



VMIK NYTT

Nr. 298, 40. årg. februar 2017



Kaffebordet



INFO - SIDEN



BESTYRELSEN:



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



Næstformand: Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
75 16 41 14
Ansvarshavende redaktør næstformand@vmklub.dk



Kasserer: William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl
40 26 95 46
Billed arkiv kasserer@vmklub.dk



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



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



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



Bestyrelsesmedlem: Mogens Andreasen
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V.
Sekretær og suppleant 60 96 20 16



Bestyrelsesmedlem: Brian Sten Jensen
Østparken 73
6840 Oksbøl
75 27 11 79 / 26 14 11 79



Webmaster: Per Finderup Nielsen
(ikke i bestyrelsen) Frejasvej 72
6840 Oksbøl
21 22 39 30
webmaster@vmklub.dk



Redaktør: Pia Hansen-Schwartz
(ikke i bestyrelsen) Gl. By Ringvej 8
6700 Esbjerg
tlf. 21 26 01 63
vmknyt@luma.dk



Bibliotek: Kjeld Kristensen
(ikke i bestyrelsen) Solbærvej 11
6715 Esbjerg N.
tlf. 75 12 68 78
kjk@kristensen.mail.dk

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB,
FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmkklub.dk

FORMÅL: At fremme interessen for køretøjer 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, i 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:

Indkaldelse til generalforsamling	side 3
Vedtægter	side 4
Revideret regnskab	side 5
Min Lotus Elite	side 8
VMK Nyt - indhold 2016	side 19
Opskrift på julegløgg	side 19
Tilmeldingsskema til Esbjerg Veteranløb 2017	side 20
Garagesnak	side 21
Fanø Bad	side 22

Nye medlemmer

14	Paul Birkinshaw Lærkehaven 1 5330 Munkebo
19	Jens Jørn Højrup Kastanievej 10 6720 Fanø
24	Jes Achermann Engdraget 1 6870 Ølgod
41	Bruno Malzard Sivøvej 4 6710 Esbjerg V
44	Kurt Hansen Rosenvænget 16 6830 Nørre Nebel

AKTIVITETSKALENDER FOR 2017:

Februar	16.	VMK Billed- og filmaften
Marts	2.	Generalforsamling Se mere side 3
April	25. -26.	Bilmesse og Brugtmarked, Fredericia
	6.	VMK Klubmøde
	8.	Stumpemarked - Ting og Sager, Herning
Maj	4.	VMK Klubmøde
	6.	Esbjerg Veteranløb Se mere side 20
	27.	Oldtimerløbet Gråsten - Flensborg

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

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 4026 9546, mail: register@vmklub.dk

Forsidebilledet: En Lotus Elite kan også bruges som kaffebord

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 15, deadline 1. april 2017



Indkaldelse til generalforsamling 2017



Hermed indkaldes til ordinær generalforsamling i

Vestjysk Motorveteran Klub

Torsdag den 2. marts 2017 kl. 19:30 i Gjesing Fritidscenter

Dagsorden:

- 1.Valg af dirigent.
- 2.Formandens beretning.
- 3.Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
- 4.Indkomne forslag.

Bestyrelsen foreslår ændring af vedtægterne §4 og §6, så februar erstattes med januar. VMK Nyt vil så fremover blive udsendt i ulige måneder. Girokort til kontingentopkrævning udsendes i november og indkaldelse til generalforsamling sker i januar. Alle vil så modtage indkaldelsen rettidig.

- 5.Valg af bestyrelsesmedlemmer, herunder suppleant jfr. vedtægternes §5.

På valg er:

Thomas Nielsen	modtager genvalg
Povl Elkjær, klubmester	modtager genvalg
Axel Hesel	modtager genvalg
Mogens Andreasen, suppleant	modtager genvalg

- 6.Valg af revisor og revisorsuppleant.

Roland Munch, revisor	modtager genvalg
Frands Enevoldsen, revisorsuppleant, bestyrelsens forslag	modtager valg

- 7.Fremlæggelse af næste års budget og fastsættelse af kontingent.
- 8.Eventuelt.

Forslag fra medlemmer optages på dagsordenen under forudsætning af, at de er formanden i hænde senest 10 dage før generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen er foreningen vært ved et mindre traktement.

KONTINGENT 2017 !!!

Har du husket at betale kontingent ? -Ellers er dette det sidste blad, du modtager. Girokort til brug ved betaling blev udsendt sammen med bladet i december med betalingsfrist 1. februar. Ifølge vedtægternes §3 slettes den 1. marts medlemmer, der ikke har betalt kontingent. Med venlig hilsen- Kassereren.



Vedtægter.

Gældende fra den 3. marts 2017

Vedtægtsændringen foretages for at kunne opfylde ændrede termer for opkrævning og advisering.

RØD markering: teksten udgår.

GRØN markering: ny tekst.



§ 1. Foreningens navn.

Foreningens navn er "Vestjysk Motorveteran Klub", forkortet VMK, hjemmehørende i Esbjerg Kommune.

§ 2. Foreningens formål.

Foreningens formål er at fremme kendskabet til og interessen for køretøjer af teknisk-historisk interesse. Formålet søges fremmet ved bl.a.:
- Erfaringsudveksling på møder og ved besøg hos firmaer og privatpersoner.
- Afholdelse af -og deltagelse i løb, træf, udflugter, udstillinger og reklamefremstød.

§ 3. Medlemskab og kontingent.

Som medlem optages alle, der interesserer sig for gamle motorkøretøjer. Optagelse som medlem sker ved henvendelse til kassereren eller via hjemmesiden. Ved optagelse betales et gebyr til dækning af omkostninger samt et kontingent, der ved optagelse i 2. halvår reduceres, svarende til den resterende del af årskontingentet. Nye medlemmer modtager, før optagelse, et eksemplar af foreningens vedtægter. Man er optaget som medlem, når kontingentet er indgået på foreningens bankkonto. Ved afstemninger er ethvert medlem, der har betalt kontingent, stemmeberettiget.

Medlemskontingentet fastsættes af bestyrelsen, godkendes af generalforsamlingen og betales helårligt forud. Indbetalingskort udsendes i november, og kontingentet skal være indbetalt senest den 5. januar.

Der udsendes en påmindelse ca. 1 uge efter forfald til medlemmer, som ikke har betalt. Medlemskabet fortabes, såfremt årskontingentet ikke er indbetalt senest 1. februar. Kontingentet indsættes på foreningens konto i en bank med lokal Esbjerg filial, efter bestyrelsens valg.

Til klubbens køretøjsregister oplyses data for de køretøjer m.v. som medlemmet ejer. Medlemmer modtager VMK Nyt, der er foreningens medlemsblad, 6 gange årligt. Udmeldelse kan ske, med virkning fra førstkommande 1. januar, ved brev eller E-mail til kassereren. Det henstilles, at udmeldelse sker tidligst muligt af hensyn til udsendelse af girokort medio november.

Efter udmeldelse vil man modtage VMK Nyt resten af året. Bestyrelsen kan udelukke et medlem, der har handlet i strid med foreningens formål. Medlemmet kan skriftligt, indanke udelukkelsen for den efterfølgende generalforsamling. Bestyrelsen kan enstemmigt udnævne æresmedlemmer, som er fritaget for at betale kontingent.

§ 4. Regnskab

Foreningens regnskabsår følger kalenderåret fra 1. januar til 31. december. Revisionspåtegnet regnskab optages i VMK Nyt (januar-udgaven) forud for årets generalforsamling.

§ 5. Bestyrelsen.

