VMK NYT

Nr. 232, 31. årg. februar 2006

”Nej Hans - det duer ikke rat og pedaler er Monteret i den forkerte side!”

Vestjysk Motorveteranklub

Bestyrelse:

Formand: Harry Ørsted
Golfvej 56,6715 Esbjerg N
tlf. 75127776/40887776
E-mail: oersted@esenet.dk

Næstformand: Kristian Mogensen
Gl. Skolevej 40,6731 Tjæreborg
tlf. 75170180
E-mail: lismo@privat.dk

Sekretær/kasserer: Jes Kirk-Thomsen
Mølle Dammen 42,6800 Varde
tlf. 75211238
E-mail: jes.thomsen@privat.dk

Klubmester: Carsten Henriksen
Violvej 13,6710 Esbjerg V
tlf. 75150166
E-mail: violvej13@esenet.dk

Forsikring, registrering af medlems- og køretøjsliste: Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16,
6710 Esbjerg V
tlf. 29449908.
Træffetid: Mandag og torsdag kl.16-18.
E-mail: 75168064@privat.dk

Løbsleder/fotograf Finn P. Olesen
Valmuevej 4, Alslev, 6800 Varde
tlf. 75269509
E-mail: r.v.p@mail.dk

Bibliotekar/medlem af løbsudvalg. Finn Stepping
Debelvej 201, 6855 Outrup
tlf. 75251742

Suppleant: Henrik Vallø
Kirkegade 65, 6700 Esbjerg
tlf. 75126002
E-mail: hev@esbkomm.dk

Navn: Vestjysk Motorveteran Klub, forkortet **VMK**.

Adresse: Harry Ørsted
Golfvej 56, 6715 Esbjerg N
E-mail: oersted@esenet.dk

Formål: At fremme interessen for veterankøretøjer af teknisk-historisk interesse.

Organisation: VMK er tilsluttet Motor-historisk Samråd, som er en hovedorganisation for tilsluttede foreninger, og bl.a. på disses vegne forhandler med diverse myndigheder.

Klubmøder: Afholdes den første torsdag i hver måned kl. 19.30 - **undtagen januar og juli!** Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

Klubblad: VMK udgiver sit eget blad **VMK NYT**, (udkommer 6 nr. pr år). Indlæg fra medlemmer, annoncører og andre samarbejdspartnere modtages gerne, og kan sendes til VMK's adresse eller til bestyrelsen.

Hjemmeside: www.vmklub.dk.

Klubartikler: Se VMK's hjemmeside!

Forsidebillede: Beaulieu International Autojumble. Den 9. og 10. september 2006 har du muligheden for at opleve dette store marked.

Næste VMK NYT udkommer i uge 16. Frist for indlæg: 03.04.2006

Kære medlem og læser! Som du sikkert har bemærket er VMK NYT blevet ændret fra og med dette nummer. Ændringen er ikke kun sket, for at bladet skal følge med udviklingen på området, men ligeså meget fordi, der er nogle fordele ved fremstillingen, og ikke mindst det giver lidt mere spalteplads uden fordyrelse af forsendelsesomkostningerne. Det er bestyrelsens håb, at du vil tage godt imod det nye blad.

Redaktionen.

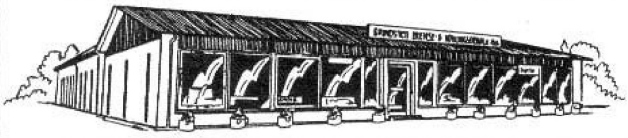
Tømrermester
VILLY ANDERSEN
Tlf. 75 26 90 08

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.

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE



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

Aktivitetskalenderen for 2006

Marts	2.	Klubmøde på Museet Danmarks Brandbiler, Oksbøl
	4.	Bustur til Fyn (mere herom på side 5).
	11.	Stumpemarked i Herning.
April:	1.-2.	Bilmesse og Brugtmarked i Fredericia.
	6.	Generalforsamling.
	22.	Stumpemarked i Vesterhede, info.: Ove Iversen, tlf. 75339321.
	29.	Esbjerg Veteranløb/træf 2006.
Maj:	4.	Tur ud i det blå m. Kai Nielsen, mødested: Banegården Gredstedbro kl. 18.00. Afgang fra Gjesing Fritidscenter kl. 17.30.
	17.	Tur t. Årre, m. Finn Stepping som guide afg. Gjesing Fritidscenter kl. 18.00.
	26.	Skagen-Gråsten løbet, info.: Tlf. 74650756.
	27.	Oldtimerløb i Gråsten.
Juni:	1.	Besøg hos Jyllak, Agerbæk, afgang Gjesing Fritidscenter kl. 19.00.
	3.	Stumpemarked, kl. 8-16, Jysk Automobilmuseum, Gjern.
	13.	Tur MC-venner i Gredstedbro, guide: Poul E. Jensen, afg. Gjesing Frittdscenter kl. 18.00
Juli:	1.-2.	Rally Bornholm Rundt, info på tlf. 56493544.
August:	3.	Klubmøde.
Sept.:	2.	Veteranlastbiltræf kl. 10-16, Jysk Automobilmuseum, Gjern.
	7.	Klubmøde.
	10.	Veterantræf & pløjedag på Museumsgården Karensminde, Grindsted.

Indhold:

Aktivitetskalender ..... side 3
Indkaldelse til generalforsamling/Bustur til Fyn d. 4. marts ..... side 5
Erindringer ved Robert Kloster / Renault Træf 2005 ved ArneHøeg ..... side 6
Motorcykeltur på tværs af de Britiske Øer v. Bakken Hansen ..... side 9
Eventuel tur til stumpemarked i England i september ..... side 12
Da skovene holdt motorparken kørende ..... side 12
Indbydelse til Esbjerg Veteranløb 2006 ..... side 14
Over/under Alperne ..... side 16
To veteraner fra Italien ..... side 19
Klubmødet den 2. februar ..... side 22
Referat fra M-hS årsmødet Nyhedsbrev nr. 1 fra M-hS ..... side 23
Fiva undersøgelsen ..... side 25
Køb, salg, bytte / Bladet VMK NYT ..... side 26

VMK siger: Velkommen til de nye medlemmer:

11	Eigil Nordstrøm Hansen, Skyttevænget 26, 6710 Esbjerg V.
13	Mogens Bach Rasmussen, Forssavej 11, 7600 Struer.
24	Steen Jørgensen, Søvejen 1, 6500 Vojens.
27	John Hansen, Ternevej 5, 6851 Janderup.
53	Ole Eriksen, Agervænget 8, 6840 Oksbøl.
73	Claus Bjelke, Gefions Allé 4, 6705 Esbjerg Ø.
76	Tim Bjarrum, Skads Byvej 44, 6705 Esbjerg Ø.

Husk at: aflevere det tilsendte og udfyldte Fiva – spørgeskema til formanden senest den 25. februar 2006!

Bestyrelsen ønsker alle medlemmer velkommen

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier for 2003.

Veteranbiler 1900 - 1968

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	609 kr.	340 kr.
100.000 kr.	862 kr.	459 kr.
150.000 kr.	1.024 kr.	621 kr.
200.000 kr.	1.134 kr.	755 kr.
250.000 kr.	1.365 kr.	928 kr.
300.000 kr.	1.523 kr.	1.074 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1968

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	537 kr.	186 kr.	378 kr.
100.000 kr.	753 kr.	186 kr.	378 kr.
150.000 kr.	1.076 kr.	186 kr.	378 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1978

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

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.723 kr.	2.012 kr.

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

Veteran Forsikringsklubben

Klassiske biler 1969 - 1978

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.594 kr.	809 kr.
50.000 kr.	2.017 kr.	972 kr.
100.000 kr.	2.341 kr.	1.349 kr.
150.000 kr.	2.785 kr.	1.673 kr.
200.000 kr.	3.221 kr.	1.996 kr.
250.000 kr.	3.718 kr.	2.348 kr.
300.000 kr.	4.237 kr.	2.699 kr.

Klassiske motorcykler 1969 - 1978

Handels-værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.245 kr.	597 kr.	540 kr.
50.000 kr.	1.569 kr.	597 kr.	755 kr.
75.000 kr.	2.216 kr.	597 kr.	972 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
E-mail: 75168064@privat.dk

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

* 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

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

RECARO CENTER

Generalforsamling i Vestjysk Motorveteran Klub.

Så er det igen tid til at indkalde til den ordinære generalforsamling, og den afholdes i år den **6. april, kl. 19.30** i klublokalet i Gjesing Fritidscenter.

Foreløbig dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
4. Fastsættelse af næste års kontingent.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleant, jf. vedtægternes §5.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant.
7. Indkomne forslag.
8. Eventuelt.

Vedr. punkt 5: På valg er Harry Ørsted, Jes Kirk-Thomsen og Finn Stepping. Derudover er Kristian Mogensen i årets løb indtrådt i bestyrelsen i Kurt Frikkes sted, og som ny suppleant indtrådte Henrik Vallø, så de er også på valg.

Vedr. punkt 6: Der er ikke valg til revisor og revisorsuppleant i år.

Der gøres opmærksom på, at forslag der ønskes optaget på dagsordenen, skal være formanden i hænde senest 10 dage før generalforsamlingen, dette gælder ikke forslag til ændringer i vedtægterne, der skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. februar.

Efter generalforsamlingen er klubben vært ved et mindre traktement.

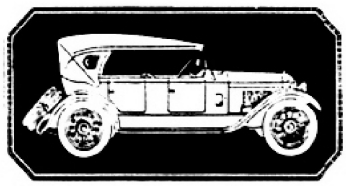
Bestyrelsen / 30. januar 2006.

Program for busturen til Fyn den 4. marts 2006.

Afgang Esbjerg / Vejen: Kl. 09.00 / 09.40. 1)
Ank. Hindsgavl Madsens Museum kl. 10.30. Museumsrundgang og kaffe.
Afgang museet kl. ca. 12.00.
Ankomst Gelsted Kro kl. ca. 12.30. Middagspause.
Afgang Gelsted Kro kl. ca. 14.00.
Ankomst Skoda Museet i Krengerup kl. ca. 14.30. Museumsrundgang.
Afgang Krengerup kl. ca. 16.00. Ankomst Vejen / Esbjerg kl. ca. 17.30 / 18.15.

