VMK NYT

Nr. 273, 35. årg. december 2012

Flyvestation Skrydstrup

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand: Peder Nielsen
Bakken 10
6715 Esbjerg N
22 80 51 56
formand@vmklub.dk

Næstformand: Jørgen Lind
Edelsvej 30
Løbs- og turudvalg 6700 Esbjerg
Bladudvalg 75164114
Ansvarshavende redaktør naestformand@vmklub.dk

Kasserer: William Pohlmann
Regnskab Østparken 51
Medlems- og køretøjsregistrering 6840 Oksbøl
Bladudvalg 75279243
Distribution kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Povl A. H. Elkjær
Solbærvej 10
6715 Esbjerg N
Klublokale 75 13 52 42 / 40 81 31 24
Løbs- og turudvalg klubmester@vmklub.dk

Sekretær: Mogens Andreasen
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V
Fotograf 60 96 20 16
Annoncører sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem: Axel Hesel
Morbærlunden 42
6705 Esbjerg Ø
Løbs- og turudvalg 75 14 22 26 / 40 51 22 26
Annoncører

Bestyrelsesmedlem: Thomas Nielsen
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
Kontaktudvalg 21 42 13 42
Løbs- og turudvalg bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Suppleant: Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
75116440
suppleant@vmklub.dk

Webmaster: Lars Nærø
(ikke i bestyrelsen) Toftestien 1, Sønderho
6720 Fanø
97413296
webmaster@vmklub.dk

Redaktør: Pia Hansen-Schwartz
(ikke i bestyrelsen) Gl.By Ringvej 8
6700 Esbjerg
tlf. 2126 0163
vmknyt@luma.dk

Bibliotek: Klublokaler

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. Indlæg redigeres til skrifttype arial 10 pt.

Deadline er den 1. de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Udrykning	side 3
MhS årsmøde 2012	side 4
VMK-besøg på Flyvestation Skrydstrup	side 5
Boganmeldelse	side 9
Et gensyn med Fanø	side 11
En solstråle historie	side 15
Filmaften d. 17. januar	side 21
Banegården i Esbjerg - set på ældre postkort og nu	side 22

Tak til nye sponsorer:

Toyota
Bank Nordik
R2 Group Hedensted
Jeanne Darc
Lysholdt skibsproviant
Sydvestjysk Pelsdyrsfoder

Velkommen til nye medlemmer

130 Arne Gram, Thorsvej 9, 6705 Esbjerg Ø

AKTIVITETSKALENDER FOR 2013:

Januar	3.	Klubmøde
	17.	Filmaften
Februar	7.	Klubmøde
	21.	Filmaften
Marts	7.	Klubmøde
	9.-10.	Bilmesse og Brugtmarked. Fredericia
	21.	Filmaften
Maj	23.	Stumpemarked i Herning
	4.	Esbjerg Veteranløb
	17.-19.	Classic Race Århus
November	16.	Stumpemarked i Herning

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.
Følg også med på hjemmesiden, der kommer de dugfriske nyheder.

HUSK AT:

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

Forsidebilledet: Fra VMK´s udflugt til Flyvestation Skydstrup

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 8, deadline 1. februar 2013

Udrykning

Vi ser og hører dagligt udrykningskøretøjerne i gadebilledet, men ellers tænker vi vel ikke meget over, hvor de kommer fra og hvad det er for et kæmpe-apparat, der er stillet an for at hjælpe os alle.

Torsdag d. 4. oktober 2012 var det ordinære VMK-klubmøde henlagt til den helt nye BEREDSKABS-STATION på Vibevej 18, 6705 Esbjerg Ø, hvor der ville være rundvisning i bygningerne.

Vi havde flot indbudt alle medlemmer med bemærkningen om, at man bare kunne møde op, at det var gratis og at tilmelding ikke var nødvendig.
Og så kom der mere end 50 VMK'er - så mange havde vi ikke regnet med.

Michael Clausen, indsatsleder ved Falck, var vores vært ved arrangementet. Han var nu ikke sådan at bringe ud af kurs, men havde han og vi vidst, at der kom så mange, havde han haft mere kaffe og en rundviser mere klar, så der kunne "køres" to hold sideløbende. Nu klarede Michael det alene ved at køre den ene halvdel efter den anden.
Så ved vi det. For eftertiden vil vi bede om tilmeldinger til arrangementer udenfor klublokalet.

Beredskabsstationen rummer både Esbjerg Kommunes Brand og Redning samt Falck. Bygherre på det 59 mill. kr. dyre byggeri var Falck, og Esbjerg Kommune har efterfølgende købt ca. halvdelen af grunden, der er på 18.000 m2.
Hovedbygningen er på 3.900 m2, den tilhørende carport er 1.500 m2 og et beredskabsdepot er på 1.000 m2, i alt 6.400 m2.
Falck har ansat et lederteam på 6 og 103 reddere, der håndterer assistance, brand og ambulancedrift, mens det kommunale Brand og Redning har 14 fastansatte og omkring 60 kombinerede deltids/frivillige ansatte.
Vi fik fortalt om hvordan Falck Forretningsorganisationen

Udrykning
MhS årsmøde 2012.

er opbygget og hvilke ydelser man mestrer indenfor assistance, brand, ambulance og en række andre forretningsområder, og for hvem man arbejder - langt mere end de fleste nok umiddelbart forestiller sig.

I den efterfølgende rundvisning i de forskellige afdelinger og garager fik vi endnu mere at vide om hvordan ambulancerne, brandbilerne, beredskabsvognene og kran-og redningskøretøjerne fungerer i praksis.
Det blev en yderst interessant klubaften, som vi kunne takke Beredsskabsstationen i Esbjerg og Michael Clausen for.

Tekst og foto: Jørgen Lind

MhS årsmøde 2012.
Lørdag den 24. november deltog formand og kasserer i MhS årsmøde i Vissenbjerg.
Dagsorden, oversigt over foreninger, der søger optagelse, forslag til vedtægtsændringer, forslag til etablering af støttegruppe/ekspertudvalg i MhS-regi samt oversigt over bestyrelsesmedlemmer på valg (4) og yderligere 2 bestyrelseskandidater, var udsendt pr. E-mail den 21. oktober. Allerede her opstod et problem, idet ikke alle foreninger havde modtaget materialet.
Formanden aflagde årsberetning og efterlyser igen mere direkte kontakt til klubberne. Kun få havde meldt sig og der var ikke sket yderligere siden.
Det reviderede regnskab, udvisende et overskud på kr. 55.490 samt en likvid beholdning på kr. 713.045, blev fremlagt og godkendt. Budget for det kommende år, udvisende et underskud på kr. 105.300, blev fremlagt og godkendt. Der er afsat kr. 150.000 til øget kommunikation og markedsføring. Der er tilstrækkelige likvide midler til dækning heraf.
5 klubber, Dansk Karmann Ghia Klub, TR3 Klub Danmark (VW T 2,5), Classic Corvette Club Danmark, VW Club Aarhus og Aarhus Nimbus Klub havde søgt om optagelse. Efter en kort præsentation, blev alle optaget.
Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer led samme skæbne som sidste år. Nedstemt.
Bestyrelsesmedlem Niels Jonassen tilbød at se nærmere på forslaget om støttegruppe/ekspertudvalg til hjælp i forbindelse med toldsyn / afgiftsberegning / forsikrings-vurdering i MhS-regi for opnåelse af mere ensartethed i behandlingerne.
Indledningsvis var 4 bestyrelsesmedlemmer på valg, hvoraf 1 ikke modtog genvalg af helbredsmæssige årsager. Efter et kort bestyrelsesmøde besluttede samtlige bestyrelsesmedlemmer at stille deres mandat til rådighed. Formand Anders Nannerup og Michael Almind meddelte at de herefter ikke ønskede valg, idet de havde andet og bedre at anvende deres tid på. I stedet for 1 skulle der nu vælges 3 nye bestyrelses- medlemmer, hvilket skete uden kamp.
Herefter indtog vi frokost, som ikke var ringere end sidste år. Efter frokost blev revisor Lisa Mikkelsen genvalgt.
Der var herefter nogen debat om Mhs rummelighed m.h.t. køretøjers originalitet. Her var der ret stor spredning. En dristede sig til at mene, at et køretøj først blev originalt, når føreren tog plads bag rattet.
Resten af mødet forløb i fordragelighed og der blev taget initiativ til nedsættelse af et udvalg, bestående af bestyrelsesmedlemmer og folk fra klubberne, der inden næste årsmøde skal barsle med oplæg til nye vedtægter.