Bestyrelsen består af fem eller syv medlemmer, valgt af generalforsamlingen. Medlemmerne vælges for en periode på to år, således at der hvert andet år vælges tre og

hvert andet år to eller fire medlemmer.

Bestyrelsen konstituerer sig selv med formand, næstformand, kasserer, sekretær, klubbester og ansvarshavende redaktør.

Bestyrelsesmedlemmer kan varetage flere poster.

Bestyrelsen kan uddelegere opgaver. P.t. varetages opgaver som redaktør, Web-Master g bibliotekar og bladredaktion af medlemmer uden for bestyrelsen. Disse personer er, i den periode de varetager hvervet, fritaget for at betale kontingent.

Sammen med valg til bestyrelsen vælger generalforsamlingen en suppleant, en revisor og en revisorsuppleant.

Bestyrelsesmedlemmer og suppleant er, i den periode de varetager hvervet, fritaget for at betale kontingent.

En bestyrelsesbeslutning har kun gyldighed, såfremt et simpelt flertal har stemt for denne. VMK forpligtes retsligt ved underskrift af formand eller næstformand sammen med et bestyrelsesmedlem.

§ 6. Generalforsamling.

Generalforsamlingen er foreningens højeste myndighed og afholdes første torsdag i marts efter forudgående indkaldelse i januar-udgaven af VMK Nyt samt på hjemmesiden.

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 5. januar, såfremt disse ønskes behandlet på førstkommande ordinære generalforsamling.

For at en vedtægtsændring lovligt kan vedtages, kræves generalforsamlingens flertal.

Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal minimum indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, herunder suppleant, jf. § 5.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant.
7. Fremlæggelse af budget for det kommende år samt fastsættelse af kontingent.
8. Eventuelt.

Forslag fra medlemmer optages på dagsordenen under forudsætning af, at de er formanden i hænde senest 10 dage før generalforsamlingen.

Vedtægter på generalforsamlingen sker ved simpelt stemmeflertal. Afstemninger på generalforsamlingen sker ved håndsoprækning, såfremt skriftlig afstemning ikke er krævet af dirigenten eller mindst 3 medlemmer.

Ekstraordinær generalforsamling:

Såfremt bestyrelsen eller mindst en fjerdedel af medlemmerne fremsætter skriftlig begæring herom, med angivelse af dagsorden, skal ekstraordinær generalforsamling afholdes senest 2 måneder efter, at begæringen er indgivet.

Der indkaldes på samme måde som ved ordinær generalforsamling.

§ 7. Møder og andre arrangementer.

Medlemsmøder afholdes den første torsdag i hver måned, undtagen juli. Såfremt denne er en helligdag, afholdes mødet den følgende torsdag.

Gæster kan medtages til foreningens møder og arrangementer såfremt bestyrelsen ikke, forud for mødet eller arrangementet, har meddelt andet. Fortæring ved møder o.l. betales af medlemmerne selv, når ikke andet er meddelt.

Bestyrelsen er ansvarlig for at klublivet har indhold af både faglig og social karakter, samt lever op til § 2. Foreningens formål.

§ 8. Opløsning.

Forslag om foreningens opløsning skal forelægges en ordinær eller ekstraordinær generalforsamling.

Til vedtagelse kræves, at mindst 3/4 af de fremmødte medlemmer stemmer herfor. Vedtages opløsningen, kræves yderligere, at den vedtages med samme majoritet på en ny generalforsamling, der skal afholdes senest to måneder efter den første.

I tilfælde af foreningens opløsning, skal foreningens aktiver overdrages til et eller flere tekniske museer med interesse for veterankøretøjer. Lokalt eller regionalt beliggende institutioner har førstprioritet. Generalforsamlingen afgør, hvem der skal modtage aktiverne.

Klubben blev på initiativ af Eigil Engman og Gerhard Schmidt stiftet den 6. maj 1976. Klubbens vedtægter blev vedtaget af de fremmødte medlemmer første gang ved et møde på Korskroen den 1. november 1977.

På generalforsamlingerne i den 6. april 1978, den 5. april 1979, den 16. april 1984, den 6. april 2000, den 4. april 2002, den 10. april 2003, den 1. april 2004, den 12. april 2007, den 8. april 2010, den 12. april 2012, den 9. april 2015 samt den 7 april 2016 blev der vedtaget ændring af vedtægterne. Seneste ændring er vedtaget på generalforsamlingen den 2. marts 2017.

Peder Nielsen	Jørgen Lind	William Pohlmann
Formand		Næstformand mm. Kasserer mm.

Povl Elkjær	Mogens Andreasen	Axel Hesel
Klubbester	Sekretær / Suppleant	
Bestyrelsesmedlem		

Thomas Nielsen	Brian Steen Jensen
Bestyrelsesmedlem	Bestyrelsesmedlem



Vestjysk Motorveteran Klub

Foreningsregnskab

		For perioden	
Budget '17	Budget '16	1/1-31/12 2016	1/1-31/12 2015
56.000	58.500	56.875,00	60.100,00
12.000	15.000	13.500,00	15.300,00
0		2.956,00	
0		-2.308,88	647,12
68.000	73.500	71.022,12	76.451,42
0	0	0,00	280,00
500	1.000	499,00	2.758,50
1.000	1.500	861,00	2.637,85
2.000	2.000	3.150,00	1.815,00
2.000	2.000	725,00	2.050,00
1.000	1.000	1.000,00	1.000,00
4.000	3.600	3.705,00	8.585,00
2.000	2.500	2.633,93	2.326,88
50	100	0,00	216,00
150	200	150,00	150,00
1.800	2.500	1.690,50	1.666,50
3.600	3.400	3.357,50	2.518,13
4.692	5.700	4.899,00	5.578,00
0	0	2.467,38	0,00
1.000	1.000	1.354,00	1.002,51
23.792	26.500	26.492,31	32.584,37
21.000	23.000	21.195,00	22.545,00
750	1.600	750,00	0,00
1.800	1.800	1.836,78	1.872,20
21.000	21.000	20.182,15	19.848,90
44.550	47.400	43.963,93	44.266,10
68.342	73.900	70.456,24	76.850,47
-342	-400	565,88	-399,05
342	400	451,14	705,22
0	0	1.017,02	306,17



Støt vores annoncører de støtter os



VETERANBILSBATTERIER

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



Ernst & Young P/S
 Havnegade 33,
 Postboks 371
 6701 Esbjerg

Telefon 73 23 30 00
Telefax 72 29 30 30
www.ey.com/dk



**Veteranforsikring
 Danmark**

Vi sætter pris på originalerne

Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1982
 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	605	224
75.000	880	224
125.000	1.085	224
175.000	1.287	224
225.000	1.481	224
275.000	1.697	224
325.000	1.961	224
375.000	2.223	224
425.000	2.486	224
475.000	2.694	224
525.000	3.013	224
Osv.		
Selvrisiko	1.496	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.

Klassiske køretøjer 1983-1989
 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.488	508
75.000	2.167	508
125.000	2.669	508
175.000	3.168	508
225.000	3.644	508
275.000	4.174	508
325.000	4.823	508
375.000	5.469	508
425.000	6.118	508
475.000	6.627	508
525.000	7.410	508
Osv.		
Selvrisiko	2.992	

Hvem er vi?

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer.

Vi har et indgående kendskab til veteran-køretøjer og mange års erfaring i at forsikre dit køretøj bedst muligt.

Vi ser os selv som en del af veteran-folket og kender derfor de flestes behov og ønsker.

Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtægningsregler.

Telefon 75 91 21 92
E-mail veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk



25% rabat ved indtegnning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.



