VMK NYT!

Nr. 228, 30. årg., Juni 2005

Esbjerg Veteranløb 2005: Sidste stop ved opgave 3.

Aktivitetskalenderen for 2005:

Juli: Ingen møder!
28.-30. Ringkøbingløbet.
August: 4. Klubmøde (opdeling i hold til førstehjælpskursus).
6. Munkebjergløbet.
28. Sensommertræf, Rindsholm Kro, tlf. 86632044.
September: 1. Hold 1: Grundkursus i førstehjælp hos Falck, Darumvej, Esbjerg kl. 18.00. Andet hold: Klubmøde i klublokalet.
3. Lastbiltræf, 10-16, Jysk Automobilmuseum, Gjern.
8. Hold 1: ”Grundkursus i førstehjælp” hos Falck, kl. 18.00.
11. Karensminde: Historisk dyrskue, pløjestævne og veterantræf.
15. Hold 2: ”Grundkursus i førstehjælp” hos Falck, kl. 18.00.
22. Hold 2: ”Grundkursus i førstehjælp” hos Falck, kl. 18.00.
Oktober: 6. Klubmøde.
22.-23. Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia.
November: 3. Klubmøde.
5. Stumpemarked, Herning.
December: 1. Julemøde med ledsager.

Indhold:

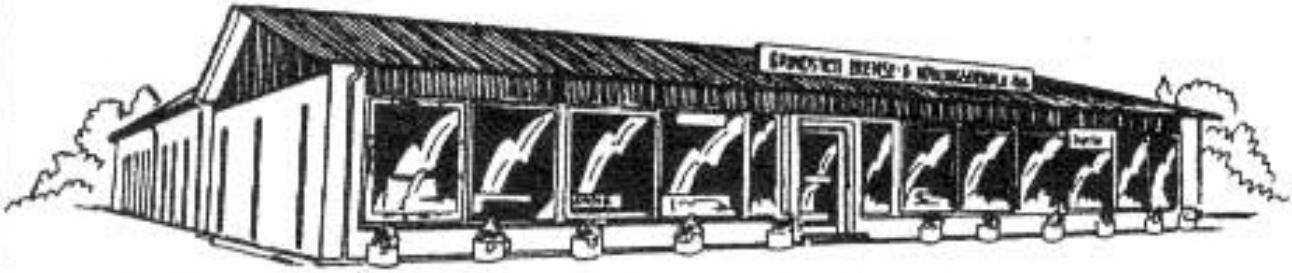
Aktivitetskalender ……side 3
Bilen før, nu og fremtiden ……side 6
Besøg hos MN Motorrenovering A/S, Varde……side 9
Turen til Hovborg og Baldersbæk ……side 13
Klubmødet den 2. juni 2005 …… side 14
Esbjerg Veteranløb 2005 ……side 15
Førstehjælpskurset…….. side 19
Indvielsen af Museet Danmarks Brandbiler ……side 20
Douglas motorcyklen …… side 22
Den Amerikanske Mercedes…….. side 26
Køb, salg, bytte/Fra bestyrelsen/Medlemsundersøgelsen.. side 30

VMK siger velkommen til de nye medlemmer:

18 Erik Laugesen, Kongeåvej 15, 6650 Brørup.
19 Alex Skaaning Jensen, Blåbær 5, Alslev, 6800 Varde.
20 Johannes Hansen, Revsøgårdvej 1, 6560 Sommersted.
27 Guy Alexander Sissener Bonafede, Roustvej 220, 6818 Årre.
25 Peter Urup, Riisagervej 2, 6818 Årre.
41 Poul Erik Bolding, Møllekrogen 14, 6705 Esbjerg Ø.
44 Henning Jensen, Umanakvej 125, 6715 Esbjerg N.

Rettelse: I VMK NYT nr.227 er der desværre indsneget sig en fejl: På side 11, under nederste billede står: Morris Marina, der skal stå: Morris Mascot.

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

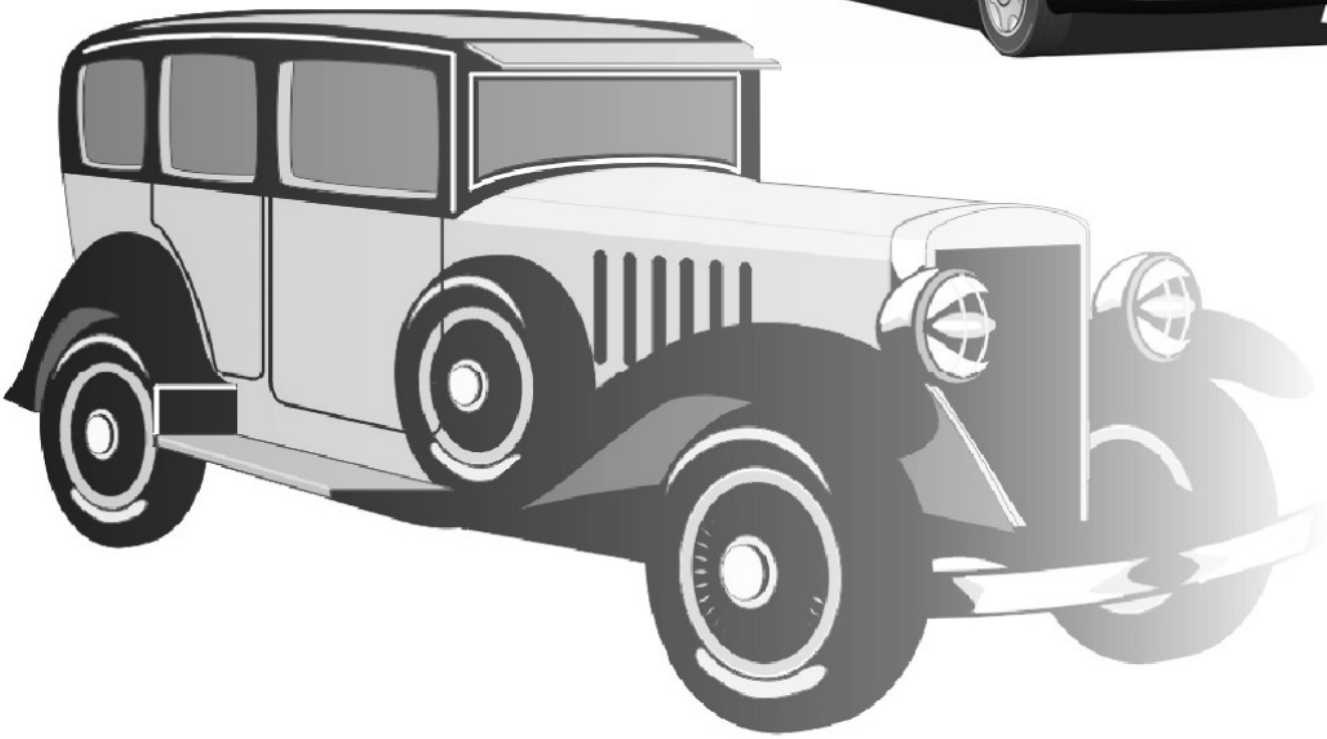
SPAR
BANK
VEST

til nye og gamle biler

Stormgade 2
6700 Esbjerg
Tlf. 7918 1818

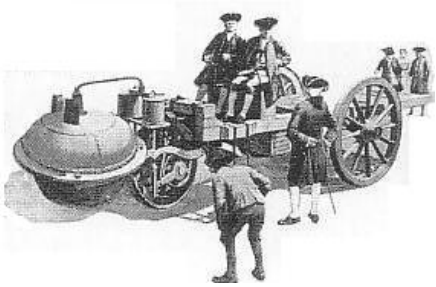
Har du bilen - har vi lånet...
Sammensat efter dine ønsker og behov.
Hos os er en handel nemlig først go',
når begge parter er tilfredse.