Bemærk:
1) Afgang fra: Esbjerg: De Blå Bussers garageanlæg, Snedkervej 4, 6710 Esbjerg V;
Vejen: McDonald's, Vestermarksvej 4, 6600 Vejen.
2) Prisen for turen er 390 kr. pr. deltager, og det inkluderer transporten i moderne bus, besøg på 2 museer, formiddagskaffe og middag.
Absolut sidste frist for bindende tilmelding og betaling var den 1. februar 2006, men er du hurtig er der enkelte pladser ledige.
Tilmelding: VMK: Jes Kirk-Thomsen, tlf. 75211238 (bedst efter kl. 18.00).
SVK: Knud Erik Larsen, tlf. 75588682 / 21764506
Betaling: Sydbank konto nr. 7701 0268621, eller til ovennævnte.

Husk: **For din egen og VMK's skyld, at meddele adresseforandring - hvis du flytter til en ny adresse, det gør du på tlf. nr. 29449908.**

Hvis du har problemer, så ring eller skriv til
BØGER
OM VETERANBILER OG VETERANMOTORCYKLER
• Reparationshåndbøger
• Instruktionsbøger
• Direkte import fra USA England og Tyskland
DANMARKS STØRSTE UDVALG

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
JENS OLESEN og CLAUS OLSEN

ERINDRINGER FRA MINE UNGE DAGE - *ved Robert Kloster.*

For fyrretyve år siden købte jeg en Massey Harris Pony traktor, en tre gears med remskive og tilhørende 14" plov og harve. Denne traktormodel blev produceret i årene 1947 til 1954. Jeg boede i Tjæreborg og arbejdede ved vandbygningsvæsenet i Esbjerg, så efter fyraften pløjede jeg byggegrunde og kolonihaver for folk, også lørdag-søndage. Når det så var pløjet skulle det harves eller fræses, så jeg måtte købe en fræser, og det blev en Wollsly, som jeg har endnu, og den har slidt tre motorer op. Selve fræseren har jeg aldrig brugt penge på at vedligeholde. For at flytte den måtte jeg købe en WV Transporter, der var 6 år gammel. Det var en fin bil, men den havde et defekt bakgear, så jeg kørte 1 år uden bakgear. Jeg tjente penge med den lille Pony, men så her for kort tid siden havde Chr. Hansen i Give en Pony til salg magen til den, jeg havde for fyrre år siden. Den står nu hos mig til minde om mine ungdoms dage, så nu søger jeg diverse ting til den, læs i Pioneren – under købes.

Jeg købte også en VW Pickup af min nabo for 1200 kr. – han var produkthandler. Jeg havde ingen penge, men så arbejdede jeg min gæld til ham af ved at hugge biler og traktorer op, og fik på den måde min bil betalt. De mærker jeg har hugget op var bl.a. Ford T, Ford A og mange andre bilmærker. Af traktorer var det Fordson fra årgang 1930, Fordson Klodsmajor, den nye Fordson Major, Renault, Farmall, Nuffield, Lanz, Buldog m.fl.. Der røg også en enkelt Nimbus, BSA, AJS og DKW. Det er et lille udpluk af de bil-, traktor- og motorcykelmærker, jeg kan huske, men der var flere - kan I tilgive mig?

En anden af mine små erindringer er fra 1959. Min svoger og jeg kørte mælk til Esbjerg Mejeri i Skolegade og Nygårdsvej. Vi kørte med en benzindreven Bedford, og den havde en defekt selvstarter, så om aftenen stillede vi den på en lille forhøjning, og om morgenen løb den sig i gang ned ad højen. Når den først havde været i gang, kunne den startes med selvstarteren. Min svoger drev samtidig en maskinstation, så det var nogle lange arbejdsdage, vi havde sammen – desværre havde jeg den store sorg at miste min kære svoger Hans Peder Knudsen i 1968.

Det årlige - **Renault træf**, *den 20. – 21. august 2005 / ved Arne Høeg.*

Renault veteranernes årstræf var i år henlagt til Præstø. Jeg besluttede mig for at have god tid til turen, så der var afgang fra Esbjerg fredag morgen. På Fyn kom jeg forbi Fraugde, og der ville jeg se på, hvad museet kunne byde på, men det var lukket på hverdage. For at komme over Storebælt måtte jeg så ud at køre på motorvej, men kommet godt over gik det så sydover mod Skelskør og videre mod Næstved. I dette område er der mange store plantager med kirsebærtræer, men der ligger jo også en stor fabrik, som bl.a. laver marmelade. Videre gik det mod Præstø, hvor jeg indlogerede mig på Kirsebærkroen for 2 nætter fordi alle hytterne på campingpladsen var optaget – her overnattede de fleste af deltagerne.

På vej mod Præstø

Lørdag morgen gik turen så mod Renault i Stensved ved Vordingborg. På vej derned mødte jeg vejskilte, som fortalte mig, at jeg var i det område, hvor Svend Poulsen eller rettere Gyngehøvdingen havde huseret under treårskrigen mod svenskerne i 1658 – 1660.

Medlemmernes indlæg

Vel ankommet til Stensved blev vi modtaget med fælles morgenbord for de fremmødte ca. 40 biler af mærker som Monaquatre (årgang 1934), 4 CV, Dauphin'er, 4 R samt en 12 personers bus. Da forretningen også havde åbent hus kom der mange mennesker for at beundre disse gamle biler. Jeg blev interviewet af en journalist fra Vordingborg Dagblad, der bragte det dagen efter i bladet. Kl. 13.00 sluttede opholdet i Stensved, og deltagerne kørte mod Præstø igen, hvor der skulle være fælles spisning kl. 18.00 på Skipperkroen. Men nu hvor jeg var kommet til det sydlige Sjælland, ville jeg gerne se lidt af området og kørte derfor til Vordingborg (Gåsetårnet), videre over Masnedø, hvor der ligger et stort kraftværk, og ligeledes er der rigtig mange gartnerier med kæmpestore drivhuse. Kommet til Falster kørte jeg mod Stubbekøbing, hvor Nordeuropas største Veteran Motorcykel og Radio Museum findes. Her vises et bredt udsnit af mærker fra Europa, USA og Japan. Der findes ca. 150 motorcykler og knallerter, samt "løse" motorer. Tiden gik, og jeg måtte vende næsen mod Præstø igen for at nå fællesspisningen. Jeg tog færgen til Bogø (chokolader), kørte over Møn og retur til udgangspunktet. Området, jeg her har beskrevet, ligger langt fra den vestjyske lidt flade egn, men den er bestemt et besøg værd.

Arne Høeg, Esbjerg har en Renault Ondine fra 1962 og deltog ved Renault Veteranernes årlige træf. Her er Arne ved Renault i Stensved

<u>Søndag</u> var afsat til en tur på Go-Cartcenter Næstved, men Erica og Orla fra Vejle og jeg blev enige om, at køre direkte hjemad, og vi skiltes først ved Lillebælt.En god og udbytterig tur.

CITY AUTOSERVICE
v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 21 6
Telefon **75 12 82 84**
Biltelefon 40 33 18 54
Privattelf. 75 45 15 01
Speciale: FIAT - Citroen - Peugeot

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

Motorcykelturen – *på tværs af De Britiske Øer.*
(Fortsat beretning på baggrund af Bakken Hansens dagbogsnotater).
Næste stop på Isle of Man var ved The Crosby Okells Ales, hvor vi kl. 14.00 skulle stå og se TT-løb. Vi havde prøvet at køre på banen, der skulle være fri 20 min. før løbets start. Her på Isle of Man har de et symbol – en cirkel med tre ben afledt af, at øen altid er kommet på fode igen, når den har været i vanskeligheder – derfor det tredje ben. Politiet havde på grund af den strenge kontrol under løbet spærret af for udkørsel her. Desværre blev løbet aflyst på grund af tåge i bjergene, både TT-løb og sidevognsløb. Det var ærgerligt, men vi tog tilbage til Douglas, hvor vi nød en kop kaffe.

Fredag den 3. juni.
Campingpladsen var et stort smadderhul, så alt blev gult af ler, men vi håbede det ville give solskin i løbet af dagen, så løbene kunne blive afviklet. Morgenen startede med, at Jes under morgenvasken gled i det gule ler og faldt, så han fik en bule samtidig med at Esben jagtede høns med afspærringskegler. Vi stoppede i havnebyen Ramsey for at få morgenmad, der var også mange motorcykler. Derefter så vi et sted, hvor de renoverede gamle modeller af Rolls Royce fra årgang 1920 og opad. Vi kørte så mod den anden ende af øen, og gjorde holdt i byen Ballabeg for at holde frokost, også her var der udsigt til mange motorcykler af alle mulige mærker, *billedet herunder.*

De kørte nærmest race – kaldet raceriløb, men sjovt at se på. Der kørte også en del gamle klassiske Vincent - eks. årgang 1955, og megen tid gik med at diskutere motorcykler.

TT-løbet og sidevognsløbet skulle først starte først kl. 18.00. Næste stop var ved Mitre Hotel, hvor vi fik en middagslur på græsplænen, samtidig med at vi kunne se mange former for uofficielle løb, nogle kørte på baghjulet med 100 km's fart, så man blev helt skidt tilpas af at se på det. Løbets rute er 60 km, inkl. bjergkørslen, og alle ind- og udkørsler til banen blev afspærret. På langsiderne kørtes der med 300 km/time, og der hvor vi stod, var farten 200 km/time i snit,
men det skal ses på stedet, at se det i fjernsynet er ikke det

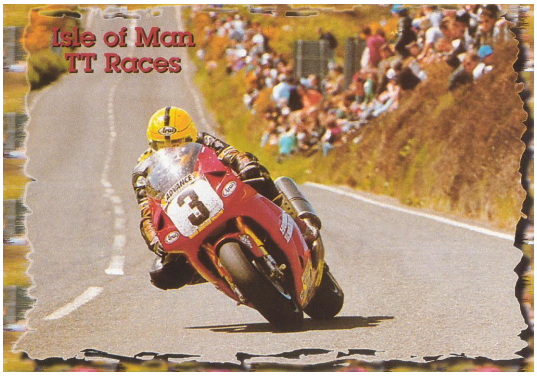
Øverst: Bakken kontrollerer svingteknik.
Nederst: Fra sidevognsløbet.

