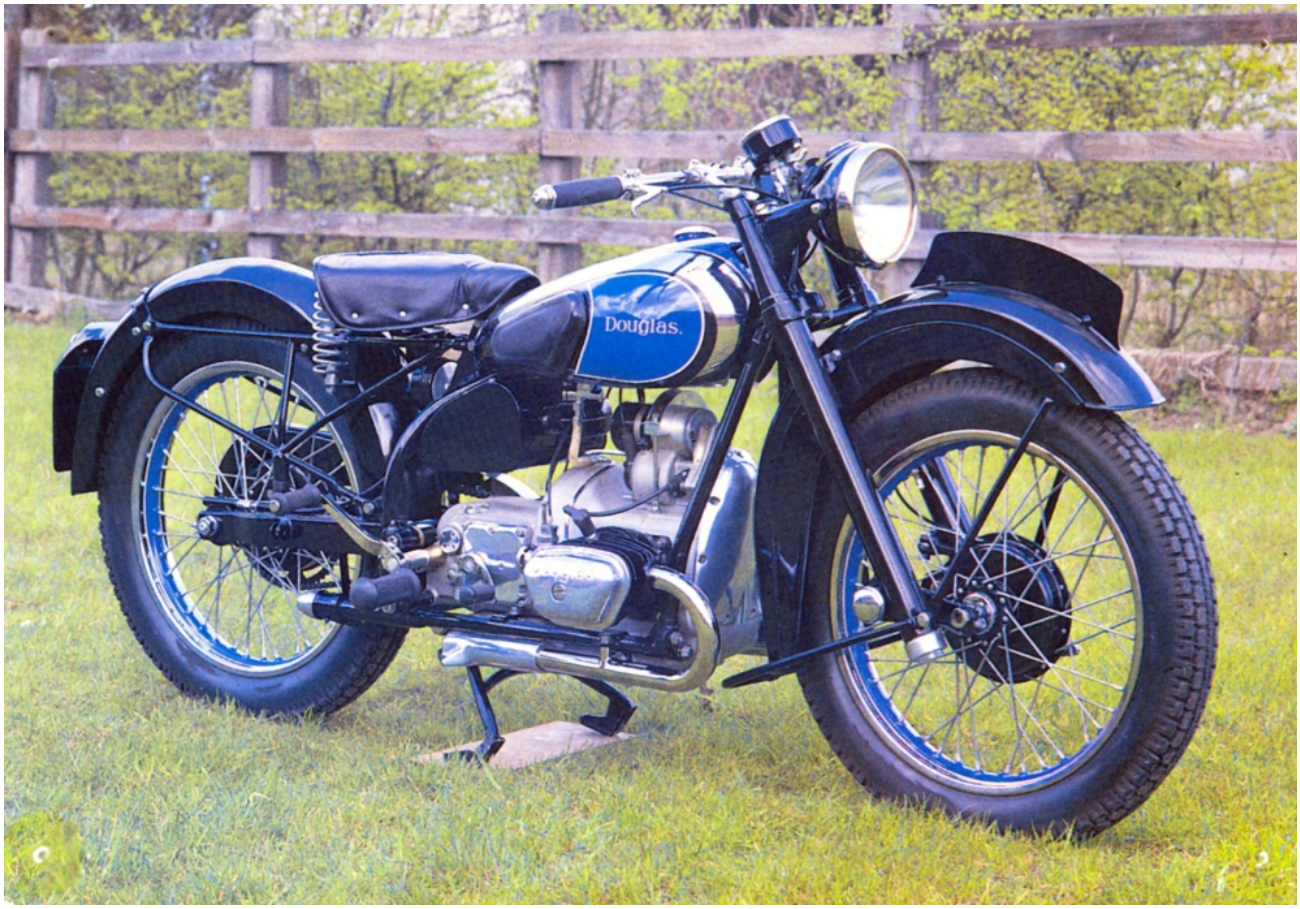
VMK NYT!

30 årg. April 2005 nr. 227



Postkort fra The National Motorcycle Museum
1947 350cc Douglas model T35

Aktivitetskalenderen for 2005:

Maj: 12. Besøg hos MN-Motorrenovering v. F. Kjems, Enghavevej 4, Varde. Guide: Finn Stepping, afg. Gjesing Fritidscenter kl. 18.00.
18. Tur, guide: Poul E. Jensen, medbr. kaffe/brød, afg. Gj. Fritidsc. kl. 18.00.
27. Skagen – Gråsten løbet.
28. Oldtimerløb i Gråsten.

Juni: 2. Møde i klublokale.
4. Stumpemarked, kl. 8.00-16.00, Jysk Automobilmuseum, Gjern.
11. Tur t. Kaj Beck's samling/Sillerup Mølle v. Haderslev Fjord/ Guide: Poul E. Jensen. Husk madpakke og drikkelse. Afg. Fritidscentret kl. 10.00.
15. Aftentur "ud i det blå", guide: Robert Kloster, medbring kaffe, afgang Gjesing Fritidscenter kl. 18.00.
18. Smedeløb i Lem.

Juli: Ingen Møder!

August: 4. Klubmøde.
14. Esbjerg Festuge 2005.

September: 1. Klubmøde med Falckinstruktør i "Førstehjælp".
11. Karensminde: Hist. Dyrskue, pløjestævne, veterantræf.

Indhold:

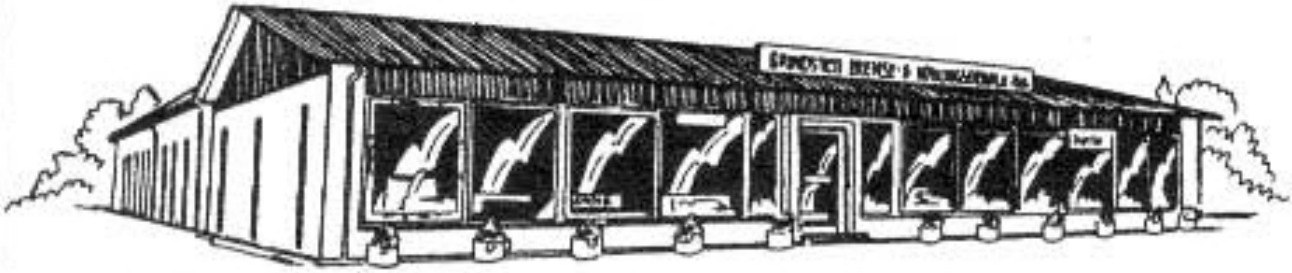
Aktivitetskalender …… side 3
Danmarks Gyldne Æra i Speedway …… side 6
MhS nyt nr.1 2005…… side 9
Fra cykelsmed til industrimagnat, 4. del …… side 11
Esbjerg Veteranløb 2005 og klubartikler …… side 13
Klubmødet den 3. marts 2005 …… side 16
VMK's generalforsamling 2005 …… side 16
VMK's regnskab 2004 …… side 18
Morris 8 motor i Korea …… side 19
Douglas motorcyklen …… side 22
Kampvognsmotor nr. 2……side 26
Køb, salg, bytte …… side 30

VMK siger velkommen til de nye medlemmer:

10 Børge Burgård, Lærkevænget 9, 6710 Esbjerg V.
12 Erling Laursen, Bakkevej 16, 6760 Ribe.
13 Thomas Frederiksen, Kilen 26, 6780 Skærbæk.
14 Johnny Pedersen, Ribevej 63, 6760 Ribe.
15 Steen Falsner, Nygårdsvej 65, 6700 Esbjerg.
16 Per Hildebrandt, Hjelmalle 17, 6200 Åbenrå.
17 Arne Nielsen, Hospitalsvej 10, 6715 Esbjerg N

Dødsfald: VMK's næstformand og mangeårige bestyrelsesmedlem er afgået ved døden den 26. februar 2005 efter længere tids sygdom. Kurt var et dejligt menneske at være ven med, idet han med sit engagement, et roligt gemyt, humor og en positiv indstilling var med til at løse klubbens udfordringer. Kurt kom gerne til klubbens arrangementer, også selv i den sidste svære tid mødte Kurt trofast op. Kurt har ydet et stort stykke arbejde for VMK, som vi takker for. Vi vil komme til at savne Kurt, men vore tanker går først og fremmest til Inge og den øvrige familie. Tak Kurt for mange gode stunder - og æret være dit minde.

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE



GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS

Vestergade 114 . 7200 Grindsted

Tlf. 75 32 23 22 . Fax 75 32 24 40

Tømrermester
VILLY ANDERSEN
Tlf. 75 26 90 08

BREDGADE. 21. ALSLEV. 6800 .VARDE .BIL 2341 1906. FAX.75269570.

Spekulerer De på:

- **Ny Villa**
- **Ombygning**
- **Tilbygning**
- **Nyt tag**
- **Udnyttelse af tagetage**
- **Udskiftning af vinduer og døre**
- **Udskiftning af thermoruder**

- eller har de brug for hjælp til almindelig vedligeholdese.
Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.

