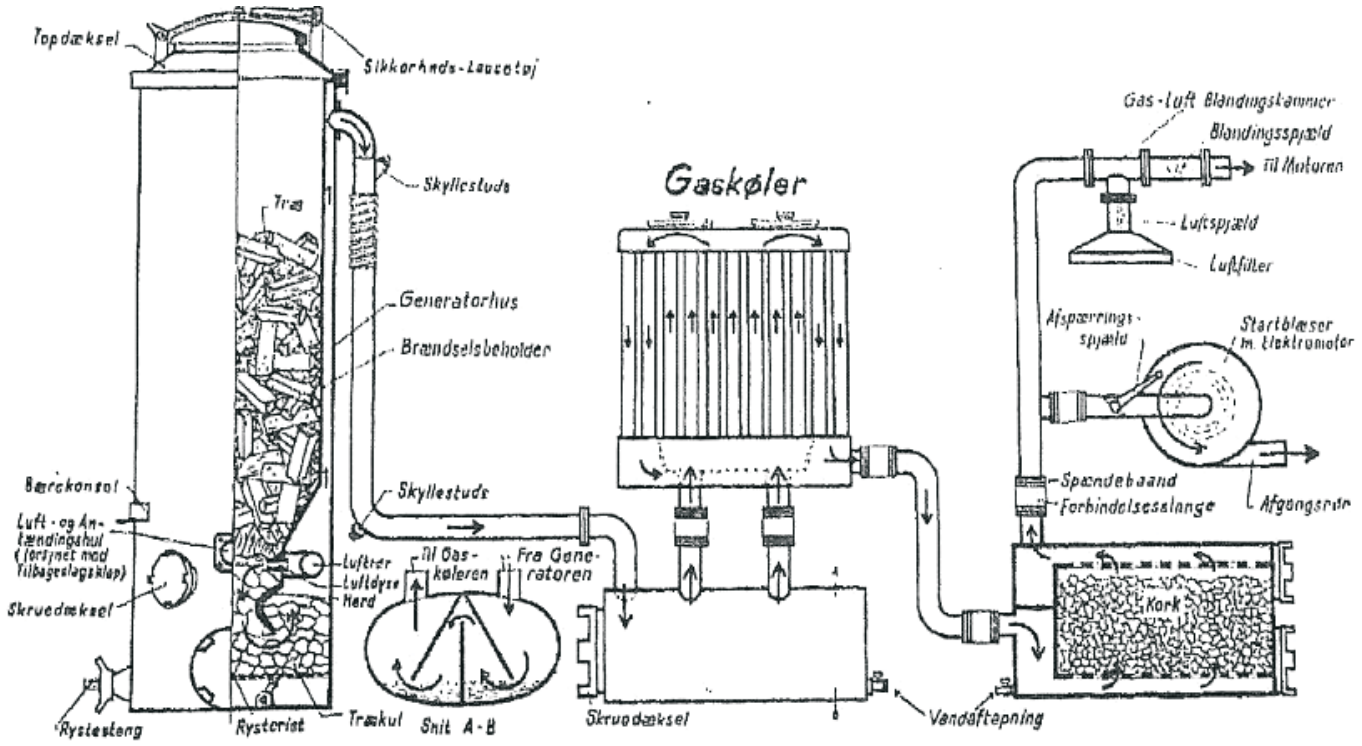


Torsdag den 19. oktober 2009.
Til klubbens anden filmaften d. 19. november 2009 kunne vi underholde den fremmødte snes motorinteresserede med noget spændende motorhistorie, afvekslende lige fra de tidligste landevejsløb, helt usandsynlige løb på alverdens vanvittige veje og baner, hastighedsrekorder på Pendine Sands, Daytona Beach, Bonneville Salt Flats, Peking-Paris 1907, London-Brighton løb, Grand Prix løb og op til Formel 1 løb - m.m.m.
Klubbens nyindkøbte billed- og lydudstyr virker fremragende, og tilsammen har vi i klubben rådighed over masser af lokalt, nationalt og internationalt motorstof at hygge os med - nok til det næste par år!
Næste filmaftener d. 21. januar, 18. februar og 18. marts,vises farvefilmklip fra DM i Speedway på Esbjerg Atletikstadion 1966, åbningsløb og Grand Race på Korskrobanen i 1966 og 1967, Nordisk Speedvay match i 1970, m.m.. Vi forsøger at få fat i løbsprogrammerne, så vi kan følge med i hvem, der er hvem. For ganske vist ses Jørgen Holm speake på filmklippene, men vi kan ikke høre ham - det er desværre stumfilm.