T.v.: Billums kommende TT-kører: Esben Kræn.

samme. Sidevognskørslen var også helt fantastisk at se på, 200 km/time på langsiden og 150 km/time i gennemsnit og dem, der kørte sidevognsløb, er mænd fra 50 – 70 års alderen! Der var to, der fik maskinskade ud for, hvor vi stod, så da de rullede ind til siden, prøvede Esben at ligge på knæ som kører, og Leif agerede sidevogns-sæk. Der blev slået en TT kører ihjel, det var ikke rart.
KL. 21.30 er vi igen på havnen i Douglas, hvor vi fik kaffe på Hotel Coast. Der var fest og glade dage, og vi konstaterede, at vi nu havde kørt rundt på næsten alle øens veje - også i meget kuperet terræn.

Lørdag den 4. juni.
I nat og her til morgen har det regnet, så campingpladsen er meget mudret. Bilerne kører fast og motorcyklerne skøjter rundt, man kunne nemt få en røvtur. Henning sad fast, så vi måtte skubbe, men vi kom da af sted og er nu nået til byen Ramsey, en hyggelig havneby. Vi skal se TT-løb kl. 12.00, sidevognsløbene var med maskiner på 600 ccm, de må ikke være større på grund af for mange ulykker med større maskiner. Vi fik morgenkaffe i Ramsey, og nåede så til byen Weir Sulby, hvor vi kl. 12.00 skulle have set løbet, men det var blevet udsat, først 1 time, så til kl. 15.00 og til sidst til kl. 17.30. Årsagen var regnbyger og tåge i bjergene. Det var ærgerligt for alle os tilskuere. Esben og Leif sov i deres regndragter i græsset. Da vi skulle køre ad vejen, hvor løbet skulle foregå, kunne vi heller ikke få lov til at komme væk. Trods alt havde vi det sjovt med det øvrige publikum, og der var en anden tilskuer, der var kørende på den ny BMW 1200 S, fire cylindret med motoren placeret som på de japanske motorcykler, så den blev nøje studeret af de øvrige tilskuere. Men så kl. 16.15 startede løbet op for solo TT maskiner, det var drabeligt, at se de 4-cylindrede, 1000 ccm store maskiner komme rundt i svingene, med udskridninger og forsøg på at overhale de andre på de smalle veje, for så på langsiderne at køre med 300 km/time.
Der er stendiger langs med vejene, og drabelige parallelle sving, og der blev også dræbt en kører. Der fløj en helikopter rundt og samlede dræbte og tilskadekomne op, men løbet fortsatte - ret babarisk! Derefter var det sidevognskørernes tur, og det var lige så chokerende at se, hvordan de kom rundt i svingene med 150 km/time på ujævne asfaltveje. Men også her blev der dræbt en fører og manden i sidevognen alvorligt kvæstet. Det var nok for mig, at se den dødsforagt de kørte med. Det gjorde godt efter løbet - og tilbage på kroen - at få middagen, som var høns i karry. Tilbage på campingpladsen betalte vi for de 5 døgn, vi havde boet der, 20 euro pr. næse, men så havde vi også fået en oplevelse vi nok aldrig glemmer.

Søndag den 5. juni.
Efter en urolig nat med støjende campister og gæster, unge mennesker der holdt elskovsromantik med lys i teltet, man oplevede en masse – uha! Men dag blev det, og efter at have pakket vores våde telte og andet grej, kørte vi til havnen, hvor vi kl. 7.45 skulle med færgen Ben My Chree, fra Douglas til Heysham i England. Kl. 12.45 kørte vi i land og fortsatte turen, indtil vi holdt ved The Wilson Arms Restaurant. Vi var alle glade over at være kommet fra Hilleris Campingplads, som var det værste vi nogensinde havde oplevet. Kl. 16.45 var vi igen ude at sejle med en lille færge der førte os over en flod til Windermire. Esben havde fundet et sted vi kunne overnatte, det var Holly Cottage guest house, hvor vi blev indlogeret med 3 mand i hvert værelse. Vejret var fint her i England og vi spiste middag på Gibbys Bownes. Senere var vi på pub en bygning fra 1612: New Hall Inn Oldest, hvor bygningen havde haft noget at gøre med filmen bygget over Charles Dickens roman med de tyvagtige børn. Dagen endte dagen med at Esben kom i gabestok!



Mandag den 6. juni.
Efter morgenmaden kørte vi mod Lake District, hvor vejene har 25 % stigning og parallelle sving. Vi passerede Derwent Water Sø ved Keswick, og Thirlmere Lake, enorme store søer, Lake District's høje bjerge (Lonscale Fell er 2.344 m højt) – og så kørte vi i Whinlotter Forest

Park. Vi gjorde holdt i en dal, hvor vi tørrede vore telte i det fine vejr, og derefter var næste stop ved Croft Hoyse Cafe, inden det gik videre mod Hard Rock med de skrappeste stigninger og fald 25 – 30 %, (største stigninger og fald i Europa er på 25 – 30 %)!

Her havde vi styr på Esben!

Vort stop i Lake Districtet.

De største stigninger på de smalle veje er ret modbydelige, der er kun plads til een bil ad gangen, men vigepladser engang imellem. Det er noget, der fik adrenalinen til at pumpe. Efter at have kørt 20-30 km i op til 2.000 m's højde – og ned igen - en ret anstren-gende kørsel, var vi ude af området, men Leif og Jes havde vi mistet undervejs. Esben var ude og lede efter dem, og fandt dem i et af hårnålesvingene, hvor de var i tvivl om den retning de skulle køre. Kl. 19.00 var vi fremme ved byen Harrogate, hvor vi indkvarterede os. Det er en gammel by med masser af atmosfære.
Efter at have indtaget dagens middag nede i byen på The Winter Gardens, var det sengetid.

Efter en god middag på hotel The Winter Gardens var vi klar til at gå i seng

<u>Tirsdag den 7. juni.</u>
Igen en dag med fint vejr. Efter at have pakket, kørte vi rundt i York området med de små veje og de hyggelige landsbyer. Vi kørte over floden Humber, og videre gennem det flotte landskab med fine veje. Vi havde besvær med at finde et sted at overnatte, så vi var først indkvarteret kl. 20.00, men vi nåede at få aftensmad på en pub kl. 21.00. Vi havde alle et værelse på The Grown Hotel – Henning sov endda i himmelseng.

<u>Onsdag den 8. juni.</u>
Igen en dag med fint solskin. Vi kom til byen Framtingham, hvor vi skulle se på gamle motorcykler. Manden der har værkstedet er specialist i rigtig gamle motorcykler. Han hedder Andy Tirnan. Henning og Carl købte bagsæder og andre småting til deres BSA GOLDSTAR, som de er ved at renovere. Jes havde kig på en BSA B31, årgang 1957, den blev selvfølgelig afprøvet og kørte godt. Andy serverede kaffe og te, så vi hyggede os, og efter mindst 3 timer,
hvor vi så alle modellerne og snakkede motorcykler, var vi på vejen igen.

T.v.: Andy's værksted i Framtingham

Så kørte vi mod Harwich, gennem små og store byer med flotte huse og haver. Kl. 17.00 var vi på havnen i Harwich, hvor vi traf mange andre motorcyklister, der også havde været på Isle of Man for at se løb, så igen gik snakken livligt. Kl. 18.00 kørte vi ombord, kl. 19.00 spiste vi middag, og efter en sjov dag med en hyggelig aften var det sengetid.

Torsdag den 9. juni.
Efter en behagelig overfart havde vi det hyggeligt i cafeen ved morgenmaden, som Karl gav. Kl.12.00 var vi i havn i Esbjerg, og efter at være kørt fra borde tog vi afsked med hinanden efter 17 sjove dage i motordragt. En stor tak til vor gode rejseleder – Esben, men også en tak til de øvrige fra holdet for de gode oplevelser. På turen, der i alt blev på 2.800 km, blev vi forskånet for større uheld, et par blinklys, et par køleribber og en tabt træsko i et sving!
Tak til Bakken og hele holdet for deres medvirken til dette spændende referat.

Tur til England i september 2006?

I Sydengland afholdes i september en International Autojumble (udstilling/stumpemarked) med ca. 2000 stande. For øjeblikket undersøges det - efter opfordring – om der kan skabes tilslutning til en tur til markedet i september sammen med SVK i Vejen. Markedet er den 9. og 10. september, så afrejsedatoen vil blive d. 7. eller 8. september afhængig af om rejsen bliver med bus eller fly/bus, og hjemkomstdato vil blive den 11. september. Prisen for turen med bus er 3.200 kr. pr. person, og med fly/bus 3.395 kr. pr. person. Flyprisen er indregnet med den aktuelle dagspris, idet endelig pris først kan oplyses ved billetbestilling. Turen gennemføres kun, hvis der er mindst 30 deltagere. Af hensyn til reservationer hotel, fly, m.m. vil der være bindende tilmelding og betaling senest den 15. juli. Mere om turen i næste udgave af VMK NYT! På klubmødet den 2.02.06 var der 10, der udtrykte interesse for turen, hvilket er et rimeligt resultat på så tidligt et tidspunkt. HØ/februar2006.

Da skovene holdt motorparken kørende.

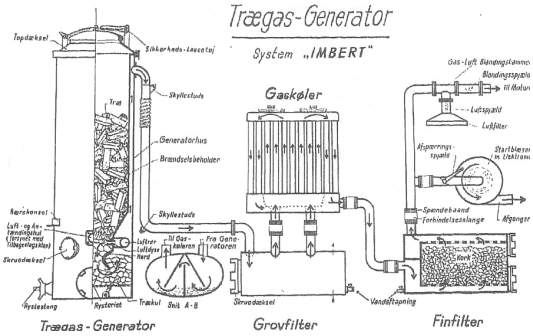
Der er sandsynligvis mange, der ikke kender eller har glemt, hvad trægas eller generatorgas er. Ved anden verdenskrigs udbrud i september 1939 ændredes hverdagen for motorkørende over store dele af verden, bl.a. også i Danmark. Benzinen blev rationeret, og få dage efter besættelsen var det slut med at køre, hvis ikke man havde en speciel tilladelse. Biler og motorcykler blev klodset op til bedre tider. Ventetiden blev lang for dem der ville ud at køre. Krigen trak ud, og manglen på varer blev mere og mere mærkbar. De få der havde tilladelse til at

En Chrysler i Sverige med et påbygget svensk generator bagpå.

køre. Sled efterhånden deres dæk op. Nye dæk kunne ikke skaffes, så de, der havde deres køretøjer klodset op, solgte deres dæk. Senere begyndte det også at knibe med reservedele, og så begyndte folk at sælge af deres opklodsede køretøjer. Da freden kom i maj 1945, måtte en del se i øjnene, at de havde solgt det meste af - eller hele deres køretøj.