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



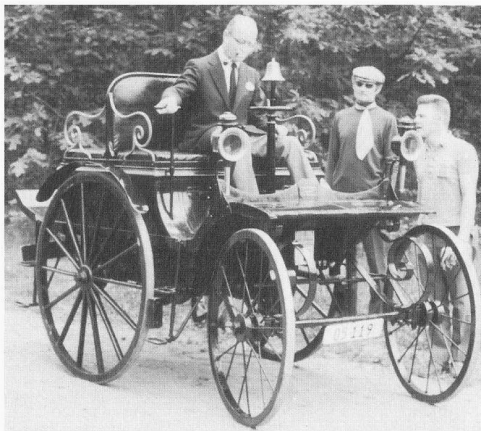
www.sparbankvest.dk

Før – *bilen?*



Før hjulet blev opfundet for over 5000 år siden rejste folk til fods eller til hest. Nye transportformer dukkede efterhånden op i takt med landenes industrialisering i 1700-1800 tallet. Det første selvdrevne køretøj, der fungerede, var Nicolas Cugnots dampblokvogn bygget i 1769.

Bilen – *før og nu.*



Monumentet over dansk bil-produktion: Hammelvognen fra 1887.

Skal man fortælle om bilens udvikling bliver det en historie med en spændende blanding af fremragende præstationer inden for kunsthåndværk, design, mekanik og produktion. Der vil være beretninger om industrielle succeser – og fiaskoer af utrolige dimensioner. Man vil også kunne konstatere Danmarks deltagelse lige fra den spæde start, hvor man havde ambitioner, men desværre gav det ikke nogen egentlig bilproduktion i Danmark.

Tidspunktet for bilen som praktisk brugsgenstand er særdeles vanskeligt at fastlægge, fordi man i de fleste lande er tilbøjelige til at fremhæve egne opfinderes fortrin på bekostning af de øvrige.

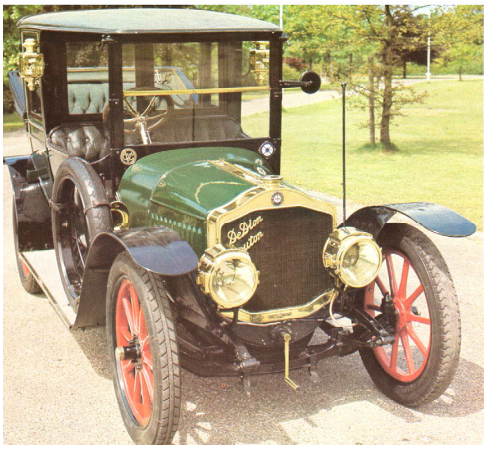
Derfor er der opstået den barokke situation, at Frankrig allerede i 1984 fejrede bilens 100 års jubilæum, mens englænderne højtideligholdt det i 1985 uden, at de havde været med i den tidlige del af bilens udvikling. Tyskerne derimod lægger mest vægt på, at grundlaget for Karl Benz og Gottlieb Daimlers første benzindrevne køretøj skabtes i 1885 og 1886, og derfor har bilen 100 års jubilæum i 1986. Princippet i Daimler og Benz motoren var udviklet til serieproduktion allerede i 1864 af Nikolaus August Otto, men i en version udelukkende beregnet til stationært brug, og med gas som drivmiddel. Danmark har deltaget lige fra den spæde start hvilket de mange eksperimenter og prototyper vidner om.

Daimler og Benz konstruktioner skabte grundlaget for bilens videre udvikling, men det var Frankrig, støttet af en forstående lovgivning, der udnyttede dem først. I England med det på den tid højt udviklede industriland, kunne man ikke tillade den nye opfindelse, så derfor kom man først i gang ved århundredskiftet. Amerika kom også sent i gang, her var det de elendige veje, der bremsede udviklingen. Det anslås, at der igennem tiderne har eksisteret 8.000 bilmærker, heraf 5.000 i U.S.A., de fleste dog med en meget kort levetid.

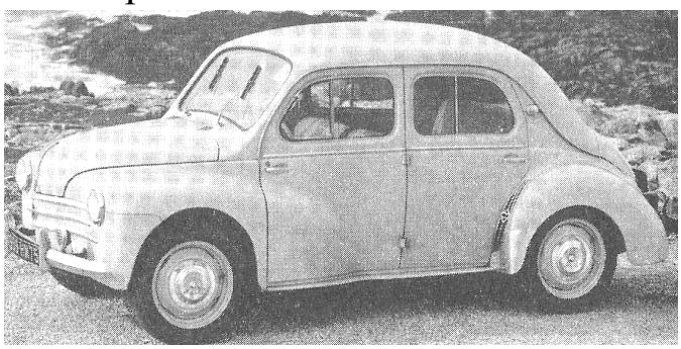
Efterfølgende vil der i kort form blive givet en oversigt over de europæiske landes bidrag til bilens udvikling.

Frankrigs *– præstationer:*

Frankrig har skabt nogle af de mest elegante og avancerede bilmærker. Det er trist at mange af dem ikke er mere. Mærker som Hispano Suiza, Bugatti, Delahaye, Voisin, Delage, Talbot, Simca og Panhard forsvundet. Så i dag er det Peugeot, Renault og Citroen, der repræsenterer fransk bilproduktion.

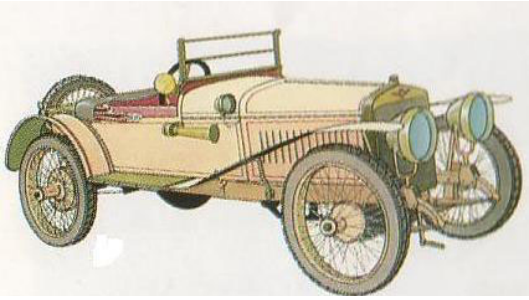


De Dion-Buton, 1908.

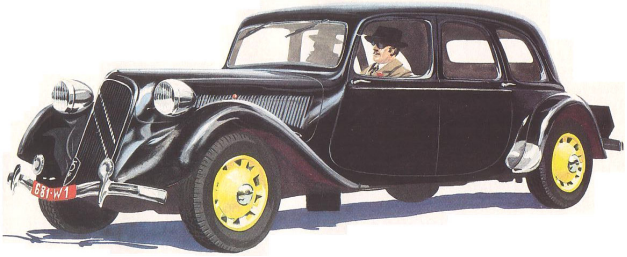


Renault 4 CV, 1960, 4 cyl., 747 ccm, 26 hk.

Panhard Sportscoupe 24 CT, 1967, 2 cyl., Boksermotor, 845 ccm, 60 hk, forhjulstræk.