Fleksible BILLÅN

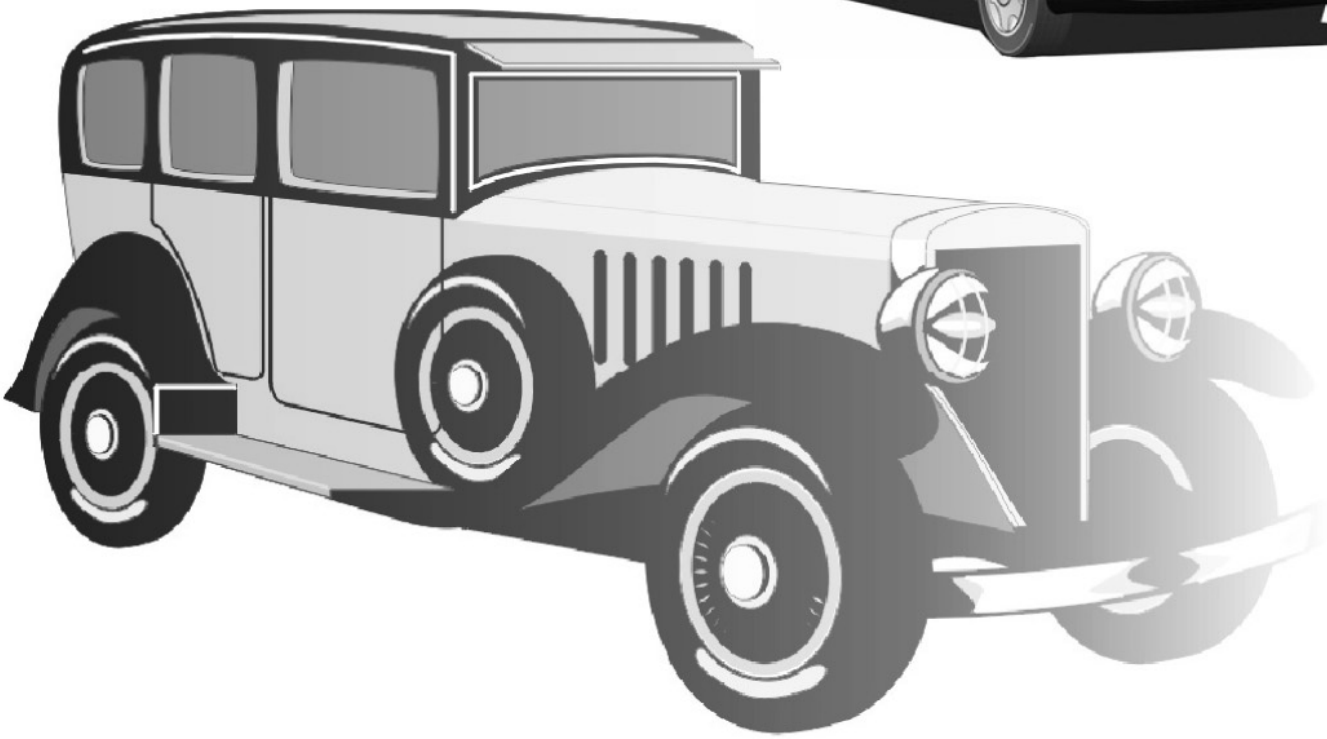
SPAR
BANK
VEST

til nye og gamle biler

Stormgade 2
6700 Esbjerg
Tlf. 7918 1818

Har du bilen - har vi lånet...
Sammensat efter dine ønsker og behov.
Hos os er en handel nemlig først go',
når begge parter er tilfredse.

Kom ind og forhør nærmere.
Hos os kan du tale med den samme
medarbejder hver gang...



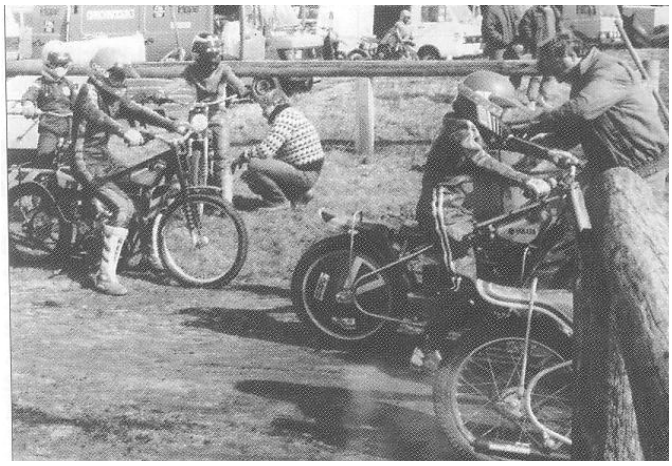
www.sparbankvest.dk

Interview:

Danmarks Gyldne Æra i Speedway.

Hvad var baggrunden for Danmarks Gyldne Æra i Speedway? MotorBladet har talt med tidligere national- og international dommer – Kjeld Kristensen, som her kommer med sit bud.

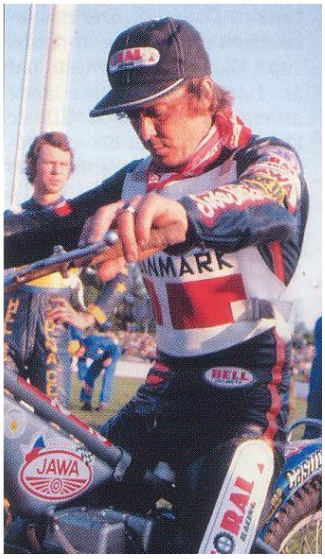
Tekst: Kenneth M. Mikkelsen. Foto: Arkivfoto.



Danmarksturneringens første løb blev kørt på Elling banen ved Silkeborg. Men det var Esbjerg, Fredericia og Hillerød, der havde Danmarks mest kendte speedwaybaner i 60'erne.

Kjeld Kristensen var sammen med 10 andre unge knægte med til at bygge den første speedwaybane i Holsted – engang i starten af 60'erne. En klub som han i dag er vendt tilbage til efter, at han i godt og vel 40 år var medlem af Esbjerg Motor Sport. Men ellers er Kjeld i DMU sammenhæng mest kendt som national og international dommer igennem en længere årrække.

Hans karriere strækker sig over næsten 35 år som national dommer og 25 år som international dommer. Og Kjeld er dermed et af førstehåndsvidnerne til den fantastiske periode som dansk speedway oplevede gennem næsten et kvart århundrede, - ja det er meget sjovt at tænke på, at da jeg startede som international dommer i 1971 – da blev Ole Olsen verdensmester – og da jeg stoppede min aktive dommerkarriere i 1995 – da blev Hans Nielsen individuel verdensmester for sidste gang. Det var naturligvis ikke min fortjeneste – men blot et sjovt sammentræf siger Kjeld. Og det pudsige sammentræf betyder samtidigt, at Kjeld virkede som dommer fra den Gyldne Æra's startskud til den så småt begyndte at klinge ud. Kjeld har da også gjort sig nogle tanker om, hvad det var for mekanismer, som sparkede det hele i gang – og som samtidigt holdt gryden i kog i over 25 år.



Der er ingen tvivl om, at det hele eksploderede i 1971, da Ole Olsen blev verdensmester første gang. Ingen danskere havde på det tidspunkt forestillet sig, at en dansker kunne blive verdensmester i speedway dengang – det var noget som bl.a. svenskerne havde vist evner for. Men hvis du spørger mig om den dybere årsag til, at der kunne komme så meget vind i de danske sejl – så skal historien også suppleres af andre elementer.

Ole Olsen på sin Jawa engang i halvfjerdserne. Det var Ole Olesen, Iwann Mauger og Barry Briggs, der i 60'erne og 70'erne gjorde ESO cyklen (siden hen Jawa) så populær.

Danmarksturneringen.

I 1967 blev hold turneringen startet op i Danmark. Det skete på initiativ fra det daværende sportsudvalg under DMU. I den forbindelse gjorde Frank Hansen (Esbjerg Motor Sport) og Jørgen Dorscherus (Fredericia Motor Klub) et stort arbejde med hele regelgrundlaget for turneringen i sportsudvalget. Med et solidt regelgrundlag fik man etableret en serie, og struktureret de løb der blev kørt. Inden den tid kørte man enkelt-motorløb med standard klasser og en speciel-klasse med JAP cykler – som var meget ustabile. Samtidig med seriens etablering så skete der en fornyelse på materiel siden. I 66-67 kom ESO motorcyklen (i dag Jawa). Cyklen var et klart fremskridt i forhold til de tidligere cykler. Pludseligt fik man noget stabilt materiale – til en forholdsvis billig pris, og samtidig fik man en reservedelskasse med ekstra stempel osv., som gjorde, at man kunne køre i hvert fald den første sæson uden yderligere investering. Enkelt løbene forsvandt mere og mere til fordel for Danmarksturneringen

Turneringen startede med ca. 7–8 hold – og meget hurtigt blev serien etableret, så man fik både 2. og 3. division. Dermed var der klubber, som havde hold i begge rækker – og man lavede hurtigt et op- og nedrykningssystem, som man kender det fra andre sportsgrene. Turneringens fremkomst var et klart kvalitetsløft for dansk speedway. Man var med den strukturerede turnering klar til at tage imod det vældige boom af nye kørere, som det snart skulle vise sig var på vej.

Knallertløb.

I nogenlunde forlængelse af danmarksturneringen blev Danmark det første land i verden, hvor der blev afviklet motorløb med helt unge mennesker – under organiserede former vel at mærke. Det skete, da der i Danmark i starten af 70'erne blev indført en 50 ccm klasse. Klassen betød, at man byggede 50 ccm baner – som man den dag i dag kører 80 ccm på. Og 50 ccm udviklede sig så voldsomt, at man i løbet af halvfjerdserne blev nødt til at gå op til 80 ccm. I 50 ccm var alt specialfremstillet, og det blev derfor dyrere og dyrere at dyrke klassen. Nogle mente i 70'erne ligefrem – at 50 ccm næsten var blevet dyrere end 500 ccm – og det var jo ikke meningen. Ved at gå op til 80 ccm sikrede man, at cyklerne blev standard-cykler, og dermed ikke

Holdleder Preben Knudsen, John Jørgensen, Tommy Knudsen, Jan O. Pedersen, Erik Gundersen og Hans Nielsen. De 5 kørere tegner sig tilsammen for et utal af verdensmesterskaber.

var så dyre. Med kombinationen af en køreklar, driftssikker turnering og etablering af 50/80 ccm, var dansk speedway klar til det rykind, som Ole Olsens verdensmesterskab i 1971 afstedkom. Hele cremen af dansk speedway, hvis vi ser bort fra Ole Olsen selv, kom fra knallertspeedway. Erik Gundersen, Hans Nielsen, Jan O. Pedersen og Tommy Knudsen blev alle skabt ud af 50 ccm. Sidstnævnte kom fra en ren knallertklub i Skærbæk – og da han blev gammel nok – så kom han over i en decideret speedway klub.