T.h.: Harley-Davidson med sidevogn og påbygget gasgenerator. Billedet er taget i Göteborg i oktober 1940.

En nødløsning under manglen på benzin var generatorgas som drivmiddel især for de mennesker, der i forbindelse med udøvelsen af deres erhverv havde et kørselsbehov.
Generatorgassen blev udviklet i nogle generatorer, der blev påbygget biler og motorcykler, og gassen blev udvundet af træ, som kunne være birk, eg, fyr eller bøg, som var bedst.
Generatorgassen var ikke nogen ny opfindelse, idet den allerede siden 1800-tallet havde været anvendt til jernindustriens ovne, og siden 1881 blev den udnyttet til motordrift. På kontinentet begyndte man at bruge generatorgas til biler omkring 1920, og i Sverige fandtes der forslag til benyttelse af generatorgas 10 år senere i forbindelse med den store arbejdsløshed. Men den tunge og beskidte drift medførte, at det var først ved benzinmangelen under anden verdenskrig, at generatorgassen blev interessant.
Men de tidligere indhøstede erfaringer medførte, at der hurtigt kom nogle nyudviklede agregater frem, og forskellige forhandlere af gengasagregater på markederne. Emnet er meget interessant netop nu, hvor alternative brændsler diskuteres, nok ikke fordi trægas fremstillet på datidens agregater får en renæssance.
Her en kort beskrivelse af gasgeneratorens betjening og en skitse af dens opbygning.
Igangsætning. 1.Ved igangsætning ryster man op i trækullene fra sidste kørsel ved at rage i dem fra oven (med åbent topdæksel),og ved at bruge rysteristen. Trækullene skal ligge i højde med midten af de øverste skruedækselhuller. Dækslerne indsmøres og spændes. Brændslet i generatoren stødes fra oven let ned. Generatoren fyldes op med godt lufttørret træ, og topdækslet lukkes. 2. Luft-, gas-, og benzinspjæld lukkes. Afspærringsspjældet til startblæseren åbnes og blæseren startes. Efter ½ minut antændes trækullene igennem luft- og antændingshullet. Hertil kan anvendes papir, træuld eller tvist – brug ikke benzin! Når gassen er brugbar (brændeprøve foretages ved afgangsrøret), standses blæseren, og afspærringsspjældet lukkes.
3. Sæt tændingen til og giv fuld gas. Tryk på startkontakten og åben samtidig luftspjældet så meget, at motoren går i gang. Motoren opvarmes langsomt i tomgang (ca. 1000 omdr./minut).
Kommer motoren ikke over det ”svage punkt”, bruges startblæseren igen ved at gå frem som beskrevet i punkt 2!
Kørsel. 1.Skift gear i god tid således, at motorens omdrejningstal ikke kommer under 1000 omdr./minut. Luftindstillingen kontrolleres under kørslen.
2. Fyld brændsel på generatoren i god tid, dog ikke kort før afslutningen af kørslen. Ved hver brændselspåfyldning bør risten rystes og vandet tømmes af grov- og finfiltrene. Hold bundfyldningen i orden.
Standsning. Tændingen afbrydes, luftspjældet lukkes og afspærringsspjældet til startblæseren åbnes et øjeblik.
Start. Efter kortere stop trædes straks på startkontakten, og man kører videre, når motoren er kommet over det ”svage punkt”. Efter længere stop stødes brændslet i generatoren let sammen med en træstang for at undgå hulrum. Startblæseren startes, og der gås frem som omtalt under igangsætning. Ved lange standsninger (over ca. 4 timer), må trækullene igen antændes.



Rensning.

Hver dag: Gaskøleren gennem- skylles grundigt, vand og slam tappes af grov- og finfiltrene hver aften – eller efter endt kørsel.

Hver uge: Generatoren udrenses, trækullene sigtes eller fornys (retorttrækul). Hele anlægget gennemskylles grundigt med vand. Korken i finfiltret løsnes.

Hver måned: Hele anlægget efterses og gøres rent. Korken i finfiltret udvaskes eller fornys Malingen ses efter.Pasning af hele anlægget med skruer, bolte, gevind, spjæld, bowdentræk, stangsystemer, elmotor, tændrør, motorolie, m.m. se forskrifter. Kilde: Nostalgia nr. 1-2006,

K.Frikke/HØ/Dec.05

Museet Danmarks Brandbiler

En oplevelse for hele familien...
Ein Erlebnis für die ganze Familie...
An experience for the whole family...

Museet er verdens største af sin art og omfatter verdens største samling af Triangel brandbiler samt hestetrukne og håndtrukne brandkøretøjer tilbage til ca. år 1800.
Museets samling er af et sådant omfang, at den er optaget i Guinness Book of Rekords.

Samlingen indeholder endvidere alt i slukningsmateriel gennem 100 år - hjelme, uniformer, emblemer mm.

Museet råder også over en meget stor samling af modelbrandbiler og -slukningsmateriel - ialt ca. 2500 forskellige.

Museets åbningstider:
Hver dag kl. 10.00 - 16.00.
Fra den 13. juni til 17. september kl. 10.00 - 17.00.

Museet Danmarks Brandbiler
Industrivej 18 · DK-6840 Oksbøl · Tlf. +45 76 54 20 00

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

STEEN's MC-CENTER ApS

Salgsafd.: Tlf. 7516 7010
MC-reservedele:
Tlf. 7516 7033
Autoværksted:
Tlf. 7516 7044
www.steens-mc.dk

Dornen 16
Tarp
6715 Esbjerg N

KØB • SALG • BYTTE MOTORCYKLER - BILER KØBES KONTANT

Esbjerg Veteranløb

Nu lokker atter de jyske veje med **Esbjerg Veteranløb / træf 2006**
lørdag den 29. april!

Har du et veterankøretøj bil eller motorcykel, og har du lyst til, sammen med dit køretøj og eventuelle ledsagere, at få en uforglemmelig lørdag, så meld dig til dette løb, der for ottende gang arrangeres af Vestjysk Motorveteran Klub, fortrinsvis for medlemmer af VMK, men andre veterankørere er også velkomne. Under løbet vil deltagerne køre gennem den skønne jyske natur, bl.a. omkring den midtjyske højderyg, der vil give dig nogle fine naturoplevelser, men der vil også være indlagt nogle små konkurrencer, og så vil du opleve, at dette samvær med ca. 200 andre veterankørere foregår i et hyggeligt og uformelt miljø.
Så - hvis det er noget for dig så grib pennen, telefonen eller computeren og tilmeld dig løbet. Der er en grænse på max. 100 deltagende køretøjer, som vi har været tæt på de foregående år.

Om løbet i øvrigt:
Mødested: Ved Sparbank Vest, Stormgade 2, 6700 Esbjerg, hvor der er åbent for registrering, kaffe og rundstykker fra kl. 08.30 – 09.45.
Startsted: Spangsberg Plads ved Sparbank Vest, løbet startes kl. 10.00.
Løbet starter med en paradekørsel gennem gågaden, og derefter går ruten mod øst.
Mål: I år køres hele ruten igennem før middagspausen, og målet vil være ved Sønderskov Hovedgård, hvor der også spises middagsmad.
Efter middagspausen er der træf og hyggeligt komsammen på pladsen inden dagen afsluttes med kaffebord, præmieoverrækkelse og afslutning.
For at få "løbspakken", skal du betale: ***225 kr. i startgebyr for dit køretøj med fører, 150 kr. pr. ledsager og 100 kr. pr. ledsager under 12 år.***
"Løbspakken" indeholder: Fortæring morgen, middag og eftermiddag, materialer til løbet, m.m..

Yderligere information fås ved: Finn P. Olesen, tlf. 75269509, e-mail: r.v.p@mail.dk; Carsten Henriksen, tlf. 75150166, e-mail: violvej13@esenet.dk; Kristian Mogensen, tlf. 75170180, e-mail: lismo@privat.dk
Tilmelding senest den 15. april til: Finn P. Olesen, Valmuevej 4, Alslev, 6800 Varde, tlf./e-mail se ovenfor.
Betaling samtidig med tilmelding til: Sparbank Vest kt. nr.: **8119-0001782185** eller direkte til VMK´s kasserer: Jes Kirk-Thomsen, Mølle Dammen 42 , 6800 Varde, tlf. 75211238, e-mail: jes.thomsen@privat.dk (husk at opgive indbetaler navn).
Bemærk: - **Der er en begrænsning på max. 100 køretøjer!**
- **Eventuelle køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns- / registreringsattest!**

Tilmelding:

Fører: Fornavn:_____ Efternavn:_____ Tlf.:_____
Adresse: Gade/vej:_____ Post nr.:_____ By:_____
Medlem af VMK: ___ ja ___ nej.
Køretøj: Personbil:___ Varebil:___ Lastbil:___ Bus:___ Kabinescooter:___ Mc-med sidevogn___ Mc - solo:___ Andet:___
Fabrikat:_____Type:_____ Årgang:_____ Cyl.volumen:_____ l/ccm, Ant. cyl.:__ hk:___
Betaling: Pr. køretøj ---------- kr. 225
Voksne ledsagere - antal:__ á 150 kr. ---------- kr.
Ledsagere under 12 år - antal:__ á 100 kr. ---------- kr.____
Beløb i alt ---------- kr.____

Husk: Tilmelding senest den 15. april til Finn P. Olesen, Valmuevej 4, Alslev, 6800 Varde, men **vent ikke for længe** – der er allerede en del tilmeldte, og der er en grænse på max. 100 køretøjer!

Over/under Alperne til Italien, september 2005 - *af Niels Bjørn Hansen, Holger Hansen og Tom Tønnies, Vejen.*

Med benzin- og olietank, sidetasker, tanktaske og hovedet fyldt til bristepunktet, kørte jeg og min gamle AJS 31 CSR årgang 1961 lørdag den 17. september 2005 de ca. 10 km. syd for Vejen til Skodborg for at mødes med Holger Hansen, der havde arrangeret hele denne lange tur ned gennem Europa.
Han og hans Moto Guzzi V-7 Sport årgang 1973 var ligeledes klar, og vi kørte kl. 08,00 mod Kruså grænse, hvor vi skulle mødes med den 3. deltager, Niels Bjørn Hansen, fra Fåborg, som i øvrigt også var med Holger sidste år til Italien. Det var lidt morgenkøligt, og jeg frøs fingrene, da jeg kun havde taget sommerhandsker på. Nå, det gik jo nok, det skulle jo teoretisk blive varmere jo længere vi kom sydpå.
Åbenbart var der ikke helt enighed om mødestedet, men efter at have ventet lidt og ringet til ham, fandt han og hans Honda Gold Wing 1100 årgang 1982 os. Han havde holdt 200 m derfra. Efter en kort, men hjertelig velkomst, skulle vi begynde turen, hvorefter Niels fandt ud af, at hans selvstarter var stået af, så hver gang han skulle starte, ja så skulle han skubbes, hvis ikke han kunne komme til at holde lidt skrå, så han selv kunne trille den i gang. Det skal siges til Hondaéns forsvar, at den startede prompte, bare den blev hjulpet lidt.