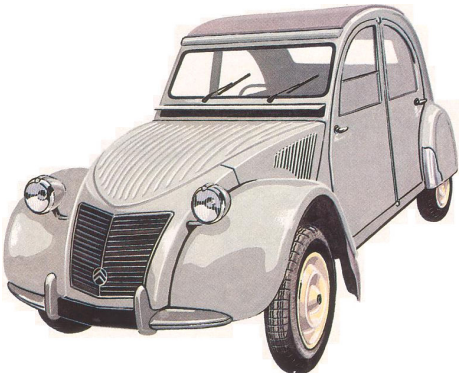


Hispano Suiz, 1920.

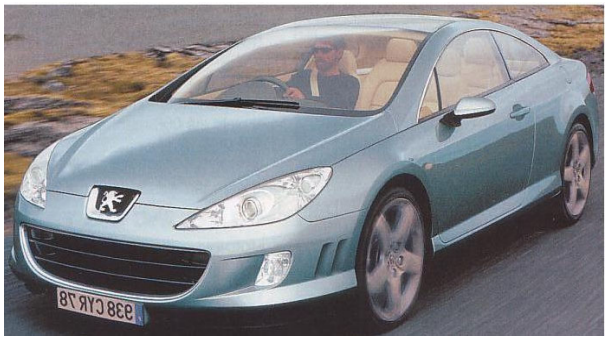


Citroen 15, 1938, 6 cyl., 2,9 liter, 76 hk.

Citroen SM, 1970, 6 cyl., 2.769 ccm, 178 hk, topfart 229 km/time



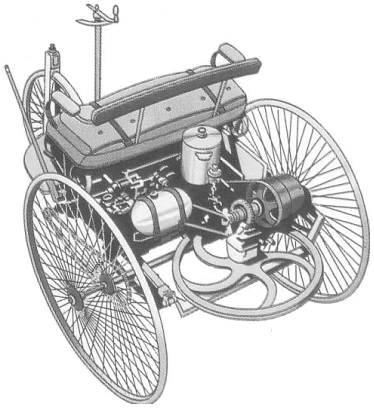
Citroen 2 CV, 1948, 2 cyl., 425 ccm,16 hk.



Peugoet 407 Coupe, 2004, V6 motor, 3 liter, 211 hk.

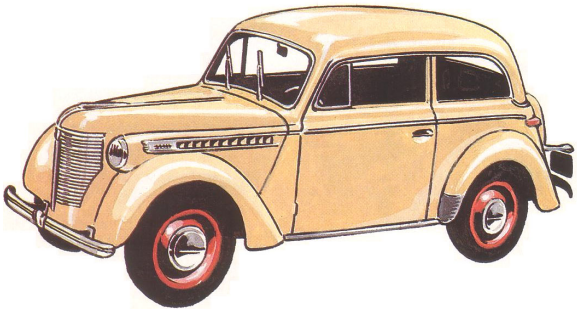
Tysklands *- præstationer:*

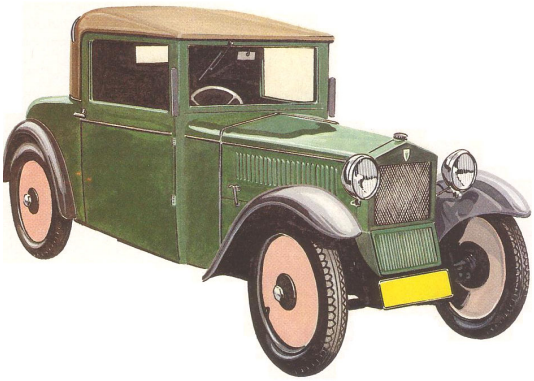
Fra Tyskland blev der gennem årene produceret mange teknisk avancerede kvalitetsbiler. Mange af disse mærker eksisterer ikke i dag, men mange husker mærkerne: Horch, DKW, Adler, Wanderer, Glas, NSU og Lloyd. Inden murens fald var der også biler fra den østtyske zone af mærkerne: Wartburg, EMW og Trabant.



T.v.: Benz patenterede motorvogn, 1885.

T.h.: Opel Olympia, 1948, 4 cyl., 1,3 liter, 37 hk.

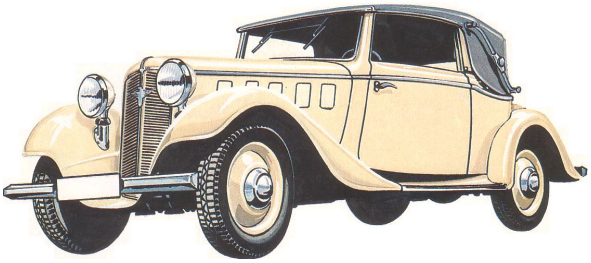




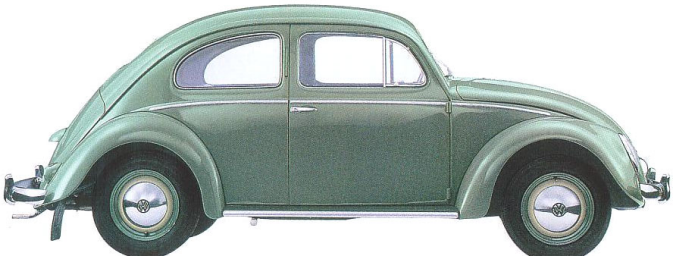
DKW Front, 1932, forhjulstræk, 15 hk, delvist dansk produkt fra Jørgen Skafte Rasmussen.

Mercedes Benz, 1954,6 cyl., 2.996 ccm, 240 hk.

BMW 600, 1958, 585 ccm, 22 hk, luftkølet..

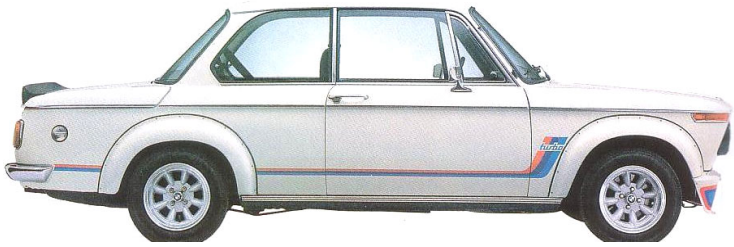


Adler Diplomat, 1934, 6 cyl., 3 liter.



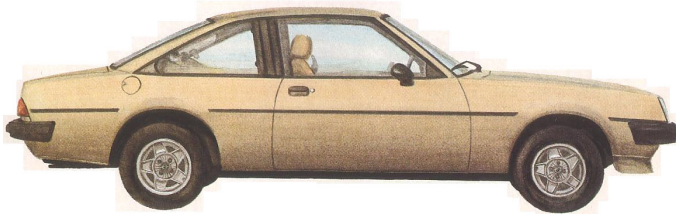
VW Type 1, 1945-1977, 4 cyl., bokser-motor, 1131-1584 ccm, 25-50 hk.

NSU RO 80, 1967 – 1977, 2- kamret Wankel 1990 ccm, 113 hk.



BMW 2002 Turbo, 1968, 4 cyl., 1990 ccm, 170 hk.