William Pohlmann, kasserer.

VMK-besøg på Flyvestation Skrydstrup

Det var Arnfred, der havde foreslået, at VMK skulle lave en udflugt til Flyvestation Skrydstrup. Han havde en god kontakt dertil gennem en bekendt, Tage B. Nielsen, og besøget dernede skulle være inden Tage gik på pension med udgangen af november 2012 - efter 41 år og 3 mdr.s ansættelse!
Og Arnfred fulgte det helt op, indtil alle aftaler om hvornår, hvordan og hvor mange var "på skinner" og kunne annonceres.

Besøget blev aftalt til torsdag d. 8. november med mødetid kl. 10.00 foran hovedvagten i Skrydstrup. Tage B. tog imod, men overlod rundvisningen til seniorsergent Brian Junker Jensen, da han selv havde afspadsering denne dag. Der var lagt op til, at 38 (40) VMK-medlemmer skulle få en virkelig god oplevelse, ja, to havde endda ikke kunnet vente og var mødt op dagen før!

Besøget indledtes i hangaren, hvor redningshelikopteren holder til. Den var vendt hjem fra et togt kl. 05, men stod selvfølgelig straks klar til indsats igen. Brian fortalte "alt" om helikopteren, dens data, avancerede funktioner og virke. Det er et imponerende fartøj, der kan operere under alle forhold i alt slags vejr. I en lang række, der nåede næsten hele vejen rundt på ydervæggen i hangaren, hang redningsveste, gummibåde, luftmadrasser og lignende som vidnesbyrd om, hvor mange mennesker man har reddet op i helikopteren gennem en årrække. Utroligt!

Støt vores annoncører
de støtter os

VMK-besøg på Flyvestation Skrydstrup

Vi kørte rundt i egne biler inde på området, iflg. Brian blev det til 15-20 km den dag. Næste stop var brand- og redningsstationen, hvor vi beså de store, specialbyggede brandbiler og fik demonstreret hvor hurtigt vand-kanonerne kunne fyre 6.000 liter vand af: - 2 minutter! Ilden får ikke mange chancer for at tage magten i en brand. Brand- og redningskøretøjerne har ved flere lejligheder assisteret ved brande og færdselsulykker udenfor hegnet. Vi så også det nyeste indenfor snerydningskøretøjer, der forrest har en stor plov, midtvejs en kæmpestor roterende gadekost, og bagerst en særdeles kraftig blæser, der næsten kan blafre bukserne af en mand.
De er sikkert fantastisk effektive til at snerydde startbaner, men er bestemt uegnede til grusveje.

Hvad var besøgets højdepunkt? Nogen vil bestemt anføre den store frokostbuffet i kantinen, hvor der absolut ikke manglede noget. Det var virkelig god og lækker mad - og umuligt at nå det hele igennem inden maven sagde stop.

VMK-besøg på Flyvestation Skrydstrup

Efter frokostpausen fulgte vi igen efter Brians bil, der denne gang førte os over til området med værkstederne, hvor F16 flyene blev serviceret. Der var 4 store værksteder, hvor flyene nærmest blev skilt ad efter så-og-så mage flyvetimer eller forløbet tid siden sidste eftersyn.

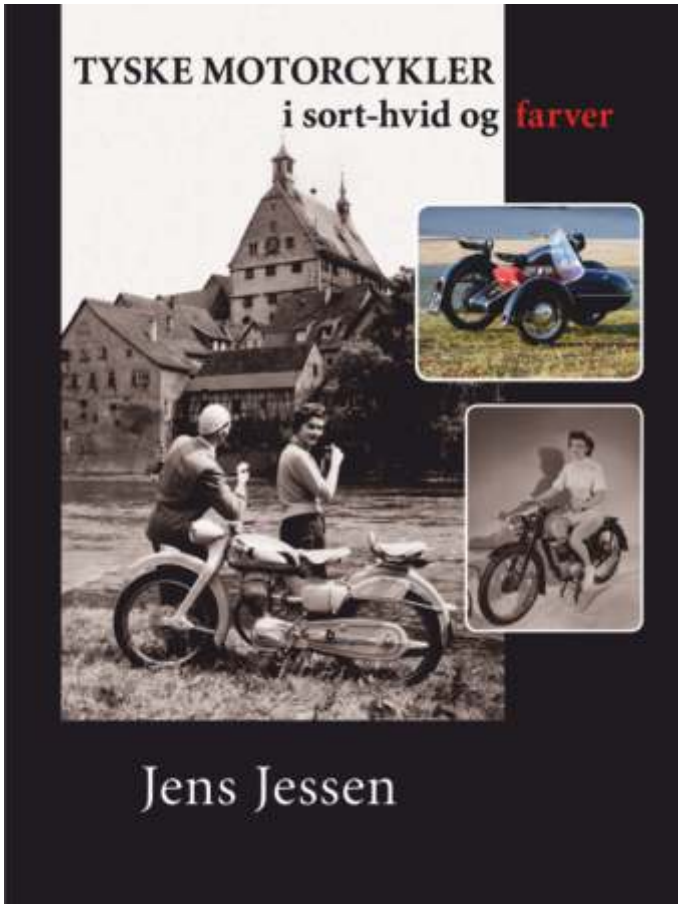
Motoren, som udgør en stor del af flyet, får en tilsvarende omgang i det store motorværksted.
Vi fik gennemgået det ganske enkle princip i en jetmotor. Men i praksis ser den nu alligevel temmelig kompliceret ud.

Alt blev minutiøst gennemgået og grundigt testet, for så at blive samlet igen. Efter en måneds service er flyene - trods alderen - igen så gode og sikre som nye, og derfor er der yderst sjældent problemer med dem.

Programmet sluttede kl. 14, hvor vi tog afsked med seniorsergent Brian. Formand Peder overrakte ham en pose som tak for rundvisningerne og de meget fyldestgørende forklaringer.
Vi synes også, at Arnfred skal have en stor tak for initiativet og Tage B. for formidlingen.
Det var en rigtig god idé.