JL/19.11.2009

CO_2
- en drivhusgas

Molekylet CO_2 har haft en vigtig rolle i livets udvikling på jorden, og dermed også for menneskets historie. I dag er det en vigtig samfundsmæssig udfordring at imødegå molekylets rolle som drivhusgas og dermed virkningerne af de globale klimaforandringer. Drivhusgas forhindrer en del af varmestrålingen fra jorden i at komme ud i verdensrummet, hvilket medfører at temperaturen i atmosfæren forøges med klimatiske følger i form af vandstandsstigninger i havene, ændringer i klimazoner og mere nedbør. Den vigtigste menneskeskabte faktor med CO_2 udledninger er forbrænding af fossile brændstoffer i køretøjer og andre brændstofkrævende aktiviteter.
I forbindelse med klimadebatten har Undervisningsministeriet udsendt projektoplæg med temaet CO_2 til HTX gymnasierne, og der er flere oplæg i projektet. Teknisk Gymnasium Esbjerg har valgt projektoplæg 1 – Transport og CO_2 - med fokus på energi til transport. Gymnasiet har til opgaven valgt at arbejde med en træfyret gasgenerator til køretøjer.
Gasgeneratorer:
Der er sikkert mange, der ikke kender eller har glemt, hvad en gasgenerator var. Under 2. verdenskrig opstod der mangel på brændstof til biler og motorcykler. Mange køretøjer blev derfor klodset op for at vente på freden, men der var nogle, som havde et stærkt behov for at kunne bruge deres køretøjer, især i forbindelse med deres erhverv.
Et alternativt brændstof blev gas udvundet af træ, som kunne være birk, eg, fyr, gran eller bøg, der var bedst. Træsorterne anvendtes hver for sig eller blandet i form af affaldstræ, knasttræ, kløvet brænde etc.. Processen med at udvinde gas af træ foregik i en gasgenerator, hvoraf der kom flere fabrikater på markedet.
Hvordan virker en gasgenerator til et køretøj? En gasgenerator kan sammenlignes med en kakkelovn, hvor man hælder brænde ned fra oven. Ved start sugede en blæser luft ind gennem et hul nederst i kedlen. Brændet blev antændt ved at man stak en sammenrullet avis med ild i ind gennem hullet. Gassen der suges ind til motoren er temmelig snavset. Generatorsystemet bestod derfor af flere filtre og kølere for at gøre gassen renere og koldere, for at den kunne anvendes i motorerne. En tommelfingerregel var, at der skulle bruges 2,5 kg bøgetræ for at opnå samme energiudbytte som fra 1 liter benzin. Der blev fremstillet mange forskellige generatorer, men den mest almindelige var nok Fords "Imbert", der er skitseret nederst på siden.



Trægas-generator *Grovfilter* *Finfilter*

For bedre at kunne forstå processen ved at køre med et trægas generatoranlæg er her lidt om anlæggets betjening, m.m..
Igangsætning.
1. Ved igangsætning ryster man op i trækullene fra sidste kørsel ved at rage i dem fra oven (med åbent topdæksel), og ved at bruge rysteristen. Trækullene skal ligge i højde med midten af de øverste skuedækselhuller. Dækslerne indsmøres og spændes.
Brændslet i generatoren stødes fra oven let ned. Generatoren fyldes op med godt lufttørret træ, og topdækslet lukkes.
2. Luft-, gas- og benzinspjæld lukkes. Afspærringsspjældet til startblæseren åbnes og blæseren startes. Efter et halvt minut antændes trækullene igennem luft- og antændingshullet. Hertil kan anvendes papir, trækul eller pudsetvist, brug ikke benzin! Når gassen er brugbar (brændprøve foretages ved afgangsrøret), standses blæseren, og afspærringsspjældet lukkes.
3. Sæt tændingen til og giv fuld gas. Tryk på startkontakten og åben samtidig luftspjældet så meget, at motoren går i gang. Motoren opvarmes langsomt i tomgang (ca. 1000 omdr./minut). Kommer motoren ikke over det "svage punkt", bruges startblæseren igen ved at gå frem, som beskrevet i punkt 2.

CO_2
- en drivhusgas

Kørsel.
1. Skift gear i god tid således, at motorens omdrejningstal ikke kommer under 1000 omdr./minut. Luftindstillingen kontrolleres under kørslen.
2. Fyld brændsel på generatoren i god tid, dog ikke kort før slutningen af kørslen. Ved hver brændselspåfyldning bør risten rystes og vandet tømmes af grov- og finfiltrene. Hold bundfyldningen i orden.

Standsning.
Tændingen afbrydes, luftspjældet lukkes og afspærringsspjældet til startblæseren åbnes et øjeblik.

Start.
Efter korte stop trædes straks på startkontakten, og man kører videre, når motoren er kommet over det "svage punkt". Efter længere stop stødes brændslet i generatoren let sammen med en træstang for at undgå hulrum. Startblæseren startes, og der gås frem som omtalt under igangsætning. Ved lange standsninger (over 4 timer), må trækullene igen antændes.