Audi 2004, 6 cyl., 2393 ccm, 117 hk, *231 km/time.*



T.v.: Opel Manta GT/E, 1980, 2 liter, 110 hk.

HØ/maj 2005

Fortsættelse følger i VMK NYT nr. 229.

Besøget hos MN Autorenovering, Varde den 12. maj 2005.

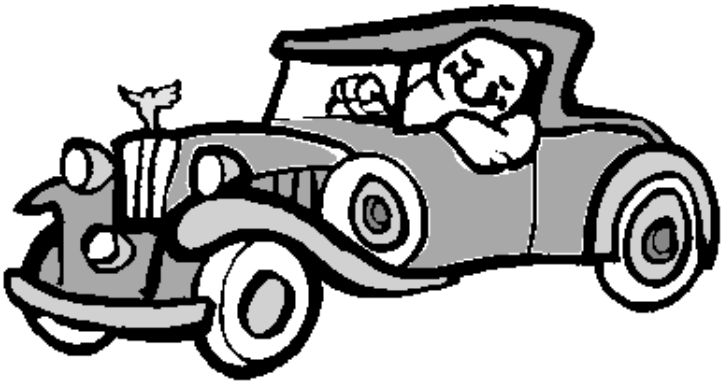
I dejligt men køligt sommervejr gik aftenturen til MN Motorrenovering i Varde. Firmaet har 3 ejere, der er de eneste ansatte, og lageret er for nylig solgt fra.
De 30 deltagere blev delt i 2 hold, der blev vist rundt i lokalerne, hvor vi så de mange spændende maskiner, værktøjer og emner, der hører til i et sådant firma.
Mange af maskinerne er selvkonstruerede til formålet, nogle er opbygget på basis af andre værktøjsmaskiner, der er ændret.
Firmaet har specialiseret sig i renovering af motorer til såvel veteranbiler som biler af nyere dato. Så inden for dette område er der ikke meget, der ikke kan renoveres hos MN Motorrenovering. Så har man en motor, der trænger til en reparation, er MN Motorrenovering et oplagt emne, uanset om det eks. er en komplet motorrenovering, eller man selv kommer med en motordel. Så man udfører krumtap –afbalancering/-afslibning, fremstiller nye lejer, bearbejder knastaksler, ventiler, ventilsæder, o.m.m..
En vellykket og belærende aften, der sluttede med en tak til de 3 rundvisere Freddy, Jens Erik og Vilfred.

HØ/13.05.05

Erfaringsudveksling inden besøget hos MN Motorrenovering A/S, Varde.

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 præmieregulering.
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

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,-

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.

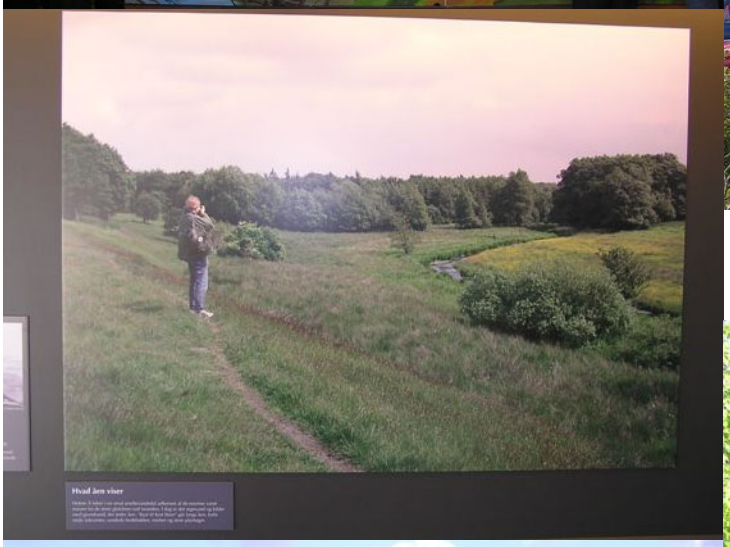
Spangkilde Teknik · Tlf. 75 65 23 35

Hovborg og Baldersbæk.

Onsdag d. 18/5 var Poul E. Jensen guide på en aftentur. Det var tørvejr, lidt køligt og en frisk vind. Vi startede fra Esbjerg kl. 18. Efter et kort stop i Starup for "opsamling" var vi i alt 19 deltagere, 8 mc og 4 biler.

Turen gik først til Hovborg Natur-udstilling. Her er

historien om opdyrkningen af heden beskrevet med tekst og billeder.



Derefter et stop ved mindestenen for omkomne fra det nedstyrtede fly d. 26 feb. 1944. Tilbage til parkeringspladsen ved Baldersbæk Plantage.

Herfra fortsatte turen til fods på skovstier ned til Holme Å. Her blev der i 1912 rejst en 4 meter høj sten af Holger Pedersen. Stenen har 3 ansigter og kaldes Tre-Herreds-Stenen, den er placeret hvor 3 herreder støder sammen, Slaugs Herred, Skads Herred og Malt Herred.

Videre til fods gennem Baldersbæk Plantage og forbi Villa Baldersbæk. Poul E. Jensen fortalte undervejs om stedets grundlægger, den københavnske grosserer Holger Pedersen, der rejste penge til at tilplante heden omkring Hovborg. I 1910 var villa Baldersbæk færdigbygget, den store, pompøse villa har set imponerende ud på afstand, idet plantagen jo ikke var vokset op endnu.

I dag er den feriested for Holger Pedersens efterkommere.

På parkeringspladsen var der borde og bænke, hvor vi kunne sidde og nyde aftenkaffen inden vi kørte hver til sit.

Tak til Poul E. Jensen for en god tur og en spændende beretning om Holger Pedersen.

CH.

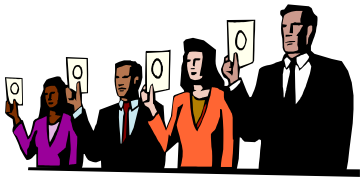
<u>Klubmødet den 2. juni 2005.</u>

På mødet blev der orienteret/diskuteret om:

- Førstehjælpskurset. På næste møde i august skal de medlemmer, der er interesseret i kurset deles op i 2 hold. Overvej inden mødet, hvorfor et hold der passer dig bedst. Datoerne for kurset fremgår af aktivitetslisten.
- Esbjerg Festuge 2005: VMK deltager ikke i år i arrangementet!
- De kommende ugers aktiviteter. Herunder kørselsregler v. kolonnekørsel, Veterantræf ved Kongensbro d. 4. og 5. juni og Skandinavisk Renault Træf i Skive d. 8.-10. juli.

- Vinderne i konkurrencen i.f.m. medlemsundersøgelsen:

Erling Rugård og Kjeld Kristensen.



Redaktionen ønsker dig en rigtig god sommer med masser af oplevelser – nogle måske så gode, at du vil delagtiggøre os andre medlemmer om dem - her i bladet?

Esbjerg Veteranløb 2005.