Vestjysk Motorveteran Klub

Løbsregnskab

<u>Budget '17</u>	<u>Budget '16</u>		For perioden	
			1/1-31/12 2016	1/1-31/12 2015
40.000	40.000	Deltagerbetaling	39.925,00	38.725,00
40.000	40.000	Indtægter i alt	39.925,00	38.725,00
32.000*	32.400	Forplejning	31.745,00	30.884,00
2.200	2.000	Kørselsudgifter	2.218,53	1.694,60
700	700	Porto	711,00	525,00
2.000	1.500	Tryksager/materialer	2.100,00	1.000,00
0	0	Præmier	0,00	0,00
2.400	2.400	Lydanlæg	2.400,00	2.400,00
700	1.000	Diverse	0,00	1.820,00
40.000	40.000	Udgifter i alt	39.174,53	38.323,60
0	0	Løbsresultat	750,47	401,40

	Balance pr.	
	31. december 2016	31. december 2015
Driftskonto 0002699540	106.471,49	108.800,29
Løbskonto 0002699559	0,00	3,71
Forudbetalinger	0,00	0,00
Aktiver i alt	106.471,49	108.804,00
Egenkapital primo	96.429,00	95.721,43
Årets resultat:		
Foreningsresultat	1.017,02	306,17
Løbsresultat	750,47	401,40
Egenkapital ultimo	98.196,49	96.429,00
Forudbetalt kontingent	7.075,00	8.775,00
Forudbetalte annoncer	1.200,00	3.600,00
Passiver i alt	106.471,49	108.804,00

Esbjerg, den 4. jan. 2016


William Pohlmann -kasserer


Roland Munch -revisor



min
LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



"Ma' ka' da' int' komm' her te' veterantur me' så'en moderne bil!" bemærkede en anden deltager utvetydigt henvendt til mig ved DVK Herregårdsturen på Fyn i juni 2009. Den **moderne** bil, der skinnede ham i øjnene, var på det tidspunkt "kun" lige fyldt 33 år, men opfyldte som sådan allerede kriterierne for officielt at kunne betragtes som en veteran - i det mindste nogle af dem.

På en måde vil jeg give manden ret: Lotus'en var og er stadig ikke lige det, man umiddelbart forstår ved en veteranbil, og den skilte sig unægtelig også noget ud fra de andre deltagende veteranbiler. Det gør de fleste Lotus-modeller sådan set altid - uanset hvor og i hvilket selskab de befinder sig.

Anthony Colin Bruce Chapman - ACBC - (19/5-1928 - 16/12-1982) var en usædvanlig engelsk ingeniør, opfinder og fabrikant, der grundlagde Lotus Cars og Team Lotus.

Colin Chapmans første Lotus Mark I blev bygget i 1948 i ét eksemplar på basis af en Austin 7 i gården bag faderens pub i det nordlige London. Deraf udvikledes en lang række af sports- og racervogne, racersportsvogne, Formula-1, -2, -3, - Junior og - Ford, Indianapolis- og Tasman racere og meget andet. Lotus erobrede ikke mindre end 78 Grand Prix sejre i Formula-1 mellem 1960 og 1987 - heraf 25 med Jim Clark bag rattet. Desuden scorede Lotus 7 gange Formula One World Championship mellem 1963 og 1978.

Foruden racerbilerne skabte Lotus en række 2-personers "roadgoing" sportsvognsmodeller, der også markerede sig kraftigt på racerbanerne - altid specielle biler i et markant design, med usædvanlige konstruktioner, med lav vægt og eminente køreegenskaber: De nu sjældne type 6, de velkendte Type 7, der engang kunne købes som byggesæt, de flade Sports Racere Type 11 (15&17), Type 14 Elite Coupé - den første Lotus med glasfiberkarosse, den vævre Type 26 (36&45) Elan, Type 28 Lotus Cortina, samt Typerne 46, 54, 65 & 74 Europa med centermotor ligger stadig helt i toppen af feltet, når der køres historisk race.



Type 6

Type 7 Seven

Type 11 Eleven

Type 14 Elite

Type 26 Elan

Type 28 Cortina

Type 46/74 Europa

Den lidt mere modne Colin Chapman præsenterede så i 1967 den lidt mere familieorienterede Lotus Type 50 Elan+2 med plads til 2 små børn eller en lille voksen en kort tur på bagsædet. Modellen havde det Lotus-karakteristiske Backbone (rygrads-) chassis, som var indført med den første Elan model, og et glasfiber karrosseri, i princippet opbygget som på den første Type 14 Elite. Alle Elan og de seneste udgaver af Europa modeller havde Ford motorer i forskellige størrelser og varianter, men med Lotus' eget Twin Cam topstykke.





min
LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



Chapman var efterhånden ved at være ked af sine nuværende modeller, og han havde i længere tid ønsket sig nye, større 'upmarket' modeller med mere plads og større motorer. Der blev arbejdet med planer til en front-motor 4 personers model med længere akselafstand og mere plads indvendigt - projektet kaldet M50 - samt en 2 personers coupe med center-motor.

Det blev en længere og ganske kostbar affære, som blev forstyrret af en oliekrise og var stramt bestemt af Group Lotus' økonomi. Siden sidst i 1960'erne havde flere designere arbejdet med forslag til M50 i skala modeller, men om ét forslag mente man, at det havde for stor lighed med en vis Maserati model, et andet fandt man ganske vist nydeligt, men for almindelig af udseende - og de blev begge vraget.



I foråret 1971 fremstillede Lotus-designeren Oliver Winterbottom et forslag til M50, som alle tilsyneladende syntes om, og i april blev den rå udseende skalamodel testet i en vindtunnel med et meget tilfredsstillende resultat, og en model i 1/4 størrelse godkendtes. Den så næsten nøjagtigt ud som den endelige Elite.



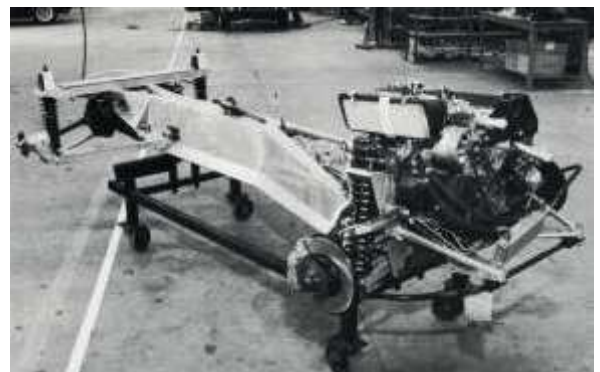
Håbet havde været, at modellen kunne udvikles og introduceres i løbet af 1972, men ikke før 1973 viste tallene, at der var plads til den i økonomien. En 2-liters 4 cylindret 16-ventilet DOHC alu-motor type 907, der kunne anvendes i projekterne, var allerede klar i efteråret 1971 og blev først leveret til Jensen-Healey.

Men først i maj 1974 afslørede Lotus så Oliver Winterbottom's fasionable, aerodynamiske kileformede "Tomorrow's Car Today": Den 4-personers Lotus Elite S1 Type 75, som virkelig skilte sig ud fra mængden og markerede en helt ny retning for Group Lotus. Det var den første af firmaets gadebiler med en motor af helt egen konstruktion - en lidt kraftigere udgave af Jensen-Healey motoren.

Ved introduktionen var Lotus Elite verdens dyreste 4-cylindrede bil !!!