Rensning.
Hver dag: Gaskøleren gennemskylles grundigt, vand og slam tappes af grov- og finfiltrene hver aften - eller efter endt kørsel.
Hver uge: Generatoren udrenses, trækullene sigtes eller fornyes (retort-trækul). Hele anlægget gennemskylles grundigt med vand. Korken i finfiltret løsnes.
Hver måned:
Hele anlægget efterses og gøres rent. Korken i finfiltret udvaskes eller fornyes. Malingen ses efter. Pasningen af hele anlægget med skruer, bolte, gevind, spjæld, bowdentræk, stangsystemer, elmotorer, tændrør, motorolie, m.m. efter forskifter.

Som det fremgår af de tre billeder blev gasgeneratorerne monteret på siden, forpå eller bagpå.

T.h.: "Gas-mænd"

<u>Esbjerg Tekniske Gymnasiums projekt</u>.
Til projektet er der fremskaffet en lille Honda firetakts motor, og en lille trægasgenerator oprindeligt beregnet til en knallert, men dette forsøg mislykkedes. Begge dele er vist her t.h. sammen med et par af de studerende. Forrest knallert-gasgeneratoren, og bagerst Honda motoren. Men som det kan ses, mangler der en del endnu, bl.a. maling af komponenterne.

I forbindelse med projektet blev der den 20.10.09 afholdt en demonstrations- og orienteringsdag på Teknisk Gymnasium Esbjerg.
Hertil var indbudt flere interesserede og involverede - en af disse var VMK medlem Kjeld Kristensen, der beretter:
En gruppe unge HTX-studerende - under ledelse af ingeniør Henry Smith Hansen arbejder på et projekt, der går ud på at fremstille en gasgenerator, som vi kendte den fra 2. verdenskrig - dog med moderne styring via computer, så den formentlig kan blive meget mere effektiv end den gamle model, og dermed komme med en løsning til at fremstille totalt rent brændstof uden CO_2 bivirkning ved kørsel med en benzinmotor. Jeg blev lidt involveret i det, da jeg blev kontaktet af Henry Smith Hansen vedr. mit kendskab til

gasgeneratorer. Det var ret begrænset, hvad jeg kunne bidrage med, men lidt har jo også ret.
Gymnasiet havde fundet frem til en mand på Fyn, Tage Johansen (Fyns Nimbus Center), der bl.a. var ejer af en Nimbus årgang 1939 med sidevogn. I sidevognen var der monteret en gasgenerator, der var i fuld funktion og ifølge Tage Johansen den eneste gasgenerator, der var i drift i Danmark. Det var en meget flot restaureret Nimbus, og sidevognen var ligeså flot.
Gasgeneratoren var produceret af en smed på Fyn efter tegninger udført af en ansat ved GM forhandler Holm Jensen, Odense i formentlig 1940 eller 1941. Holm Jensen var på det tidspunkt én af de største GM forhandlere i Danmark, og ifølge Tage Johansen en meget anerkendt ekspert inden for gasgeneratorer på dette tidspunkt. Tage Johansen havde hørt om gasgeneratoren i slutningen af 1979, og det var først lykkedes ham at overtale ejeren til at sælge efter 20 år. Den er nu sat i fin stand og monteret på sidevognen.
Det tog ca. 15 min. at få gasgeneratoren op på de ca. 1500 grader celcius, og så startede Nimbussen og kørte perfekt. Det var en fornøjelse at se den interesse de unge mennesker, der alle var med ude på en køretur på Nimbussens bagsæde, lagde for dagen, og det var helt tydeligt, at det gav dem fornyet energi til at arbejde videre med deres projekt, og jeg føler mig overbevist om, at de nok skal få deres projekt til at virke, hvilket er meget interessant i disse tider, hvor der er stor fokus på klimaet.
Jeg er blevet lovet, at jeg får den nye model at se, når den er færdig.
Et andet VMK medlem, Roland Munch, var også til stede, og han har jo prøvet at køre med gasgenerator i daglig drift under krigen, så han kunne fortælle om flere finesser og sjove – og mindre sjove - oplevelser ved denne kørsel.

Nimbussen vakte stor interesse blandt de studerende og det gjorde prøvekørslen for de studerende også.

Det bliver spændende i fremtiden at følge de alternative projekter, der er under udvikling. Hvem overlever, og hvad bliver mest udbredt? Vil køretøjerne i fremtiden bruge el, brint, trægas eller måske noget helt andet som drivmiddel?
Det var en glæde for deltagerne, at de blev inviteret til at komme igen for at se projektet - og bedømme resultatet.
Kilder bl.a.: Rektor Lars Andersen, ingeniør Henry Smith Hansen, og de 9 unge studerende – alle fra Teknisk Gymnasium Esbjerg.
Tage Johansen, Nimbus Centret,
Kjeld Kristensen for reportage og foto fra dagen.