Dagene før løbet var fra et vejrmæssigt synspunkt ikke noget at skrive hjem om, men selve løbsdagen startede med diset og lidt lunere vejr.
Den første deltager indfandt sig kl. 08.15, og indtil registreringen lukkede 09.45 var der travlhed og en god stemning inde i banklokalet og ude på gaden ved de opstillede 94 køretøjer. De mange flotte køretøjer havde som sædvanlig samlet et stort publikum, der fulgte arrangementet, indtil det sidste køretøj havde forladt startstedet.
Første stop på ruten var ved Kjelst, hvor deltagerne kunne prøve at håndtere dæk. Andet stop var ved Brandværnsmuseet i Oksbøl, hvor deltagerne fik en forfriskning, så man kunne fortsætte til tredje stop nord for Filsø. Her ventede deltagerne en ny udfordring, idet man skulle kaste en speciel bold efter et mål.
Så fortsatte turen gennem den skønne vestjyske natur, indtil næste stop ved Hotel Outrup, hvor middagen blev nydt.
Anden del af løbet foregik mod nord, hvor sidste opgave var ved Skjern Enge.
Deltagernes kendskab til reservedele blev afprøvet her, og så kunne man køre til målet ved Skavenhus. Her afsluttedes løbet med kaffebord og overrækkelse af præmier.
På gensyn til Esbjerg Veteranløb 2006 <u>den 29. april 2006.</u> Løbsledelsen.

Registreringen inden løbet.

Sidste eftersyn inden løbet.

T.v.: Bilerne opstillet lige inden starten.

T.v.: Formandens velkomst.

T.h.: Starterens præsentation af køretøjer og kørere.

T.h.: Løbets start.

Herunder: Morgan

1932.

T.h.: Der arbejdes koncentreret på opgave 1.

T.h.: Opgave 2 krævede også koncentration.

Herover: Middagen nydes på Hotel Outrup..

T.h.: De mange flotte køretøjer foran Hotel Outrup.

Neden for: ”Hvor pokker er vor Minor?” – og - ”Hvad er det for et bilnavn, vi mangler?”

Her ankommer løbets ældste køretøj til målet Skavenhus – sammen med alle de andre!

Herover: Afslutningen af Esbjerg Veteranløb 2005 med kaffebord og præmieuddeling.

Konkurrencen med "De 10 lette"- og de rigtige besvarelser!

Nr.	Spørgsmål:	1	2	3
1	Bilnavnet Tatra var opkaldt efter: 1. Bilens konstruktør? 2. Byen hvor bilen blev produceret? 3. En bjergkæde?			X
2	Den første. Sunbeam-motorcykel blev introduceret i: 1. 1908? 2. 1912? 3. 1914?		X	
3	Var Hispano navnet på: 1. En motorcykel? 2. En bil? 3. En knallert?		X	
4	Hvornår stoppede man produktionen af Morris biler: 1. 1978? 2. 1984? 3. 1988?		X	
5	Første danske bilproduktion var hos: 1. Brems, Viborg? 2. Kramper, Horsens? 3. Thrige, Odense?	X		
6	Er Bertone: 1. Et fransk firma? 2. Et spansk firma? 3. Et italiensk firma?			X
7	Hvornår åbner Brandværnsmuseet i Oksbøl: 1. 6. maj 2005? 2. 7. maj 2005? 3. 14. maj 2005?	X		
8	Bremen Motor Show afholdtes: 1. 4.-6. februar 2005? 2. 11.- 13. februar 2005? 3. 5.-6. marts 2005?	X		
9	En US gallon er: 1. 3,28 L? 2. 3,78 L? 3. 4,28 L		X	
10	NSU RO 80 blev lanceret i: 1. 1962? 2. 1964? 3. 1967?			X

Konkurrencen med de 10 bilnavne!

De rigtige 10 bilnavne er:
Jowett–Lloyd–Chevrolet–Dodge–Essex–Jaguar–Saab–Volga – Alvis - Peugeot.

Vinderen af Esbjerg Veteranløb 2005:

Bent Jessen, Løgumkloster, MGA-Mk.1, 1960.

Ris og ros for Esbjerg Veteranløb 2005.

Fra løbets deltagere blev der på skemaet - under ros - afleveret mange bemærkninger om arrangementet eks.: Pragtfuld tur, fin tid før start, god mad og hurtig servering, super tilrettelæggelse og kort, ruten var meget flot, godt løb, m.m.. Pr. mail er der efter løbet også kommet positive bemærkninger en deltager skriver: Jeg tror jeg gi'r udtryk for samtlige deltageres mening, når jeg siger, at det var en dejlig dag. Mange tak til løbs- og arrangementsledelsen for det store arbejde I har lagt i tilrettelægningen og gennemførelsen af løbet. Også forplejningen var helt i top - så alt i alt - flot!
Det siger vi selvfølgelig tak for - det luner - men lidt kritik af løbet havde også været på sin plads, vi er selv opmærksomme på nogle kiks, vi lavede.

Førstehjælpskursus.

VMK's medlemmer har vist interesse for, at klubben afholder et

"Grundkursus i førstehjælp".

Dette kursus er nu i samarbejde med Falck planlagt til at skulle afholdes i september måned i år. På grund af en forventet stor tilslutning, og en max. størrelse på 15 – 20 deltagere/hold, ser kursusplanen således ud:

Hold 1 starter med første lektion den 1. september, kl. 18.00, og fortsætter med anden den 8. september, kl. 18.00.
Hold 2 starter med første lektion den 15. september, kl. 18.00, og anden lektion den 22. september, kl. 18.00
For begge hold er:
Kursussted: Falck's Redningskorps, Darumvej, 6700 Esbjerg.
Kursets varighed: De 2 lektioner (har begge en varighed på ca. 3 timer).
Tilmelding og opdeling i hold vil ske på klubmødet den 4. august.

Klubmødet d. 1. september vil for hold 2 være i Gjesing Fritidscenter, kl. 19.30.

Indvielse af museet ”Danmarks Brandbiler”i Oksbøl.

Den 6. maj var der inviteret til officiel indvielse af dette specielle museum, der vil kunne byde på verdens største samling af de røde køretøjer. Museet er endnu ikke fuldt udbygget, idet der den 1. oktober bliver taget yderligere 1100 kvadratmeter i brug, hvilket giver mulighed for at øge samlingen af køretøjer fra 45 til 90, og dermed har Oksbøl verdens største samling af disse køretøjer Der var 200 inviterede gæster og 500 besøgende, så der var fuldt hus. Vestjysk Motorveteran Klub var også inviteret og deltog med 10 køretøjer.

Billeder fra indvielsen. *F.O./ maj 2005*

<u>Skagenløbet 2005 – afviklet den 5. – 6. – 7. maj</u>.

Skagenløbet, som det kendes i dag, blev en realitet i 1965, så i år køres det for fyrretyvende gang. Løbet skifter retning hvert andet år – i år starter det i Skagen og næste år i København med mål i h.h.v. København eller Skagen. Deltagernes motorcykler skal være fra før 31.12.1934.

I årets løb var tilmeldt 216 deltagere, og efter starten den 5. maj gik turen til Hjørring (kaffepause), videre til Ålborg (frokost), videre til Viborg (kaffepause), Videre til Herning (overnatning). Den 6. maj fortsatte man fra Herning til Brande (kaffepause), videre til Vejle (frokost), videre til Odense (kaffepause), videre til Nyborg (overnatning). Den 7. maj gik turen videre til Slagelse (kaffepause), videre til Køge (frokost), og så videre til målet i Frihavnen i København.