Europæisk misundelse.

I det meste af Europa var man dybt misundelige på Danmark og det ungdomsarbejde, der blev gjort omkring knallert-speedway. Det sket ikke så sjældent i 70'erne, at de unge kom ud og køre opvisning forskellige steder i Europa. Det var altid en kæmpe succes. I dag er knallert speedway internationalt godkendt i Europa – men det var det altså ikke den gang. Og vi fik dermed et organisatorisk forspring, som var med til at cementere den guldalder, som kulminerede i perioden 1984 – 1991, hvor vi konstant havde op til flere individuelle-, langbane-, par- og hold- verdensmestre i speedway. Kørerne, som kom fra Danmark, var - hvis man ser på speedway dengang – klart de mest professionelle. Hele måden de organiserede sig på med biler, mekanikere, værktøj og alt var bare på toppen. Dengang var det meget unormalt, at man stillede med 3 motorcykler til et motorløb. Men det gjorde danskerne. Det er da også typisk for den tid – at den første juniorverdenmester i 1977 – var danske Finn Rune Jensen. Det var nærmest utænkeligt at forestille sig andet på det tidspunkt.

Internationalt repræsenteret.

Et sidste element, som Kjeld Kristensen fremhæver som af betydning for den danske succes, var, at vi blev internationalt orienteret – også i FIMs organisationsliv. Frank Hansen blev medlem af CCP (Rundbane Kommisionen under FIM) i mange, mange år, og sad dermed med ved bordet når den internationale turnering skulle planlægges. Det gav Danmark indflydelse og anerkendelse, at vi så synligt var med og deltog ved årsmøder i den internationale union. Den internationale orientering betød, at de personer, som blev internationale dommere, kunne møde de rigtige mennesker, og være med til at presse på for at hjemhente internationale løb til Danmark. Det var naturligvis også afgørende at rundbane sporten blev støttet godt af daværende præsident i DMU – Villy Nielsen. VM-finalen i Vojens i 1988, hvor der stod tre danskere øverst på skamlen, var vel nok højdepunktet i perioden. Muligheden for at hente arrangementet til Danmark var en følge af Danmarks styrke på banen kombineret med det internationale arbejde, som år efter år blev udført. Og det var de rigtige mennesker, som var placeret i ledelsesarbejdet internationalt.

Kan vi gøre det igen?

Ingenting kommer af ingenting – på nær lommeuld. Den danske gyldne ære – var et samspil af flere elementer, og Kjeld Kristensen ser sammenhængen klart og tydeligt:

- Opstart af en etableret og driftssikker turnering på rette tidspunkt, hvor maskinerne samtidig blev pålidelige og billige.
- Etableringen af 50 ccm – som gav Danmark et internationalt forspring.
- Tændgnisten som fik det hele til at eksplodere – ved Ole Olsens verdensmesterskab i 1971.
- En systematisk satsning på internationalt at være repræsenteret de rigtige steder, med de rigtige mennesker!

Er det et kunststykke vi kan gentage? Kjeld er ikke så sikker. Jeg tror aldrig, at Danmark igen vil opleve en tilsvarende Gylden Æra i speedway – og egentlig håber jeg det heller ikke! Vi var fra dansk side næsten for dominerende. På trods af vores nuværende – og temmelig voldsomme – styrke i international 80 ccm, så har vi ikke på samme måde som i optaktsfasen til den Gyldne Æra et organisatorisk forspring. Men 1980'er dominansen behøver ikke at blive gentaget, mindre kan sagtens gøre det – slutter Kjeld Kristensen.

Artiklen er tilvejebragt ved Kjeld Kristensens hjælp, og med tilladelse fra DMU's MOTORBLADET. Kjeld, der er teknisk chef i importfirmaet Krone Skandinavien, har også klubtilknytning til: Esbjerg Motor Sport, Holsted Speedway Klub og ***Vestjysk Motorveteran Klub.*** *Tak Kjeld/HØ.marts 2005.*

Fra Motor-historisk Samråds Nyhedsbrev nr. 1 - 2005.

Af **generelle** ting er der i brevet oplysninger om:

- Årsmødet 2005,der afholdes den 19. november 2005 på Fangel Kro, Fangelvej 55, Fangel, 5260 Odense S.
- Den nye bestyrelse med en præsentation af de enkelte medlemmer.
- FIVA/Dansk Teknisk Komite's møde i Odense den 24. februar 2005.

FIVA:

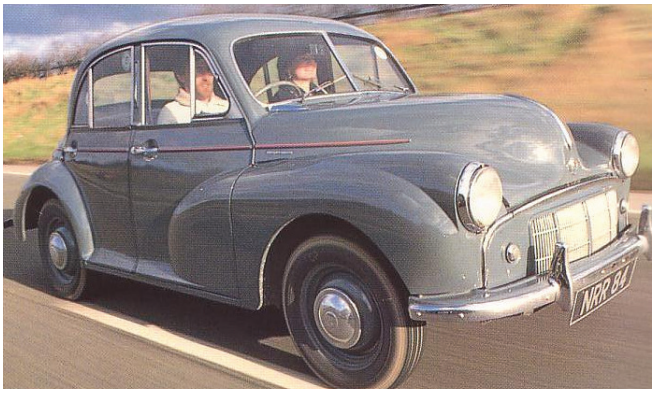
På FIVA's nyligt afholdte generalforsamling i Budapest blev det vedtaget, at alle medlemmer af de 2 internationale organisationer FIVA og IHVO skulle være medlemmer i én organisation – FIVA. Denne ene organisation for samlere af historiske køretøjer kan nu mønstre ca. 800.000 medlemmer samlet i 80 organisationer i 50 lande. Et forhold der vil styrke FIVA. HØ/marts.2005

Det Danske Brandværnsmuseum

Verdens største samling af veteran-brandbiler
flytter til Oksbøl,hvor det åbner i 1.kvartal 2005.
Samlingen kan beses i de nuværende lokaler i Århus,
Tomsagervej 25, Åbyhøj i perioden 1.juli -15.september.
Aflevering af denne annonce giver 50% rabat.
(Max.1 familie pr.kupon).
Billetpriser:Voksne kr.50,- Børn kr.20,-

Fra cykelsmed til industrimagnat, 4. – og sidste del!

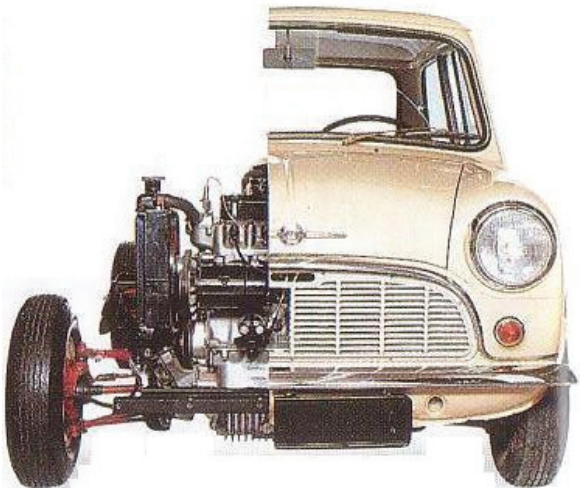
Under den anden verdenskrig lå produktionen af biler til privat brug stille. Men straks efter krigens afslutning begyndte man at skrue op for produktionen igen, England manglede udenlandsk valuta, og den hjalp Lord Nuffield med at skaffe, idet han bl.a. eksporterede alle MG'er fra Abingdon, og den i 1948 introducerede Morris Minor nr. 2 blev næsten alle eksporteret.



Herover: Morris Minor nr. 2, 1948-1971, 4 cvl.. 803 ccm - 1098 ccm. 27 - 48 hk.

Denne Morris Minor, der var skabt af den græske konstruktør Alec Issigonis, blev en meget populær bil. Ved konstruktionen af Morris Minor anvendte han et nyt princip, det såkaldte selvbærende karrosseri. Issigonis konstruerede også senere Mascot, Marina og Monaco. Det siges, at Issigonis udviklede Morris Mascot'en på en serviet under et restaurantbesøg, de tider er ovre, hvor man kan det. Det selvbærende karrosseri gjorde det muligt at producere stærkere og lettere biler, derfor blev princippet meget populært efter krigen. Det var også hemmeligheden ved den succes Morris Minor'en og dens efterfølger Morris 1000 fik.

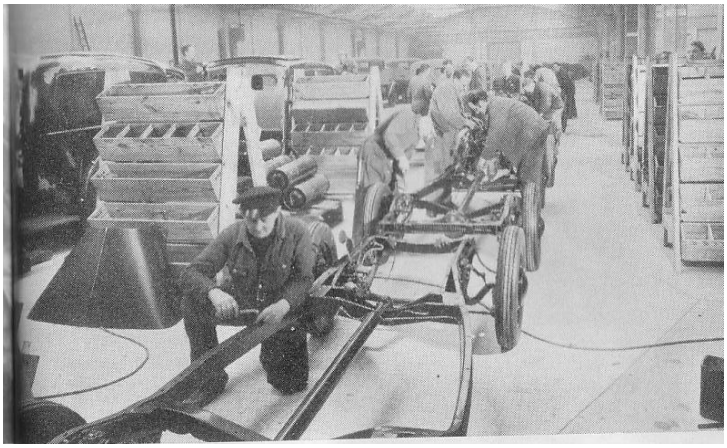
I samme år som Morris Minor'en kom frem (Lord Nuffield var på det tidspunkt allerede fyldt 70 år), begyndte forhandlingerne om et eventuelt samarbejde mellem Morris og Austin. Resultatet af disse forhandlinger blev, at man i juli 1952 oprettede British Motor Corporation, B.M.C.. Denne automobilkoncern med en kapital på 14 mill. pund blev derved den største i Europa. På trods af den hårde amerikanske konkurrence var B.M.C. nu i stand til holde deres position på godt 40 % på hjemmemarkedet samtidigt med, at man i de følgende år forbedrede firmaets eksportsituation. I 1967 blev B.M.C. således den største leverandør af biler til Danmark. B.M.C. nåede op på en produktion af over en million biler om året.