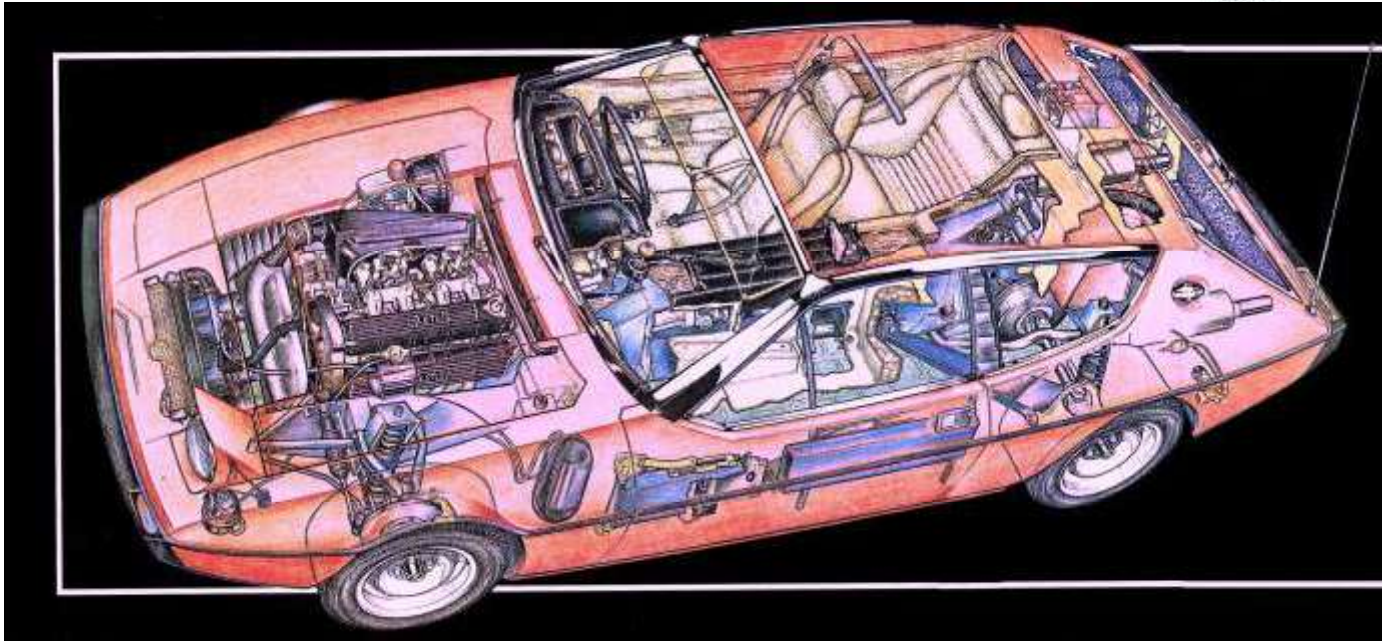


Det helt specielle Backbone (rygrads-) chassis, hjulophæng og affjedring, der giver en helt fantastisk vejbeliggenhed, blev indført med Lotus Elan-modellerne, men blev opskaleret og anvendt i Elite.





min
LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



Hatchback karrosseriet er sprøjtstøbt af resin efter en helt ny metode, beskyttet af verdensomspændende patenter, i 2 store GRP sektioner, en over- og en underdel, der er limet sammen i den lave hofte linie.

I dørene er indbygget kraftige stålbjælker, og en kraftig bøjle løber fra bunden langs B-posterne op under taget. Resultatet blev et lidt tungere, men meget stærkere karrosseri end den traditionelle lag-for-lag glasfiber opbygning, som Lotus hidtil havde benyttet, og i 1975 blev Lotus Elite tildelt den eftertragtede Don Safety Trophy for sin aktive og passive sikkerheds-konstruktion.



Interiøret var designet af Giorgetto Giugiaro fra Ital Design, der på samme tid arbejdede med Esprit-modellen. Det oprindelige trim som i bl.a. min Elite kaldtes Marcasite, et velour stof i en lidt mærkelig farve, der især oven på instrumentbrættet havde tendens til at solblege til grønt og i øvrigt "brænde" i helt stykker, kombineret med stofbetræk på sæder, sider og



loft i en nærmest "beskidt" beige farve. Historien er, at den samme type og farve trim blev brugt i et bådprojekt, som Colin Chapman var involveret i, og derfor skulle det også bruges i hans biler.



I juli 1974 købte jeg **MOTOR** journalen 7/74 i en bladkiosk. Bladet kostede hele 5,95 kr. så det var ikke på budgettet i hver måned, for på det tidspunkt var vi knapt færdige med at bygge vores nye hus, vi havde 2 små børn, 1 bil (Morris Mascot Mini 1000 Traveller) og 1 motorcykel (Suzuki T250 R). Med teksten "**Her er verdens bedste SPORTSVOGN**" og billedet af den nye Lotus Elite på forsiden måtte jeg bare ha' det blad. Jeg har kigget i det og læst Frank Jerichaus prøvekørsel igen og igen. Den Lotus brændte sig fast i mig! Et par år senere bragte **Bilen - motor og sport** Torry Lindstrøms meget begejstrede minitest af af Elite'en.



-Jeg blev besat af køreglæde ved samspillet mellem gearkassen, vejgrebet, kraften og affjedringen





min LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



Prisen i DK var dengang opgivet til 158.000 kr., noget mere end det dobbelte af den BMW 320, som Rogers Søgaard testede i samme blad, og 4-5 gange så meget som den helt nye Renault 5, der afløste vores Mini og Suzuki. Jeg gemte begge blade - og har dem endnu - men Lotus'en optrådte stadig kun i drømme.



I 1990 købte jeg en godt brugt MGB GT 1969 samt en ikke ret ny Mini 1000 som familiebilen, og solgte samtidig vores Toyota Corolla Liftback, som vi havde købt i 1986, da nr. 2 Renault 5 i rækken var ved at være træt. Så fik jeg da lidt duft af engelsk sportsvogn - til lavpris. 7 år senere kom et godt projekt, en Austin Healey Sprite Mk2 1962, ind i familien, og den blev kørende i 2000 efter 3 års restaureringsarbejde.

Da internettet 30 år efter mit møde med Lotus'en i MOTOR Journalen var kommet godt i gang, stødte jeg somme tider på noget med Lotus Elite, bl.a. på ebay. Dengang var der jævnligt en Elite til salg, og priserne var sjældent høje, måske fordi mange af de tilbudte så ret slidte og var dårligt vedligeholdte, omend tilstanden kan være vanskelig at bedømme på fotos/skærmen. I dag er de ret sjældent udbudt.

I juli 2005 tog vi sammen med et vennepar på 2 ugers ferie i Cotswold, England, i hver sin Austin Healey Sprite. Jeg havde på forhånd aftalt at mødes med en (be)kendt engelsk motorjournalist på The Birdcage - en ældgammel pub et sted i en by, som vi begge kendte - for at snakke Elite. Vi blev enige om, at hvis jeg fandt en god Elite på ebay eller andetsteds indenfor hans "distrikt", så ville han køre ud og kigge på den og melde sin bedømmelse af den tilbage til mig. Mens vi var i landet, fandt jeg nu ingen til salg, men dagen efter vi var kommet hjem igen, kom Klassisk Bil & Mc ind gennem brevsprækken med denne undseelige lille annonce:

Lotus Elite 76, synet og på plader, .000,- Erik, (00),

Ja, af hensyn til Erik har jeg fjernet nogle tal i annoncen. Bilen blev omgående solgt pr. telefon - til mig! Det var lidt af en satsning - da vi "kun" havde Eriks beskrivelse af bilen, og gerne skulle have vores MGB GT solgt. Men havde vi ikke handlet omgående, ville bilen være væk, for en anden køber kom dagen efter - men for sent! Snarest muligt efter

besøgte vi Erik for at se og prøve, hvad det var vi havde købt. En uges tid senere steg jeg på toget for at hente Lotus'en, og vel hjemme igen efter "jomfrurejsen", blev den straks stillet op på gårdspladsen i Sønderho til fotografering sammen med sine to engelske sportsvogns-slægtninge. "Familien" var dog kun samlet i en uge, så var MGB GT'en solgt til en mand på Sjælland. Den var da i betydeligt bedre stand, end da vi købte den - 15 år og 130.000 km tidligere.