HØ/05.11.09

Støt vores annoncører
de støtter os

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

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

Veteranmotorcykler III

I tidligere udgaver af VMK NYT har det mest været veteranmotorcykler fra England, der har været omtalt. I dette indlæg er det veteranmotorcykler fra Tyskland, der bliver omtalt.
Daimler's "Ridevogn" fra 1895, der er vist herunder, var egentlig den første motorcykel. Motoren havde 1 cylinder - anbragt lodret. Stel og hjul var fremstillet af træ. Det var ikke et særligt komfortabelt køretøj, idet der ikke var nogen affjedring. Daimler var ikke særligt interesseret i motorcykler, så han koncentrerede sig kort tid efter om udvikling af automobiler.
Blandt tyske motorcykler, der huskes fra tiden før anden verdenskrig, var det især Adler, DKW, Horex, NSU, TWN, Victoria, Wanderer og Zündapp.

Adler.
Adler startede med cykelproduktion og byggede sit første køretøj i 1870'erne, en trehjulet cykel. Adler fulgte op på sin cykelproduktion med produktionen af motorcykler med firetaktsmotorer i 1901. Fra starten havde firmaet deres egne motorer på 3 hk, 3,5 hk og 5 hk. Samtidigt eksperimenteredes med biler, så det endte med, at den i Frankfurt liggende virksomhed fra 1907 til 1939, koncentrerede produktionen omkring biler, skrivemaskiner og cykler. Dermed stoppede produktionen af motorcykler. Adler var velkendt i 1930'erne for sine biler Adler Autobahn, Trumph Junior, m.fl.. Først efter anden verdenskrig kom der gang i motorcykelproduktionen af både èn og to cylindrede maskiner.

Èncylindret Adler fra 1902

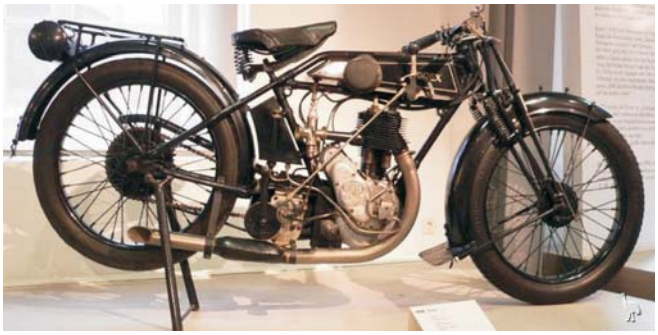
To-cylindret Adler MB 200 fra 1952

DKW.
Snart har MZ-fabrikken i Sachsen bygget sin sidste motorcykel, og dermed forsvinder et stykke dansk industrihistorie, hvis ikke det lykkes at finde en redningsmand. MZ fabrikken blev grundlagt under navnet "Rasmussen & Ernst" i 1907. Efter et par år forsvandt Ernst ud af billedet, tilbage var den anden grundlægger danskeren Jørgen Skafte-Rasmussen, der i 1904 var begyndt at fremstille dampaparaturer i en lille virksomhed i Zschopau i Sachsen. Den driftige dansker interesserede sig også for biler, og da de blev praktisk anvendelige køretøjer, holdt han på, at de skulle være dampdrevne. Derfor blev der af hans projekt Dampf Kraft Wagen kun bogstaverne DKW tilbage. En lille to-takts motor blev udviklet som hjælpemotor til cykler, og derefter kom der rigtige motorcykler med to-takts motorer.
En overgang før anden verdenskrig var DKW den største producent af motorcykler. Skafte-Rasmussen var initiativtager til at slå flere virksomheder sammen under navnet Auto Union ved den økonomiske nedtur i 30'erne.

DKW motorcykel på 206 ccm og 4 hk fra 1925

DKW motorcykel på 500 ccm og 14 hk fra 1935

Horex.
Navnet Horex viser tilbage til den oprindelige virksomhed, der fremstillede glasvarer under betegnelsen Rex.