Herover: Morris Marina, 1959, 4 cyl., 848-1275 ccm, 37-76 hk, forhjulstræk, motor på tværs foran.

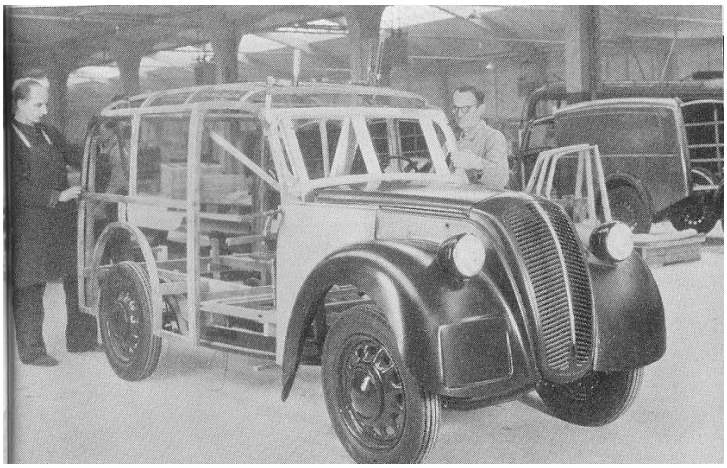
Lord Nuffield var kun generaldirektør for B.M.C. i et halvt år, idet han på grund af alder trak sig tilbage i slutningen af 1952, og overdrog ledelsen af den nye koncern til sin tidligere medarbejder, Leonard Lord. Lord Nuffield nåede at opleve endnu mange betydningsfulde øjeblikke for B.M.C., således kom Issigonis' Morris Mascot / Austin Mini i 1959, den lille vogn med en forbavsende rummelighed. Mascot'en

blev vinder af Monte Carlo – løbene i 1966 og 1967, samt det hollandske tulipanløb i 1966. Efter denne salgsmæssige fuldtræffer, introducerede Issigonis i 1962 Morris Marina, og Lord Nuffield, der på det tidspunkt var blevet 85 år, lod sig fotografere ved siden af den nye model. Et år efter Morris-automobilernes 50 års jubilæum døde Lord Nuffield den 22. august 1963 efter et nyttigt og virksomt liv. I Danmark var det grosserer Vilhelm Nellemann, der i 1929 overtog generalrepræsentationen af Morris bilerne, og dermed indledte en udvikling, der med tiden gjorde Morris til det mest solgte britiske bilmærke herhjemme.
I 1946 stiftedes Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, bedst kendt under forkortelsen DOMI, med Vilhelm Nellemanns ældste søn som administrerende direktør. Generalrepræsentationen for Morris og Nuffield-organisationens øvrige bilmærker overdroges til det nye selskab, der udelukkende blev importør og grossist. DOMI's støtte til forhandlerne var årsagen til, at det lykkedes ar opbygge den største organisation af sin art herhjemme. I 1967 var der 120 autoriserede DOMI-forhandlere og 61 autoriserede DOMI-servicestationer ekscl. forhandlernes egne værksteder.



I de første vanskelige efterkrigsår samlede man Morris-varevogns-chassis i DOMI's nyopførte hal i Glostrup. Herved skaffede man forhandlerne flere vogne, end de kunne have fået ved indførsel af færdige biler ved anvendelse af de knappe valutabevillinger. Karrosseriet til vognene var et træskelet, beklædt med stålplader.

Morris-vognene gennemgik hos DOMI i Glostrup en omfattende klargøring, inden de gik ud til forhandlerne. I 1966 forlod DOMI-køretøj nr. 10.000 klargøringslinien – en Morris Monaco.



Desværre blev det store engelske familiebilmærke Morris i 1984 lukket af det nationaliserede British Leyland. Denne beslutning var affødt af den engelske industrimentalitet på det tidspunkt, der var helt ude af takt med virkeligheden på grund af dårlig ledelse og indstillingen ved den enkelte arbejder. Blandt aftagerne af de engelske biler talte man ikke mere om børnesyge ved bilerne, nej man talte om engelsk syge. Havde man været mere opmærksom på modeludvalget, og ikke mindst kvaliteten på produkterne, havde verden måske set anderledes ud. **Der manglede en Lord Nuffield!**
Hermed slutter denne historie om Morris - en koncern, der i sin storhedsperiode ejede mange af de engelske bilmærker, men i forbindelse med denne historie er det næsten udelukkende udviklingen af mærket Morris gennem årene, der er fokuseret på, selv om mange af de andre Morris-ejede mærker kan danne grundlag for en god historie, men det må så komme senere. HØ/februar 2005.

Esbjerg Veteranløb 2005, den 30. april!

Så er det lige inden årets løb startes, og de sidste hektiske forberedelser er i gang.
Om løbet kan siges:

- at det vil blive afviklet i området nord for Esbjerg,
- at der også i år er en god tilslutning,
- at der bl.a. i polititilladelsen til løbet gøres opmærksom på, at løbet kan forlanges standset, såfremt det ikke afvikles forsvarligt, eller hvis det giver anledning til berettiget klage. Det er tilladt at køre med ved løbet på prøveplader, såfremt køretøjet er indregistreret første gang før den 1. januar 1960, og at køretøjet er synet og godkendt i den nuværende ejers navn.!
- at der til løbet er bestilt tørt vejr og solskin, så velkommen til høj himmel og vid horisont ved Esbjerg Veteranløb 2005. *Løbsledelsen marts 2005.*

Klubartikler.

Vestjysk Motorveteran Klub kan om kort tid tilbyde medlemmerne nye klub-artikler, bl.a.: En vindjakke med logo, en sweatshirt med logo og en T- shirt med logo. Derudover er der stadigvæk glas med VMK-logo, VMK-logo'er i metal, stof og papir, metalnål, tekniske ordbøger på engelsk og tysk. Du kan høre mere herom ved klubmesteren.

Se prislisten med alle EasyLift modellerne på www.easy-lift.dk

SPAR PENGE

Køb direkte fra producenten

fra 4.200,-

Minisaks kr. 9 3 7 ,50

incl. moms excl. lev.

Spangkilde Teknik · Tlf. 75 65 23 35

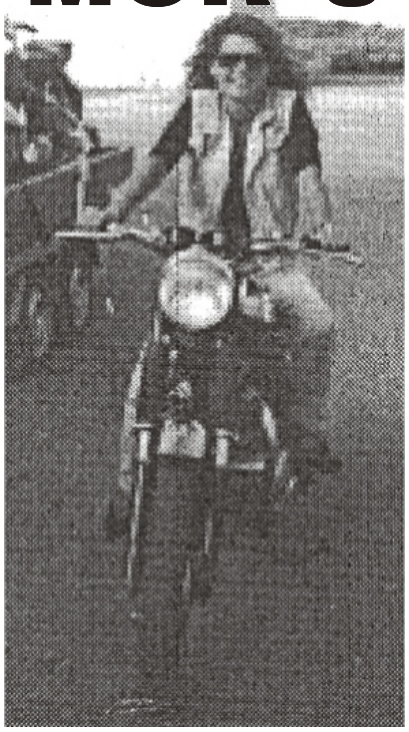
Har du en kørselsopgave –

så prøv os!

DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART

v/Erik V. Hansen og Jimmy V. Hansen · Snedkervej 4 · 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98/75 15 00 88/75 15 66 65 · Giro 5 47 23 93 · Fax. 75 15 63 87

MOR´s



- Vi skaffer alt.
- Renovering af engelseke motorykler.
- Reservedele til motorcykler skaffes.

BIKES

Gl Landevej, Lindved
7100 Vejle
Telefon 75 85 16 81

Klubmødet den 3. marts 2005.

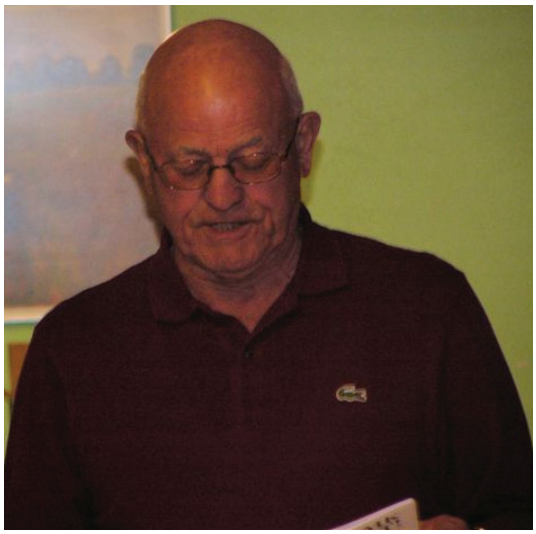
Mødet blev indledt med, at forsamlingen mindedes klubbens næstformand og mangeårige medlem Kurt Frikke, der døde den 25. februar.
Derefter fik aftenens foredragsholdere ordet, og efter at deltagerne var blevet delt i 2 grupper, blev vi belært om, hvordan man passer sit batteri bedst muligt, fuldlast- spænding, ladespænding, m.m. og ligeledes, hvordan man plejer sit køretøj bedst m.h.t. lakeringen, rustbeskyttelse af udsatte steder, specielt skjulte samlinger etc.. De 38 deltagere kunne efter mødet gå en hel del klogere hjem.