Min Lotus har en lidt speciel ejerhistorie. Bilen blev solgt fra fabrikken i Hethel, UK, d. 27/5-1976 til Lotus Belgium, som fik den indregistreret 1. gang d.9/6-1976. Senere blev den solgt til naboen, som solgte dæk.



Da Erik så bilen annonceret til salg i det tyske Auto, Motor und Sport, tog han til Belgien, købte den og kørte den hjem til Danmark i juni 1978. Han betalte **en meget højt ansat afgift** (omkring 90.000 kr.) for at få den indregistreret på danske plader med nummeret **JL 56840**, men åbenbart



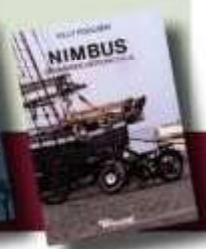
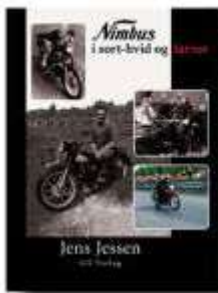


Støt vores annoncører
de støtter os



Bøger om klassiske køretøjer - skrevet på dansk

- 10% til medlemmer af VMK
- Ved bestilling på www.veterania.dk, huske at skrive VMK



www.veterania.dk
Tlf. 2990 8890
e-mail: bogsalg@veterania.dk



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



Granly Gruppen

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

**AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE**



**GRINDSTED BREMSE- &
KOBLINGSSERVICE ApS**

Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322

www.grindsted-bk.dk



min
LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



ikke **nok**, for **væsnet** havde efter nogle uger bestemt sig for, at man ville have **endnu mere**.

Den meget korte udgave af historien er, at det fik **væsnet** nu altså **ikke!** Efter et par år solgte Erik Lotus'en videre til Nykøbing Mors. Der fik den på et tidspunkt alle crom- og aludele, der skinnede, malet matsort og resten fik (desværre) den sorte lakering i stedet for den originale flotte Lagoon Blue Metallic code L12, som den var født med. Men det var vel et mode fænomen på den tid? Den næste ejer boede for enden af en lang grusvej, men den sorte lakering var simpelthen for upraktisk til brug på den adresse, så kort tid efter solgte manden Lotus'en - faktisk tilbage til samme Erik, som havde importeret den fra Belgien en lille halv snes år tidligere.



Omkring 1987 skiftede bilen igen ejer og kom de næste 17-18 år til at køre på Aarhus-egnen, indtil Erik igen-igen-igen købte sin gamle Lotus. Det var så 3. gang på 27 år han ejede den! Et sjældent tilfælde med en sjælden bil!



Første gang jeg prøvede at køre Elite'en hos Erik, var jeg måske en smule nervøs, men vænnede mig nu hurtigt til den og jeg følte mig godt dus med den allerede på vejen hjem til Fanø. Den første sæson blev det mest til kortere ture på øen, men da vi midt i 2006 blev efterlønnere og flyttede til fastlandet, blev der mere tid og nemmere adgang til at køre, og de alt for høje færgetakster var ikke længere en begrænsning.



Her er billedet, som vi brugte til den første julehilsen med Lotus'en, 2005. Bilen var kun lige kørt ud af garagen til fotografering, for allerede da fik jeg en fornemmelse af, at de brede sommerdæk ikke har meget bid i sneen, hvilket jeg flere år senere fik bekræftet på en is- og sneglat skovvej inde midt i Jylland, hvor bilen ikke selv kunne komme op ad en ganske lille bakke uden hjælp fra en skubber - én var nok!



Ved Automania i 2007 prøvede jeg Lotus'en i fri kørsel på Jyllandsringen. Hold op, hvor den imponerer. Det er næsten umuligt at få dækhyl i svingene, krængning er ukendt, styringen skarp og præcis, lynhurtig...



Støt vores annoncører
de støtter os



Udlej dit sommerhus
gennem **NOVASOL**

Det vi lover, holder vi
– og helst lidt mere...

NOVASOL tlf. 39 14 35 00
ejerservice@novasol.dk
husejer.novasol.dk

...fantastiske
ferieoplevelser
siden 1968

dwa -vi har blik for VVS

**Vi er også
veteraner - men
still going strong!**

VVS, Blik- eller Rørarbejde...
DWA rykker ud!

Altid
friske
med et
godt
tilbud!

Aut. VVS-installatør
DWA-VVS & Blik A/S

Falkevej 16 · 6705 Esbjerg Ø
Tlf. **75 13 35 68**
Henning Nielsen: 41 29 25 35

Mail: info@dwa-vvs.dk ·
Hjemmeside: www.dwa-vvs.dk

**STORT UDVALG
I DÆK OG FÆLGE**

FIRSTSTOP Ahlmann DÆK
- DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED

Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg · tlf. 75 12 20 27
Åben: mandag - torsdag 8.00 - 16.30 · fredag 8.00 - 15.00

www.ahlmannaek.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**



min LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



I sommeren 2008 lagde HM Dronning Margrethe II til kaj med sit kongeskib Dannebrog i dokhavnen i Esbjerg. Tænk, at hun havde ulejligen sig helt herover til Esbjerg, bare for at få kongeskibet fotograferet sammen med min Elite!

Eller havde dronningen mon andre ærinder i Esbjerg? Desværre traf jeg hende ikke, så jeg fik ikke spurgt. Men uanset hvad: TAK for lån af baggrunden - der kom en fin lille serie billeder ud af besøget.



Den første rigtig lange rejse vi var ude på i Lotus'en, gik rundt i hele Sydengland i 2008. Dengang havde vi kun 3 km at køre ned til Englandsbåden i Esbjerg Havn. Det var herlig nemt, men DFDS nedlagde som bekendt den gamle passagerrute Esbjerg-Harwich i september 2013. Nu har vi næsten 800 km til Hoek van Holland til den nærmeste bilfærge til England. Stena-færgeren, der sejler derfra, lægger i øvrigt til kaj nøjagtigt samme sted i Harwich, som Dana Sirena og dens forgængere gjorde.



Elite'en vakte stor opsigt i England, hvor vi ellers kun så Elite-søskende på Haynes International Motor Museum i Sparkford, Yeovil, Somerset - ingen på gader og veje.

På vejen rundt besøgte vi SJ Sportscars v/Steve Roberts i Crediton, Devon, uafhængig Lotus-specialist med reservedele og værksted, hvor Lotus'en fik nogle justeringer og kærlig omhu. Steve har lige siden været min faste leverandør af nye dele.

Sidst på rundturen var vi oppe hos Lotusbits v/ Mike Taylor, en ophugger-, reservedels- (nye og brugte) og værksteds-virksomhed for nyere Lotus modeller i Marton, Warwickshire, hvor jeg har købt mange gode brugte dele, såvel før som efter besøget.

Lotus'en havde på et tidspunkt mistet sin aircondition og blev dermed til en 501 i stedet for oprindeligt 502-model. Til gengæld var den opdateret med S2-frontspoiler og bagkofanger. De eloxerede alu-lister omkring vinduerne, L-O-T-U-S og E-L-I-T-E bogstaverne for og bag, World Champion badge'en m.m. anskaffede jeg lidt efter lidt som secondhand og fik dem monteret.