tekst og foto: Jørgen Lind

TYSKE MOTORCYKLER
i sort-hvid og farver



TYSKE MOTORCYKLER i sort-hvid og farver
Af Jens Jessen

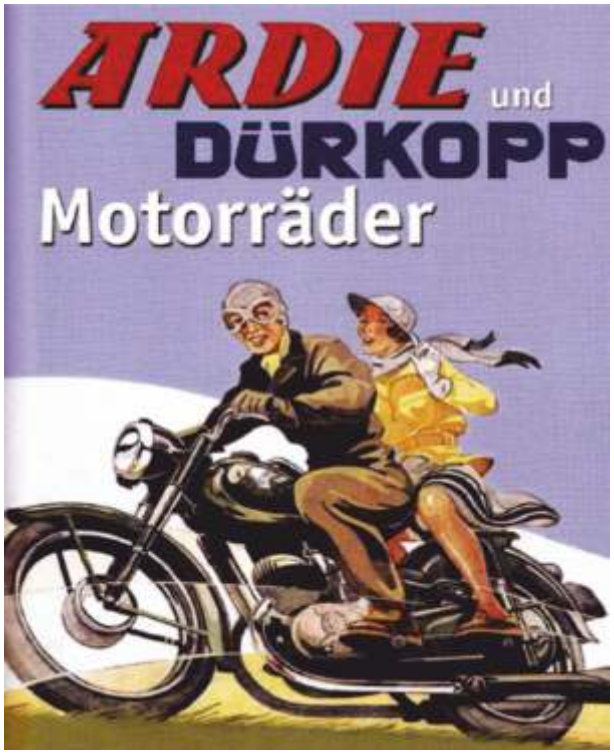
Bogens handling
Tyske motorcykler i sort-hvid og farver er den tredje bog i Jens Jessens serie. De to foregående var henholdsvis "B.S.A. i sort-hvid og farver" og "Nimbus i sort-hvid og farver". Også denne bog er forskellig fra det, der ellers måtte være på hylderne, da sigtet er at give et nyt og anderledes billede af de tyske efterkrigsmotorcykler. Hvert kapitel indledes med en gennemgang af fabrikkens historie og samtlige fotos ledsages af udførlige billedtekster. Udtrykket, "et billede siger mere end 1000 ord", er netop, hvad billederne i denne bog skal gøre. For bogen er billedbaseret, og dens 223 sider indeholder mere end 400 unikke, sjældne og sjældent før offentliggjorte fotos fra den tyske motorcykelsindustris glansperiode i halvtredserne. Men den er også speciel fordi den medtager samtlige motorcykelmærker, vi kunne købe i Danmark i den samme periode. Netop derfor er der lagt særlig stor vægt på danske fotos som viser det Danmark, som det engang så ud. Disse billeder er specielt interessante, for de giver beskueren et indblik i, hvordan datidens Danmark så ud med huse, veje, landskab, telefonpæle, påklædning og meget mere. Hvert kapitel rundes af med navn på importøren af de pågældende mærker, og her finder man også datidens priser.

Stor vægt på danske forhold
Emnet tyske motorcykler er stort på flere måder. Før Anden Verdenskrig var der en meget anselig motorcykelproduktion i Tyskland, og specielt i tyverne var mængden af mærker særlig stor, hvoraf mange dog kun klarede den i en kortere periode. Efter krigen var antallet af mærker svundet ind. Af dem var det kun nogle, der blev importeret til Danmark, og det er dem, denne bog handler om. Men når emnet er tyske motorcykler efter krigen, gælder der et specielt forhold, da Tyskland blev delt op i BDR og DDR, altså Vest- og Østtyskland, så derfor er motorcyklerne fra DDR selvfølgelig også med. Ikke helt det samme gør sig gældende for de østrigske Puch motorcykler, men da Østrig er et tysktalende land, har det derfor været helt naturligt at tage Puch motorcyklerne med i denne bog.
Bogen rundes af med en komplet liste med data over alle de tyske motorcykler der var på markedet i 1956/57.

Info
Bogen udkom i oktober 2012 og leveres i hardcover til 298,- ex forsendelse. Den kan bestilles hos den lokale boghandler, eller direkte på forlagets hjemmeside www.veterania.dk
(telefon 29 90 88 90)
Sideantal: 223 – rigt illustreret
ISBN: 978-87-89792-37-8

Kommentar
Forfatteren har i denne bog på en interessant måde behandlet emnet tyske motorcykler. God beskrivelse af historien, suppleret med billeder og snittegninger, dertil valgt en god papirkvalitet med tydelig skrift og foto. Alt medvirker til at give læseren en god oplevelse. Jeg giver gerne bogen min anbefaling.

Carsten Henriksen



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

Klubmøde 6-12-2012

Sikken voldsom trængsel og alarm, det kunne godt være temaet i køkkenet denne aften for bestyrelsen. Der pyntes borde, varmes æbleskiver, klargøres gløgg og laves kaffe og the.
Der tales meget om hvor mange der tropper op i år, vores tidligere rekord blev sat i 2005 med 70+. Formanden mener at der kommer mange flere. Selv er jeg ikke så sikker og gætter på en 60-.
Alle tidligere prognoser blev gjort til skamme. Allerede ved syvtiden måtte der gøres plads til flere deltagere. Men ikke nok med det, inden vi kom rigtigt i gang kunne der tælles 84 juleglade medlemmer, hvad der mig bekendt er rekord for klubben. Nu må vi have et større klublokale inden det bliver dagligdag, der skulle gerne være siddepladser til alle medlemmer der møder op.
Formanden byder velkommen og ønsker alle en hyggelig aften.
Gløgg og æbleskiver forsvinder hurtigt og det kniber traditionen tro køkkenet at følge med. Vi skal finde en løsning til næste gang. Ventetid på æbleskiver kan vi ikke være bekendt.
Efter forplejningen startede Jørgen og Peder op med vores julebanko. Der var i år rigtig mange gevinster, samtidig med at der var udvidet med sidegevinster til bordets damer. Det var noget der bragte smilet frem på de deltagende damer. Efter bankospillet gik bestyrelsen en rundtur med lotteri. Omsætningen ved de forskellige borde var ganske god og ved afslutning af salget var der kun få lodder tilbage i kassen.
En hyggelig aften burde aldrig få ende, men det er en kendsgerning at det sker. Ved 22:00 tiden begynder opbruddet og bestyrelsen skal rydde op. Det afsluttes på en lille halv time og Poul lover at tage over og tømme opvaskemaskinen den følgende morgen.
Et godt og hyggeligt julemøde er afsluttet for i år, og vi glæder os allerede til torsdag d. 5-12-2013

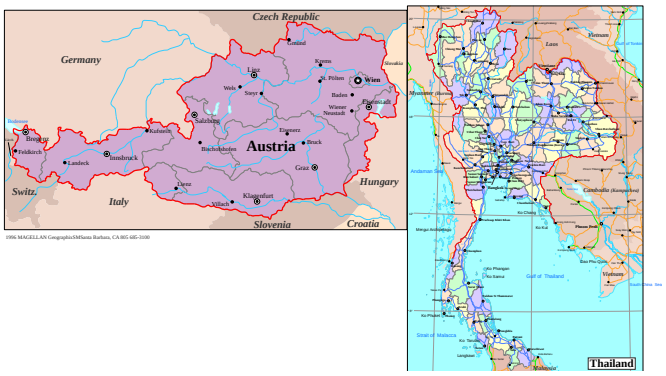
Bestyrelsen ønsker alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår

Jorden rundt

Jorden Rundt på BMW 900 - filmaften den 15. november 2012.

Der kom rigtig mange VMK-medlemmer til filmaftenen i november.
Havde de hørt, at Johs.'s Annette havde lavet en ubeskrivelig lækker lagkage til denne aften? - eller ville de gerne høre Ove Jensen fra Als fortælle om sin tur jorden rundt på BMW motorcyklen med konen bagpå?

Det var en spændende beretning, som Ove Jensen leverede sammen med ægte smalfilm, der dækkede turen lige fra starten og indtil det sted i Asien - det var vist Bangkok - hvor de sejlede med skib til Australien.

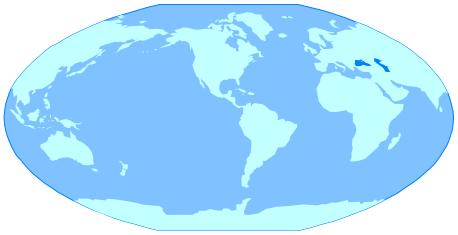


Resten af turen nåede vi "kun" at få fortalt om denne aften.