Løbets hovedsponsor – et kendt firma i autotilbehørsbranchen – sponsorerede forplejningen i Hjørring, Ålborg, Viborg, Vejle, Odense, Slagelse og Køge.

Vi er specialister i alle former for grupperejser f.eks.:

- Skolerejser
- Studierejser
- Seniorrejser
- Pensionistrejser

Victours

Rejsegarantifonden nr. 1559

Vesterstrand 32 - 6710 Esbjerg V
Tlf. (+45) 75 12 23 24 • Fax (+45) 75 11 70 68

www.victours.dk - info@victours.dk

BENDTSEN BILER A/S

STOREGADE 246 · 6705 ESBJERG · TLF. 76 13 85 00
WWW.BENDTSENBILER.DK

VOLVO RENAULT

2. del af : Historien om motorcyklen – ***Douglas!***

Efter at de 2 nøglepersoner Freddie Dixon og Rex Judd havde forladt firmaet, så fremtiden trods alt lovende ud med de igangværende aktiviteter. Men den 25. marts 1927 kom den næste ulykke, da en gnist fra en motor antændte en klud gennemvædet af brændstof. Den efterfølgende brand tog det omkring 6 timer at få slukket, og der skete megen skade på fabriksanlægget, men et værdifuldt lager af motorcykler blev reddet, så derved var det muligt med omtanke og smidighed, at overholde leverancerne til kunderne. Opgaven med at genopbygge fabrikken gik så i gang.

I 1928 forlod Cyril Pullin Douglas efter et fejlslagen projekt, og dermed opstod et meget stort problem for Douglas, men det blev løst, da Freddie Dixon kom tilbage til Douglas for at indtage pladsen efter Pullin. 1928 var også året, hvor den nye motorcykelsport ”Dirt track” blev populær i England, og Douglas var hurtigt med på vognen, og fik i de følgende år succes inden for denne sport.

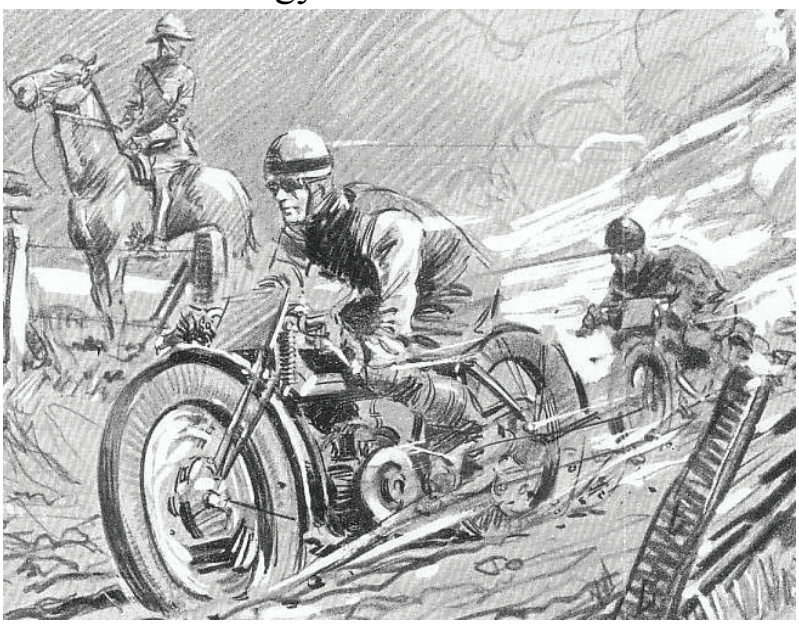
Introduktionen af totalt nye S5 og S6 modeller skete i 1930, og i disse nye maskiner fastholdt Douglas traditionen med et vandret lay-out på langs i stellet.

De nye maskiner bragte firmaet ind i en helt ny æra, og da de bl.a. var næsten lydløse og meget fleksible, blev de af kendere anset for at være de bedste motorcykler, der fandtes på det tidspunkt.

Smøresystemet med en tør sump og ingen udvendige udvendige rør, var her brugt for første gang, ligesom ventilstyringen, der var meget længere end normalt, og monteret på cylindrene. Topstykkerne var aftagelige ved ventilsæderne, ventilstyringerne var skjult bag dæksler, ligesom der var andre nykonstruktioner.

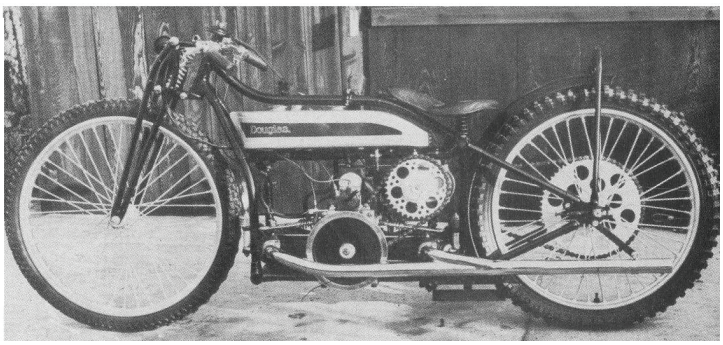
S5 modellen havde boring og slaglængde på 62,5 mm x 82 mm svarende til 500 ccm. S6 modellen på 600 ccm havde samme slaglængde men en boring på 68 mm.

Imidlertid var Freddie Dixon’s tilbagekomst til Douglas ikke af så lang varighed og han forlod firmaet igen tidligt i 1930, men da var hans modeller blevet ”best-sellers”. Han begyndte derefter succesfuldt med billøb i 1930.



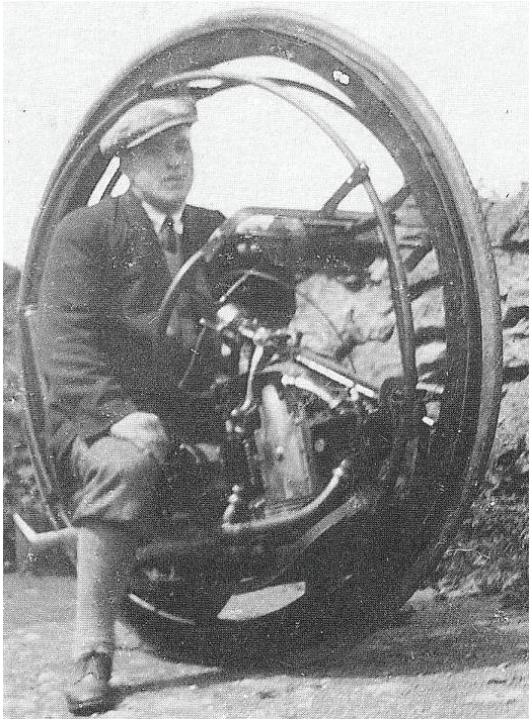
1920’erne var de bedste år for Douglas, og i denne periode deltog firmaet i jordbaneløb og TT-løb. Freddie Dixon var hjørnestenen i firmaets aktiviteter i forbindelse hermed.

T.v.: Her ses vinderen i Durban – Johannesburg væddeløbet i 1927på vej til målet: Et maraton eventyr på 400 miles gennem ujævnt terræn. Vinderen kørte på en Douglas maskine.

