VMK NYT

Nr. 313, 42. årg. september 2019

TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH…

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand: Jørgen Lind
Overordnet ansvar for VMK
Ansvarsh. redaktør,
Bladudvalg
Løbs- og turudvalg
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
2016 6614
formand@vmklub.dk

Næstformand: Thomas Nielsen
Kontaktudvalg
Løbs- og turudvalg
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
2142 1342
naestformand@vmklub.dk

Kasserer: Pia Jørgensen
Regnskab
Medlems- og køretøjsregistrering
Nymindegabvej 121
6855 Outrup
2166 1217
kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Povl Elkjær
Klublokale
Løbs- og turudvalg
Solbærvej 10
6715 Esbjerg N
4081 3124
klubmester@vmklub.dk

Sekretær: Frants Enevoldsen
Sekretær, Referent, Fotograf
Sportsvej 8
6740 Bramming
2527 6909
sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem 1 Axel Hesel
Løbs- og turudvalg
Morbærlunden 42
6705 Esbjerg Ø
4051 2226
bestyrelsesmedlem_1@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem 2 Brian Sten Jensen
Bladudvalg
Østparken 73
6840 Oksbøl
bestyrelsesmedlem_2@vmklub.dk
2614 1179

Suppleant: Johannes Frandsen
Lilbækvej 2
6715 Esbjerg N
2237 2201
suppleant@vmklub.dk

Webmaster: Per Finderup Nielsen
(ikke i bestyrelsen)
Frejasvej 72
6840 Oksbøl
2122 3930
webmaster@vmklub.dk

Grafiker: Kenny Hansen-Schwartz
(ikke i bestyrelsen)
Baggesens Alle 13
6700 Esbjerg
4082 2855
kenny@lumaprint.dk

Bibliotek: Kjeld Kristensen
(ikke i bestyrelsen)
Solbærvej 11
6715 Esbjerg N.
4025 7868
kjk@kristensen.mail.dk

Eli Mortensen
(ikke i bestyrelsen)
Bladudvalg
Rønnevej 12
6710Esbjerg V
2820 1342
eliem12@hotmail.com

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk
Facebook: VMK - Vestjysk Motorveteran Klub
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 januar, marts, maj, juli, september og november.
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. i de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Hvor var du ..... side 3
Kongeå picnic tur..... side 5
Triumph ..... side 6
Munkebjerg løbet..... side 13
ETU veteranløb..... side 17
Garage snak ..... side 21
Postkort ..... side 22

NYE MEDLEMMER

78 John Toftegaard Pedersen, Nr. Nebel
119 Jan Khyne Carlsen, Oksbøl.

AKTIVITETSKALENDER:

5. september	Eksternt klubmøde hos Rud Christensen
7. september	Åbent hus på Krumtappen, Varde
7. september	Veterantræf i Kvaglund
15. september	VMK-KONGEÅ-PICNIC-TUR Start v. Vilslev Kirke kl. 10.30.
2. oktober	Træf v. Domen, Skovly, Ribe, m. spisning.
5. oktober	Jan Heiselberg fortæller om at køre HISTORISK RACE i en BMW ALPINA. Varde Bibliotek kl. 10.00.
7. oktober	Sæsonafslutning 'Varde Torv' m. spisning på Hodde Kro.
13. oktober	Veterantræf ved VETERANBANEN BRYRUP-VRADS.
3. oktober	Ordinært klubmøde i klublokalet.
17. oktober	Billed- og filmaften: I årets løb…

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

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til Pia Jørgensen, Nymindegabvej 121, 6855 Outrup, tlf. 21661217 mail: kasserer@vmklub.dk

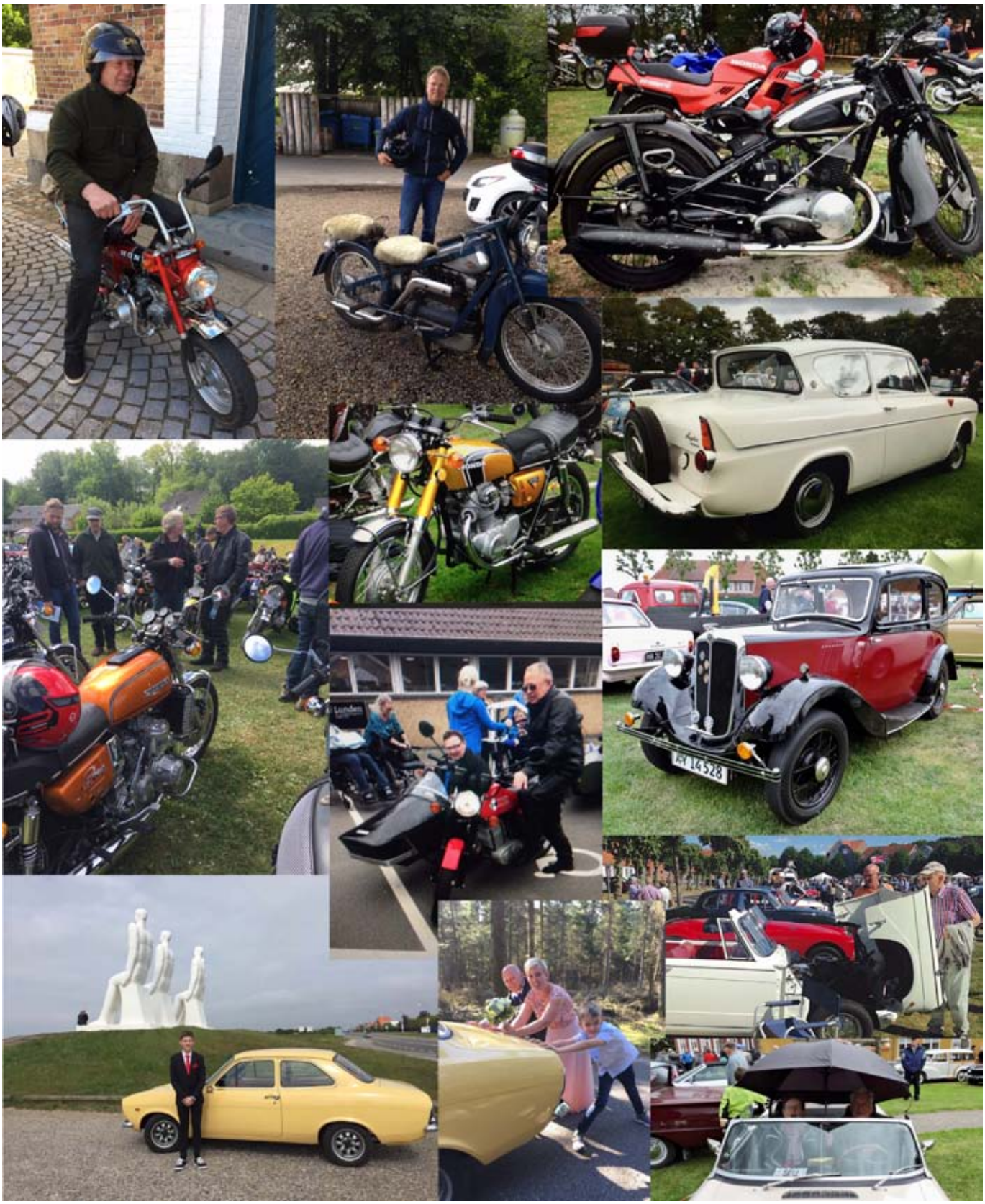
Forsidebilledet:
TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH, TRIUMPH…
…hygger sig i Hans Jørgens Værksted.