HØ/6.03.05

Her er det lak – og rustbeskyttelse Preben Daniel Jensen fortæller om.

Og her er det batteriets vedligehold Peter Wiberg Jørgensen fortæller om.

Generalforsamlingen den 7. april 2005.



T.v.:Generalforsamsamlingens dirigent Roland Munch i funktion

T.h.: Formanden aflægger bestyrelsens beretning.

T.h.:Kurt Sihm der forelagde et garageprojekt og et forslag om oprettelse af en mailgruppe. Begge dele for VMK medlemmer.

Herunder demonstrerer klubmester Carsten Henriksen de nye klub-artikler.

Kassereren Jes Kirk-Thomsen havde overskud i regnskabet – og i smørrebrøddet!

Formanden bød velkommen til årets generalforsamling, og bad forsamlingen rejse sig for at mindes de i årets løb afdøde medlemmer: Peter Lyngholm Nielsen, Magnus Hansen, Kurt Frikke og Poul Rosager. Derefter gik man over til dagsordenen.

1. Valg af dirigent. Roland Munch blev valgt, og han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt. Formanden fik derefter ordet til pkt. 2.

2. Bestyrelsens beretning v./ formanden.

Trods mange andre fritidstilbud havde VMK haft en god tilslutning til arrangementerne, så det var med tilfredshed, han kunne aflægge beretningen.

Årets mødeaftener har indeholdt: Film ”Spøgelsesridderne”, afprøvning af medlemmernes viden m.h.t. færdselsloven, en orientering om ” Museet Danske Brandbiler”, Oksbøl, Top Tek’s præsentation af deres produkter, Roland Munch med ”Her er mit liv”, generalforsamling 2004, julemødet med ledsagere og ved de øvrige møder har vi hygget os sammen.

Af ture var der: Sverigesturen sammen med SVK, Vejen, aftenturene til den gl. smed i Janderup/Primos veteranbilsamling i Tistrup, Skallingen/Ho-turen under Arnes ledelse, og så havde vi den dejlige tur til Sneum Sluse, som Erna og Jørgen Ørum sammen med nu afdøde Peter Lyngholm Nielsen stod for. Tak til jer der havde arrangeret disse ture.

Det største arrangement VMK havde var som sædvanligt Esbjerg Veteranløb 2004, og det blev afviklet i strålende sommervejr. Derudover deltog VMK i Esbjerg Festuge 2004, hvor vi havde vore køretøjer opstillet ved Musikhuset.

Bestyrelsen har holdt 9 møder, og VMK NYT har i årets løb igen fået et lille løft, hvilket er blevet positivt modtaget af medlemmerne, og det er glædeligt, at der kommer flere og flere indlæg til bladet fra medlemmerne. VMK’s hjemmeside er ved at blive opdateret og i løbet af få uger, vil den være på plads, efter en del besværligheder som Finn Olesen har bakset med, tak Finn. Ved årets slutning var der 230 medlemmer i VMK, og den voksende medlemsskare vil på et tidspunkt give anledning til overvejelser i forbindelse med det stigende administrative arbejde.

Formanden sluttede sin beretning med en tak til medlemmerne for den gode opbakning, de gav arrangementerne, en speciel tak fik bestyrelsen for det usædvanlige og gode samarbejde de havde ydet i årets løb. Beretningen fik forsamlingens godkendelse.

3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab. Regnskabet blev gennemgået af kassereren herunder også regnskabet for Esbjerg Veteranløb 2004. Regnskabet blev godkendt.
4. Næste års kontingent - blev fastlagt uændret.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer. Lars Nørgård, Carsten Henriksen og Finn P. Olesen blev genvalgt. I stedet for afdøde Kurt Frikke blev Kristian Mogensen valgt, men for en eetårs periode (Kurt ville have været på valg i 2006). Som ny suppleant blev Henrik Vallø valgt.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant. Roland Munch blev genvalgt som revisor og Arne Lange blev genvalgt som revisorsuppleant.
7. Værkstedsforslag. Kurt Sihm forelagde sit forslag vedr. et værksted til VMK's medlemmer. Emnet har været drøftet før. Efter flere bemærkninger fra medlemmerne var der enighed om, at Kurt Sihm skulle arbejde videre med forslaget, og når der var noget mere konkret, vende tilbage til VMK med dette.
8. Indkomne forslag. Der var ikke indkommet andre forslag, men fra bestyrelsen var der:
En efterlysning af en guide til aftenturen den 15. juni 2005, her meldte Robert Kloster sig.
Et forslag om en aften med en Falck-instruktør, der kunne orientere om førstehjælp, og efterfølgende 3 specielle aftener med førstehjælpskursus for medlemmerne. Forslaget blev godkendt. Et medlemsforslag om kørsel med kræftramte børn fra Odense Universitetshospital vil – på grund af afstanden fra Esbjerg til Odense - blive forsøgt overført til en Fynsk Klub.
Carsten præsenterede nyt klubudstyr, og forestod udsalget af det gamle udstyr.

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB
REGENSKAB 2004

Resultatopgørelse:	2004		2003
INDTÆGTER			
Kontingenter og gebyrer	41.975,00		41.295,00
Annoncer	5.150,00		4.100,00
Renter	537,16		588,13
Salg af glas og ydelser	300,00		3.928,90
Salg af reklameting	135,00		619,00
Medlemsbetaling til bus	0,00		810,00
Pengeyngel	4.259,26		0,00
Salg ag vidiobånd	1.300,00		0,00
Klubspil	1.840,00		0,00
	55.496,42		51.341,03
UDGIFTER			
Kontorartikler	2.819,20		1.938,63
Porto	9.533,75		6.170,25
Klubblad m.m.	12.792,50		9.850,00
Generalforsamling	2.281,68		2.507,66
Blomster og gaver	2.700,00		2.711,15
Honorar, kørsel og telefon	1.500,00		1.200,00
H.mS mødediæter og kørsel	600,00		1.050,00
H.mS kontingent	1.357,50		1.053,00
Diverse møder	5.675,98		4.596,15
Køb af glas	0,00		3.312,50
Mindre nyanskaffelser	0,00		1.379,50
Køb af vidiobånd	1.800,00		0,00
Diverse udgifter bl.a. lotteri	2.085,69	bus til Vejle	2.000,00
Gebyrer	261,00		494,00
Hjemmeside PC	775,00		0,00
	44.182,30		38262,84
Overskud	+11.314,12		+15.267,84

BALANCE

Indestående Sparbank Vest 31.12.2003	kr. 54.088,32
Overskud 2004	kr. 11.314,12
INDESTÅENDE SPARBANK VEST 31.12.2004	kr. 65.402,44

16/3 05

9. Eventuelt. Kurt Sihm havde et forslag om oprettelse af en mail gruppe af medlemmer, så disse får mulighed for at kunne tale sammen hurtigt og nemt over internettet.
Herefter kunne dirigenten give ordet til formanden, der takkede Roland for hans – som sædvanligt – upåklagelige og fine måde at varetage dirigenthvervet på.
Og så kunne de efterhånden sultne 40 deltagere indtage det fortjente, sparsomme traktement.

Morris 8 fra Korea til Golfen!

Den ”nye” Morris 8 motor var monteret i biler fra 1934 indtil de tidlige 50’ere, inkluderet de originale Morris 8 serie E og den tidlige Minor. Læserne er måske interesseret i at vide, at motoren udover det bekendte civile liv, desuden havde en betydningsfuld karriere som en væsentlig del af Centurion kampvognen.

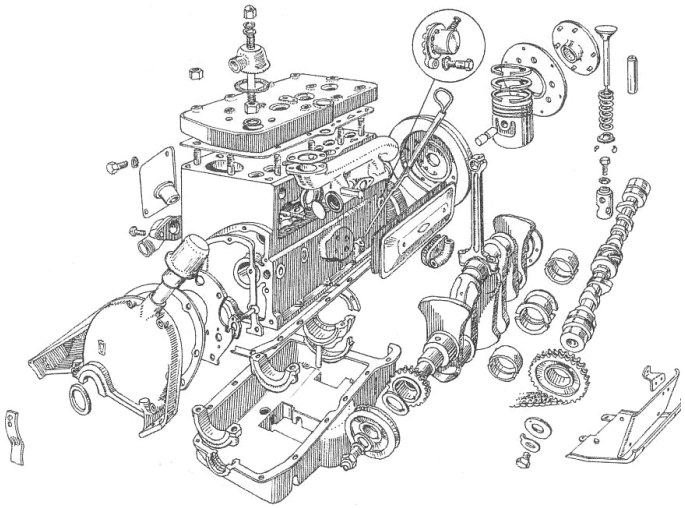
Centurion var en af historiens mest vellykkede og bredt anvendte kampvogne i panser-krigsførelse. Udviklingen startede i 1943, og samlet blev 4423 stk. produceret mellem 1945 og 1961. Varianter inkluderet Centurion armeret opklaringskøretøj (ARV): armerede køretøjer: Kongelige Ingeniører (AVRA), brobyggere og artilleri-observationsstillinger. Centurion blev serviceret af våbenværksteder i Britannien, Australien, Canada, Danmark, Egypten, Holland, Indien, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, New Zealand, Sydafrika, Sverige og Schweiz, og blev anvendt i mange konflikter, bl.a. i Korea, Vietnam, Sinai og sidst i Golfkrigen. Centurion ydede også et betydningsfuldt bidrag til NATO’s afskrækningsmiddel i Vesteuropa under den kolde krig.

Centurion var den første kampvogn, der blev udstyret med hjælpemotor og dynamo. Dette var for at klare det stigende kraftbehov, som krævedes af mere raffineret forbindelsesudstyr, et tungt motordrevet kanontårn, ventilatorer til at opretholde et atmosfærisk overtryk i mandskabsafdelingen, kogekar til mandskabets måltider samt nødvendigheden af at operere i lange perioder uden at starte hovedmotoren. Standard Morris 8, 918 ccm motoren med visse modifikationer var valgt til opgaven som følge af dens velprøvede styrke og driftssikkerhed.