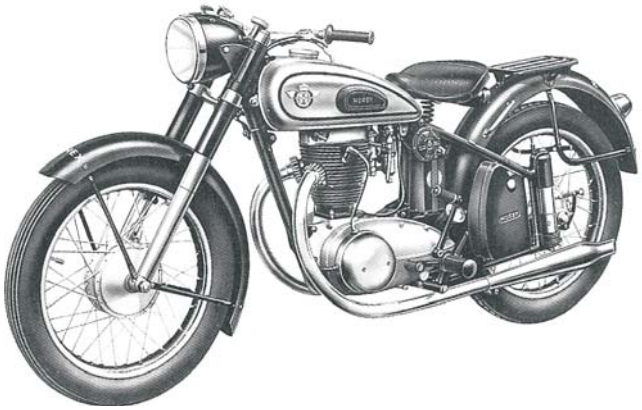


Horex årgang 1926

Veteranmotorcykler III

Virksomheden, grundlagt i 1923, lå i Homburg, og navnet blev dannet af de to stavelser Ho og Rex.
Motorcykelproduktionen startede i 1928, og de første modeller var stærkt inspireret af engelske motorcykler, men der var også tale om selvstændige og fremsynede konstruktioner. Horex havde i 1932 en tocylindret racer med cylindrene anbragt side om side – en twin – inden englænderne kom med denne motor-konstruktion. En kædetrukket overliggende knastaksel var samme maskine også udstyret med. Tilbagegangen i den tyske motorcykelindustri medførte, at produktionen i 1958 måtte stoppe.

Horex årgange 1936-1938



Horex Regina, der blev introduceret i 1951, havde de engelske motorcykler som forbillede, men motoren sammenbygget med gearkassen og svinghjulsdynamoen gav renere linier.Den topventilede motor på 342 ccm udviklede 18 hk.

Horex Imperator var en af tidens mest avancerede motor-cykler.
Den to-cylindrede 400 ccm twin, der blev introduceret i 1954, havde mange nyskabelser.

NSU.
NSU står for Neckarsulm Strickmaschinen Union. Firmaet, der blev grundlagt i 1873, hvor man startede med at producere strikkemaskiner, og i 1900 påbegyndtes fremstillingen af motoriserede cykler med remtræk direkte fra motoren til en stor remskive på baghjulet. Den første motorcykel blev præsenteret i 1901. Ganske få mærker som Daimler, Hildebrand & Wolfmüller og Victoria startede før. I 1928 solgte NSU bilfabrikken til Fiat, men fortsatte med motorcykelproduktionen. I 1950'erne dominerede NSU motorsporten i de mindre klasser, og på det tidspunkt var NSU verdens største motorcykelproducent.

1901 NSU, 1 cylindret, 234 ccm, 1,75 hk.

NSU 192 X V-twin fra 1912

NSU V twin fra 1919

Veteranmotorcykler III

NSU 251 S, fra 1928
NSU TS 601 fra 1936

NSU Max fra 1957

I 1957 genoptog NSU bilproduktionen, og derefter opgav man motorcykelproduktionen først i 1960'erne.
På grund af et godt design og en rimelig kvalitet overlevede fabrikken indtil 1969, hvor VW overtog fabrikken og nedlagde bilproduktionen, der havde haft store problemer ved udviklingen af NSU RO 80 med Wankelmotor.

HØ/oktober 2009

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!

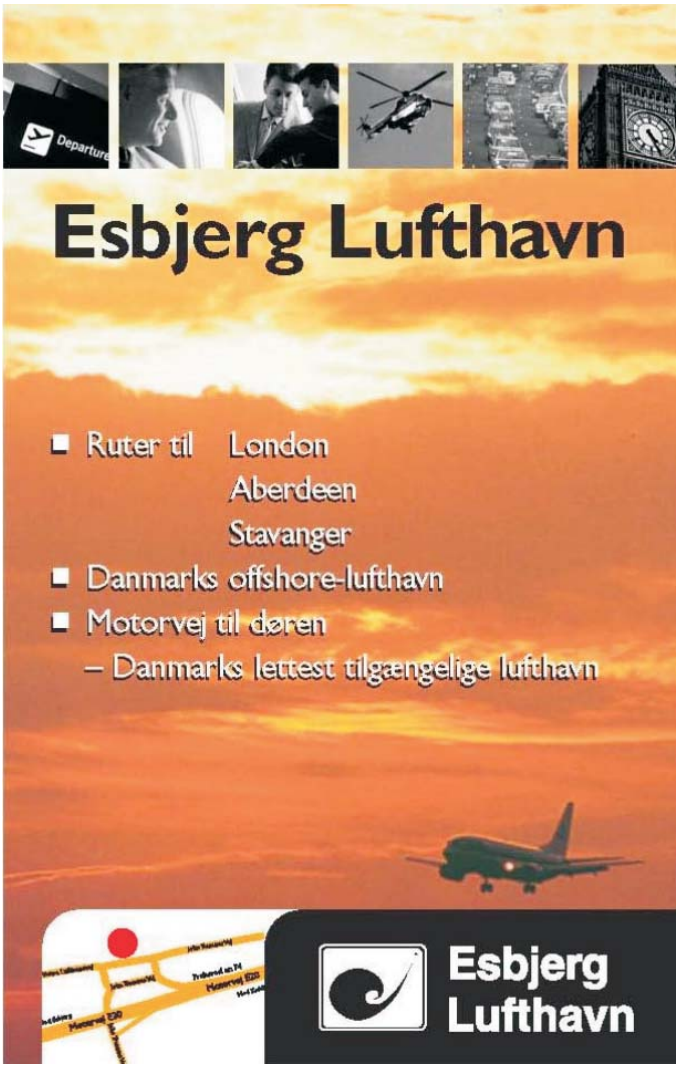
TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08

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

Støt vores annoncører
de støtter os



Nyhedsbrev fra MhS
nr. 6 & 7, 2009

Nyhedsbrev nr. 6 fra MhS.