Deadline til næste VMK blad er 1. november 2019

HVOR VAR DU....

Motorveteraner: Hvor har du været i sommer? - Hvad har du set og oplevet?

Her er lidt af, hvad vi - Eli og Jørgen - har fået med hjem i kameraet fra:
Varde Torv, Borbjerg Møllekro, Skovlund, Englændertræf i Løgumkloster, Lunden i Varde, Konfirmations- og bryllupskørsel, hot rod, Ribe Classic, Endrup, Munkebjerg, Samsø, Harreby, Oksbøl og flere andre steder…



HVOR VAR DU....

KONGEÅ PICNIC-TUR
SØNDAG DEN 15. SEPT

Vi mødes ved VILSLEV KIRKE kl. 10.30. Tilmelding ikke nødvendig - HUSK Mad & Drikke.

VARDE BIBLIOTEK LØRDAG d. 5/10 kl. 10.00

Jan Heiselberg:

Historisk Race i BMW ALPINA

Jan Heiselberg fra Andrup fortæller

om hvordan det er at køre Historisk Race.
Han har kørt i flere år - nu i en meget hurtig BMW 3.0 CSL ALPINA.
Jan har for vane at vinde næsten alle løb, som han stiller op til, både på racerbanerne Jyllandsringen, Ring Djursland og på gadebanerne i Aarhus og København.
Se video og fotos fra kørslen, både inde- og udefra, og bese vinderbilen, som han medbringer - dog udendørs - på en trailer.

*VARDE BIBLIOTEK i samarbejde med VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB - **(fri entré for VMK-medlemmer)**.*

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran

TRIUMPH

Tekst og fotos: Jørgen Lind

Der er noget med, at når man først er begyndt med ét bestemt mærke, så hænger det ofte ved og bliver ens foretrukne - det eneste ene. Sådan er (eller rettere **var**) det for rygere med cigaretter, sådan er det for bilentusiaster, og sådan har det også været for Hans Jørgen Dockweiler i Ribe med motorcykler næsten siden han var dreng: Han har kun haft TRIUMPH motorcykler - med ganske få undtagelser.

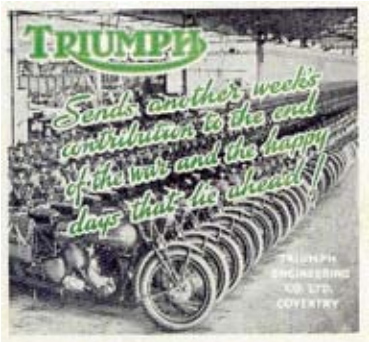
Historien om de engelske TRIUMPH motorcykler er lang, men skrives her kort. Den begynder i virkeligheden i 1885, da den unge tyskfødte Siegfried Bettman (1863-1951) fra Nürnberg rejste til Coventry i England, hvor han grundlagde sit eget firma the S. Bettmann & Co. Import Export Agency. De originale produkter var cykler og symaskiner, som virksomheden købte bl.a. fra Tyskland og derefter solgte under eget navn. Den første cykel af mærket TRIUMPH kom i 1889, og den første TRIUMPH motorcykel med Minerva, JAP eller Fafnir motorer kom i 1902. Allerede i 1905 blev de første motorcykler af eget design produceret på samlebånd og ved årets slutning var man nået op over 250 enheder.

Første Verdenskrig blev et løft for TRIUMPH, hvor mere end 30.000 motorcykler blev leveret til de allierede, blandt dem Model H Roadster, med en 1-cyl. 499 cc luftkølet 4-takts motor, også kendt som "TRUSTY TRIUMPH". Denne model er ofte er nævnt som den første *moderne* motorcykel, bl.a. fordi den ikke havde cykelpedaler. Totalt blev der lavet 57,000 TRIUMPH Model H fra 1915 indtil produktionen endte i 1923.

Efter krigen var Bettmann og kompagnonen Schulte uenige om fremtiden. Schulte ønskede at erstatte cykelproduktion med biler og forlod derfor virksomheden. Men i 1920'erne købte TRIUMPH alligevel det tidligere HILLMAN-selskab i Coventry og producerede en bil i 1923 under navnet TRIUMPH MOTOR COMPANY.
Op gennem 1920'erne blev der bygget i tusindvis af motorcykler og biler, og eksportsalg blev virksomhedens største indtægtskilde.

Da depressionen i 1929 var begyndt, solgte TRIUMPH sit tyske datterselskab og i 1932 solgte TRIUMPH en anden del af virksomheden - cykelproduktionsanlægget - til Raleigh Bicycle Company. På det tidspunkt havde TRIUMPH kæmpet med økonomien, og Bettmann blev tvunget ud af firmaet. Han trak sig helt tilbage i 1933.