For at holde mængden af reservedele nede, havde militærmotorerne en speciel standard. Plejllejer og hovedlejer var løse hvidtmetal lejepander, og når cylinderen var slidt, blev der isat foringer for at passe til standardstempler. En interessant detalje på den militære motor var, at knastakslen var lejret i hvidtmetal lejepander for at forlænge motorens levetid og opretholde et godt olietryk.

Morris motoren passede fint i sprækken forrest i venstre side af Centurions hovedmaskinrum. Hovedmaskinen var en 27 liters Rolls Royce Meteor V12, udviklet fra Merlin fly-motoren. Anbragt på et specielt beslag og monteret på gummi-affjedringsblokke. Morris 8 motoren delte benzinforsyning med hovedmotoren (via en standard SU benzinpumpe og Solex karburator), samt det med pumpe og termostatregulerede, kontrollerede kølesystem. Sidstnævnte var en særlig fordel, da Morrissen kunne startes for at opvarme kølevandet til hovedmotoren for at imødegå koldstart. På tidlige kampvogne havde Morrissen indsugning gennem en af hovedmotorens oliebadsfiltre, men senere fik den sin

egen. Morrissen var udstyrte med et 24 volts tændingssystem og forbundet med en 24 volt/3000 watt dynamo. Dynamoakslen var forlænget gennem skottet til mandskabsrummet og sluttede med et startbeslag. Et specielt beslag holdt startsvinget placeret i mandskabsrummet.
Et gas-tændingssystem, som kunne indføre et spray benzin i indsugningsmanifolden ved kold start, var styret fra tanken. Morrissen kunne derfor startes manuelt inde fra mandskabsrummet med startsving, eller elektrisk ved at bruge den monterede dynamo - kendt som dynamomotor - som startmotor. På grund af gearingen mellem krumtaps- og dynamoakslen skulle startsvinget drejes imod uret! En regulator, drevet af en kilerem fra krumtapskiven begrænsede Morrissens omdrejningstal til 2500 omdr./min.. Ved denne hastighed udviklede dynamoen 100 amp. og 27 volt til kampvognens akkumulator. Når hjælpemotorens dynamo kørte, var hovedmotorens generator automatisk afbrudt ved hjælp af et relæ. For at smøre motoren mere effektivt, blev et lidt større bundkar, som rummede 6 1/2 pint olie (ca. 3,7 liter) monteret – olien blev ført gennem et udskifteligt filter.

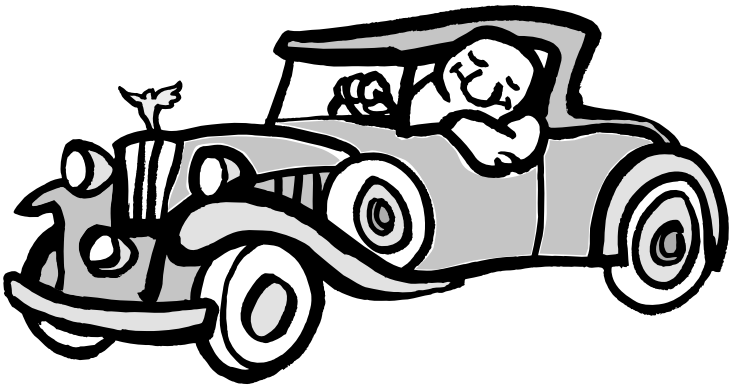


Det skønnes at mere end 8.000 Morris 8 motorer, inklusive reserver, blev fremstillet til brug i Centurions, og i de senere år er en del af disse til salg fra militære overskudslagre. Motoren var af militæret betegnet som type A41, og flere betegnelser blev indføjet på et tiltagende antal mærker. Alle motorerne var malet æggeskalsblå, hvilket var (og er) standard praksis for bevægelses-udstyr. Det er en relativ simpel opgave at ændre til 6 volt tænding og fjerne de militære tillæg for at anvende motoren i en bil, som den oprindelig var konstrueret til, (dog ikke så ligetil, hvis bilen er venstrestyret). Nummersystemet er tydeligt, logisk løbende fra 0001 og fremad. Hver motor har en rund plade anbragt nær toppen af svinghjulshuset med inskriptionen ”Morris Motors Engine Branch” rundt langs kanten og med motortype og mærke i midten (f. eks. Type A41 Mk1). Det firecifrede serienummer optræder mellem de to. Efter serienummeret er der en skråstreg med fortsatte numre og bogstaver som betegner værkstedet, hvor motoren første gang var til service. Yderligere er en rektangulær plade monteret ved siden af den runde. Denne informerer om den seneste hovedreparation.
Så den beskedne Morris 8 motor har en lang og anerkendt verdensomspændende militær karriere gennem 54 år.

Artiklen er fra Morris 8 Klub Danmarks blad nr. 54, 2005 – skrevet af Allan Thomson og oversat af Ejgil Jensen / HØ, marts 2005.

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier for 2005



Veteranbiler 1900 - 1970

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	656 kr.	366 kr.
100.000 kr.	927 kr.	494 kr.
150.000 kr.	1.101 kr.	668 kr.
200.000 kr.	1.219 kr.	812 kr.
250.000 kr.	1.468 kr.	998 kr.
300.000 kr.	1.637 kr.	1.154 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1970

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	577 kr.	200 kr.	406 kr.
100.000 kr.	810 kr.	200 kr.	406 kr.
150.000 kr.	1.157 kr.	200 kr.	406 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1980

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.929 kr.	2.164 kr.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne.
Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer.
Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Veteran Forsikringsklubben

Klassiske biler 1971 - 1980

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.713 kr.	870 kr.
50.000 kr.	2.168 kr.	1.045 kr.
100.000 kr.	2.517 kr.	1.451 kr.
150.000 kr.	2.995 kr.	1.799 kr.
200.000 kr.	3.464 kr.	2.146 kr.
250.000 kr.	3.998 kr.	2.525 kr.
300.000 kr.	4.555 kr.	2.902 kr.

Klassiske motorcykler 1971 - 1980

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.340 kr.	643 kr.	581 kr.
50.000 kr.	1.688 kr.	643 kr.	812 kr.
75.000 kr.	2.384 kr.	643 kr.	1.045 kr.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement.
Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA.
Ring til Vestjysk Motorveteran Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Vestjysk Motorveteran Klub

ved Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg
Tlf. 75 16 80 64 (man. og tors. 16-18)
E-mail: 75168064@privat.dk

Douglas – en bokser, der blev knockout'et/af H.Ørsted.

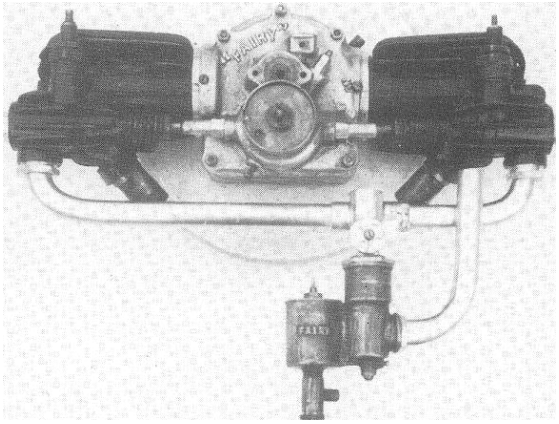
Mit første"bekendtskab" til motorcykler – en Douglas!

I begyndelsen af 50'erne stiftede jeg for første gang bekendtskab med det engelske motorcykelmærke Douglas, idet min far anskaffede et eksemplar af mærket. På det tidspunkt var jeg i lære som maskinarbejder i Åbenrå, og jeg var meget villig til at pudse og pleje denne motorcykel (min far, der var murer, kendte næsten alle motorcykelmærker, men det rent tekniske ved maskinerne var ikke hans stærke side).

Derfor fik jeg tilladelse til at pleje hans Douglas, og det brugte jeg en del tid med – og jeg fik også nogle små uofficielle ture på denne maskine (jeg havde på dette tidspunkt endnu intet kørekort til motorcykel).

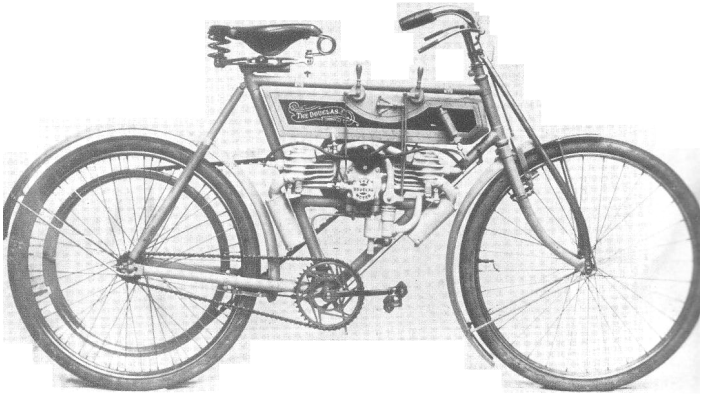
Efter at være rejst hjemmefra glemte jeg denne motorcykel, og først mange år senere ved et besøg på The National Motorcykle Museum i Birmingham, så jeg igen Douglas motorcykler.