Det halv-matte tag og motorhjelm blev fint oplakeret i den sorte lak med et sølvstænk i, så bilen trådte lidt "ud af mørket" igen. Den kom til periodisk syn hvert 2. år, og kun én gang var der en bemærkning om bagbremserne. Det var helt ubegrundet, for ved omsynet bremsede som den skulle - uden at der var foretaget noget som helst.

Interiøret var nu det ømmeste punkt: der var huller i forsædebetrækkene, loftsbeklædningen af samme stoftype var faldet ned, og velour'en på instrumentbrættet var mør. Jeg fik så den

vanvittige idé at byde på ebay på en billig Elite, der så ud til at have et fint interiør + masser af andre gode "stumper". Det lykkedes at få bilen købt og få den hjem. Hele den pæne stue incl. loftsbeklædningen kunne flyttes over i den sorte bil, dog brød jeg mig ikke om en så lys beklædning på instrumentbrættet, så jeg købte et RHD med sort læder - øh, vinyl - og byggede det ret let om til et LHD. Resten af bilen fandt jeg alt for god til at splitte op i løsdele, og satte den til salg med mit gamle interiør i løs vægt. Der var meget stor interesse for at købe den røde Elite - jeg kunne nok have solgt 2-3 stykker.





Støt vores annoncører de støtter os



Veteranforsikring Danmark

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



Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler
fra 1981 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	595	220
75.000	865	220
125.000	1.067	220
175.000	1.265	220
225.000	1.456	220
275.000	1.668	220
325.000	1.927	220
375.000	2.186	220
400.000	2.312	220
475.000	2.648	220
525.000	2.962	220
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.471	kr. 0



Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1982
til og med 1988:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.462	500
75.000	2.130	500
125.000	2.624	500
175.000	3.115	500
225.000	3.582	500
275.000	4.103	500
325.000	4.742	500
375.000	5.376	500
400.000	5.686	500
475.000	6.515	500
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.409	kr. 0

- ♦ 25% rabat ved indtegnning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
- ♦ Forsikringen omhandler Vejrhjælp 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 A/S

Vil du træffe veteraner?

Så skulle du måske overveje et medlemskab i
Vestjysk Motorveteran Klub!

Stedet hvor du under hyggelige former

- møder veterankørere - som du udveksler erfaringer med
- oplever ture, løb, træf, o.m.m.



SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE



CITROËN
SPECIALIST



Nørrevold Auto

v/ERIK SØRENSEN & LARS THOMASEN

Murervej 9 · Varde Syd · www.nrvold-auto.dk

75 21 21 60 • 75 22 22 60

Mobil: Erik 40 45 72 60 • Lars 40 28 33 50





min
LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



Den næste længere tur havde vi i 2010, hvor vi deltog i veteranløbet Bornholm Rundt. Først over de 3 broer til Fyn, Sjælland og Sverige. Derpå et par dage rundt i Skåne, så med katamaranfærgen fra Ystad til Rønne. Efter en fin uge incl. løbet på Bornholm sejlede vi med færgen til Sassnitz, Rügen, hvor vi bl.a. deltog i et lille lokalt Oldtimertreffen med DDR-køretøjer. Den skønne ø Rügen er vi siden vendt tilbage til flere gange. Hjem gennem Tyskland. Igen mange, mange kilometer i den dejlige rejsevogn, uden problemer af nogen art.



I sommeren 2011 var vi atter afsted på et par ugers langtur i Lotus. Denne gang via Tyskland og Friesland til Ijmuiden i Nederland. Derfra sejlede DFDS os direkte op til Newcastle, hvorfra vi fortsatte på en rundtur i herlige Skotland. Der er bl.a. flere rigtig gode bilmuseer, og ikke mindst et besøg i Duns i det lille museum for Jim Clark var noget særligt.



Tilbage i England fandt vi frem til Lotus Group i Hethel nær Norwich. Der var desværre ikke adgang uden aftale, slet ikke på en søndag. Alligevel var det spændende at se, hvor bilen er født.



Lidt sydligere besøgte vi Stratton Motor Company, hvor vi så flere nyere Lotus end i Hethel! Vi returnerede via Harwich til Esbjerg efter 3-4.000 km — uden overhovedet at møde én eneste anden Lotus Elite på hele turen!



min LOTUS ELITE 501 (502) S1 type 75 1976



I 2013 havde vi endnu en gang mulighed for at komme til England. Denne gang tog vi Hoek van Holland-Harwich med en overnatning nær Osnabrück. Heldigvis, for kort før vi nåede frem der til, knækkede et bremserør ved højre bagbremse - et mærkeligt tilfælde! Med god hjælp fra SOS blev vi hentet på en transporter. Chaufføren skulle køre os til et Lotus-værksted i Hamburg 200 km væk, sagde han, men efter mine protester fik han dog tilladelse til at "nøjes" med et



værksted i nærheden, hvor det viste sig, at han var seniorchef. Meget fair. En mekaniker med 3 kardanled på underarmen klarede at skifte røret, til trods for, at det næsten er umuligt at komme til bagbremserne, der sidder helt tæt inde ved differentialet. Godt arbejde - og vi nåede færgen i god tid.



I England gik det fint, men på vej vest over til Wales følte jeg, at der var rigtig meget sidevind. Her klarede vi os uden SOS - et lille MOT-værksted spændte en løstsiddende tandstang (!) efter, og så lagde vinden sig - også et mærkeligt tilfælde!

Efter en længere rundtur nåede vi til vores B & B Felpham ved Bognor Regis. Vi ankom dagen før de 3 dage, vi skulle op til Goodwood Revival, og kørte en lille tur helt ned til vandet - The Channel, parkerede på The Esplanade og gik en tur op i byen. Da vi startede turen tilbage, virkede koblingen ikke. I den nærmeste gade oppe i byen havde vi lige passeret et autoværksted, og jeg hentede hjælp der. Det var ikke koblingskablet, der var knækket - desværre nej. SOS transport igen, motoren ud for at konstatere, at trykblejet var gået lige igennem "fingrene" i trykpladen, slidt op! Et naturligt fænomen, der optræder på et tidspunkt i en bils liv.

SOS klarede den vigtige transport til og fra Goodwood i taxi de 3 dage, og et par dage efter var bilen klar med en ny kobling, som SJ Sportscars leverede. Så kunne vi fortsætte til næste mål i Canterbury i Kent.



Glæden varede kun 20 miles, så kunne jeg ikke koble ud og fik problemer med gearskiftet. Pludselig havde gearstangen ikke længere kontakt med gearskiftet. Ring til SOS igen. Det varede ret længe inden Steve nåede frem til Worthing med "fejbebladet". Han var gammel Lotus-mekaniker og kunne forklare SOS, at det ikke lige kunne laves, så Lotus blev kørt til Westbourne Motors base for senere hjemtransport, mens vi blev sendt hjem med fly. At bilen svigtede er ikke unaturligt, dens alder på dengang 37 år og kilometerstand taget i betragtning. **"It's simply 'cause yea're usin' the car!"** sagde Steve med et tandløst grin på sin dialekt.



Det skal lige med, at gear-linket efter hjemkomsten først blev repareret, senere udskiftet med et intakt, men netop på vej fra værkstedet, tværs over gaden til vores bopæl, så knækkede koblingskablet! Der var årsagen til, at den ikke kunne koble nok ud!