I 1936 blev selskabet delt i to separate virksomheder. TRIUMPH bilafdelingen kæmpede for at tjene penge på sine biler, men gik i 1939 konkurs og blev erhvervet af STANDARD MOTOR COMPANY. Motorcykelafdelingen klarede sig bedre, og blev i 1936 erhvervet af Jack Sangster, der også ejede det rivaliserende ARIEL. Samme år kom den første motorcykeleksport i gang til USA, der hurtigt voksede sig til virksomhedens vigtigste marked.

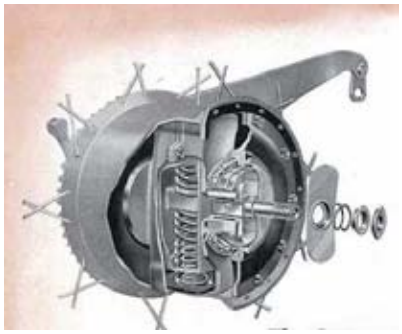


Sangster dannede TRIUMPH ENGINEERING CO. Ltd., som i udstrakt grad blev styret af ex-ARIEL-medarbejdere. Heriblandt Edward Turner, der designede 500 cc 5T TRIUMPH SPEED TWIN, som præsenteredes i september 1937. Den blev grundlaget for alle TRIUMPH-twins helt ind i 1980'erne. Efter Turners indtræden blev tidligere twin-konstruktioner skrottet og erstattet af hans design.
I 1939 kom 500 cc Tiger T100, der var god for 160 km/t (100 mph - deraf betegnelsen), på markedet, men så begyndte krigen.
Motorcyklerne blev produceret på Prior Street fabrikken i Coventry indtil Anden verdenskrig, hvor byen Coventry blev næsten ødelagt i Coventry Blitz (7. september 1940 til maj 1941). Værktøj og maskiner blev reddet for ødelæggelse, og produktionen blev genstartet på et nyt anlæg i Meriden, Warwickshire i 1942.

TRIUMPH

TRIUMPH vandt med sin sideventilede 350 cc twin model 3TW en konkurrence, som BRITISH WAR OFFICE havde udskrevet om levering af letvægtsmotorcykler til off-road brug. Men efter at Prior Street fabrikken i Coventry var blevet bombet i november 1940, kunne man ikke levere, og MATCHLESS fik så overdraget kontrakten.

TRIUMPH SPEED TWIN, som Edward Turner havde designet før krigen, blev produceret i stort antal efter krigen. Næsten 70% af TRIUMPHs produktion efter krigen gik til USA.
SPEED TWIN og TIGER 100 kunne nu leveres med et fjedrende bagnav - TRIUMPHs første forsøg på baghjuls-affjedring, som på dansk kaldes for et 'gynge-nav'.
TRIUMPH-mærket modtog betydelig reklame i USA, da Marlon Brando kørte en Thunderbird 6T fra 1950 i filmen 'The Wild One' fra 1953.
I 1951 solgte Jack Sangster TRIUMPH Motorcykel-koncernen til rivalen BSA. I salget var et krav om, at Sangster blev medlem af BSA-bestyrelsen, og at han i 1956 skulle være formand for BSA-gruppen.
Her sætter vi TRIUMPHs engelske historie på 'stand-by', Kan måske genoptages senere?



I 1953 kom de første nye SPEED TWIN-modeller til Danmark, og i årene derefter kom omkring 500 nye TRIUMPH hertil pr. år, især fordelt på modellerne SPEED TWIN 5T, TIGER 100, enkelte af de små TERRIER og mange af de lidt større TIGER CUB T20. Det er netop disse modeller, der indgår Hans Jørgens samling af motorcykler, og dem kigger vi efterfølgende nærmere på.
Som helt ung købte Hans Jørgen en TRIUMPH SPEED TWIN. Den kørte han indtil 1965-66, hvor Karin og han var blevet gift og havde fået det første barn. I årene derefter kom familie, hus og arbejde i forreste række, men fra 1983 'gik den ikke længere' - da pressede motorcyklerne sig på igen, og så 'kom den ene efter den anden'.
I 1984 blev huset på Obbekjærvej i Ribe forlænget og fik en vinkelbygning med stue og et godt værksted i kælderen, hvor Hans Jørgen kunne arbejde med motorcyklerne. I 1996 blev det alligevel for småt, og så blev en stor muret garage/værksted på 49,5 m2 bygget nede i baghaven. Her er de fleste af Hans Jørgens køretøjer blevet genoplivet til højeste standard, her står de fleste endnu, for i årenes løb er kun enkelte blevet solgt.

TRIUMPH TERRIER var i 1953 en banebrydende letvægter på mange design-områder. Den har alle de bedste funktioner fra de store modeller, og er bygget til de samme høje standarder for fin finish, kvalitet og ydeevne.
1-cyl. 4-takts topventilet 150 cc, 8,3 HK. 4 trins gearkasse, rørstel teleskop forgaffel, plunger-baghjulsaffjedring, forlygten indbygget i den TRIUMPH-patenterede *nacelle,* integreret i toppen af forgaflen.
Hans Jørgens TERRIER er meget fint restaureret og lakeret i originalfarven Amaranth rød, og har ikke været indregistreret siden restaureringen var gennemført for snart mange år siden.

TRIUMPH

TERRIER var og er en sjælden model, ikke bare i Danmark, men også i UK og andre lande. Den blev ikke nær så udbredt som den lidt større efterfølger **TRIUMPH TIGER CUB T20.**

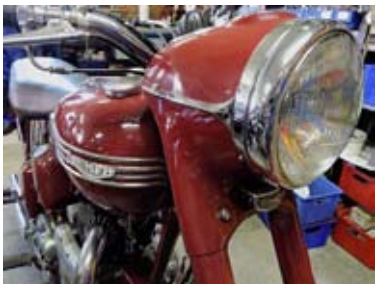
Her fik jeg lov til at tage Hans Jørgens 'Tigerunge' med ud i solen og posere på den. En mekanikerlærling-ven havde sådan én. Det var den første motorcykel, jeg kørte selv, omend jeg var lidt for ung til det (- sig det ikke til nogen!) 'Tigerungen' blev min drøm, som aldrig er gået opfyldelse !