Turen, der startede i 1980 (ikke 1975 som annonceret), gik ned gennem Tyskland, Schweiz, (daværende) Jugoslavien, Grækenland til Tyrkiet, hvor motoren efterhånden smed så meget olie fra en pakning, at det var nødvendigt at søge værksted. Et kig i den medbragte BMW-bog viste, at det nærmeste BMW-værksted var i Israel! Da det ikke var muligt at køre direkte derfra ned til

Israel måtte turen gå med skib til til den tyrkiske del af Cypern, hvor det så var planen at sejle videre fra den græske del af øen. Men nej, også der var grænsen lukket, så der måtte findes et vilkårligt skib, der fra den tyrkiske del sejlede til Israel.
Mortoren fik ganske rigtigt sat en nye pakdåse i, så turen kunne fortsætte. Men hvor hen? Eneste mulighed for at komme fra Israel var at tage med et skib, og denne gang gik det tilbage til Grækenland - igen.
Derfra gik det igen via Tyrkiet, og med mange mange strabadser gennem Iran, Afghanistan, Pakistan, Indien Burma og Thailand, hvorfra motorcyklen blev sejlet til Australien, mens Ove og kone fløj.

I Australien og senere i New Zealand måtte parret tage arbejde ind imellem, og fra New Zealand fik de begge job på et skib, der sejlede dem til Panama. Derfra kørte de op gennem Mexico til Californien. I USA fik de en bog med adresser på BMW-medlemmer, og på den måde fik de logi på hele vejen over til Canada, hvor turen endte hos en god bekendt.

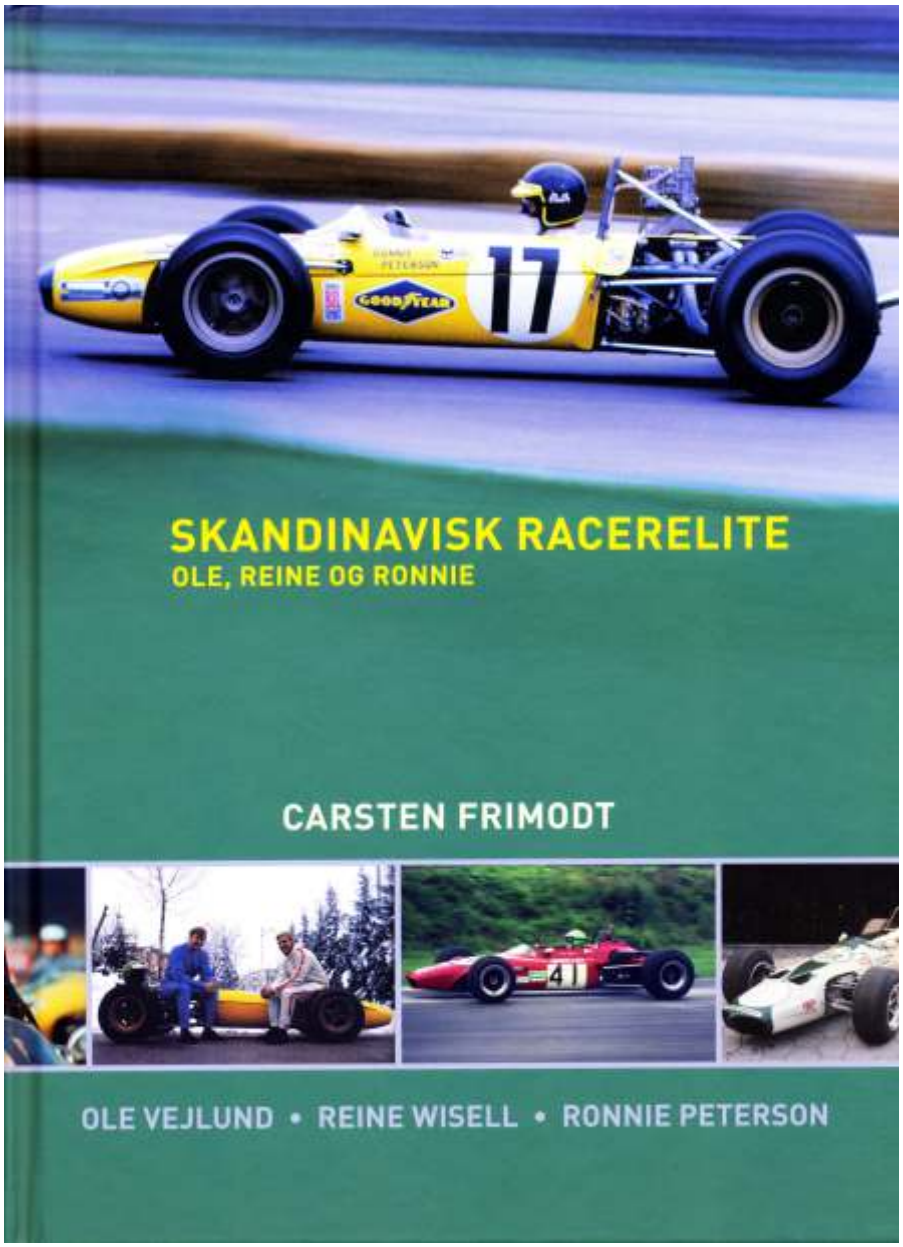


Hjemme igen i Danmark kunne parret se tilbage på et væld af utrolige oplevelser og mødet med rigtig mange venlige mennesker. Turen havde varet halvandet år, de havde tilbagelagt godt 81.000 km på BMWen, og det havde kostet dem ca. 100.000 kr, hvoraf de 60.000 var sparet sammen hjemmefra - resten tjent undervejs.
Ruten var ikke planlagt, men opstod efterhånden som de nåede frem.
Ove fortalte, at det snart var længe siden, at han havde vist film og fortalt om turen, så han genoplevede selv meget ved at fortælle os om det.
Motorcyklen har han stadig, den har nu kørt over 450.000 km, omend ikke med den samme motor. Da der senere kom børn til, fik BMWen en sidevogn på, og familien har både været i Frankrig og på Nordkap med den.
Men jorden rundt kommer de dog nok ikke igen.
Vi har desværre ingen billeder, hverken fra turen eller fra filmaftenen, som man må nøjes med dette referat, nedskrevet efter hukommelsen.

Jørgen Lind

Boganmeldelse

- ny bog om
SKANDINAVISK RACERELITE
OLE, REINE OG RONNIE -
anmeldt af Jørgen Lind



Carsten Frimodt har siden han så sit første race på Roskilde Ring i 1966 haft en brændende interesse for racerbiler. Siden sin egen debut på Ring Djursland 1977 har han kørt historiske løb især i Sverige, og har besøgt de fleste europæiske baner fra 1960'erne. Interessen for det historiske aspekt har ført til oprettelsen af "Dansk Formelregister", der i dag lever videre i HMS-regi. Som uddannet mekaniker og maskiningeniør har han en bred viden om bilernes opbygning og konstruktion, og som aktiv kører erfaring i deres opførsel under kørsel på grænsen.
Alt dette har givet Carsten Frimodt indsigt til også at skrive om racersporten og racerkørerne.
"De Tre Racermusketerer" om Jens Christian Legarth, Jørgen Ellekær og Hartvig Conradsen, som blev hans første bog, betegnes som standard-værket om formelkørsel i 1960'erne.

I sin anden bog "SKANDINAVISK RACERELITE" følger vi meget vel dokumenteret og detaljeret med i danskeren Ole Vejlund (f. 1935) og svenskerne Reine Wisell (f. 1941) og Ronnie Petersons (1944-78) racer-karrierer.