Det er efter min mening et spændende motorcykelmærke fra en svunden tid, der er værd at interessere sig for, så andre interesserede kan bruge min "kildeliste" til at finde mere litteratur om Douglas. Mærket Douglas blev produceret i en periode, hvor engelske motorcykler efter manges mening, var verdens bedste. Douglas var tidligt at finde indenfor engelsk motorcykelindustri, så firmaet har en lang og levende historie, bedre end mange af de andre engelske mærke på den tid. Manden der lagde navn til mærket var William Douglas, en støberimand, der ved århundredskiftet havde et firma i Bristol. Med broderen Edward grundlagde han i 1892 Douglas Engineering Company. Men det var først, da han slog sig sammen med John Joseph Barter, at de første skridt til fremstilling af motorcykler blev taget. Det var i 1907 på et tidspunkt, hvor begge ledte efter en mulighed til at komme ud af deres forretningsmæssige besværligheder. Allerede på dette tidspunkt – altså længe før BMW begyndte at producere boksermotorer - begyndte Douglas at bygge motorcykler med 2-cylindrede boksermotorer, en motortype, der kendetegnede firmaets produktion gennem årene, hvor motoren var anbragt på langs eller på tværs i stellet.



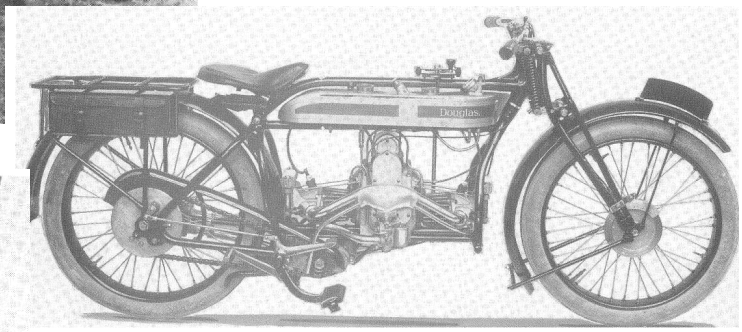
Til venstre ses en prototype fra 1905 af Douglas-boksermotoren. Forløberen for en lang række 2-cylindrede motorer med vandretliggende cylindre.

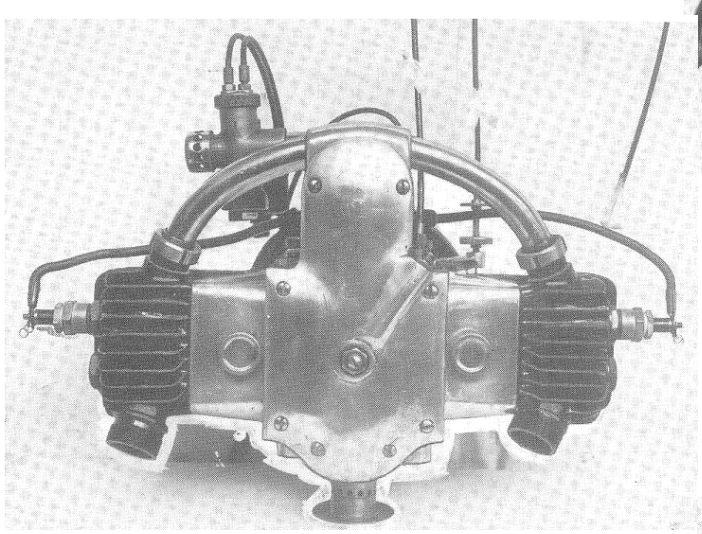
Til højre ses en Douglas prototype med pedaler, bygget til Stanley Motor Show i 1907.



I 1912 besatte Douglas de tre første pladser i junior T.T. med nogle ret usædvanlige motorcykler, med motorens krumtapaksel på tværs i stellet, den ene cylinder vendte fremad og den anden tilbage, hvilket krævede en stor akselafstand.

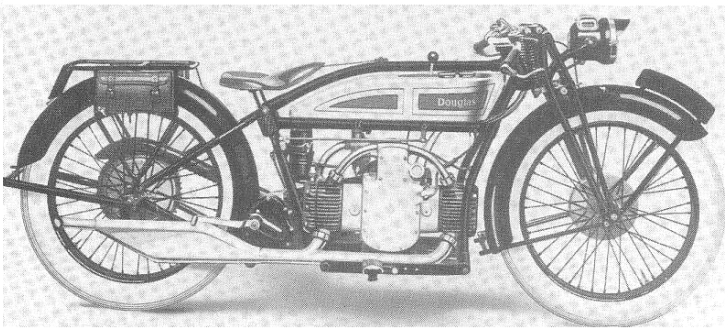
T.v.: Douglas motorcyklerne blev meget benyttet af hæren under den første verdenskrig fra 1914 til 1918.





Herover: En Douglas årgang 1922.

T.v.: I 1926 motoren var ventilfjedrene indkapslet bag aluminiumsdæksler, og karburatoren anbragt ovenpå motorblokken.



T.h.: 1927 EW model markedsførte sig selv ved sin store succes, og modellen bar titlen: "Stadig motorcyklernes fører". EW modellens data: Cyl. vol 350 ccm, 3,48 hk, 3 gear, kædetræk, kickstarter, ballondæk. Der var 5 varianter af modellen.

Douglas havde gennem årene haft mange succes'er, både med maskiner til: Den almindelige bruger, til militæret, politiet, andre offentlige myndigheder og til sport.

De havde også haft reklamationer og kriser, og i 20'erne, hvor William Douglas stadigvæk kontrollerede firmaet, opstod en ny, idet 2 mangeårige medarbejdere forlod firmaet. Udvikling, design, konstruktion og race var blevet varetaget af trekløveret Cyril Pullin, Freddie Dixon og Rex Judd., men nu forlod Freddie Dixon og Rex Judd firmaet på samme tid. Douglasfabrikken viste igen sin evne til at overleve, og Cyril Pullin rekonstruerede organisationen efter de 2 nøglepersoners afgang. *Kilder: Douglas af Peter Carrick, 1982. A – Z of Motorcycles af Roland Brown. Motorcyklen af N. E. Demant Hansen,1952.*

Historien om Douglas motorcyklen fortsættes i næste VMK NYT.

CITY AUTOSERVICE

v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 216
Telefon **75 12 82 84**
Biltelefon 40 33 18 54
Privattelf. 75 45 15 01
Speciale: FIAT - Citroen - Peugeot

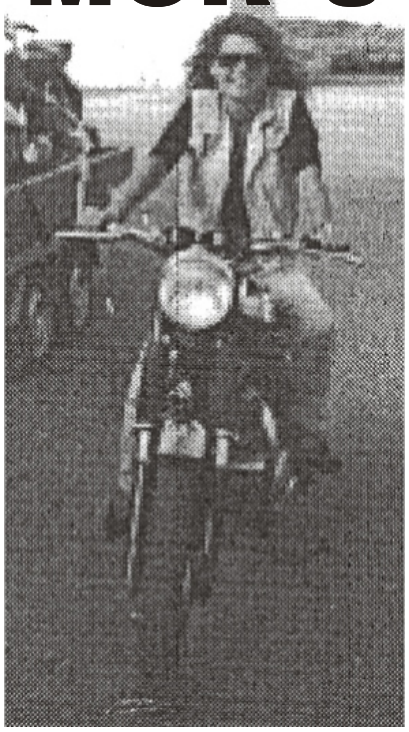
Har du en kørselsopgave –

så prøv os!

DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART

v/Erik V. Hansen og Jimmy V. Hansen · Snedkervej 4 · 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98/75 15 00 88/75 15 66 65 · Giro 5 47 23 93 · Fax. 75 15 63 87

MOR´s



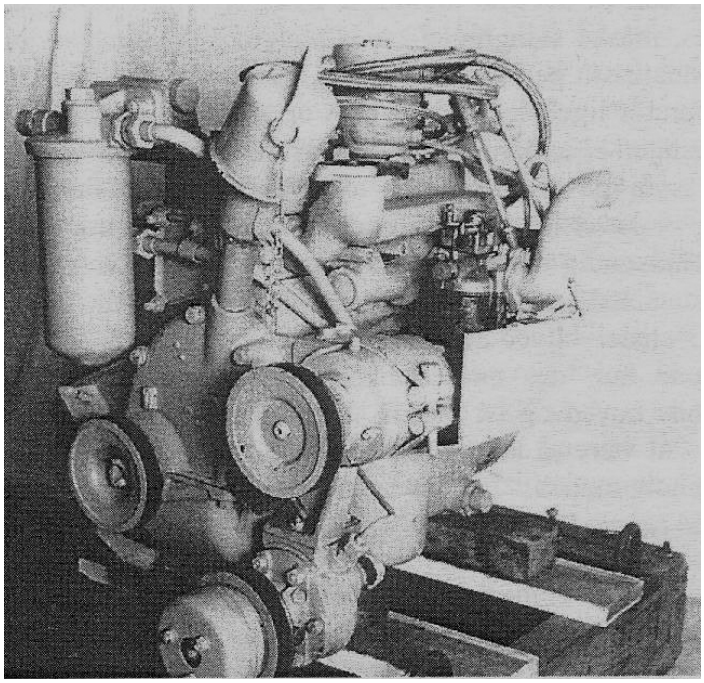
- Vi skaffer alt.
- Renovering af engelseke motorykler.
- Reservedele til motorcykler skaffes.

BIKES

Gl Landevej, Lindved
7100 Vejle
Telefon 75 85 16 81

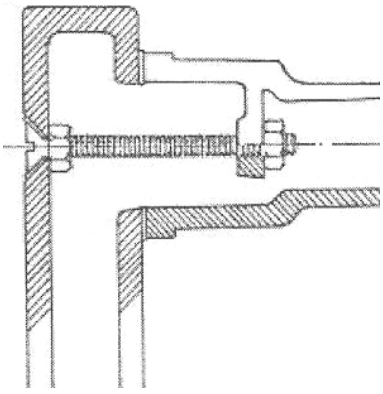
Kampvognsmotor nr. 2.

Den første generatormotor var bygget over en serie E-motor. Senere var det den motor, der var i de første Minor modeller (Morris 1000) i årene 1948 – 1953.
Minor-motoren er lidt anderledes end E-motoren. Det ses ved et, med fem skruer, fæstnet dæksel på motorblokken modsat ventildækslet. Bag det er et større vand-kammer. Motoren var forsynet med et oliefilter.