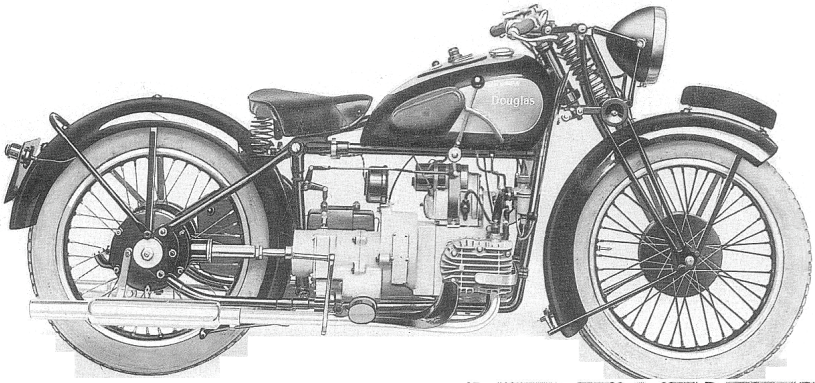


Alene i 1929 blev der produceret over 1.000 speedway (dirt-track) maskiner til jordbaneløb. Det var lidt usædvanlige maskiner med en betydelig akselafstand, fordi boksermotorens krumtapakselen lå på tværs i stellet, så den ene cylinder vendte fremad og den anden bagud.

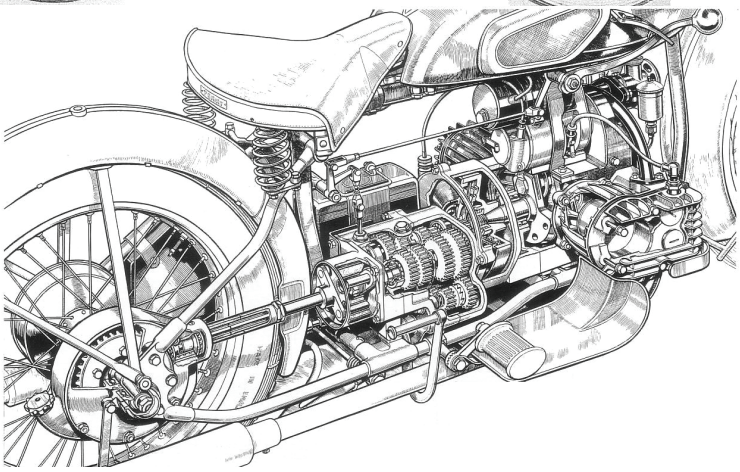
Herover: En 1928 Douglas speedway maskine.

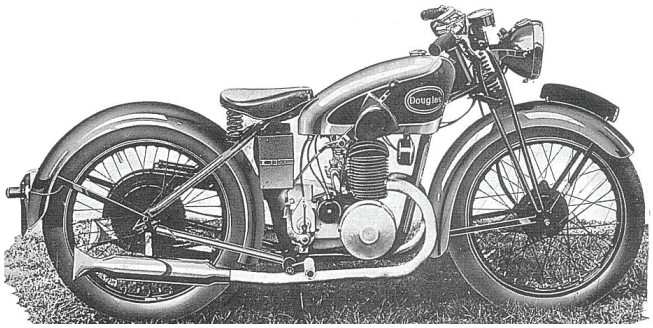


T.v.: Et af de mere usædvanlige projekter som Douglas arbejdede med i 1932, var dette "Dynasphere", beregnet til at køre på blødt underlag som eks. sand. Køretøjet var forsynet med en Douglas motor, men efter at være produceret i en mere avanceret form- og flere kostbare forsøg, viste køretøjet sig at være "upraktisk", og projektet blev opgivet



T.h.: Billederne viser en Douglas Endeavour, 494 ccm, med de 2 cylindre på tværs i stellet.





T.v.: En Douglas CL/38, to-takt, 150 ccm, vist i et katalog fra 1938.

I slutningen af trediverne ophørte Douglas praktisk talt helt med motorcykelproduktionen.

Produktionen ved Douglas genoptoges efter krigen, og det samme gør historien om Douglas i næste nummer af 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

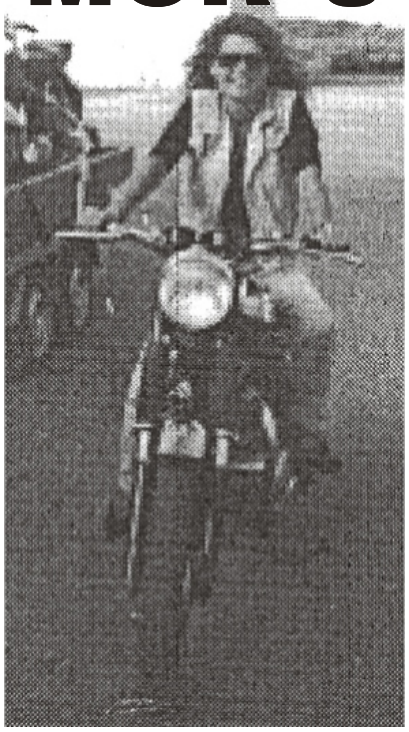
Har du en kørselsopgave –

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

Den amerikanske – ***Mercedes!***

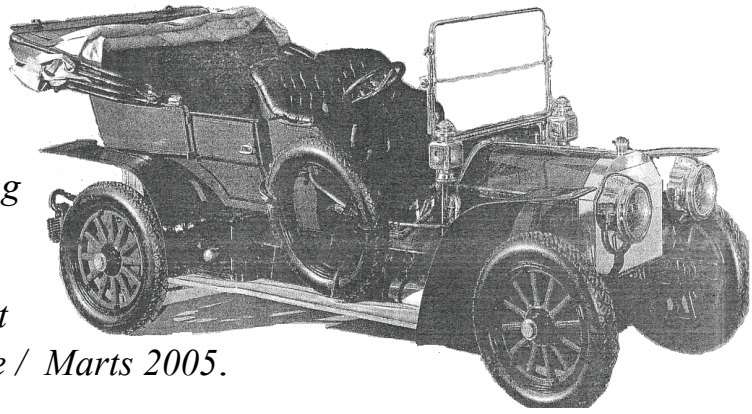
En bil for Amerika. Blev vist frem for hundrede år siden som: Den "Amerikanske Mercedes", der skulle sælges under motto'et – "fart, kraftoverskud og lydløs kørselskomfort".
Den banede vejen for motoriseringen i USA. *Tekst John Larsen*