1. Årsmødet og bestyrelsens umiddelbart forestående arbejde.

Tak for det stærke og engagerede fremmøde til MhS årsmøde 2009 som for bestyrelsen vil komme til at stå som en væsentlig begivenhed for fremtidens MhS.

For MhS fremtidige arbejde, at sikre bevarelsen af vores klassiske køretøjer i deres rette element, var det af væsentlig betydning, at vi fik årsmødets klare mandat til at kunne udvikle organisationen med yderligere medarbejder ressourcer, end vi på frivillighedens basis har klaret os med frem til nu. Tak for det. Vi er overbeviste om, at dette vil få positiv betydning for vores hobby i en tid hvor lovgivning på trafik og miljøområdet er i fokus.

Årsmødet gav en ordentlig diskussion om vores oplæg og årets resultater, og vi anerkender at der fremkom megen saglig og sober kritik som vi vil tage meget seriøst fremover.

Når vi vurderer vores arbejde frem til nu, har vi ikke haft den fokus på kommunikation som årsmødet tydeliggjorde, at mange medlemmer efterspurgte. Vi føler at alle i bestyrelsen har gjort en rigtig stor indsats inden for hvert deres speciale område i det forgangne år, men hvad hjælper det hvis vi ikke får dette kommunikeret ud på ordentlig vis. Det vil vi arbejde målrettet med, og vi er således alle opsatte på at fortsat udvikle MhS som en paraplyorganisation der holder et højt fagligt niveau og sigte, men med fornyet fokus på strategi, prioritering og proaktivt samarbejde med medlemmerne.

Første skridt er, at vi i den kommende uge afholder første bestyrelsesmøde, hvor vores dagsorden primært drejer sig om MhS fremtidige arbejde, hvilken strategi der skal sætte kursen og hvorledes vi vil prioritere vores indsats og ressourcer.

I relation til den forestående ansættelse af en medarbejder til MhS, vil vi på baggrund af årsmødets input "vende bøtten på hovedet" endnu en gang, og igen lave en ny analyse og vurdering af arbejdsopgaver, ansvarsområder, kravprofil for denne medarbejder, når vores overordnede strategi arbejde for det fremtidige MhS er på plads.

Vi vil naturligvis nøje vurdere de forskellige muligheder i relation til omkostninger, da vi helt i tråd med årsmødet ønsker størst mulig afkast for vores midler.

Sideløbende med denne proces arbejder vi med de opgaver som vi altid har påtaget os. I den forgangne uge kom sagen om den ændrede fortolkning af told og moms ved import af køretøjer over 30 år op. Efter at have fået adgang til dokumenterne bag sagen, har vi allerede rettet henvendelse til Skatteministeriet for en præcisering. Det skal her bemærkes at der er tale om en præcisering af regler direkte fra EU-Kommissionen til de nationale myndigheder. De pågældende regler har sit afsæt i 2 domme afsagt af EF-Domstolen.

Vi ser frem til et tættere samarbejde om vores fælles opgaver i det kommende år, og i den forbindelse vil vi gerne indbyde alle til at deltage med input og gode forslag. Vi må erkende at en bestyrelse på 7 personer ikke alene kan skabe en slagkraftig paraplyorganisation. Det kræver også opbakning og indsats fra baglandet, og præcist som I med rette kan forvente noget af bestyrelsen, vil denne forventning ligeledes gå den anden vej.

Vi vil snarest muligt kommunikere resultatet af vores strategi og planlægningsproces til jer alle, men skulle I have input og gode ideer allerede nu, bedes I sende dem til Anders Nannerup på anannerup@hotmail.com

På bestyrelsens vegne
Mads Thyregod

2. Den nye bestyrelse:

Formand:
Mads Thyregod, Hammerensgade 6, 2. sal, 1267 København K, tlf. 33 36 05 60.
E-mail: mt@thyregodadvokater.dk Advokat.

Sekretær:
Ole Willumsen, Bentzonsvej 2, 4. tv., 2000 Frederiksberg, tlf. 30 66 39 05. E-mail: mhs@olew.dk
Produktkoordinator.