I afsnittet "Resultater" kan man faktisk følge hvert eneste løb, de har deltaget i, hvor og hvornår de har kørt, i hvilken klasser og i hvilken bil, samt resultatet - ganske imponerende.
Ole Vejlunds karriere startede i Mini Cooper med sin kommende svigerfar som sponsor til åbningsløbet på Roskilde Ring i 1963. I -64 kørte han i sportsvognklassen, i -65 racersportklassen, fra 1966-78 i formel 3 klassen, og fra 1978-80 kørte han formel 2000.
Reine Wisell kørte fra 1962-67 i standardvogne samt i 1965 sportsvogn grp. 4. Fra 1966-69 formel 3, i 1969 desuden formel B og Sports, og fra 1970 formel 1, formel 2, formel 5000, sports og sport/GT.
Ronnie Peterson lagde ud med at køre gokart fra 1962-66, et enkelt formel 4 løb i 1966 og derefter i formel 3. Debut i formel 1 i 1970, og derefter afvekslende mellem formel 1 og formel 2 med nogle løb i Sport 1969, -70, -71 og -72. Indtil Monza GP d. 10/9-1978, hvor han døde efter et uheld i starten.
De tre kørere mødtes første gang i formel 3 race i Djursland Kanon juli 1966 og et par uger senere på Roskilde Ring.

Hovedvægten på denne tredobbelte biografi er lagt på de vilde år i formel 3, hvor de kørte skulder mod skulder, førte en nomadetilværelse i telt eller varevogn med rejser fra bane til bane i ugens hverdage, og hvor de måtte leve spartansk med mange afsavn, for så at køre race i weekenden og ånde lettet op, når de havde "overlevet" løbet.
Biografierne er desuden suppleret med over 300 farve- og sort/hvide fotos fra dengang og omfatter også afsnit om konkurrenterne, racerbanerne og formelbilerne.
Bogen er en oplagt julegave til alle, der interesserer sig lidt for motorsport.

Forlaget Veterania Type : Indbundet, rigt illustreret Sideantal : 326 vejl. kr. 368,- 10% rabat til VMK-medlemmer (se annonce)

Støt vores annoncører
de støtter os

Kvalitet i top...
- også når det gælder veteranbiler

ECS

A/S Esbjerg Cylinder Service, Hedelundvej 19, 6705 Esbjerg Ø

Tlf. 75139255 Fax.75125943, ecs@ecs-itop.dk

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

EN SOLSTRÅLEHISTORIE

SUNBEAM oversættes fra engelsk til SOLSTRÅLE.
Men for de lidt ældre leder navnet nok mere tanken hen på engelske bil- og motorcykelmærker end på solen.
Denne annonce for den nye Hillman Sunbird kunne ses i ældre motorblade, her helt præcist FDM's Motor fra den 4. marts1961.
Reklamebureauets teksforfatter har i annoncen indbygget masser af de erfaringer fra den motorsport, som "Sunbeam har høstet gennem sejrrige deltagelser i internationale landevejsløb" i en temmelig almindelig familiebil, en Hillman, der havde båret modelnavnet Minx siden først i 1930erne, men som nu var lanceret på det danske marked med det mere velklingende Sunbird.
Øverst i annoncen ses også en tegning af en gammel racerbil med teksten "Allerede 1922 kørte K. Lee Guinness sin Sunbeam til sejr…"
Men hvilken Sunbeam kørte K. Lee Guinness til sejr i hvilken anledning? Og hvad har Sunbeam og Hillman overhovedet med hinanden at gøre?

Der er ingen tvivl om, at en Hillman Sunbird var en ganske udmærket familiebil. I forskellige tunede udgaver gjorde den sig også bemærket i motorsporten, her i Danmark på Roskilde Ring, Jydsk Væddeløbsbane i Aarhus, Korskrobanen m.v., og med især Jørgen Nielsen, Sorø, bag rattet blev det til flere Danmarksmesterskaber. Og der er heller ingen tvivl om, at det tillagte sportslige image sammen med de opnåede resultater på banerne har styrket salget.

Jørgen Nielsen præsenterer Hillman Sunbird'er på Roskilde Ring (Fart & Form).

Først om Hillmann:
Det oprindelige firma Hillman-Coatalen i Ryton-on-Dunsmore, nær Coventry, blev grundlagt i 1906 af William Hillman (1848-1921) sammen med bretoneren Louis Hervé Coatalen (1879-1962) som designer og chefingeniør. Coatalen havde tidligere arbejdet for De Dion-Boutton, Clément-Bayard og Panhard-Levassor inden han i 1900 forlod Frankrig for at arbejde i England. Efter en kort tid hos Crowden Motor Car Company blev han i 1901 chefingeniør hos Humber Car Company.
I 1909 flyttede Louis Coatalen over fra Hillman til Sunbeam, hvorefter firmaet i 1910 skiftede navn til Hillman Motor Car Company. I 1928 blev Hillman overtaget af Humber, og begge mærker blev i 1931overtaget af Rootes. Hillman vedblev at blive det dominerende mærke inden for Rootes-gruppen, der foruden Humber også kom til at omfatte Sunbeam og Singer indtil 1967, da amerikanske Chrysler overtog Rootes. Hillman-mærket anvendtes fortsat under Chrysler frem til 1976. Hunter- og Avenger-modellerne fik derefter "klistret" Chrysler-mærket på indtil 1979, da den europæiske division blev solgt til PSA Citroën Peugeot. På det tidspunkt udgik Hunter-modellen helt, mens Avenger fik navneforandring til Talbot, som fik endnu 2 års levetid. Ryton-fabrikken samlede derefter forskellige Peugeot-modeller til det europæiske marked indtil den blev lukket ned i 2007. Rettighederne til Hillman-navnet ligger stadig hos Peugeot.

Dernæst om Sunbeam:
Sunbeam-mærket blev registreret i 1888 af John Marston Co. Ltd i Wolverhampton, England. Virksomheden fremstillede først cykler, men helt fra slutningen af det 19. århundrede også motorcykler og biler. I 1905 blev Sunbeam Auto Company Ltd dannet og udskilt fra resten af John Marstons forretning, som beholdt Sunbeam cykler og motorcykler.
Louis Coatalen havde som nævnt sluttet sig til selskabet i 1909, også her blev han chefdesigner. Han reorganiserede produktionen sådan, at næsten alle dele blev fremstillet af selskabet selv, for ikke at være afhængig af eksterne leverandører.
Hurtigt introduceredes hans første design, en Sunbeam 14/20, der i 1911 fulgtes af en opgradering med en lidt større motor, model 16/20.
Efter designet af 14/20 fortsatte han med avancerede

Støt vores annoncører
de støtter os

Isfuglen - en flyvende ædelsten

Isfuglen er en elegant fugl klædt i den flotte blå- og rødlige fjerdragt. En symfoni af farver, der får den til at ligne en flyvende ædelsten. Den lille karakteristiske isfugl er fuglen i Frøs-logoet. Den er lille, lynhurtig og flittig. Isfuglen som symbol giver et godt billede, af det du kan forvente, når du går i Frøs Herreds Sparekasse

"Kontakt os - måske kan vi gi' din økonomi et godt tilbud"

Ole Madsen
direkte 76 10 96 75
om@froes.dk

Frøs
www.froes.dk

Gl. Vardevej 241
6715 Esbjerg N
Tlf 76 10 96 96

Stort udvalg i dæk og fælge

FIRSTSTOP Ahlmann DÆK
- DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED
Taurusvej 16 · Esbjerg · tlf. 75 12 20 27
Åben: mandag - torsdag 8.00 - 16.30 · fredag 8.00 - 16.00
Hjertingvej 74 · Esbjerg · tlf. 75 45 30 01
Åben: mandag - fredag 8.00 - 16.30
www.ahlmanndæk.dk

Klik ind...
www.jydsk-polstring.dk

og se eksempler på hvad vi laver og hvad vi forhandler som f.eks.