Det er en rigtig lille rapfodet motorcykel med en 1-cyl. 4-takts topventilet 199 cc motor med max. effekt på 10 HK v 6000 o/min., 4-trins gearkasse, rørstel teleskop forgaffel, teleskop baghjulsaffjedring, forlygte med stor diameter indbygget i den TRIUMPH-patenterede *nacelle,* integreret i toppen af forgaflen som på TERRIER, 5T, T100 og alle andre TRIUMPH fra 50'erne. TRIUMPH TIGER CUB'ener - som alle Hans Jørgens andre køretøjer - restaureret til meget høje specifikationer og fremstår nærmest flottere end da den var ny for 60 år siden!

Hans Jørgen har hele to **TRIUMPH SPEED TWIN 5T**, begge er fra 1953.

Den ene 5T er uregistreret, mens den anden er på historisk nummerplade Z 11087 og ser absolut ud til at være køreklar.
Det er heller ikke så længe siden, at vi har set Hans Jørgen køre på den.
Men sygdom har ramt ham og forværres gradvist, så af hensyn til balancen holder han sig nu helst til 3 eller fire hjul.

De 2 SPEED TWIN er så ens, at man nok skal helt ned og kigge på stel- og motornumre for at se, om der er forskel på dem - umiddelbart kan jeg ikke !



Granly Gruppen A/S
Målerhusvej 2 · DK-6700 Esbjerg
Tlf.: +45 7610 5858 · Fax: +45 7545 1155
mail: info@granly.dk · www.granly.dk

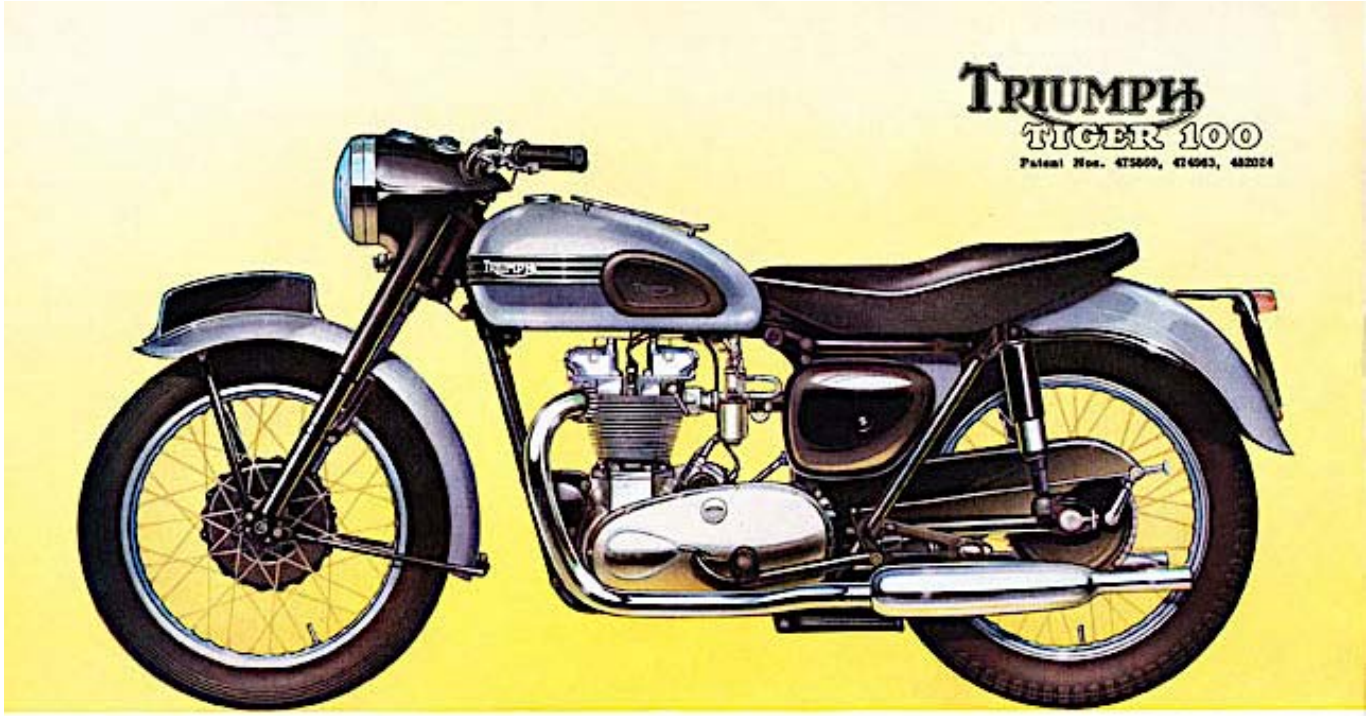
CVR-No. 11402305 · Sydbank No. 7701-0002454427
IBAN No DK8577010002454427 · Swift Code SYBKDK22

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS
Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322
www.grindsted-bk.dk

TRIUMPH



Famous for its performance in all fields of motorcycle activity, the Triumph "Tiger 100" has everything the enthusiast demands—speed, acceleration, brakes, suspension—plus the sleek good looks expected of a real thoroughbred.

T100 and T110 GENERAL

ENGINE T100. 500 c.c. O.H.V. twin with two gear-driven camshafts. High compression pistons, die-cast alloy head and barrel with close pitch fins. Dry sump lubrication with pressure-fed big ends and valve gear. Patented plain big ends. Twin carburetors optional (extra). Racing conversion parts available.

ENGINE T110. 650 c.c. O.H.V. vertical twin with cast iron head and barrel. High compression pistons, special camshafts, large bore carburetter, dry sump lubrication, pressure-fed big ends and valve gear.

FOUR-SPEED GEARBOX. Triumph design and manufacture. Heavy duty gears and shafts of finest quality nickel and nickel-chrome steel. Positive snap footchange. Multi-plate clutch with built-in rubber pad type shock absorber.

FUEL TANKS. All steel welded tanks with quick release caps and accessible filters. Oil tank in a streamlined "one piece" unit with air cleaner, battery and tool containers.

FRAME. Brazed cradle type frame with swinging arm rear suspension with hydraulic damping adjustable for varying loads.