Kasserer:
Knud Degnbol, Nørregade 14, 6000 Kolding. tlf. 75 52 83 78. E-mail: knud.degnbol@gmail.com
Maskinarbejder/mekaniker.

Anders Nannerup, Kastrup, Tlf 28 44 33 50. E-mail: anannerup@hotmail.com Direktør og partner i Stanton Chase International.

Niels Jonassen, Boserupvej 510, 3050 Humlebæk, tlf. 49 19 11 29. E-mail: aurelia@webspeed.dk Historiker.

Erik Mieth, Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk, tlf. 45 89 13 35, mobil 22 34 61 95. E-mail: mieth@mail.tele.dk Serviceingeniør.

Henning Thomsen, Bogyden 14, 5610 Assens,,Tlf.64 71 47 99, mobil 29 62 62 32. E-mail: henning@watercare.dk Udvikling.

Nyhedsbrev nr. 7 fra MhS.

Ændrede told & moms regler ved import fra ikke EU-lande

Hermed en kort orientering i relation til sagen om de ændrede told- & momsregler nævnt i nyhedsbrev nr. 6. udsendt den 26. november 2009.

I den forgangne uge er det blevet meddelt fra SKAT at der pr. 13. november 2009 er ændret praksis vedr. moms og told på importerede køretøjer mere end 30 år gamle fra ikke EU – lande.

Denne ændring af praksis er opstået som følge af en meddelelse fra EU – Kommissionen i Den Europæiske Unions Tidende som ses i sin fulde længde herunder.

Udgangspunktet er nu, at der skal betales fuld moms og told.

Som nævnt er MhS allerede i kontakt med Skatteministeriet og vi arbejder på snarest at få fastlagt rimelige retningslinjer for den fremtidige praksis, herunder overgangsregler for de, der allerede har disponeret i tillid til den indtil nu gældende praksis.

Forklarende Bemærkninger til Toldtariffen:
http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=1844832&vId=0

INDHOLDSFORTEGNELSE-
VMK NYT ÅRGANG 2009
KØB, SALG, BYTTE

Bemærk: Af de 2 angivne tal efter hvert emne er første tal sidenummer, og andet tal bladnummer!

OMTALE AF:

BILER:
Billøbet Peking-Paris, HØ 6 / 250
Renault, HØ 13 / 250
SAAB in memoriam, HØ 20 / 251
Køretøjer med klasse, HØ 22 / 251
Willys, HØ 10 / 252
Jubilar-Austin/Morris Mini 12 / 252
Berømte køretøjer/biler, HØ 16 / 252
Gammel strøm – på nye batterier (elbiler) 9 / 253
SAAB reddet? HØ 14 / 253
Opel, HØ 9 / 254
Panhard, HØ 22 / 254

MOTORCYKLER:
Klassisk/spændende motorcykler, HØ 10 / 250
Klassiske/spændende motorcykler I, HØ 6 / 253
Klassiske/spændende motorcykler II, HØ 6 / 254
Klassiske/spændende motorcykler III, HØ 17 / 255

LØB/TRÆF:
Esbjerg Veteranløb 1999-d.d., HØ 15 / 250
Esbjerg Veteranløb 2009 - info, JL 16 / 250
Rallye Monte-Carlo Historique, HØ 7 / 251
Esbjerg Veteranløb 2009 – referat 6 / 252
Esbjerg Veteranløb 2009 – deltagerberetning, M&T 14 / 252
Veteran motorcykelløb Skagen-Gråsten, HØ 19 / 252
National Køredag den 5. juni 2009, KS, JL,HØ 21 / 252
Precot Hill, JL 11 / 253
Veteran motorcykelløbet Skagen-Gråsten, PH 16 / 253
Thyløbet den 16.06.2009, A&EK 21 / 253
Midsommertur Ringkøbing Fjord rundt, JJ, FS 22 / 253
Grand Race på Korskroen den 21.08.2009, JL,CS 4 / 254
Knallerttræf den 23.08.2009, LN,CS 11 / 254
Karensminde den 13.09.2009, JL 12 / 254
Late Night træf i Henne, TSK 21 / 254

KLUBMØDER/TURE:
Julemødet 4.12.2008, HØ 3 / 250
Generalforsamling, indkaldelse 4 / 251
Klubmøde den 5.02.2009, JL, EK/KS 7 / 251
Klubmøde den 5.03.2009-Dorset Steam Fair, HØ 3 / 251
Besøg fra Tønder Veteranklub, HØ 10 / 251
Generalforsamling 2009 – indkaldelse, HØ 19 / 251
Generalforsamling 2009-referat, HØ 19 / 251
Klubmøde den 14.05.2009, HØ 9 / 252
Klubtur den 3.09.09/Picnictur den 20.09.09–info 3 / 253
Ekstraordinær generalforsamling 14 / 253
Aftenturen den 6.08.2009, HØ 19 / 253
Picnictur den 20.09.2009, EK 3 / 254
Klubmøde 1.10.2009 – museumsbesøg, HØ 5 / 255
Klubmøde den 5.11.2009, Castrol, HØ 7 / 255
Filmaftener den 15.10 og 19.11, JL 12 / 255
Nyt fra bestyrelsen, HØ 3 / 255