✔ autopolstring ✔ sædevarme ✔ læderindræk

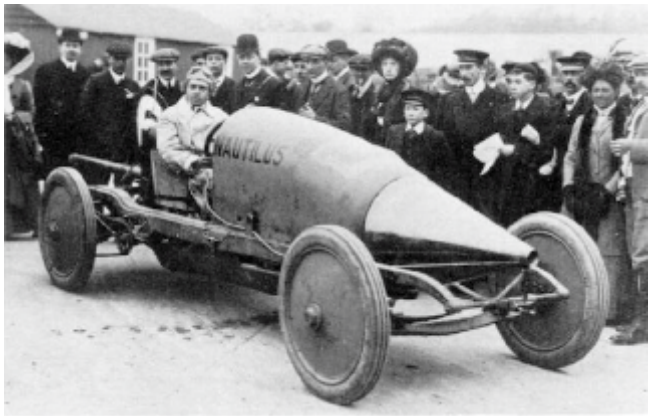
Finder du noget der er interessant, eller mangler du noget, så kontakt os - vi giver gerne et uforpligtende tilbud.

Åbningstider: Mandag til torsdag 07.30-17.00
Fredag 07.30 til 13.00

JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

topventilede, højtydende motorer med trykreguleret smøresystem. Coatalen var særlig glad for racing som et middel til at opnå erfaring og ekspertise - "Racing forbedrer racen". I 1910 byggede han sin første land-speed-record bil, Sunbeam Nautilus, drevet af en 4,2-liters version af denne motortype. Med Nautilus indførtes en række tidlige strømlinefunktioner, men motoren led af forskellige problemer og modellen blev opgivet.



Louis Coatalens i sin første LandSpeedRecord - LSR-bil - Sunbeam Nautilus, der dog ikke satte nogen verdensrekord.

Det følgende år introduceredes Sunbeam Toodles II med et forbedret ventilsystem. Med denne bil vandt Coatalen 22 præmier på Brooklands i 1911, og satte rekord over en flyvende kilometer med 86,16 mph (138.66 km/t). Sunbeam-biler med mere konventionelle (for den tid) side-ventilede motorer vandt fremtrædende pladser i 1911 Coupe de l'Auto Race, og forbedrede versioner blev første, anden og tredje det følgende år.

Sunbeam 3 litre 1913 - set på Myreton Motor Museum, Scotland.

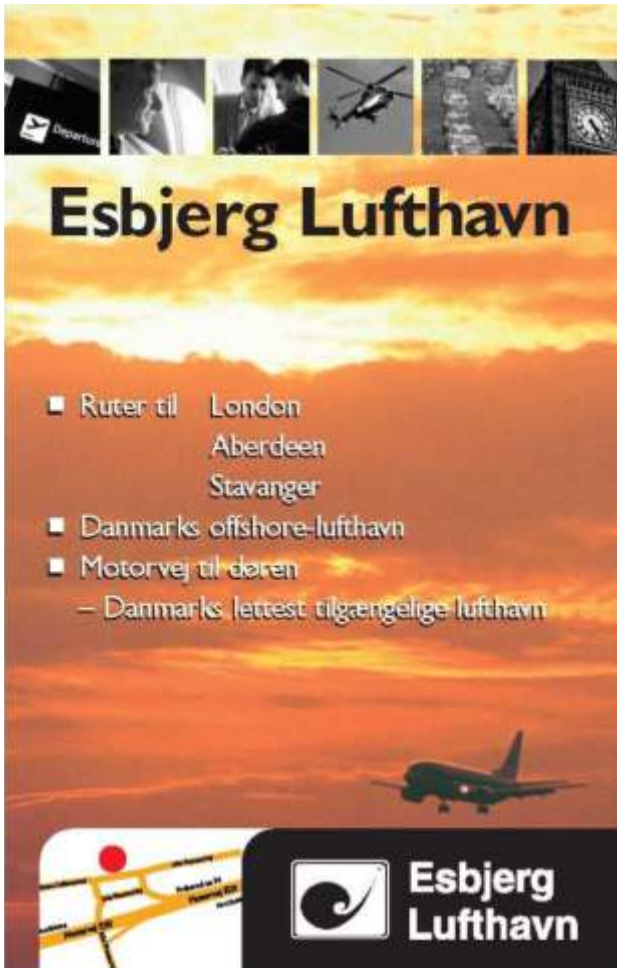
Under Første Verdenskrig designede Sunbeam store, avancerede flymotorer.
I 1919 købte den franske bilfabrik Darracq det London-baserede firma Clément-Talbot og blev dermed til Talbot-Darracq med det formål at importere Talbot-biler fra Frankrig til England. Med indlemmelsen af Sunbeam i 1920 dannedes Sunbeam-Talbot-Darracq - også kaldet STD Motors.
Sunbeams limosiner, saloons og touringbiler fra den tid var af meget høj kvalitet og blev anset for at være bilen for dem, der fandt en Rolls-Royce måske lidt pralende.

Sunbeam 14/40 Tourer fra 1926 - set til Elfsteden Oldtimer Rally, NL, 2010.

Men Coatelens hovedinteresse i det nye firma blev at bygge racerbiler, blandt andet til racerkøreren Henry Segrave (1896-1930) som vandt det franske Grand Prix i 1923 og det spanske Grand Prix i 1924.
Coatalen blev stærkt involveret i LSR - land-speed-records - først med den Sunbeam 350 HP racer til Kenelm Lee Guinness, som er vist her i vores Sunbird-annonce, og som vi efterfølgende skal se nærmere på.
I 1926 var racing-aktiviteterne imidlertid blevet udskilt af STD virksomheden og flyttet til Suresnes i Frankrig, og selv om Coatalen fortsatte med at arbejde på deltid i Wolverhampton, England, tilbragte han det meste af sin tid i Paris.
STD-firmaet lukkede ned i 1931, men dets anliggender var så komplicerede, at det varede helt frem til 1934 før Suresnes-værket endelig kunne overtages af Lago. Af provenuet fra salget af hans STD-aktier, købte Coatalen kontrol i den franske gren af Lockheed Hydraulics, og af indtægter fra denne købte han en yacht og en villa på øen Capri.

Hillman og Sunbeam mødes:
Da Sunbeam-virksomheden gik i betalingsstandsning i 1935, blev den opkøbt af Rootes-gruppen, der fortsatte med at bruge Sunbeam-mærket, og her kom det så til at følges ad med Humber og Hillman indtil deres fælles endeligt under Chrysler.
I perioden 1948-55 kom de ret sportslige Sunbeam-Talbot 80-, 90- og Alpine-modeller, som gjorde sig godt bemærket, især i rallies. I 1952 tog englænderne Stirling Moss/D. Scannell/John Cooper 2. Pladsen, og i 1955 vandt nordmændene Per Malling/Gunnar Fadum Rally Monte Carlo, i begge tilfælde i Sunbeam-Talbot 90'er.
I årene 1955-67 fremstillede Rootes Rapier-modellerne med Sunbeam-navnet. De blev også meget anvendt på bane og i rallies, og opnåede mange fine resultater. Denne Rapier-serie var i princippet en 2-dørs Hillman Minx, og derfor kunne Sunbird'en med rette påstås at være udviklet af erfaringerne med denne Sunbeam-model.
De fikse Ford Thunderbird-inspirerede Alpine roadster

Støt vores annoncører
de støtter os



GRINDSTED AUTOGENBRUG A/S
Skovgårdsvej 1 - 7200 Grindsted
www.grindsted-autogenbrug.dk

AUTODELE – VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

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

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

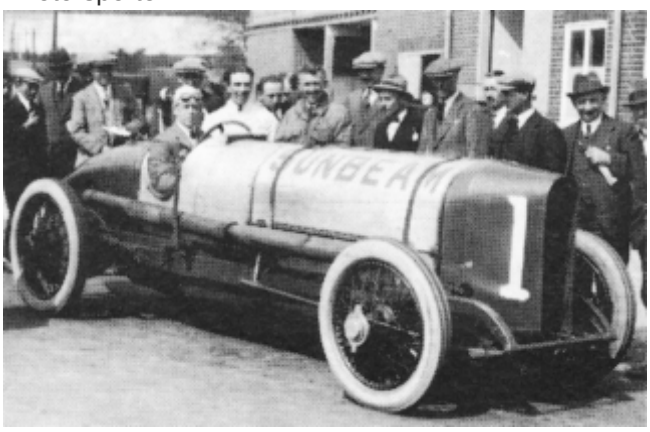
TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08

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

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

series I-V 1959-68 og den tilsvarende Tiger-model med en stor Ford V8 motor, der byggedes på den kortere platform fra Hillman Husky varevognen, udgik af produktionen i begyndelsen af Chrysler-perioden, men dukker nu og da stadig op på racerbanerne.
De seneste Rapier-modeller fra 1969-75 solgtes stadig som sports-modeller, men anvendtes ikke nævneværdigt i motorsporten.