FORKS. The famous Triumph telescopic pattern with long supple springs and hydraulic damping.

"Tiger 100" in action.
("Motor Cycling" Photo.)

PAGE EIGHT

TRIUMPH TECHNICAL SUPERIORITY GIVES YOU THE BEST IN PERFORMANCE AND DEPENDABILITY

TRIUMPH

The Best Motorcycle in the World

TRIUMPH ENGINEERING COMPANY LIMITED · MERIDEN WORKS, ALLESLEY · COVENTRY · ENGLAND

Det næste nummer i rækken af modeller - både fra fabrikken i Meriden og i Hans Jørgens værksted er TRIUMPH TIGER T100 1954 med svinggaffel affjedring af baghjulet.
Oven i succes'en med SPEED TWIN blev den lettere og mere magtfulde Tiger 100 udviklet som en sportsentusiastmaskine. De tekniske ændringer i forhold til Speed Twin omfattede bl.a. letmetal topstykke, letmetalcylindre med ipressede stålforinger holdt på plads af otte bolte i stedet for Speed Twin's 'kun' seks.
Den 4-takts topvent i lede twinmotor på 498 cc og med kompressionsforhold 8:1 ydede max. effekt på 32 HK ved 6500 o/min. - med standard racerudstyr dog 44 HK ved 7000 o/min. - hvor SPEED TWIN kun ydede 27 HK ved 6300 o/min.

TRIUMPH

Vi har mødt Karin og Hans Jørgen med motorcyklerne - de 2 TIGER 100 - gennem mange år i mange forskellige sammenhæng.

Til venstre kører Karin præsentationsrunde ved Historisk dyrskue og veteranstævne på Karensminde i 2011. Hans Jørgen ser til, at hun kører ordenligt på *hans* TIGER. Herover er de 2 TRIUMPH T100 til Englændertræf på Skovbybanen i 2012 - Karins er den forreste. Billedet herunder i midten er fra Gråstenløbet.
Hvordan kan jeg så se, hvilken der er Karins og hvilken der er Hans Jørgens? Jo, bøjlerne ved bagskærmen er sortlakerede på Hans Jørgens og forchromede på Karins.

For nyligt er Hans Jørgens T100 blevet solgt, og måske sælger han endnu én af dem engang imellem, men han kan umuligt skille sig af med dem alle på én gang.
I garagen ved huset står en NIMBUS årgang 1950 med sidevogn, som er blevet restaureret for 8-10 år siden. Den har fået 'hele turen', og ser for mig ud som fabriksny.

TRIUMPH

I garagen står også en 4-hjulet: En MG MIDGET TD, ligeledes fra 1950. Den har Hans Jørgen naturligvis også selv restaureret til samme høje standard som motorcyklerne, og den ser særdeles original ud - ned til mindste detalje. MG TD var den første nye model, der kom fra MG CAR COMPANY efter krigen som afløser for TA, TB og TC typerne. TD blev produceret i knapt 30.000 eksemplarer fra 1949-53 og var nært beslægtet med MG Y-type Saloon, der igen var i tæt relation med Serie E MORRIS 8 fra den samme NUFFIELD-koncern, som MG dengang hørte til.

En aften til træf på Hovedengen i Ribe kom MG'en med i et TV-program, og den var en god og værdig repræsentant for alle veteranbiler og -mc. Hans Jørgen er i gang med at restaurere en RUDGE, og er da nået langt med den, men det er vanskeligt at finde de sidste dele. Hans Jørgen er i værkstedet hver dag, hvor han kan 'rode' med 2-hjulerne - eller han kan nyde livet og vejret ude foran værkstedet i selskab med Karin og sine kære køretøjer…

- en rapport fra MUNKEBJERGLØBET 2019

Tekst og fotos: Jørgen Lind

Dén lørdag i august har vi altid reserveret til Munkebjergløbet. Derfor var 10. august forlængst sat i kalenderen, da indbydelsen kom fra Hans Geschwendtner allerede sidst i maj.
Jeg gik ned i min garage for at tælle Munkebjerg-løbsskiltene fra tidligere år, og fandt frem til, at det nu måtte være 14. gang vi skulle deltage - heraf 13 gange i træk, og så er der vel tale om en tradition.
At deltage i Munkebjergløbet er et heldags-job. 3 biler her fra vest mødtes ved Korskroen (som nu er nedbrudt og væk) allerede 6.45, og vi fulgte den gamle hovedvej 1 indtil Brørup, hvorfra vi skråede ind over Bække-Egtved til Vejle. Vejrudsigten lovede ikke godt, og vi havde gråvejr, men dog så tørt, at vi kunne køre *åben* der over.

De fleste gange har vi startet fra Munkebjerg Hotel, men for første gang i *vores* historie var startstedet Vejle Center Hotel. Løbet køres i hold, ideelt 12 hold á 10 biler fra 3 forskellige startsteder. Sammensætning har vi fået tilsendt i forvejen. Vi hilste på de øvrige deltagere, vi var kun 7 biler, heraf var 2 debutanter på *vores* hold 12, og 1 var debutant i løbet.
6 af de 7 på holdet er medlemmer af MG-klubben MGCarClubDenmark og heraf er 3 af dem er desuden medlemmer af VMK = VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB. Marlene og Kaare, et lokalt par fra Vejle-egnen, var igen-igen 'for-kørere' for den godt sammenspiste flok, så alt tegnede godt. Efter en lækker morgenbuffet skulle vi afsted. Det truende regnvejr havde nu taget over. Midt i en byge fandt vi kalechen frem i bagagerummet og fik den sat på. Der forblev den resten af dagen. Trods tørvejr ind imellem, nød vi godt af den under de mange byger. Med kalechen oppe reduceres de små huller i bilens sider, så ind- og udstigning næsten gøres til det umuliges kunst.
I dette års løb var der 'kun' 26 punkter, som vi skulle klare på turen - heraf 3 bemandede poster. Vi har tidligere været oppe på mere end 40, men heldigvis er antallet - på opfordring - formindsket lidt med årene. Og jeg tror, det kan komme længere ned endnu, uden at skade løbet - måske tværtimod.