OFFICIELLE ARRANGEMENTER:
Foreningernes dag den 5.09.2009, CS 14 / 254

EKSTERNE SAMARBEJDSPARTNERE:
MhS Nyhedsbrev/ MhS årsmøde 19 / 250
MhS Nyhedsbrev nr. 1, 2009 15 / 251
MhS Nyhedsbrev nr. 2 og 3 2009 4 / 252
MhS-Nyhedsbrev nr. 4 14 / 254
MhS Nyhedsbrev nr. 4 21 / 254
MhS årsmøde, KS 3 / 255
MhS Nyhedsbrev nr. 5 10 / 255
MhS Nyhedsbrev nr. 6 21 / 255
MhS Nyhedsbrev nr. 7 21 / 255

TEKNIK:
VMK på nettet, KS 10 / 250
Køb,salg, bytte 22 / 250
En dækhistorie, KS 14 / 251
Blåtonede udstødningsrør, KK 19 / 254
CO_2 – trægas generatorer, HØ 13 / 255
Køb, salg, bytte 22 / 255

DIVERSE:
Klummen, CS 3 / 250
Nyt fra bestyrelsen 4 / 250
Indholdsfortegnelse 2008 17 / 250
Aprilsnar – eller ej, forsikring, HØ 4 / 251
10 biler om samme nummerplade, KS 6 / 251
Klummen, CS 3 / 252
Klummen, CS 3 / 253
Vennetjenester, Villy Poulsen 4 / 253
Hævnens søde stund, Myggen/HØ 18 / 253
Meilenwerk, Berlin, JL 17 / 254
Ud at se – med VMK, HØ 16 / 254
Nyt fra bestyrelsen 3 / 255
Klummen CS 3 / 255
MhS årsmøde, CS, KS 20 / 255
Indholdsfortegnelse 2009, HØ 22 / 255

KØB, SALG, BYTTE.

FDM EMBLEMER TIL SALG
Montering f. eks. på kølergitter.
Fin stand.
400,- kr./ sæt + forsendelse.

ZR-ZONEN REDNINGSKORPS
Skilt til montering, f.eks. ved nummerplade. Originalt –ubrugt.
100,- kr. + forsendelse.

Jørgen Lind
tlf. 75164114 – jlind@esenet.dk

Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme …"

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1974 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	517	191
50.000	646	191
75.000	751	191
100.000	819	191
125.000	927	191
150.000	1.011	191
175.000	1.099	191
200.000	1.182	191
225.000	1.265	191
250.000	1.335	191
275.000	1.449	191
300.000	1.561	191
325.000	1.674	191
350.000	1.784	191
375.000	1.898	191
400.000	2.008	191
425.000	2.123	191
450.000	2.236	191
475.000	2.300	191
500.000	2.458	191
525.000	2.573	191
550.000	2.661	191
600.000	2.906	191
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.277	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1975 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.270	434
50.000	1.588	434
75.000	1.850	434
100.000	2.015	434
125.000	2.279	434
150.000	2.487	434
175.000	2.705	434
200.000	2.909	434
225.000	3.111	434
250.000	3.283	434
275.000	3.564	434
300.000	3.840	434
325.000	4.118	434
350.000	4.388	434
375.000	4.669	434
400.000	4.939	434
425.000	5.223	434
450.000	5.498	434
475.000	5.659	434
500.000	6.046	434
525.000	6.327	434
550.000	6.546	434
575.000	6.769	434
600.000	7.148	434
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 3.829	kr. 0

* 25% rabat ved indtegning af fere 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
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl

Unikke Mercedes-Benz originaldele.

Unikt design
Mercedes-Benz opfandt og designede bilerne. De designede også alle originaldele med samme præcision og dedikation.

Unik levering
Vi har gode forbindelser til Stuttgart, og derfor bedre mulighed for at skaffe selv de mest unikke originaldele.

Unik pris
Vore Mercedes-Benz originaldele har konkurrencedygtige priser, som modsvarer kvalitet, lang holdbarhed og sikkerhed – både for dig, din bil og økonomi.

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf.: 7514 0355. **Salg:** Mandag til fredag kl. 08.00 - 17.30, søndag kl. 11.00 - 16.00.
Værkstedet: Mandag til torsdag kl. 07.30 - 18.00. Fredag Kl. 07.30 - 17.30. **www.bent-pedersen.dk • info@bent-pedersen.dk**