Nå, efter start kunne vi fortsætte sydpå ad A7 til Neumünster, hvor vi ville øst om Hamburg, ad den kønne vej 404 til Lauenburg, ad 191 til Braunschweig, ad 4 til Bad Harzburg og videre til Braunlage, hvor der var bestilt indkvartering på Hotel Emsländer Hof.
Niels var helt naturligt blevet valgt til førerhund, dels fordi han endnu kan læse kort uden briller, han er kun knap 50 år, dels fordi han har en rigtig god stedfornemmelse, plus at han kører meget fornuftigt. Det vigtigste var jo at vi kom hjem uden uheld.
Hen ad ved kaffetid måtte jeg "lide" første gang, som jeg i øvrigt har gjort mange gange under turen, idet de to andre var enige om at de skulle ind og besøge deres "stamcafe" i en meget lille by.
De skulle have Zwiebeltorte (løgtærte) med cappuccino. Indrømmet, det var ikke så ringe endda.
På den meget kønne vej kørte vi gennem lange og store skovområder, hvor man virkelig fik demonstreret forskellen på borgerservice og personlig pleje i offentlig og privat regi. På små sideveje holdt der mange mobil-homes, hvor tilsyneladende søde, ikke overdrevent påklædte unge piger tilbød personlig pleje og omsorg, sandsynligvis dog mod en vis egenbetaling. Vi havde ikke rigtig tid til at undersøge dette fænomen nærmere, men det kan vi måske gøre en anden gang, så vi kan bringe ideen og erfaringerne hjem til Danmark.
Vel ankommet til Emsländer Hof efter ca. 550 km og godt trætte, specielt i de nedre regioner fik vi cyklerne ind i garagen, som hørte til det lille familiehotel, hvor der i forvejen stod et par andre motorcykler. Efter udpakning og lidt opfriskning, gik vi nedad i byen, for at finde et madsted, men først kom der en Bierstube i vejen. Herligt med en tysk Pilsner og deres lokale Feuerstein, det tog lidt af smerterne i ryggen og bagen. Vi fandt også et lokalt spisested, og jeg havde en ide om at vi skulle spise tysk og lokalt, så Schnitzel var svær at komme uden om, og det var Niels straks med på. Værre var det med Holger, der gerne vil spise kødløs, han gik ombord i de lokale Pilze (svampe). I det hele taget begyndte det at gå op for mig, at lige så nysgerrig Holger var med hensyn til det man kan få i munden, ligeså havde Niels det med kvinder, og jeg tænkte, hvad har jeg dog bevæget mig ud på.
Vi sov godt den første nat.

Om aftenen havde vi besluttet, at vi næste dag ville helt ned til Østrig, og kørte tidligt næste dag igennem det smukke Harzen, forbi søer og bjerge ud til Göttingen hvor vi stod på A7. Desværre var det ret diset, temperaturen tæt på frysepunktet, en anelse regn og så sommerhandsker. Det kunne kun blive bedre. Efter vel en times kørsel ændrede vejret sig, og vi havde fint vejr resten af dagen, herligt.

Cyklerne gik rigtig godt, og med mig i en vugge i midten, fordi jeg ikke havde blinklys, kunne vi køre 100 – 120 km/t på Autobahn, ja selv i Kasselbakkerne, og det var helt skægt at se bilisterne virre på hovedet og hilse med tommelfingeren opad, når de så, hvad det var for en oldsag, de passerede. Det er naturligvis AJS-en, jeg taler om.

Nå vi fortsatte videre ned ad 7-eren forbi Rotenburg ob der Tauber og helt ned til Kempten, hvor vi skulle finde natlogi i en af småbyerne. Men der var ikke plads til os i herbergerne, selv om vi så godt udasede ud efter, også den dag, at have tilbagelagt ca. 550 km, eller måske netop derfor.

Heldigvis var der et sted en lokal gæst, der forbarmede sig over os, ringede til et Landhaus, hvor værtinden selv var "biker" og henviste os på sin totalt uforståelige tysk/østrigske dialekt til en flække ca. 15 km. derfra med navnet Unterjoch. Vi fik heldigvis telefonnummeret, og efter at have besøgt Østrig og næsten Schweitz lykkedes det os at finde Landhaus Sonnenbluhme i mørket, det var blevet noget sent.

Den unge, kønne værtinde, der hedder Sonja, kom os løbende i møde, hun må havde hørt os tøffe rundt i byen. Hun kørte selv BMW, og arrangerede også historisk rally i området, desværre havde hun ikke ret meget tid til at være ret meget sammen med os, da hun læste til ambulanceredder og skulle i skole dagen efter. Hun henviste os til den bedste (og formentlig eneste) lokale restaurant, hvor vi nød maden og især betjeningen der. Der er nu ikke noget som velproportionerede "dirndl-kjoler", lige noget for Niels.

Mandag morgen skulle vi rigtig op og køre Alpe-kørsel, og fortsatte turen mod Reutte med udsigt til Zugspitze(2962 m), over Fernpass(1216 m), Imst, Landeck, over Rechenpass(1507m), Glorenza, Mostair, og op ad det meget stejle og snævre Stelviopass (2758m) med jeg ved ikke hvor mange hårnålesving. Det var noget af en oplevelse, både opad, hvor min AJS næsten hele tiden sprang ud af 1. gear – en gammel skade, jeg desværre lykkeligt havde glemt, men nu fik helt ind på livet, da stort set alle de skarpe sving krævede, at man kom ned i første gear. Cirka midtvejs opad, gjorde vi hold ved en restaurant med en billedskøn udsigt, hvor lidt varm oksehalesuppe gjorde godt til tre lidt kolde danskere.

Vejen var slimet af slud og tåge med sigtbarhed på max 50 m på toppen, så det var så som så med udsigten, men spændende var det. Vi gjorde kort holdt og tog et par billeder som dokumentation for vores tilstedeværelse.

Vi fortsatte nedad i samme tempo og vejr, ad de meget stejle sving, hvor det også var med at holde tungen lige i munden med sådanne gamle, svage bremser, og fandt efter ca. 35 km og 112 hårnålesving ud af, at vi skulle have drejet til højre kort efter toppen af passet for at komme ned mod Bormio, som planlagt.

Det betød at jeg igen måtte lide, idet vi holdt pause med cappuccino og vistnok også kage, for at vi kunne finde en anden vej til Como søen. Jeg turde nemlig ikke køre tilbage ad de mange sving med mit 1. gear, så vi fortsatte mod Merano ned til før Bolzano, hvor vi slog over på en lille køn genvej og overnattede på et hotel – det eneste - i Brez. Inden vi nåede Brez var vi kommet igennem "Æbleland" forstået på den måde, at vi formentlig har kørt 50 – 75 km hvor vi næsten ikke så andet end golden delicius æbletræer.

Tirsdag morgen videre vestpå ad små kønne veje over Passo del Tonale(1883m), forbi Edolo, gennem Aprica passet(1176m) og ad hovedvej 38 forbi Sondrio og ud til den vidunderskønne Lago di Como, hvor vi kom ind på en forholdsvis nybygget motorvej med utroligt mange tunneller, og ikke kunne komme af

før vi nåede den store by, Lecco, ved bunden af søen. Det skal dog siges at netop tunneler er underholdende for lydniveauet, når først AJSén var kommet ind i tunnelen lød det som et lokalt tordenvejr. Man var således aldrig i tvivl om Toms tilstedeværelse.
Vi kørte herefter tilbage ad landevejen til Mandello, og med Holger som fører, var det umuligt at køre forbi Moto Guzzi-fabrikken eller rettere museet, hvor stort set alle deres spændende maskiner og motor-konstruktioner var udstillet, heriblandt den berømte 500 cc V8 racer fra perioden 1955 – 1957 med 72 HK ved 12.000 omdr./min., samt nogle superchargede racermaskiner fra før krigen. Selvfølgelig var alle deres "almindelige" maskiner også repræsenteret, og museet er bestemt et besøg værd.

Derefter besøgte vi kort derfra en af Holgers bekendte, Alis Agostini, hoveddistributøren af reservedele mv til Moto Guzzi. Holgers Guzzi havde længe haft ladeproblemer, så han kun kunne køre med p-lys, og dette forsøgte værkstedet at reparere, men uden synderlig held. Jeg strammede bagkæden på AJS-en og sænkede karburator-nålen et hak, da jeg havde stillet den til en lidt for fed blanding, mens vi kørte på Autobahnen.
Vi kørte derefter nordpå til den lille by Lierna, hvor vi – efter forrygende kørsel ad nogle meget, meget smalle, stejle (anslået 20% stigning) og kringlede stier som var beregnet til gående - Gold Wingén måtte nærmest bøjes rundt om hushjørnerne, og jeg måtte tvangsholde AJSén i 1. gear for at komme op efter Holger, hvis stedsans jeg nu alvorligt begyndte at tvivle på, for at sige det diplomatisk - endelig endte ved et gammelt hus hos – igen en pæn ung kone - Patrizia, hvor Holger havde bestilt overnatning. Der var ingen restauranter, hvor vi kunne spise, i byen, hvorfor den lokalkendte Holger blev sendt afsted for at hente pizza, og Niels og jeg kunne imens sidde og hygge os med Steffano (Patrizias mand), og hans hjemmelavede øl ude i deres gårdhave.
Da vores sendebud endelig dukkede op, var det ikke med pizza, men med et par indkøbsposer nede fra en af de lokale med lidt salami, lidt pølse, store oliven med citron, et par oste, en humbel parmesan, lidt forskelligt brød, vindruer, italiensk øl og vin. Steffano plukkede friske figner til os fra hans eget figentræ. Igen måtte jeg "lide" frygteligt, dog hjalp det lidt, at jeg kunne få lov til at sidde ved siden af Patrizia, Efter et par hyggelige timer med familien, gik vi til køjs.og sov godt. De to gutter havde selvfølgelig taget værelset på 3. sal med fri udsigt til Comosøen, medens jeg måtte nøjes med et lille hummer på vel 40 m2 i stueetagen.