Allerede to år efter demonstrationen af Daimler's motor-vogn, blev der underskrevet en kontrakt d. 6. oktober 1888 mellem Gottlieb Daimler og William Steinway, klaverbygger fra Long Island New York. Det var William Maybach, som sørgede for at kontrakten kom i land, samtidig med sit besøg ved verdens-udstillingen i Philadelphia i 1888 og besøg hos sin bror, hvis arbejdsgiver var Steinway og Sønner. På grund af kontrakten opstod "Daimler Motor Company" i New York, som stod for licensfremstillingen og eneretten til salg af Daimler motorer og produkter. Det nye firma blev placeret på Steinway og Sønner's fabriksområde på Long Island, hvor der i produktionshallerne stadig var rigeligt med plads.
Ved siden af lå et lille værft, som tilhørte Steinway, hvis både alle blev udstyret med Daimler motorer produceret i Hartford. Men hvorfor nu Daimler motorer produceret i Hartford? William Steinway havde samtidig afsluttet en kontrakt med "National Machine Company" i Hartford Connecticut om fremstillingen af Daimler motorer.
For øvrigt befinder der sig siden 1947 en platte på bygningen af det tidligere "National Motor Company", som nu hedder Underwood, og som erindrer om, at her er stedet, hvor de første Daimler motorer blev bygget og i det hele taget den første motor fremstillet i USA.
Bådene med Daimler motorer solgte godt, men hovedformålet med motorerne, nemlig indsættelse i biler mislykkedes. Ganske vist var mange af de besøgende positive ved "Columbia udstillingen" i 1893, som for første gang så "Jernbilen" et hesteløst motoriseret køretøj fremstillet af Gottlieb Daimler og William Steinway. Samtidig forsøgte Steinway i sin egenskab af chef for New Yorks trafikselskab, at overbevise byrådet om at bruge Daimler motorer i sporvognene (strøm viste sig dog til sidst at være billigere).
Bygningen og salget af bilerne mislykkedes af to grunde: På den ene side var bilen ikke god nok til de endnu ikke brolagte gader i New York, og desuden var der ingen interesse – hest og vogn var stadig det foretrukne køretøj.
Den nu 87 årige efterkommer af William Steinway, hr. Z. Steinway fortalte, at indtil århundredeskiftet, blev der kun bygget to biler, og, at der næsten udelukkende blev bygget motorbåde.
Først i 1905, efter at både William Steinway (1896) og Gottlieb Daimler (1900) var døde, og efter omorganisering og navneændring til "Daimler Manufacturing Company" blev den første Daimler med motor fra Hartford og karrosseri fra

Tyskland bygget på Steinway fabrikken beliggende ved Steinway Avenue i Astaria (nu beliggende i New York bydelen Queens). Den blev betegnet som ”American Mercedes”. I princippet var det kun en lettere ombygget ”Mercedes Simplex” 45 hk, som blev solgt til en pris af 7500 dollar (oksekød kostede 14 cent pr. pund og den gennemsnitlige årsindkomst lå på 700 dollar). Ganske vist var antallet af amerikanere, som havde råd yderst ringe. Med i købsprisen var foruden fri levering et kort kørekursus. I alle tilfælde var det kun rige amerikanere, som kunne opfylde drømmen om en Mercedes luksusvogn, og det endda kun ved ganske lovligt at omgå den enorme indførselstold på importerede biler. Efterfølgende har det desværre ikke været muligt at fastslå, hvor mange af disse luksusbiler, der blev solgt. Ifølge hr. Henry Steinway blev der også startet fabrikation af lastbiler, men fremstillingen af den ”Amerikanske Mercedes” stoppede i februar 1907, da fabrikken ”Daimler Manufacturing Company” fuldstændig udbrændte, samtidig gik alle papirer tabt. En enkelt ”American Mercedes” har trods alt overlevet. Den tilhører Mercedes Benz inc. USA og når den ikke er udstillet i Montvale, New Jersey, deltager den 4 cylindrede, 6,8 liters og 45 hk stærke bil i forskellige arrangementer, og når den kører forbi med 70 – 80 km/time kan man nemt forestille sig, hvordan det må have set ud for vores forfædre, nogenlunde som når man i dag tænker på, hvad firmaet Steinway og Sønner egentlig fremstillede.
Siden 1907 har Steiway udelukkende beskæftiget sig med fremstillingen af klaverer og koncertpianoer fra dens to fabrikker i New York og Hamborg.

En historisk fodnote.
William Steinway blev født i 1835 i Seesen / Harzen, udvandrede med sine forældre i 1850 til New York, men var stadig stærkt knyttet til sin fødeby. Han blev æresborger for sin støtte til de fattige i Seesen og i 1892 financierede han anlægget af en park, som i dag bærer navnet ”Steinway kurpark”.

Dette køretøj ”The American Mercedes”, vises ved National Automobilshow i New York.
Det er en kopi af den første 45 hk Mercedes bil, produceret i USA af Daimler Manufacturing Company.



Artiklen er taget fra Mercedes bladet og leveret af VMK-medlem Arne Lange / Marts 2005.

-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

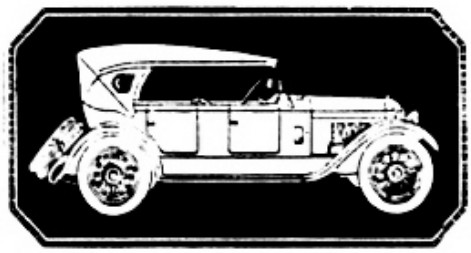
AUTO• PARTNER ®

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

KØB ----- SALG ----- BYTTE.

Købes: Motor Magasinet, 1953–1961, og 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: Bilreservedele: Buick 1961-1963 med converter - selvstarter 500 kr., VW 30 hk motor 500 kr., Chevrolet motorblok 6 cyl. 500 kr., til Opel, Morris, Chevrolet, Ford A, Ford T, Ford Y, Ford C, Ford Popular, Ford Anglia Topventilet: Motorer og gearkasser fra 100 kr., starter-dynamoer fra 50kr., Skandinavisk Motorjournal 1955 (12 stk. hefter indbundet) 150 kr., kanalbånd til vinduer i 2 meters længder. Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Nyt fra bestyrelsen:

- Bestyrelsen er efter generalforsamlingen konstitueret således: Formand/redaktør: Harry Ørsted; næstformand: Kristian Mogensen; kasserer / sekretær: Jes Kirk-Thomsen; klubmester: Carsten Henriksen; forsikring / registrering: Lars Nørgård; løbsleder / IT – koordinator: Finn P. Olesen; bibliotekar: Finn Stepping og suppleant: Henrik Vallø.
- Esbjerg Veteranløb 2006 afvikles den 29. april 2006.
- Ture, m.m. året ud i 2005 kan nu ses på aktivitetslisten.

VMK's medlemsundersøgelse. Konklusion m.h.t. arrangementer/tilbud,etc.: Medlemmerne sætter følgende højest: Esbjerg Veteranløb, møderne med el. uden foredrag, julemødet, ture ud i det blå med el. uden indlagt besøg, VMK's forsikringsordning. Deltagelse i byfester og andre arrangementer synes lidt mindre interessant. Mindst interesse er der for en evt. værksteds-/opbevaringsordning.
Konklusion m.h.t. VMK NYT's indhold: Størst interesse er der for medlemmers indlæg om deres køretøjer/ture, historier om bil- eller motorcykelmærker, orientering fra bestyrelsen, arrangementskalenderen, køb-salg-bytte siden. Lidt mindre interesse er der for: Klubmødereferater, referater fra eksterne møder, andre indlæg om tekniske nyskabelser. Mindst interesse for: Boganmeldelser og reklamer.

Så kom den endelig!

Har du hørt: At Vejdirektoratet i disse dage tester en ny og forbedret sikkerhedssele?
Foreløbige resultater viser en reduktion i antallet af ulykker på omkring 45 %!!! Direktoratet overvejer at indføre et påbud fra den 1. juli 2005!
L.N. maj 2005

POST B

PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.