Kenelm Lee Guinness i Sunbeam 350 HP på Brooklandsbanen. Guinness er ud af familien med den kendte øl af samme navn, men ud over at sætte hastigheds-verdensrekord,blev han kendt for at opfinde et pålideligt tændrør KLG

Jo, en vis forbindelse mellem Sunbird'en og den gamle racerbil i annoncen kan spores, men slægtsskabet er dog ikke påfaldende.

Og især om den gamle racer:
Louis Coatalen byggede i 1920 denne bil på fabrikken i Wolverhampton til brug på Brooklandsbanen med en ret modificeret V12 Sunbeam Manitou flymotor.
Motoren var (er) på hele 18.322 cc med en boring på 120 mm, slaglængde 135/142 mm, 1 udstødnings- og 2 indsugningsventiler pr. cylinder og 1 overliggende knastaksel pr. blok, 2 Claudel-Hobson HC7 karburatorer og yder 355 b.h.p. v/2.300 o/min. Motoren er monteret i en underramme. Transmissionen sker via en flerplade kobling gennem en 4-trins pre-selector gearkasse og en kardanaksel til et differentialeløst bagtøj med Hotchkiss-drev og udveksling 1,5:1.
Chassiset er en kanalsektions ramme, affjedringen er med halv-elliptiske fjedre, og hydrauliske- og mekaniske Hartford-støddæmpere. Håndbremsen virker på baghjulenes 18" tromler, fodbremsen på transmissionen, og fælgene er Rudge-Whitworth trådhjul, 880mm x 120mm.
Bilen har en akselafstand på 10 ft 7in. (3,23 m), sporvidde for og bag 4 ft 6in. (1,37 m), en længde på 16 ft (4,88 m) og en vægt på 1.550 kg.

Sunbeam 350HP blev først kørt af den australskfødte pilot og flykonstruktør Harry Hawker (1889-1921) på Brooklands i 1920. Bilens første optræden tidligt på året havde været mindre lovende. Under træningen i pinsen på Brooklands med Hawker bag rattet, sprang det ene forhjul af, bilen styrede af banen og fik beskadiget køleren og styretøjet. Ved et race i august gik bilen i stå på startlinjen, og måtte skubbes til side.

I oktober samme år satte den franske racerkører (Indianapolis, LSR) og pilot Rene Thomas (1886-1975) en ny rekord med bilen på Gaillon Hill Climb i Normandiet.
Efter yderligere problemer med den store sorte og hvide bil fik tændrørsmagnaten (KLG) og racerkøreren Kenelm Lee Guinness (1887-1933) i påsken 1921 omsider "trukket den op" og satte en omgang med 120,01 mph - og vandt dermed det eftertragtede Brooklands 120 mph-emblem. I efteråret 1921 måltes Guinness på "Railway-straight" til 135 mph, og på opløbsstrækningen til 140 mph.

Sunbeam Alpine Tiger i racetrim med en stor, hårdt pumpet V8-motor - efter sejren i et klassisk race på Silverstone, England. Denne Sunbeam kan formentlig præstere det samme eller måske endnu mere end den gamle 350 HP !

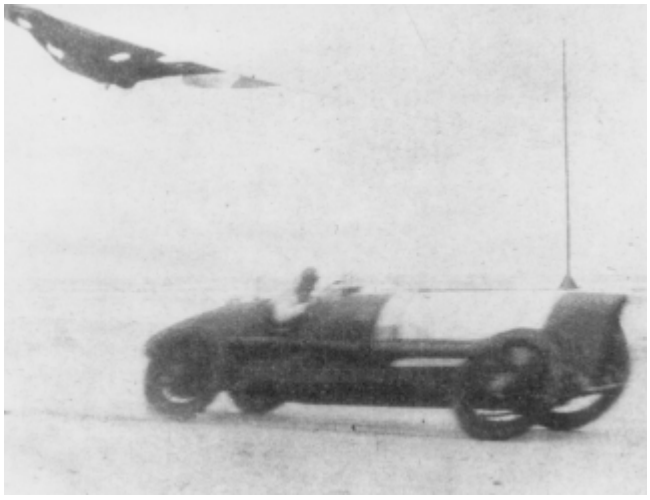
Under træningen den 16. maj 1922 målte KLG's venner hans hastighed på "Railway-straight" til 144 mph, og den følgende dag i blæsevejr måltes han officielt til 140,51 mph én vej og han satte en ny Brooklands banerekord på 123,39 mph sammen med flere andre hastighedsmålinger over forskellige afstande. Hans officielle 137,15 mph på flyvende kilometer rekord stod ubesejret i syv år.

Et tidligt KLG-tændrør, her adskildt.

Dagen efter - den 17. maj 1922 - satte Kenelm Lee Guinness tre rekorder: Brooklands omgangs-rekord på 123,30 mph (198.43 km/t), så hastighedsrekorden over 1 mile på 129,171 mph (207.880 km/t) og over 1 kilometer på 133,708 mph (215.182 km/t) - dette var de sidste hastighedsrekorder, som blev sat på Brooklandsbanen.
"Allerede 1922 kørte K. Lee Guinness sin Sunbeam til sejr…" stod der ved tegningen af den gamle racerbil i annoncen. Reklamefolkene kunne have skrevet meget mere, de kunne have nævnt den berømte Campbell og striber af verdensrekorder - endda uden at overdrive.

Captain Malcolm Campbell (1885-1948) lånte Sunbeam 350 HP af Coatalen og kørte den i Speed Trials på

Saltburn Beach i det nordlige Yorkshire den 17. juni 1922, hvor den øgede sin første hastighedsrekord fra Brooklands til 138,08 mph (222.22 km/t). Men det manuelle tidtagning med stopuret var ikke godkendt, så rekorden forblev uofficiel.
Efter adskillige måneders pres lykkedes det endelig Campbell at overtale Coatalen til at sælge Sunbeam 350 HP til ham. Bilen blev malet blå og omdøbt til 'Blue Bird' - faktisk hans 4. racerbil med det navn.
Den 23. juni 1923 satte Campbell på Fanø Strand en ny hastighedsrekord på 137,72 mph (221,64 km/t) over den flyvende kilometer. Denne gang rekord blev heller ikke officiel, da Varmemester Møllers tidtagningsudstyr med de udspændte sytråde heller ikke var godkendt - omend det var overordenligt præcist.



Malcolm Campbell i det øjeblik han bryder sytråden og øger verdensrekorden til 219,4 km/t i gennemsnit over 1 kilometer frem og tilbage med flyvende start på Fanø Strand lørdag den 23. juni 1923 - en rekord, der ikke blev officiel, da det benyttede tidtagningsudstyr ikke kunne godkendes af "Association International des Automobile Clubs Reconnus". Kameraets spaltelukker kan ikke følge med til den hastighed, men det øger kun dramatikken og farten i fotoet.