Onsdag havde vi "fri". Holger kørte til Mandello for at få en elektromekaniker til at se på hans ladeproblemer (altså motorcyklens), og Niels og jeg gik ned på byens eneste plads, rådhuspladsen, hvor det på gebrokken italiensk og ved fakter lykkedes os at få et lift ind til Mandello. Her travede vi rundt og nød de kønne gader og havnemiljøet ned til Como-søen, indtil vi efter aftale mødtes med Holger.
Vi traskede mere rundt og fik også set mange små listige traktørsteder, hvor vi specielt nød udsigten til det gående byliv (læs: Niels kikkede igen efter smukke kvinder).

Den spændende beretning fortsættes i næste nummer af VMK NYT.

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

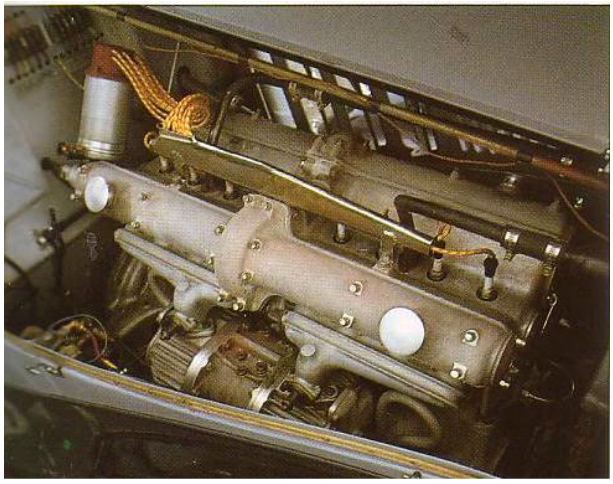
AUTO PARTNER

To veteraner – fra Italien.
De to hundredårige bilmærker Alfa Romeo og Lancia er interessante mærker for veteranfolk.

Alfa Romeo.

Firmaet har eksisteret i næsten et hundrede år og har i høj grad bidraget til at skabe bilens historie. Historien begyndte i 1906, hvor S.I.A.D. "Societá Italiana Automobili Darracq" blev grundlagt. Fabrikkens mål var, at producere en række billige biler, som kunne masseproduceres, men de løb hurtigt ind i et problem – der var ingen veje! Det medførte, at S.I.A.D. lukkede butikken. Først i 1910 genoptog en gruppe ingeniører og forretningsmænd arbejdet på de gamle fabrikker. Hermed blev stenen lagt for en af verdens mest omtalte bilfabrikker, Alfa Romeo. Alfa er en forkortelse af "Anonima Lombarda Fabbrica Automobil", og fabrikkens første bil blev produceret i ca. 300 eksemplarer. Bilen var designet af Giuseppe Merosi, og blev døbt "Alfa 24 hp". Bilen havde plads til 7 personer, og motoren på 4,1 liter kunne give bilen en fart på over 100 km/time, hvilket i sig selv var en bedrift. Til gengæld var det ikke helt ufarligt, når man tænker på vejenes beskaffenhed, bremsernes svage styrke og de manglende sikkerhedsseler. Karrosseriet var lavet af træ, så selv den mindste styrefejl kunne få katastrofale følger.
Fra starten imponerede fabrikkens biler omverdenen p.gr.af de voldsomme hastigheder, man pludselig kunne opnå med et automobil, og derfor har der været racerbiler på Alfa Romeos program fra starten. 1915 skulle blive et

"Alfa 24 hp"



8 cylindret, 2,9 liters Alfa Romeo fra 1930, med 4 overliggende knastaksler

skelsættende år for Alfa, idet en ingeniør ved navn Nicola Romeo, der havde fremstillet våben, besluttede sig for at gå ind i bilindustrien, og dermed var vejen for Alfa Romeo banet. Den første bil, der blev produceret under navnet Alfa Romeo, var en "20-30 HP ES", der blev et pragteksemplar af en veteranbil. En af de bedste grand prix maskiner fra 20'erne var fra P2 bilen, og erfaringerne fra denne brugte man ved bygningen af de fremtidige motorer, der havde dobbelt overliggende knastaksler, skråtstillede ventiler og halvkugleformede stempelkamre. En typisk Alfa Romeo motor der var uændret i årtier. Den første bil med den nye motor blev den 6-cylindrede "1500". Den blev en stor succes, og en af de flotteste Alfa'er i historien, skulle det senere vise sig.

I de følgende år kom der en række af perler fra fabrikken, der fejrede mange triumfer. I flæng kan nævnes klassikeren "8C-2300" vinder af Le Mans i 1931 og 1934, afløseren "8C-2900 B", der blev kaldt verdens hurtigste og flotteste sportsvogn. Så fulgte "6C 2500", billedet t.v., som var den sidste bil, der blev produceret før 2. verdenskrig, men også den første Alfa satte på gaden efter krigen. Alfa Romeo havde produceret krigsprodukter til tyskerne, så de allierede havde gennemført større bombninger, og dermed var det en vanskelig tid for fabrikken. Først i 1946 begyndte man igen at producere biler, fordi alle fabriksarbejdere det første år efter krigen havde brugt alle deres kræfter på at bygge dagligdagsprodukter

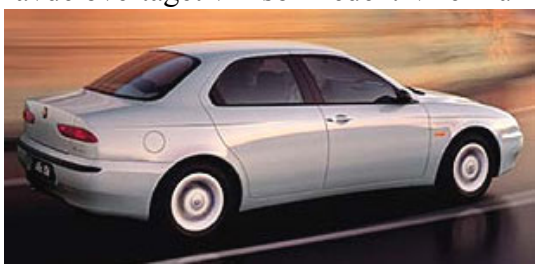
som kedler, møbler, o.m.m., for at få landet på ret køl igen. Efter krigen var de konventionelle automobil-fabrikker begyndt at gøre bilerne mindre luksuriøse og mere funktionelle. Men Alfa Romeo holdt fast ved deres umiskendelige stil, og fik derved for alvor fat i markedet for med både åbne og lukkede sportsvogne, som eks. den typiske Alfa Romeo 1900 Berlina fra 1950, der havde masser af ydelse og prestige til en rimelig pris. I 50'erne satsede man på en masseproduceret bil fyldt med Alfas ekspertise og know-how, og bygget ud fra princippet mest for pengene. Bilen var den første Alfa Romeo, der ikke blev døbt med et nummer, men hed "Giulietta Berlina", og den var forsynet med en motor på 1300 ccm.

I takt med det økonomiske boom i 60'erne blev den gamle fabrik for lille og man byggede en ny fabrik i Arese – en kæmpefabrik på mere end 2 ½ million kvadratmeter, og med egen racerbane til test af bilerne. En af bilerne fra den tid hedder "Giulia", og den blev bygget i et utal af varianter indenfor sports- og personvogne, bl.a. "TZ2" der med sit glasfiber karrosseri og en 170 hk motor nåede op på 245 km/t. På kun 14 år blev der solgt mere end 1 million eksemplarer af Giulia, hvilket var en bedrift set i forhold til, at Alfa Romeo totalt solgte 35.000 biler fra 1910 til 1955.

I 1966 kom så den vel nok mest kendte Alfa Romeo, Spider 1600 eller Duetto som den også blev kaldt, vist her t.h..

I 70'erne var den dominerende faktor energikrisen, og Alfa Romeo blev også ramt, idet inflationen satte en midlertidig
stopper for Alfa Romeos udvikling. Det lykkedes dog, at præsentere de nye modeller "2000 Saloon", Alfetta, GTV, Coupe og Alfetta 2000 GTD – den første italienske bil med turbomotor.

Alfa Romeos anden fabrik – Alfasud – uden for Napoli, havde en fornuftig succes med fabrikkens første forhjulstrukne bil, hvoraf der blev solgt 28000 stk. i 1972. Fra 1974 gennemgik fabrikken en del administrative rokader, der endte med, at fabrikken i 1986 blev opkøbt af Italiens største og en af verdens mægtigste bilproducenter – FIAT. De tre mest betydningsfulde Alfa-modeller i 80'erne var "33", "75" og 164, der var den første bil, der forlod samlebåndet efter, at FIAT havde overtaget virksomheden. Vi er nu nået op til vore dage, og her har vi oplevet introduktionen af den første "155", der forlod fabrikken i Pomigliano i 1992, og senere blev efterfulgt af søstermodellerne "145" og "146". Alfa 156 blev i 1998 kåret til årets bil i Europa og i Danmark. Året efter præsenteredes model "166", og fabrikkens 90 års fødselsdag blev fejret med Sportswagon'en. Ved årtusindskiftet indbragte Alfa Romeo igen en titel som "Årets Bil" i Europa.



Lancia.

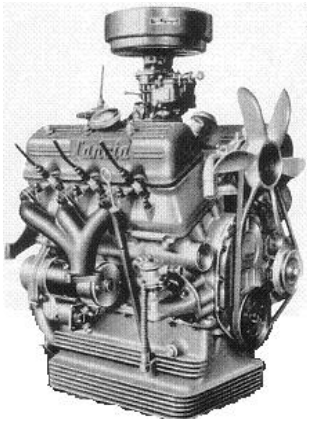
På de danske veje har man aldrig set ret mange Lancia – biler, hvilket nok skyldes, at det er et mærke for folk, der sætter konstruktion, kvalitet og køreegenskaber i højsædet. Folk der kan lide biler med det lille ekstra, som løfter dem over den jævne masse, har gennem Lancia's 100 – årige historie været mærkets aftagere.

Historiske biler

Vincenzo Lancia var kun 25 år, da han i 1906 startede sin egen bilfabrik hjemme i Turin. Han var ikke bare en af Italiens hurtigste racerkørere, han var også en kreativ konstruktør. Mange af modellerne har været banebrydende, tekniske nyskabelser, som Lambda fra 1923 med uafhængig forhjulsaffjedring, selvbærende karrosseri og køreegenskaber så den kunne køre i ring rundt om andre

T.v.: Aprilia, der trods et kompakt ydre havde god plads til fire personer. Med den rette form og den lave vægt var den på trods af den lille V4 motor en kvik bil

biler. Motoren var den karakteristiske Lancia V4 motor, der var opbygget i et meget snævert V og med en enkelt overliggende knastaksel, denne motortype blev anvendt helt frem til Lancia´s sidste egen konstruktion – Apriliaén, som kom i 1937. Den havde stadig selvbærende karrosseri, men designet var mere moderne og mindede lidt om den senere kommende folkevogn, og nu havde baghjulene også uafhængig affjedring, den største nyhed var dog bremserne til baghjulene, der var anbragt inde ved differentialet for at holde den uaffjedrede vægt så lav som muligt en ganske avanceret nyskabelse på det tidspunkt.