Når man får sådan en motor, kan der være monteret alverdens hjælpeudstyr. Afmonter det hele, for der er ikke noget af det, der kan genbruges. Bemærk dog en specialitet. Der er øverst i venstre side en hastighedsregulator. Når man er ”elværksmotor” skal hastigheden være konstant uanset forbruget, så den lille motor har haft rigeligt at bestille. Derfor er de som regel slidt totalt op. Man får ikke en motor, der kan yde mere end E-motoren. Det var så det letteste. Nu kommer vi til de nødvendige ændringer, der skal til, for at den kan blive bilmotor. Det er nødvendigt at have en original motor fra den gamle bil, for der er mange primære ting, der skal genanvendes.
Afmonter bundkarret og udskift takthjulsdækslet samt motorophængs mellemlæg. Motoren kan ikke bruges til E-modellen, da der i motorblokken ikke er hul til olie påfyldningsrøret. Svinghjulet har ikke haft kobling, men monteringshullerne er der. Der har været koblingsbeslag til dynamoen, disse huller er i koblingsfladen.
De skal undersænkes en smule, så der ingen skarpe kanter er tilbage. Center-kuglelejet til gearkassen mangler, men hullet er der, så det kan monteres. Krumtaps- kileremshjulet skal udskiftes, måske svinghjulet og koblingen. Vandstutsen på blokken i højre side skal udskiftes. Manifold og karburator ligeledes. Topstykket er som på serie 1 og 2, men vandafgangen er anderledes. Den stuts der er, har ikke en møtrik i bunden som på det originale topstykke. Motorblokken er her bredere, så der er ikke plads til den. Den militære stuts er fastgjort med en indvendig møtrik. Den der nu skal bruges har en stagbolt , der i enden skal have den møtrik, der ikke er plads til. Bor den ud, så der i stedet bliver et 6 mm hul. I topstykkets bund laves et tilsvarende hul, der undersænkes. Her monteres en bolt med tilsvarende hoved og en møtrik. Det limes sammen med Araldit. Bolten skal være så lang, at hullet i vandstutsen kan fæstnes med en indvendig møtrik.

Hvis det er for meget, kan et E-topstykke bruges!



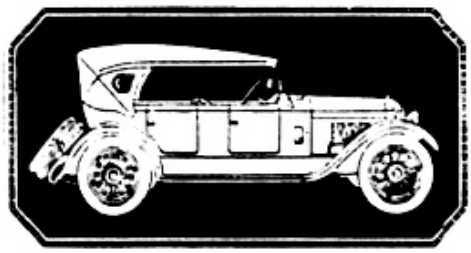
Topstykket har et hul til vandkammeret bagerst ved cylinder 4. Der var på militærmodellen en forbindelse til vandpumpen, så der blev sendt afkølet vand frem. Hullet skal lukkes med en passende bolt og pakning. Det hul er set på andre topstykker, hvor der er hentet vand til kabine-varme. Minor-modellen var jo udstyret med slig luksus. Flere af topstyksboltene er for lange, så de må afkortes, så alle bliver lige lange, på nær de tre der holder dynamokonsollen – disse skal være 5 mm længere. Det er ikke noget problem, da der er 10 mm standard gevind. Lord Nuffield ville gerne ind på det europæiske marked, så alle Morris 8 motorerne er med metrisk gevind, dog med mange forskellige stigningsgrader. Da han i 1952 overtog Austin og den topventilede motor, var det hele igen tommemål.
Motoren var i kampvognen forsynet med oliekøler og et stort oliefilter, men som bil skal det ikke bruges. På motorblokken midtfor under ventildækslet er en planslebet flade med to boltehuller og to olierørshuller. Dette udtag skal ikke bruges. Det kan lukkes med det beslag, vi i starten pillede af. Det snedige omløb behøves ikke, bare luk hullerne med bolte og pakningsskiver. Har man ikke det beslag, må et låg fremstilles. Lige nedenunder ovenstående er endnu et hul, der har forbindelse til oliepumpen. Det sidder i en lille 45 graders udstøbning og vender fremad. Det skal lukkes med passende bolt og pakning. Det bundkar der er med motoren, kan ikke bruges – det kommer i kambulage med styretøjet. Når bundkarret fra originalmotoren anvendes, bliver oliepumpen nødt til at følge med, da dens olieindtag passer nøje til bundkarrets facon. Vil man alligevel bruge Centurion-pumpen skal afslibningerne huskes. Forrest på motoren over takthjulskædekassen, er der et låg med fire møtrikker. Her sad Minor motorens vandpumpe. Bag låget er resten af vandpumpehuset. Motorblokken er noget ændret fra den oprindelige E-motor. Vandkamrene er tilpasset en pumpe og ikke et selvregulerende system. Motoren yder det samme som en E-motor, og er på ingen måde bedre. W. R. Morris forlangte, at den motor blev anvendt. Den var hjemmelavet og billig. Det medførte megen kritik. Men han var stædig. Fluks blev det muligt, var den udskiftet med en moderne motor.
Konklusion: Offer ikke mange penge på den, men hovedreparer den originale 8, 1-2 motor og brug krumtapaksel, plejlstænger og stempelstørrelsen fra den militære. *Dette indlæg er hentet fra Morris 8 Klub Danmarks blad, og det er forfattet af Ejgil Jensen og Mogens Østerby.*

Hvis du har problemer, så ring eller skriv til

BØGER

OM VETERANBILER OG
VETERANMOTORCYKLER

- Reparationshåndbøger
- Instruktionsbøger
- Direkte import fra USA England og Tyskland



Køsters Motorboghandel ApS
Østergade 9
8900 Randers · Denmark
Tlf. 86 42 66 13
Fax 86 42 08 13
Postgiro 1-646-5259
Momsreg
(VAT) DK 72 27 25 28

DANMARKS STØRSTE UDVALG

JENS OLESEN og CLAUS OLSEN

* Stof i metermål * autopolstring * møbelpolstring * forhandling *
* og montering af soltag * polstring af lastvognskabiner *
* opretning af sammensunkne bil og traktorsæder *
* støjdæmpning af alle køretøjer *

RECARO CENTER

RECARO CENTER

JYDSK POLSTRING A/S
AUTO- OG MØBELPOLSTRING

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

-Time to Re-tire?
v/Ahlmann Kristensen A/S
75 12 20 27
Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg
-et godt dæknavn

John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75 12 65 70
Fax 75 12 65 79

AUTO• PARTNER ®

KØB ----- SALG ----- BYTTE.

Købes: Motor Magasinet, 1953–1961. Finn Stepping, tlf. 75251742.

Købes: Skandinavisk Motor Journal, 1947 – 1960, (gerne indbundet) Finn Stepping, tlf. 75251742.

Sælges: Kuglelejer, rullelejer, til biler, motorcykler, lastvogne, veteraner, m.m. Priser fra 25 kr. eller efter aftale. Christian Schmidt, tlf. 75124030.

Sælges: MGB GT 1969. Min trofast helårs-MG gennem snart 15 år søger nyt hjem. BRG Light-WW-O/D. Rigtig god stand bade i teknik, karosseri og interiør med rigtig mange dele udskiftet gennem årene. Renoveret motor med blyfrit topstykke. Ekstra trådfælge, m.m.. Priside 88.000,00 kr.. Jørgen Lind, tlf. 75164114

Sælges: CO2 svejser. ESAB, Miggy 125 A./220 Volt. Perfekt til pladearbejde. Er i god stand og ellers ok, dog uden CO2 flaske. Kan prøves inden evt. køb. Fast pris 800 kr.. Dylan Mathiasen, Nørrebrogade 76, 6700 Esbjerg.

Sælges: DKW RT 250 H, årg. 1953, uden papirer, rusten men temmelig komplet. Nicolaj Christensen, tlf. 75171880.

Sælges: Skærme i blik: Ford Taunus 1600 h/v, Opel P2 h, LLOYD h + bagende med klap, bagklap DKW 3/6, VW 1200, Lada 1200, pr. stk. 100 kr.. Forskærme i glasfiber: Taunus P3 h, Opel P1 h, Renault R 10 v/h for og h bag, pris 50 kr. pr. stk.. Hjælm VW Karman Ghia 100 kr.. VW 1200 dør h 150 kr.. Fiat 131 h bag dørplade + gitter med firkantet forlygter 200 kr.. Ford A dele: Forskærme, bagskærme, kølekapper, br. tromler, bremsedele, fortøj, sæder, fjedre, startere, dynamoer, rataksler m. rat, løse rat, forlygter, baglygter, foraksler, for- og bagfjedre, retningsvisere, fælge, karburatorer, tændingsdele og mange andre dele. Sælges helst samlet, men kom og giv et bud. Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Sælges: Til Chevrolet: 1927, 1928 og 1929 forlygter, 1929 fortøj med tromler, motorblok 6 cyl. efter 1929, rataksler m. rat, fælge 1933/1934, navkapsler, støddæmpere, br, tromler 1933. Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Sælges: Yamaha Virago, 920 ccm, årgang 1988, 63000 km, tasker, vindskærm, fin stand. Pris: 49.000 kr. Tlf. 26156902, Eddie.

Købes: Registreringsattest til Triumph 1954-1956 (svingstel) købes eller byttes med registreringsattest til Triumph 1952 eller 1953. Skærme, kædeskærm, skærmstivere, og kort kædekasse til Triumph 1954-1956 (svingstel). Hans Jørgen Dockweiler, tlf. 75421277 / 21629805.

Har du et eller andet, du vil købe, sælge eller bytte, det kan være et køretøj, en reservedel, etc., så kan du som VMK - medlem annoncere gratis i VMK NYT, eller du kan benytte dig af opslagstavlen i klublokalet – atter en fordel ved et VMK medlemskab!

POST B

PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.