Senest har motoren bedt om at få ventilerne ordnet, men ellers må det siges, at Elite'en gennem 11 sæsoner har kørt os fantastisk, stabilt, hurtigt og sikkert rundt i DK, S, D, NL og GB - incl. Wales og Scotland.

Engelske venner driller os gerne med, at bogstaverne på bagen står for: **Lots-Of-Troubles-Usually-Serious...**

Trods ovenfor beskrevne uheld giver jeg dem nu ikke ret. På fronten står der: **E-L-I-T-E.**

Det betegner virkelig bilens klasse, dens konstruktion, dens køreegenskaber, dens motorkraft, dens præstationer, dens aerodynamik, dens formgivning ... på alle punkter skiller Lotus Elite sig ud fra mængden.



*Fabriksfotos fra Graham Robson: LOTUS SINCE THE 70s 1993.
Motor-billede, Cutaway-tegning og orig. interiør fra Lotus brochure 1974.*

Lotus i skoven: Erik

Alle øvrige fotos og tekst: Jørgen Lind. 2017.



VMK Nyt - indhold 2016 Opskrift på Julegløgg



FRA FORMAND / BESTYRELSE:

Indkaldelse til Generalforsamling 2016	11/292
Rettelser til vedtægter	13/292
Tak til annoncører/sponsorer	PN 15/294
Indbydelse til VMK picnictur 2016	19/295
Indkaldelse til Generalforsamling 2017	3/297

OM BILER:

Opel Olympia	JL 8 /293
Rolls-Royce	JL 17/293
Stopyls	JL 7/295
Efterlysning – Volvo P1800	PU 8/295
Oldtimer	JL 9/295
AY C Kode 1408 – Citroen Dyane 6	JL&FS 3/296

OM MOTORCYKLER:

Royal Enfield	JL 5/292
Mig og mine motorcykler	HØ 3/295
AJS	JL 7/297

KLUBMØDER / KLUBTURE:

VMK udstilling og Casper Elgaard	PN 4/292
Foredrag – Forkromeren	3/293
Forårstegn	JL 4/ 293
Referat fra Generalforsamling 2016	19/293
Casper Elgaard på Varde Bibliotek	JL 3/294
Sportsfest i Grimstrup	JL 18/294
Motorhistorisk Køredag	JL 20/295
VMK's juleafslutning	19/297

LØB / TRÆF:

I årets løb	JL 4/292
Esbjerg Veteranløb 2016, tilmelding	17/292
Invitation til Historisk Motor Sport's løb	UM 18/292
Indbydelse til Englændertræf	5/293
Made in Great Britain – Classic Motor Show	7/293
Indvarsling til National Køredag	15/293
Indbydelse til Vadehavstræf	16/293
Indbydelse til mandagstræf I Varde	18/293

Indbydelse til veterantræf på Fåborg Stadion	18/293
Esbjerg Veteranløb 2016	4/294
Løb i Vestjysk Motorveteran	B&F11/294
Esbjerg Veteranløb 2016. Resultater	17/294
Munkebjergløbet	JL 10/296
Tirsdagstræf ved Kalø Slotsruin	P.H-S 11/296
Karensminde	JL 15/296
Rundt om Sønderjylland i 2017	JL/KH-N 7/297

ARTIKLER / PRIVATE TURE:

VMK's reviderede regnskab 2015	WP/RM 16/292
Garagesnak	Eli 19/292
Fanø Bad, før og nu	JL 22/292
Strøtanker	Eli 20/293
Specialværktøj	KK 21/293
Torvet i Ribe, før og nu	JL 22/293
Garagesnak	Eli 21/294
Fanø Bad Kurhotel, før og nu	JL 22/294
Garagesnak	Eli 21/295
Søndertorv i Haderslev, før og nu	JL 22/295
Garagesnak	Eli 21/296
Torvet i Gråsten, før og nu	JL 22/296
En tur på nostalgisens vej	FS-Eli-KK 8/297
Garagesnak	Eli 21/297
Vejers Havvej, før og nu	JL 22/297

ANMELDELSER:

Roskilde Ring – På to og fire hjul	JL 13/296
Datidens knallerter – nutidens kult	JJ 18/297

ØVRIGT STOF:

VMK medlemmernes side	JL 3/292
VMK Billedgalleri	WP 3/292
Tidens trend – facebook	TN 19/292
Indholdsfortegnelse for VMK NYT 2015	HØ 21/292
Rigtigt / Forkert	JL 10/297

Ovenstående kolonner: Indlæg af / sidetal/ blad nr.
HØ jan. 2017..

Julefesten og gløgg.

Hvorfor skal der nu ribbes op i denne så længe efter? Det skal der fordi nogle medlemmer har hørt til vores gløgg, og jeg er ved at spekulere på, om opskriften ikke skulle deles? Andre kunne jo få glæde af den, før under og efter julen 2017. Gløgg stammer fra sin tyske storebror, glühwein, omend den er mindre krydret. Vi bruger den om vinteren, men bruger den også en kølig sommeraften hvor grillen langsomt står og køler efter oksebøf på størrelse med et lo ---- bræt. Da det ikke er gløggens historie vi laver, kommer opskriften som bestyrelsen bruger.

VMK gløgg - Ingredienser Ekstrakt

7 stænger kanel, 14 stjerneanis, 28 hele allehånde, 1 muskat nød, 8 friske enebær, 1½ spsk. hel koriander 1 laurbærblade, 15 nelliker, 10 kardemomme kapsler, 40 peberkorn, 60 g frisk ingefær, 4 appelsiner Skræl fra 4 appelsiner og 2 citroner, økologiske.
Knus krydderierne let. Kom dem i 2-3 filter poser og bind en knude på dem. Kom dem med citron og appelsinskrællen i en gryde med 1.5 l vand og kog det sagte i en halv time. Lad det trække til det er koldt til dagen efter. Si ekstrakten før brug.

1 flaske rød druesaft, 1 dl solbær eller ribssaft, 75 g rosiner, 50 g smuttede mandler, 2 spsk. Brun farin

Fremgangsmåde:

Druesaften varmes under mellem varme op til kogepunktet, herefter tilsættes saften fra citron og appelsiner og rosiner. Mandlerne drysses over lige før serveringen.
For at billiggøre denne, kan der bruges æblesaft som erstatning for druesaft. Anbefales IKKE, men kan godt bruges.

Mogens Andreasen



ESBJERG VETERANLØB 2017

Du skal ud og køre på små sydvestjyske veje i en ny rute og opleve nye, spændende steder, når **VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB lørdag d. 6. maj** kører det **19. ESBJERG VETERANLØB**. I år går turen mod sydøst fra Esbjerg, og et sted derude deler ruten sig i to, så den ene halvdel af deltagerne kører den ene vej rundt og resten den anden vej - for så igen at mødes ved målet. Undervejs støder du på nogle interessante opgaver, og midtvejs byder vi på en lækker middagsbuffet. Vi ender i mål efter ca. 100 km's kørsel til et stort kaffebord med præmieuddeling og afslutning.

Løbet er åbent for **alle** interesserede, der stiller med en **minimum 25 år gammel** motorcykel eller bil. Max. 100 køretøjer kan deltage = de første 100, der tilmelder sig!

Mødested / start: Torvet i Esbjerg med registrering og morgenkaffe på **Dronning Louise fra kl. 8:30**. Ved ankomst til start får du udleveret en "løbspakke", der bl.a. indeholder et løbsskilt, et rute kort, en rutebeskrivelse - og ikke mindst: et klippekort. Morgenkaffen med rundstykker, middagsbuffet'en og det helt store vestjyske kaffebord med lagkage m.m.m. er incl. i prisen - dog excl. evt. vand, vin og øl. **Første start går kl. 10:00** - derefter afsendes et køretøj med et par minutters mellemrum. Hvert køretøj præsenteres individuelt i forbindelse med starten. Seneste ankomst i mål er sat til **kl. 16:00**.