Efterfølgeren til Aprilia hed Aurelia og kom i 1950. Aurelia var mindst et nummer større end Aprilia, og den havde et par rigtig spændende tekniske nyheder: Koblingen og gearkassen var flyttet tilbage og bygget sammen med bagakslen, hvilket gav en bedre fordeling af vægten på for- og baghjul, samt en bedre vejbeliggenhed.

Aurelia havde en helt ny V6 motor, der kom til at danne skole for mange andre bilfabrikker. Motoren var helt i aluminium, og den havde en lyd, der frydede enhver bilist, ja en skøn maskine, der efterhånden voksede fra 1750 ccm til 2500 ccm, t.h. V6-motoren.

I 1964 kom den lille og meget raffinerede sportscoupé Fulvia med V4 motor efter Lancias oprindelige opskrift. I tresserne og halvfjerserne var Fulvia Coupe og Stratos de førende sportsvogne.

T.h.: Aurelia det første efterkrigsmærke fra Lancia. Det var en stor bil, og den første personvogn i verden med en 6 cylindret motor.

En Fulvia, der i 1969 kunne fås med en V4 motor på 1588 ccm, 132 hk, topfart 185 km/t.

En anden nyhed omkring den tid var model Flavia, der som tidligere Lancia modeller var fyldt med avanceret teknik, den største ændring i forhold til tidligere modeller var en 4 cylindret boksermotor monteret på langs i bilen, og med forhjulstræk fik bilen den fordel, at tyngdepunktet lå meget lavt. Efter FIAT´s køb af Lancia i 1969, kom den nye Beta med FIAT´s kendte motorudrustning med to overliggende knastaksler, og ved FIAT´s overtagelse af Aotobianchi kom den lille Delta, der blot var et selvstændigt karrosseri på bund og mekanik fra FIAT 127. Som en erstatning for den gamle Saab 96 blev den også lanceret som Saab 600.

Den sidste selvstændige Lancia-familiebil, og den mest eksklusive Lanciabil i 70'erne var den store Gamma fra 1976, og senere modeller var Prisma, Thema, Dedra og Kappa.

Lancia har gennem tiderne været et af de førende mærker m.h.t. fremskridt indenfor teknik og

Ved FIAT's overtagelse af Aotobianchi kom den lille Delta . Lancia Thesis.

design. Det er derfor uforståeligt, at dette fine mærke ikke markedsføres mere i Danmark
I hjemlandet Italien er Lancia stadig et stort mærke, og topmodellen – Thesis – slås med konkurrenterne Mercedes og BMW.

Kilder: Nostalgia, Den klassiske bil, Politikkens Bil Bog , m. fl../HØ, 12.12.05.

Klubmødet den 2. februar 2006.

Formanden bød de 40 fremmødte medlemmer velkommen, specielt de 4 nye.
Derefter orienterede han om:
Førstehjælps kurset, der nu er fuldtegnet.
Busturen til Fyn den 4. marts har en fin tilslutning, men der kan godt blive plads til et par stykker mere.
SVK i Vejen har opfordret os til komme med et forslag til en gruppetur til Sydengland, for bl.a. at besøge et stort stumpemarked, der blev sendt en liste rundt, og der var 7 interesserede, men der er mere herom på side 14 her i bladet og i næste VMK NYT.

En forespørgsel - fra Agerbæk Sportsforening og Agerbæk Borgerforening - om VMK vil deltage i en byfest den 10. juni med ca. 15 veterankøretøjer blev diskuteret, og der var 9 der på dette tidlige tidspunkt var interesseret. Interesserede kan henvende sig til formanden. Mere herom i VMK NYT i april.

Så fik John Andersen, der havde bagt 2 fine kager til møde-deltagerne, ordet og han oplyste:
At man som VMK medlem kan få 15 % rabat v.Ellegård Undervognsvognscenter på en Dinitrol Undervognsbehandling af egne køretøjer. Ligeledes havde han en anmodning fra Opel-klubben, om et nærmere samarbejde ved nogle arrangementer, hvilket forsamlingen var positive overfor, og Opel-klubben kan deltage i vore Esbjerg Veteranløb.

Aftenens indlæg sluttede med Finn Olesens udmærkede gennemgang af VMK's nye hjemmeside – www.vmklub.dk.
Det var for nogle en ret kompliceret øvelse, men Finn klarede det fint.

H.Ørsted/3.02.06

Referat (i udrag) fra årsmødet i M-hS den 19. november 2005 på Fangel Kro.
Efter formandens velkomst blev E. Kristoffersen og T. Vitting til h.h.v. dirigent og referent.
Under pkt. 2 blev der redegjort for klubbernes medlemstal. M-hS repræsenterer 25.692 medlemmer fra 53 forskellige klubber, men disse tal blev korrigeret under pkt. 3, hvor der blev optaget 3 nye klubber (Graziella Klubben, Mustang Klubben og MKP Klubben), så nu repræsenterer M-hS 56 forskellige klubber med tilsammen 26.634 medlemmer!
Pkt. 4 var formandens beretning. Færdselsstyrelsen ændring af registreringen af et køretøj som veterankøretøj med en rullende aldersgrænse på 35 år var en af de store, gode nyheder.
Denne ordning afløser den tidligere grænse, der gik for køretøjer produceret før 1. januar 1960. Det betyder, at et køretøj der er registreret som veterankøretøj kun skal til syn hvert 8 år i stedet for som tidligere hvert andet år. Endvidere kan lejlighedsvis kørsel uden kørelys ske for køretøjer fra før 1951!
Hvad skal der ske med efterladte motorhistoriske materialer og køretøjer, når man ikke er mere, sørg for at få det skrevet ned til de efterladte og vær opmærksom på, at de enkelte klubber risikerer at miste arkiver og klubregalier, når et bestyrelsesmedlem går bort, dette var et andet emne. Af andre emner fra formandens beretning kan nævnes: FIVA undersøgelsen med spørgeskemaer,
Til formandens beretning var der bl.a. følgende kommentarer:
Man skal være opmærksom på, at man selv skal tage initiativ til at omregistrere sit køretøj som veterankøretøj på motorkontoret. Man kan få historiske nummerplader til påhængsvogne/campingvogne.
Forslaget om vægtafgiftens nedsættelse fra 25 % til 10 % er blevet afslået.
Under pkt. 5 blev regnskabet behandlet. Året 2004/2005 havde givet et overskud på 7.422 kr., egenkapitalen var steget til 293.532 kr. og de enkelte poster og deres udsving blev gennemgået og kommenteret. Fra deltagerne var der bemærkninger til de høje FIVA udgifter (bl.a. afledt af FIVA-undersøgelsen), forsikringernes dækningsområder, m.m..
Der var ikke indkommet forslag, så pkt. 6 var hurtigt overstået.
Pkt. 7 var valg til bestyrelsen og Svend Aage Tholstrup, Lisa Mikkelsen og Lars Genild blev genvalgt. Ole Willumsen ønskede at udtræde – i utide, som hans afløser blev Niels Jonassen valgt for et år. Henrik Thostrup modtog genvalg som revisor under pkt. 8.
Pkt. 9 bragte den positive oplysning, at kontingentet for det nye år var uændret på 7,50 kr. pr. medlem. Det fremlagte budget blev vedtaget.
Under pkt. 10 gav formanden en orientering om de internationale relationer. Sidste pkt.. – eventuelt: Mini Club Danmark oplever at finde lader fulde af ophuggede dele fra stjålne biler, og endvidere var man forbavset over, hvor mange biler, der er blevet kørt af den tidligere racerkører Erik Højer.

Fra: Nyhedsbrev nr. 1, 2006 – januar 2006.

☺☺☺ Så kom den ☺☺☺: **Nyheder fra Færdselsstyrelsens nyhedsliste**.
Transport- og Energiministeren har som led i harmonisering af reglerne for veterankøretøjer indført to ændringer. For det første ændres regler for registrering til veterankørsel fra en fast dato til en løbende grænse på 35 år. For det andet ændres reglerne tilsvarende for køretøjer, som udelukkende skal anvendes af teknisk-historiske grunde til lejlighedsvis kørsel med løse prøveskilte.
Registrering til veterankørsel: Hidtil har kun veteranbiler, der er registreret før 1. januar 1960, kunnet registreres til veterankørsel. Biler, der er omfattet af pligt til periodisk syn, kan nu registreres til veterankørsel, hvis de er registreret første gang for mere end 35 år siden, og kun benyttes lejlighedsvis. Den begrænsede anvendelse medfører, at biler, der er registreret til veterankørsel, indkaldes til periodisk syn hvert 8. år.
Begrænsning i anvendelse: En bil, der er registreret til veterankørsel, må kun benyttes lejlighedsvis, og den må ikke benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, transport af farligt gods, udrykningskørsel eller udlejning uden fører.

Hvornår skal bilen så til periodisk syn?
Bil, der er registreret til veterankørsel, skal til periodisk syn første gang 40 år efter første registrering og derefter hvert 8. år. Der går således ikke automatisk 8 år fra registrering til veterankørsel og til næste periodiske syn.
Et par eksempler:
1. Bilen er registreret første gang i 1970, og registreres til veterankørsel nu (35 år efter første registrering):
Bilen skal så til periodisk syn i 2010 (1970 + 40), og derefter hvert 8. år.
2. Bilen er registreret første gang i 1967, og registreres til veterankørsel nu (38 år efter første registrering): Bilen skal så til periodisk syn i 2007 (1967 + 40), og derefter hvert 8. år.
Gå på motorkontoret: Registrering t. veterankørsel forudsætter anmeldelse t. motorkontoret.
Hvornår træder det i kraft? Reglerne træder i kraft den 5. december 2005.

Veterankørsel med løse prøveskilte: Reglerne om veterankørsel med løse prøveskilte har hidtil også kun værende gældende for køretøjer, der er registreret første gang før den 1. januar 1960. Den løbende 35 års grænse kommer ligeledes til at gælde her. Ændringen medfører, at et køretøj, selvom det ikke opfylder kravene til indretning og udstyr mv., kan godkendes, hvis det opfylder alle følgende betingelser:
- Køretøjet er registreret første gang for mere end 35 år siden.
- Køretøjet må kun anvendes af teknisk-historiske grunde til lejlighedsvis kørsel.
- Køretøjet må kun anvendes med løse prøveskilte.
- Køretøjets godkendelse må anses for forsvarligt under hensyn til dets anvendelse som veterankøretøj.