Hvad vejer stenen ved Skibet Kirke? Hvad hedder firmaejerens kone til fornavn? Hvem har anbefalet OK's oktan 100? Hvilken ulykke er der sket her? Hvor mange HK tanke er der på kortet? Hvilket fabrikat er drikkedunkene på Bjarne Riis' Tour-de-France-cykel fra 1996? Hvor mange konsonanter er der på stenen? Her lå en rytterskole - hvornår? Hvad hedder denne type tilflugtsborg fra middelalderen? Hvor mange hektar er der her til græsning af kvæget? Hvor højt er tårnet?
Ja, det var bare halvdelen af de punkter vi skulle finde frem til ved hjælp af kørevejledningen (som ikke vejleder særlig detaljeret) og de tilhørende spørgsmål, som vi skulle besvare på hvert sted. I virkeligheden er det enkelt nok, alt kan ses, tælles eller læses. Men alligevel skal man holde ørerne stive, for som vi efterhånden har vænnet os til: Hans Geschwendtners spørgsmål er undertiden noget kryptiske !

MUNKEBJERGLØBET

Ved en levende post på Børkop Vandmølle, hvorfra ⅓ af holdene starter og en anden ⅓spiser frokost, blev vi budt på kaffe og kage. Til gengæld skulle 1 person fra hver bil kaste 10 bordtennisbolde via en 'mellemlanding' på et bord ned i hvert sit glas, hvert med forskellige point-tal. Opnåede point for bolde i glassene talte både individuelt pr. bil og til holdkonkurrencen samlet. Alt i alt klarede vi os vistnok ret godt, men det er utroligt svært.

Undervejs bydes der på en herlig frokostbuffet, denne gang var det for vores hold 12 på Munkebjerg Hotel. Der var god tid til at nyde både mad og udsigten over Vejle Fjord - og at få en snak om strabadserne.
En dejlig pause efter at have 'drønet' rundt hele formiddagen og tilbagelagt måske ⅔ af turen på de små veje nord, vest og syd for Vejle.

Inden vi fik lov til at køre videre, måtte vi igennem endnu en holdkonkurrence - endnu en levende post, der som sædvanligt var bestyret af Hans G.'s søde datter og hendes mand. Vi kender snart hinanden, men aldrig opgaven, så det er altid spændende, hvad der venter os:
På et stort bord lå billeder af 25 forskellige ting, f.eks. en bil, en telefon, en elektrisk pære, et fly, et wc, en støvsuger - ting, vi alle kender.
Ved siden af billederne lå 25 ark med årstal. Holdet skulle så placere årstallet ved billedet af den ting, hvor det hører til. Også rigtig svært, ikke mindst for et helt hold at få overblikket og klare opgaven på alt for kort tid. Men vi fik da lagt 11 årstal af de 25 på de rigtigebilleder, og fik at vide, at det var dagens rekord.

Vi tager os af det mekaniske ...

Continental MICHELIN

... og vi har altid dæk og fælge til gode priser!

Ahlmann Dæk & Autoservice

Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg · Tlf.: 7512 2027
Åben: mandag - torsdag 8.00-16.30 · fredag 8.00 - 15.00
www.ahlmanndaek.dk

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

SCANNING
PRINTNING
KOPIERING
FOLIEPRINT
LAMINERING
STORFORMAT
BANNERPRINT

WWW.LUMAPRINT.DK • NYGAARDSVEJ 23 • 6700 ESBJERG • +45 75131956

LUMAPRINT

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

MUNKEBJERGLØBET

Hvad er summen af tallene på mindestenen? Hvad koster æblesaften? Hvor inde i vandværket tages prøverne? Afsted til den sidste bemandede post på en gård - uvist hvor henne i verden. Opgaven her var i 2 dele. Hvor meget vejer BUDDHA? Løft en gammel skildpadde og bedøm vægten. Resultatet tæller både individuelt og i holdkonkurrencen. Jeg syntes ikke den var ret tung, men den vejede dog 3,9 kg - 1,6 kilo mere end mit 'skud'…

Derefter blev et lod hængt midt på den forreste nummerplade, og på gårdspladsen man skulle så køre hen over en skydeskive og stoppe med loddet lige i plet. Kun med held kan du ramme, for skydeskiven blev ikke lagt på samme sted hver gang - og stenene i gruset kan ikke bruges som pejlemærker: De kan ikke skelnes fra hinanden i farten.

En butik et sted i Grejsdalen havde en gearkasse-model udstillet i vinduet. Hvor mange gear fremad? lød spørgsmålet. Et spidsfindigt spørgsmål om en opera-plakat på Vejle Centerhotel måtte vi besvare. før vi omsider kørte til målet på Munkebjerg og aflevere svarskemaerne. Vi fornemmer, at der gik kortere tid end 'normalt' inden Hans Geschwendtner annoncerede resultaterne af dagens løb. Og det var da nok værd at vente på: Individuelt kom ***vores*** Teddy Iversen, MGB, på en 3. plads, ***vores*** Marlene og Kaare, MGA, på en 2. plads, mens Hans Jørgen Daugaard, Porsche, hold ?, tog 1. pladsen. Og i holdkonkurrencen blev ***vores*** hold nr. 12 såmænd vindere!
Der var nyttige, lækre præmier til hvert par: Et hjemmebagt franskbrød og do- rugbrød.
Der ventede os nu en ret drøj hjemtur i regn og kraftig blæst. Men vi kommer igen i 2020!

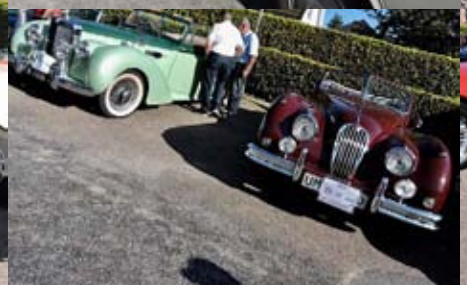
ETU - forsikringsselskabet med hovedsæde i Rødekro

Tekst og fotos: Jørgen Lind

- indbød for 4. gang til et veteranløb i det sønderjyske lørdag d. 24. august 2019. Vi havde i god tid forinden annonceret det i VMK NYT og på VMK's hjemmeside, men der er efterhånden så mange arrangementer på lørdage i hele sommersæsonen, at man kan vælge og vrage. Og det kan godt være svært, for ikke at sige umuligt at deltage i alt det, man gerne vil.
42 havde tilmeldt sig med deres køretøjer = 41 biler og 1 motorcykel, og heraf var der (kun) 4 fra VMK. Ikke som hold, men som individuelle. Vi kunne have været mange flere - og det var oven i købet gratis at deltage!