I løbet af vinteren 1923-1924 blev bilen sendt til vindtunnelforsøg på flyfabrikken Boulton Paul i Norwich. Resultatet blev, at hos Jarvis Coachbuilders i Wimbledon blev bilen gjort mere strømliniet med en lang tilspidset hale og indkapslede bagfjedre. Trådhjulene blev også forsynet med tallerken-dæksler for at forbedre aerodynamikken. Motorens kompression blev øget med nye stempler, og et nyt indsugningsmanifold med indtag lige bag køleren blev fremstillet.
I sommeren 1924 vendte Campbell tilbage til Fanø med henblik på et nyt rekordforsøg, men stranden var i dårlig stand - og afspærringen af tilskuerne var stadig lige utilstrækkelig. I det første rekordforsøg blev begge bagdæk flået af Blue Bird'en. Nye kanttrådsdæk blev monteret på baghjulene, og rekordforsøget blev genoptaget. Dækproblemet gav de førende dækfirmaer noget at tænke over, og det satte gang i udviklingen.

Desværre, mens bilen kørte omkring 240-250 km/t, løb højre fordæk af fælgen, fortsatte i retning af dommertribunen og tilskuerpladserne, hvor det ramte en dreng, der døde af sine kvæstelser samme aften.

I

Lørdag den 23. August 1924 på Fanø Strand: Blue Bird'en har mistet sine vulst-dæk på begge baghjul. Intet dæk havde nogensinde før kørt så hurtigt…

september 1924 kørte Campbell Blue Bird'en på Pendine Sands i South Wales med et mere vellykket resultat. Den 25. september 1924 satte han ny verdensrekord med en hastighed på 146,157 mph (235.217 km/t). Herefter satte han bilen til salg for £ 1.500, men besluttede alligevel at beholde den for et yderligere forsøg, da han hørte, at konkurrenten J.G. Parry Thomas også planlagde et rekordforsøg på Pendine Sands med sin "Babs".
Malcolm Campbell vendte derfor tilbage til Pendine med Blue Bird'en i 1925, og den 21. juli øgede han rekorden til 150,869 mph (242.800 km/t) - første gang nogen bil havde oversteget 150 mph (240 km/t). Det blev samtidig også den sidste verdensrekord, som blev sat af den nu lidt bedagede Sunbeam 350 HP.

Campbell i sin Blue Bird på Pendine Sands 1925. Bilen køres op på plader, så den ikke synker ned i sandet.

Men langt op i 1930'erne klarede den stadig sine 130 mph i race på Brooklandsbanen, blandt andet med den berømte kapelmester Billy Cotton både som fører og ejer.
Bilen blev derefter stillet hen og gik i glemmebogen, men ved et tilfælde blev den reddet fra ophug og omsmeltning til krigsmateriel, og nu står den flot restaureret på National Motor Museum i Beaulieu nær Southampton sammen med 3 andre Land-Speed-Record vogne.

Chefingeniør Doug Hill og jeg besøger Sunbeam 350 HP Blue Bird på National Motor Museum, Beaulieu.

Selv om den gamle racerbil var på slæb, var det en fantastisk oplevelse at køre Malcolm Campbell's Blue Bird på Fanø Strand. Det har kun Campbell og jeg gjort…

Jørgen Lind

Ved en markering af de historiske Fanø Motorløb i 1999 lykkedes det at få den gamle Sunbeam 350 HP Blue Bird tilbage til Fanø igen. Motoren er defekt og bilen kan ikke længere køre ved egen kraft, men trods dette fik jeg den enestående oplevelse og følelse af historiens vingesus ved at køre bilen i en lille tv-optagelse - på slæb efter en Landrover.

Filmaften den 17. januar

- bliver med tema ØST- køretøjer, mest fra DDR.
Vi viser en masse gamle og nye billeder samt gamle filmklip,
og fortæller lidt om dem.

Vi ses i 2013 til en hyggelig aften
i vore lokaler i Gjesing Fritidscenter
Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

Banegården i Esbjerg
- set på et ældre postkort og nu.

Esbjerg Banegård er opført i 1904 som et karakteristisk eksempel på tidens banegårds-byggerier "ude på linjen", som det blev gennemført i de større stationsbyer. Arkitekten er Heinrich Wenck, der gennem mere end en generation prægede næsten alle statsbanernes stationsbyggerier i denne periode. Ud over for Statsbanerne tegnede Wenck et antal bygninger for Toldvæsenet og for Post og Telegrafvæsnet. Billedet til postkortet er taget omkring midten af 1950'erne. Taxaerne på holdepladsen er en FORD V8 1938-39, en CHEVROLET fra 1953-54 og så vidt jeg kan se en FIAT eller SIMCA fra lige før eller efter krigen. Foran hovedindgangen holder en VW "Rugbrød" varebil af tidligste model, og i Jernbanegade kører en OPEL KAPITÄN 1953-55 - og en cyklist.

Banegårdsbygningen fremtræder temmelig uændret i sit ydre gennem mere end 100 år. Ja, bygningen er da også fredet, og må derfor ikke uden videre ændres. Den blev gennemgribende restaureret for nogle år siden, visse dele blev ført tilbage til den oprindelige skikkelse, men alligevel er adskillige skorstene og en hel del tagvinduer forsvundet. Med det varslede projekt "Broen" på arealet syd for pakhusene, der i dag rummer parkering, er dagene for bygningens brug som banegård måske talte! Taxaerne på holdepladsen er ret nye, typiske taxa-udgaver af FORD MONDEO og MERCEDES-BENZ i person- og stationcar-udgaver. Mod nord i Jernbanegade kører en CITROEN C5 af næst-nyeste model, en sjælden FORD KA Roadster af forrige model, en VW POLO af ældre årgang samt en KIA af mindste model.

Jørgen Lind

Støt vores annoncører
de støtter os

Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme ..."

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1977 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	560	207
75.000	815	207
125.000	1.005	207
175.000	1.192	207
225.000	1.372	207
275.000	1.571	207
325.000	1.816	207
375.000	2.059	207
400.000	2.178	207
475.000	2.495	207
525.000	2.790	207
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.386	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1978 til og med 1984:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.378	471
75.000	2.007	471
125.000	2.472	471
175.000	2.934	471
225.000	3.375	471
275.000	3.866	471
325.000	4.467	471
375.000	5.065	471
400.000	5.357	471
475.000	6.138	471
525.000	6.862	471
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.153	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

Min motorcykel...Min bil...

I hvert af de kommende numre af VMK NYT vil vi forsøge at bringe en artikel, hvor et medlem fortæller om sit køretøj og viser masser af billeder af det.

Derfor vil vi også gerne have dit bidrag - ta' en snak med Jørgen Lind om det på 75164114 eller naestformand@vmklub.dk

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl

Oplevelsesøkonomi.

I 1956 var der autoshow i København. Her udstillede man en Mercedes 300 SL med øgenavnet 'Mågevingen'. Den kunne erhverves for godt 71.000 kr. Bilen er for nylig blevet solgt i USA for 2,3 mio. kr. Det må siges at være en oplevelsesøkonomi, der vil noget. Tænk, hvis dine forældre eller bedsteforældre havde været forudseende (og rige) nok dengang...

Du kan få en SL-Klasse fra 1.730.200 kr. men den viste SL 500 koster fra 2.300.000 kr. ekskl. levering. Godt nok uden mågevinger, men til gengæld ligger metaltaget klappet og klar i bagagerummet. 8,4 km/l ved blandet kørsel, CO2 emission 284 g/km. Den viste bil er ekstraudstyret (det gælder også den nederste bil).

Bent Pedersen AS

Autoriseret Mercedes-Benz, smart, Chrysler, Jeep® og Dodge forhandler. Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf. 7514 0355.
Autoriseret serviceværksted for Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep® og Dodge. Nordre Boulevard 205, 6800 Varde. Tlf. 7521 2133. **www.bent-pedersen.dk**