Der kan blive fastsat vilkår! Ved synsvirksomhedens godkendelse af køretøjet til lejlighedsvis kørsel med prøveskilte, af teknisk-historiske grunde, kan synsvirksomheden fastsætte yderligere vilkår. Køretøjet må kun anvendes i overensstemmelse med de fastsatte vilkår.
Hvem godkender køretøjet? Køretøjet skal godkendes ved syn, men godkendelsen skal ikke anmeldes på motorkontoret. Synsrapporten skal medbringes under kørslen.
Hvornår træder det i kraft? Reglerne trådte i kraft den 10. december 2005.

Færdselslovens tekniske krav til historiske motorkøretøjer.
Der kan af og til opstå tvivl om de krav, der stilles til historiske motorkøretøjer for at de kan godkendes til syn. Det er heller ikke sikkert, at de der syner kender reglerne. Især nu da man kan få synet så mange forskellige steder.
Hovedreglen er, at et motorkøretøj skal opfylde de krav, der blev stillet til det, da det var nyt. Man kan med andre ord ikke forlange, at krav som er indført senere end køretøjets første registreringsdato skal opfyldes. Der er dog enkelte undtagelser, og de vigtigste er de nugældende krav om slidbanemønstrets dybde på dækkene samt om kulilteindholdet i udblæsningen.
Reglen om at køretøjet kun skal opfylde de krav, der var gældende, da det var nyt, gælder dog kun for biler fra efter 1955. Alle køretøjer skal nemlig som minimum opfylde kravene fra udstyrsbekendgørelse Nr. 198 af 24. juni 1955. Der er eksempler på, at der er givet dispensation, f.eks. således at biler har fået lov at køre med acetylenlygter. Så må de til gengæld kun køre udenfor lygtetændingstiden. Ét krav er der os bekendt aldrig dispenseret for: Kravet om bremselys på biler. Det kan betyde, at biler uden elektrisk anlæg og med dispensation for de almindelige lygter bliver nødt til at få monteret et batteri, en rød lampe og en kontakt på bremsepedal eller -håndtag. Reglerne findes i Detailforskrifter for køretøjer, som bliver udgivet en gang om året. For at finde ud af hvilke regler der gælder for netop ens eget køretøj, er man faktisk nødt til at få fat i detailforskrifterne for køretøjer fra det år, køretøjet blev indregistreret første gang.

Niels Jonassen

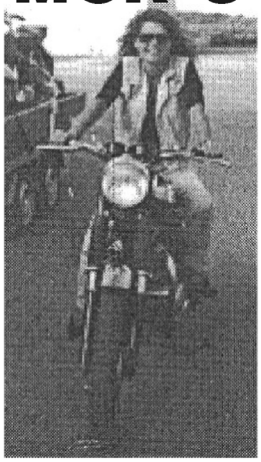
Slæbning af køretøj.
I seneste nummer af ***Ford A Nyt*** er der en lille artikel med de regler, som bringes her: Slæbning må foretages med højst 30 km/t og må derfor aldrig ske på motorvej, hvor køretøjet skal køre mindst 40 km/t.

Og det er fast praksis, at både føreren af slæbende bil og føreren af den slæbte bil får en betinget frakendelse af kørekortet, når denne grænse overskrides i væsentlig grad, hvilket vil sige med over 60 % ifølge de nyeste regler.
Det slæbte køretøjs faktiske vægt må ikke overstige to gange det trækkende køretøjs egenvægt. Afstanden mellem køretøjerne må ikke overstige fire meter og hvis afstanden er over to meter, skal trækforbindelsen være tydeligt afmærket. Hvis det slæbte køretøjs styretøj eller bremser ikke er i forskriftsmæssig stand, må der ikke foretages slæbning. Hvis det slæbte køretøjs baglygter ikke kan aktiveres, skal det slæbte køretøj være forsynet med en lygtebom. Det slæbte køretøj skal være forsynet med nummerplader eller prøveplader. Slæbning af uindregistreret køretøj er altså ikke lovligt. Overtrædelse af reglerne kan medføre bøde eller som nævnt frakendelse af førerretten.

Fiva undersøgelsen – *absolut sidste udkald!*

Fiva varetager veterankøreres interesser, og VMK er gennem sit medlemskab af Motor-historisk Samråd tilsluttet FIVA, der sammen med 11 medlemslande er i gang med en såkaldt socio-økonomisk undersøgelse, for at få undersøgt den betydning, som veteranbevægelsen har for den økonomiske, sociale og kulturelle udvikling i Europa. Undersøgelsen er tidligere omtalt i VMK NYT, december 2006.
Efterfølgende er de af Fiva udarbejdede spørgeskemaer sendt ud til VMK's medlemmer, og dem har I forhåbentlig besvaret. Nogle vil måske synes, at det igen er et af de her unødvendige papirarbejder, men i dette tilfælde passer denne indstilling ikke. Hvis du er en ægte, engageret veterankører og hvis du vil være med til at forme fremtiden for veteranbevægelsen, så er du med til at give Fiva de ønskede oplysninger på skemaet.
Hører du til dem, der indtil dato kun har tænkt på at udfylde skemaet, men ikke fået det gjort, så gør det nu og aflever til undertegnede snarest muligt og allersenest den 28. februar. Du skal huske på, det er ikke for MhS/FIVA's fornøjelses skyld, at det store arbejde med at gennemføre denne undersøgelse udføres – nej, det er udelukkende for at give disse organisationer mulighed for at gennemføre fremtidigt arbejde for medlemmerne med så stor værdi som muligt - bl.a. for *dig* - således, at både vi nuværende medlemmer, og vore efterkommere fortsat kan køre i de historiske køretøjer på offentlige veje uden alt for mange snærende begrænsninger. **Så derfor - udfyld og <u>send skemaet nu</u> - til: Harry Ørsted, Golfvej 56, 6715 Esbjerg N.**

MOR´s



- Vi skaffer alt.
- Renovering af engelseke motory
- Reservedele til motorcykler skaf

BIKES

Gl Landevej, Lindved
7100 Vejle
Telefon 75 85 16 81

KØB – SALG
BYTTE

Sælges: **Ford A** rataksler og gearkasser - **Ford 17MP2** rataksel - Opel 54 til 57 rataksel – 200 kr. pr. stk.. **Ford A**: Kølekappe – 100 kr., bagagebærer – 100 kr., reservehjulsholder med 19" hjul – 100 kr., dele - fra 20 kr.. **Opel P2** forreste blinklys 20 kr. pr. stk.. **Opel** 4 ½"x13" hjul 2 stk. – 100 kr.. **Nye dæk** forskellige mærker og størrelser, men der er kun et af hvert – 50 kr. pr. stk.! Tlf. 75132852, e-mail: norgesgade@esenet.dk

En VMK fordel: Har du et veterankøretøj eller dele til veterankøretøjer, som du ønsker at sælge, kan du som medlem gratis annoncere i VMK NYT. Det samme gælder, hvis du søger et veterankøretøj eller reservedele til et køretøj.

Rigtige veteranfolk er altid på jagt efter nye projekter, der ikke altid behøver at se ud som denne Disella knallert, som vort medlem Hans Sørensen har fundet i en høstak.

***Bladet* - VMK NYT**.
Gennem årene er der sket ændringer med vort klubblad, men for at kunne blive ved med, at udgive et blad med et indhold, der opfylder medlemmernes forventninger skal det være medlemmerne, der er med til at fodre bladet med stof.

Derfor appellerer bestyrelsen til medlemmerne om at støtte bladet ved:

1. At komme med relevante bidrag til bladet, det kan væreegne oplevelser under løb, ture, træf eller ferie,noget du har læst, hørt eller set,eller ikke mindst noget du selv har tænkt på.
2. At støtte indførelsen af en brevkasse i VMK NYT, som bestyrelsen gerne ser indført. Det gør du ved at sende spørgsmål til redaktionen, der så ved egen hjælp vil svare på spørgsmålene, eller også vil konsultere eksperter i medlemskredsen, der kan svare, svarene vil efterfølgende blive bragt i VMK NYT, til gavn for spørgeren og de øvrige medlemmer.

Du er velkommen til at aflevere et færdigskrevet manuskript, det vil være en stor hjælp.
Giv os en historie at fortælle, du behøver ikke være nogen superskribent, vi hjælper gerne med at få det ned på papir.

Redaktionen januar 2006.

BENDTSEN BILER A/S

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

VOLVO RENAULT

KVALITET I TOP!
- OGSÅ NÅR DET GÆLDER VETERANBILER

Esbjerg Cylinder Service aps
Kvalitet i top...

STOREGADE 26
6700 ESBJERG
TLF. 75 13 92 55
FAX 75 12 59 43

ECS

Esbjerg Cylinder Service aps

- MOTORRENOVERING
- CYLINDERUDBORING
- TOPSTYKKEARBEJDE
- OPRILNING AF LASTVOGNS-TOPSTYKKER OG FORINGSKANTER
- OMBYTNINGS-TOPSTYKKER
- MASKINSERVICE DREJE- OG FRÆSEARBEJDE PLAN- OG RUNDSLIBNING
- STORT LAGER AF MOTOR-RESERVEDELE

NÅR DET GÆLDER DIN OPSPARING

Så snak med vores rådgivere og få god besked om dine muligheder og et godt råd om, hvad du er bedst tjent med.

For det afhænger jo meget af dine planer med opsparingen, dine skatteforhold og dine ønsker om afkast og sikkerhed, om du skal placere dine penge i værdipapirer, på konto eller i andele i en investeringsforening måske?

En grundig drøftelse med vores rådgivere kan give dig et solidt beslutningsgrundlag.

SYDBANK

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

Hvornår er en Mercedes en Mercedes?

Når den er original hele vejen igennem! Uanset alder. Selv de mest klassiske Mercedes modeller kan få nyt liv med originale reservedele. Og nu kan du få dem lige så billigt og hurtigt nord som syd for grænsen. Så er din Mercedes stadig en Mercedes.

Mercedes-Benz

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø • Mandag-torsdag kl. 7.30 -18.00 • Fredag. kl. 7.30 - 17.30 • Reservedele 7614 0966

www.bent-pedersen.dk