Else og jeg skulle deltage i ETU Veteranløbet for 3. gang, både i træk og i alt. Vejrudsigten for lørdag var god, det var vindstille, men sigtbarheden var ringe, da vi vågnede.
Det var endnu temmelig tåget, da Maria og Thomas kom forbi lidt i 8 i deres nye, hundevenlige TOYOTA CROWN Stationcar og samlede os op, så vi kunne følges ad der ned.
Efter Ribe lettede tågen og da vi nåede Rødekro lidt over 9, var det skyfrit med strålende solskin. Løbet skulle starte 10.30, men da alle var tidligt færdige med morgenkaffen og rundstykkerne, kom den første bil afsted inden 10. Vi havde endda god tid til også at hilse på venner og snakke med nogen af dem vi kender fra tidligere løb - eller andre sammenhænge.

Kan man ikke genkende 'gamle' deltagere på ansigterne, kan man vel i det mindste genkende bilen. Hvis man altså ikke har fået en anden bil siden sidst. Så kan man måske hverken genkende bil eller fører? Sådan gik det f. eks. for mig, da Birger fra Esbjerg kom i sin 'nye' MGB/C/V8. Jeg er nok bedre til at huske biler end ansigter…



ETU VETERANLØBET

Ruten gik ad herlige små veje, efter solen at dømme først mod vest/nord-vest fra Rødekro. På løbets første post ved Jump-A-Lot - et godt sønderjysk stednavn - stod ETU-folkene selv for opgaven. Et skema med 5 spørgsmål om ETU-Forsikring skulle udfyldes, og HA! - det var ret enkelt for alle med den udleverede ETU-brochure i hånden. Smilet stivnede, da man derefter skulle dreje på et lykkehjul med tallene 0-5 + et bonusfelt. Resultatet skulle lægges til som point. Teknisk snilde, taktik og kolde beregninger kunne man godt glemme alt om, her var det kun held, der talte. Og netop held havde vi ikke for meget af dér: det blev kun til et 1-tal.
Fra posten kørte vi videre til Øbening, Hellevad, Klovtoft til Øster Højst, hvor Alice og Kjeld havde slået sig ned med den næste post ved Højst Kirke.

Der var lang kø ved posten, men så var der god tid til at lure, hvad opgaven gik ud på og snakke med andre deltagere, hvilket ikke er det mindst vigtige ved sådan et løb.
Kjeld havde monteret en plade med 2 huller på et lille campingbord. En mand på den ene side af pladen og en flok bolte/skruer og møtrikker på den anden side. Stik hænderne igennem hullerne og sæt så mange møtrikker på indenfor 1 minut - målt på et veteran-alarm-ur. Jamen, det er da nemt nok, hvis alle møtrikker passer på alle bolte - og man i øvrigt kunne se, hvad man foretog sig. Da vi (jeg) skulle til, var gennemsnittet på 2 rigtigt skruet på pr. minut, oplyste Kjeld som en opmuntring. Som 4 andre nåede jeg op på 6 stk.,1 fik 7 stk. og 1 fik 8 stk.
Turen gik videre til den næste og sidste post, der var placeret i udkanten af Bylderup-Bov. Hertil havde Erik sat 12 billeder af biler, der var kendt fra en TV- eller filmserie, op på et ark og skrevet 16 titler at vælge imellem. 2 af bilerne viste sig at være fra Heartbeat/ Små og Store Synder, hvilket vi opdagede, mens vi i uvidenhed havde byttet om på 2 andre. Vi klarede da 10 rigtige og var godt tilfredse med det.
Jeg var engang på et sjovt museum “Cars of the Stars Motor Museum” i Keswick, Cumbria, (Lake District), med netop den slags biler, men det hjalp mig alligevel intet her. Museet er øvrigt lukket i 2011.

Veteranforsikring Danmark

Vi sætter pris på originalerne

Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1989
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	631	233
75.000	917	233
125.000	1.129	233
175.000	1.339	233
225.000	1.541	233
275.000	1.766	233
325.000	2.040	233
375.000	2.312	233
425.000	2.586	233
475.000	2.802	233
525.000	3.133	233
Osv.		
Selvrisiko	1.556	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Klassiske køretøjer 1990-1994
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.548	529
75.000	2.254	529
125.000	2.778	529
175.000	3.295	529
225.000	3.791	529
275.000	4.341	529
325.000	5.016	529
375.000	5.687	529
425.000	6.362	529
475.000	6.892	529
525.000	7.706	529
Osv.		
Selvrisiko	3.112	

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

Hvem er vi?

Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtegningsregler.

75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af ThistedForsikring

SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE

CITROËN SPECIALIST

AUTOPLUS SERVICE

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

KØB & SALG

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.

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB

ETU VETERANLØBET

Resten af turen var så den "nærmeste omvej" tilbage til Rødekro, men igen ad gode veje gennem et landskab, der var ekstra pænt i det fine vejr. I mål sørgede alle ETU-folkene for ringriderpølser, øl og vand til alle - senere også kaffe, kage og slik.

Til præmieuddelingen kom lykkehjulet i brug igen. Med kun 3 poster var der selvfølgelig flere, som havde scoret det samme pointtal. Først snurrede hjulet for at finde hvem, der skulle have 3. pladsen. Gerhard Weiss, start nr. 18, som vandt sidste år, blev her den heldige. Derefter måtte Per Møller, start nr. 38 og jeg, start nr. 26, igennem 2 omgange for at få placeret navnene på 2. og 1. pladsen. Og - tro mig - her havde jeg størst held ! og vandt 1. præmien + en vandrepokal.
Jo, det blev en god dag til et godt arrangement, forskånet for uheld, i et herligt vejr. Nok værd at køre 150 miles for - Stor tak til ETU og medarrangørerne Erik From og Kjeld Holm-Nielsen.