Pris for "løbspakken": 350,- kr. i startgebyr pr. køretøj incl. fører, 250,- kr. pr. voksen ledsager og 125,- kr. pr. ledsager under 12 år – rabat for VMK-medlemmers køretøjer.

TILMELDINGSKUPON: **VMK-medlem:** (sæt X) **nej** ___ **ja** ___ **medl. nr.** _____

Fornavn: _____ Efternavn _____

Gade/vej/nr.: _____

Postnr.: _____ By: _____ Tlf. _____

Køretøj: (sæt X) *personbil:* _____ *varebil:* _____ *lastbil:* _____ *bus:* _____ *kabinescooter:* _____
MC m. sidevogn: _____ *MC solo:* _____ *andet:* _____

fabrikat: _____ *model:* _____ *årgang:* _____

Betaling: Løbspakke pr. køretøj incl. førerkr. 350,-
Voksne ledsagere - antal: _____ kr. 250,-kr. _____
Ledsagere under 12 år – antal: _____ á kr.125,-kr. _____
.....kr. _____
- rabat kr. 50,- for VMK-medlemmer pr. køretøj – kr. _____

Beløb i alt:kr. _____

TILMELDING: Send kuponen **senest d. 24. april** pr. email til: **kasserer@vmklub.dk** eller pr. brev William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl - eller tilmeld dig online på: **www.vmklub.dk**

BETALING skal ske senest d. 24. april til: Frøs Herreds Sparekasse konto nr. 9736-0002699559
Husk at opgive navn og adresse: **du er ikke tilmeldt før din indbetaling er registreret på kontoen !**
Bekræftelse af din tilmelding med oplysning af startnummer, køretøjsskema til udfyldelse m.v. udsendes ca. 1 uges tid før arrangementet afholdes.



Garagesnak



Februar snakken

Vintergækker, krokus og fastelavn kommer nu hvor vinteren snart rinder ud; Som sædvanlig ikke i grøft og i grav, for der er ingenting at smelte. Derimod er der masser af gode tilbud om fremtidig action for de veteranfundamentalister, som sidder med kaffekanden foran fjernsyn og computer, og begynder at mærke pausesignaler fra bagdelen.

Hvad skal der stå her ??

Vil du være med til at bestemme hvad der skal stå i VMK-NYT ??

Det er ikke et krav, at du er god til at skrive. Du kan også være god til at få skæve ideer, eller tage fede billeder. Og, så går du ikke i eet med tapetet.

If you never try- you will never know

Vidste du at: Danmark var een af Europas førende bilbyggerationer!

Allerede i tyverne, blev der på danske samlefabrikker, samlet biler til hele det nordiske og de baltiske markeder. Efter 2. verdenskrig satte særlige toldregler endnu mere skub i produktionen. Bilproducenter som GM og Ford fragtede bilerne til Danmark som samlesæt, og tusindvis af biler blev, frem til midten af 70erne, samlet i en industri, der skabte mange arbejdspladser.

Fra veterankøretøj til rørpost: hyperloop-one.com

Rejser som rørpost. Los angeles-San francisco. Bus 7,5 timer. Tog 11 timer Rørpost 35 minutter.

Escort blev een af Fords mest vindende biler, og er stadig den mest vindende rallybil, nogensinde. Med kørere som Roger Clark, Hannu Mikkula og Bjørn Waldegaard, gjorde Escorterne rent bord i stort set alt hvad de stillede op i, fra 68 og 10 år frem. Også på banerne lå Escorterne helt i front. Deres lave vægt, kombineret med højtydende motorer, gjorde dem nærmest uovervindelige. Ford nåede 20 millioner Escorts, før Ford Focus tog over.



Medl nr 85, Eli



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



Fanø Bad - set på et ældre postkort og nu

af Jørgen Lind

VMK NYT



Her er sommer, sol og vestenvind ved Fanø Bad, hvor man ser ind ad Strandvejen mod Nordby/mod øst. Til venstre skimtes en smule af Hotel Kongen af Danmark med det engang så berømte Pelargoniehuset foran. I det stråtækte hus lige efter Golfvej boede Butik Lido, derefter kom tennisbanerne og en række på 5 villaer, hvoraf de to vestligste på Golfstien er skjult bag Lido. På den høje klit lige i akse troner det gamle vandtårn fra 1915. Den store bygning bag ishuset til højre bestod oprindeligt af to, nemlig bagerst Villa Prinsesse Marie med tårne og spir, og forrest Hansens Pensionat, der ved sammenbygningen blev til Strandhotellet. Lige efter det anes Kellers Konditori og et par stråtækte sommerbutikker. Foran villaerne holder (noget der ligner) en OPEL REKORD, en VW og endnu en OPEL REKORD. Mod vest kører en VOLVO 544, i modsat retning holder en TAUNUS 17 M stationcar parkeret og foran Strandhotellet holder en VW, en MORRIS MINOR og endnu en VW.



Ethvert træk, der leder tanken hen på tysk 1890'er lagkagestil er borte med blæsten. Kun Kellers - nu kaldet Badehotel og Spisehus - findes endnu. Hvor Hotel Kongen af Danmark fornemt dominerede hjørnet til Kystvejen, ligger der nu et par helt anonyme 2-etages boligblokke med ferielejligheder. Det stråtækte hus bagved er forlænget såvel mod syd som mod vest, og har skiftet navn til Pelargoniehuset. Tennisbanerne er der endnu, men alle 5 villaer på hjørnet af Golfstien er væk og erstattet af nogle lave, knækkede længer med ferielejligheder. Vandtårnet blev nedbrudt i 1976 og brugt til fyld ved Nordbys nye lystbådehavn. På sydsiden af Strandvejen ligger stadig et stråtækt hus med butik. Kellers har fået en værelsesfløj bygget til, og hvor Strandhotellet lå, opførtes først et 3-etages ferielejlighedskompleks, som siden blev indlemmet i og sammenbygget med Fanø Badeland. Hvilken stil er nu den fremherskende ved Fanø Bad? - Tja... Kun den tysk indregistreret VW POLO, der kører mod Nordby, kan umiddelbart identificeres.



Støt vores annoncører
de støtter os



Blåvand Zoo

- En Zoo i børnehøjde!

Hvis du vil give dine børn en god dag, så tag dem med en tur i Blåvand Zoo. Det er en meget børnevenlig park med gode legepladser, og hvor der er lagt vægt på, at børnene kan komme tæt på dyrene. Børnene kan snakke med kaniner, geder, heste, æsler og rensdyr.

De kan også få en tur på en pony eller på verdens største hesterace. Desuden kan de bl.a. fodre kameler, lamaer og zebraer. Hvis du er mere til de lidt større og vilde dyr, kan du også opleve løver, aber, røde kæmpe kænguruer og meget mere.



Blåvand Zoo
Øster Hedevej 1,
6857 Blåvand
www.blaavand.dk

Åbningstier: 1. marts - 31. oktober 10.00 - 18.00
Voksne kr. 120 - Børn kr. 60 - Børn under 3 år gratis
Åbningstider: 1. november - 28. februar: 10.00 - 16.00
Entre halv pris

~~Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl~~



2010: 2.300.000 kr.
2060: ? kr.

Mercedes-Benz

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 oplevelsesøko-

nomi, 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 metallaget 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