GARAGESNAK

LØSNING på sidste nummers trafikspørgsmål er : 80 km/t. - Undtaget er KUN hvis andet er angivet, så pas nu på, for vi har betjente, som kan tæmme den vildeste motorcyklist, og de mest tossede bryggerheste !!

HVORFOR stjal de bilen?? - Jeg skulle skynde mig på arbejde. - Hvorfor tog de ikke bussen ?? - Nej , jeg har kun kørekort til personbil.

DEN sommer, den sommer. Selv om naturen har det med at opføre sig naturligt, og det er svært at planlægge vejrets luner, så fik vi alligevel brug for solcremen. Alt fra familiecontainere til sportsvogne, limousiner og motorcykler var på farten. Uden at komme i karambolage med databeskyttelsesloven eller afd. for personfarlig kriminalitet, kan vi vist godt nævne, at en hel del havde hjemmestyret med, udvekslede ord, som ellers aldrig er hørt, og som ikke står i salmebogen eller katekismus. Og nu skal vi, inden vi siger farvel til brune lår, og goddag til røde næser, ud at opleve syvdøgnsprognosen ved selvsyn; Sofaen står der nok stadig til vinter.

BETJENTEN: Må jeg se deres kørekort ?? - Blondinen: Nu må I altså få styr på tingene. I tog mit kørekort i går… Hvor mange tror I egentlig jeg har ??

HENNING Vilen og lille Marlene: Min egen teeelefon, gør mig bedrøøvet, når hun med søøde ord, gir mig besked fra hendes mor - - Jeg vil også gerne ringes op !! Det behøver ikke være noget fra Bror Kalles kapel. Vi går ikke ind for stramme slipseknuder, så du behøver ikke brillere med et nobelprisvindende intellekt; Men det skal ligge imellem relativt traditionelt og gakket groteskt. If you snooze, we loose.

På min forespørgsel i majbladet, ang. pynt til bryllupskørsel, kom der ingen svar. Jeg har så anskaffet tyll til baghylden, guirlande til motorhjelmen, skilt (NYGIFTE), og en snor med dåser. Jeg tænker at lægge det på vort bibliotek, hvor man så kan låne det. Husk at skrive det i bogen.

HJEMME hos ?? Hun: Jeg har støvsuget bilen, vasket den og pudset vinduerne, og du sidder bare der og venter på at jeg skal komme med kaffe til dig!! HVAD SIGER DET OM DIG ?? -
Han: Jeg er tålmodig.

I VORE gamle klubblade findes godt og læseværdigt stof. Prøv bare selv at låne dem på biblioteket. Her i bladet, for 40 år siden: Jørgen Nielsen og Martin Foss har købt en Chevrolet 1933/34 i en hæderlig stand, selv om hyldebærtræerne først måtte fældes, inden Chevroleten kunne trækkes frem fra sit skjul. — Dagbladet VESTKYSTENs julespil 1978, drejede sig om at samle veteranbiler. — Den daværende redaktør af dette klubblad, dengang hed det VESTJYSK MOTORVETERAN: Jørgen Bærentsen, har fået en DKW 3-6 panorama coupe de luxe 1958, der kan køre, men ej stoppe. Bremser itu. — TRO FLYTTER BJERGE, RESTEN FLYTTER ROLAND. — Ja, så er det ved at være 1. maj, så de deponerede nummerplader skal hentes, monteres, bilerne støves af, så de er klar til at komme ud at trille. — Fra bagsædet: Far, hvem fortalte dig hvordan du skulle køre, før du giftede dig med mor ?? -- Ja, det var så lidt fra for 40 år siden. Lidt er dog alligevel forandret.

Medl. nr 85 Eli

Min motorcykel…

- I hvert nummer af VMK NYT forsøger vi at bringe en artikel, hvor der fortælles om et medlems køretøj og der vises masser af billeder af det.

Derfor vil vi også gerne have dit bidrag - ta' en snak med Jørgen Lind om det på 20166614 eller send en mail til formand@vmklub.dk

ELIs lille HONDA CS 125, årg. 1985, søger nyt hjem. Brugtimp. fra Italien. Eneste indreg. i DK.

POSTKORT

Gl. Missionshotel i Sønderborg - set på et ældre postkort og nu.

ved Jørgen Lind

Missionshotellet ANSGAR i Sønderborg er opført i år 1900 mens broen over Alssund endnu var en ponton-bro, placeret lidt sydligere end den nuværende Kong Christtian X Bro, der blev indviet d. 7. oktober 1930. I forbindelse med anlægget af denne bro, blev der foretaget ændringer i veje til og fra, men det forstyrrede ikke missionshotellets bygning, der ligger på hjørnet af Sankt Jørgens Bjerg, Nørrebro og Stengade. På P-pladsen foran opkørselsrampen til broen ses fra venstre: 2-farvet VW, Opel Kadett B (1966 til 1973), FIAT 600 (1955-1969), SAAB 96, 2 x VW bobbel, Volvo Amazon Quick, Moskwitsch 412 (1967-75), Opel Kadett B, Morris Mascot og Renault 12 - alle almindelige gadebiler omkring 1970, hvor fotoet til postkortet er taget.

Missionshotellet ANSGAR hedder nu Det gamle ANSGAR og omfatter foruden 'forhuset' mod Nørrebro/havnefronten også den sammenbyggede 3-etagers ejendom mod Sankt Jørgens Bjerg og den 2-etagers mod Stengade. Der er nu indrettet 40 mindre lejligheder (!) - foruden restauranten CURRY LEAVES - INDISK KØKKEN. Bygningningskompleksets fremtræden er - bortset fra begroningen på facaden - stort set uændret i sit ydre siden post-kortet udkom for måske 50 år siden. mens bilerne har skiftet form og udseende gennem den samme periode. Forrest til venstre ses en 2-dørs Opel Corsa B (1993-2000) og bagved denne skimtes en smule af en Alfa Romeo 147. På den modsatte side af pladsen holder en Peugeot Expert varebil og en Peugeot 308.

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

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

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Pia Jørgensen
Nymindegabvej 121
6855 Outrup

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**