VMK NYT

Nr. 236, 31. årg.oktober 2006

Munkebjerg Hill Climb

Vestjysk Motorveteranklub

Navn:

Formand:
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N
Tlf. 75127776/ 98488474/ 40887776
E-mail: formand@vmklub.dk

Næstformand/sekretær/webmaster:
Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
Tlf. 75154317
E-mail: naestformand@vmklub.dk

Kasserer:
Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
Tlf. 75150166
E-mail: kasserer@vmklub.dk

Løbsleder/fotograf:
Finn P. Olesen
Valmuevej 4, Alslev
6800 Varde
Tlf. 75269509
E-mail: loebsleder@vmklub.dk

Forsikring og registrering:
Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16
6710 Esbjerg V
Tlf.: 29449908
Træffetid: Man. og tors., 16–18
E-mail: forsikring@vmklub.dk

Klubmestre:
Karin Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Hans Jørgen Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Suppleant:
Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Tlf. 75126002
E-mail: suppleant@vmklub.dk

Vestjysk Motorveteran Klub, (VMK)

Adresse: v/ Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N

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 gange 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!

Bibliotek:

Finn Stepping
Debelvej 201
6855 Outrup
Tlf. 75251742

Næste VMK NYT: **Udkommer i uge 50.**
Frist for indlæg: 5. december 2006.
Forsidebilledet er fra Munkebjerg Hill Climb, som blev kørt i august 2006. Bilen er en SS 100 SP fra 1935.

Aktivitetskalender, indhold, nye medlemmer, m.m..

Aktivitetskalenderen for 2006/2007.

Oktober:	21.-22.	Bilmesse og Brugtmarked i Fredericia.
November:	2.	Klubmøde: Fanø Motorløb fra 1919 til 1924 i ord og billeder, v. Jørgen Lind.
	11.	Stumpemarked i Herning.
December:	7.	Klubmøde med julehygge.
Januar:		Ingen klubmøde.
Februar:	1.	Klubmøde: Færdselsloven/teoriprøve, v. Bent Snitgård, Køreskolen Down Town.
Marts:	1.	Klubmøde: Bilpleje v. Søren Lentz, Lentz Automobiler.
	17.	Stumpemarked i Herning.
	31.	Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia.
April:	1.	Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia.
	12.	Generalforsamling.
	28.	Esbjerg Veteranløb 2007.
Maj:	3.	Tur "Ud i det blå"

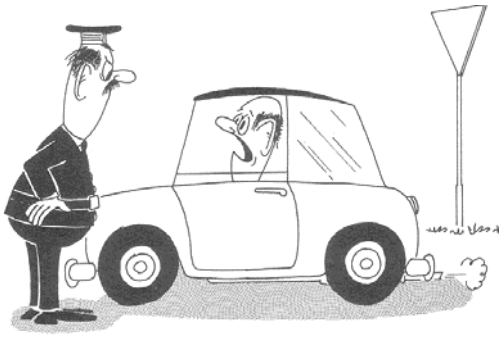
Husk selv at medbringe kaffe, øl el. vand på turene!

Indhold:

Aktivitetskalender, m.m.	side	3
Aftenturen til Tobøl/ Pokal gik til Ådum	side	4
Sportsfesten i Tistrup/ Foreningernes dag	side	5
Stof til VMK NYT/ Hvad er din interesse	side	6
Min Triumph v. Kurt Sihm	side	7
En rigtig veteran	side	8
En dag på museumsgården Karensminde	side	9
Kort historie om MG	side	11
Lær den rigtige kørestil	side	17
Klubmødet den 7. september	side	18
Vejenes historie	side	19
Klubmødet den 5. oktober	side	22
Tysklands veteranmuseer	side	24
Mercedesmodeller	side	25
Køb, salg, bytte	side	26
Bliv din egen bilimportør	side	26

Husk:

Adresseændring meddeles til:
Lars Nørgård, Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg V, der træffes mandag og torsdag på tlf. 29449908, kl. 16.00 – 18.00, eller på e-mail: forsikring@vmklub.dk eller
Carsten Henriksen, Violvej 13, 6710 Esbjerg V, tlf.75150166, e-mail: kasserer@vmklub.dk



Jo, jeg så godt skiltet – men jeg så ærligt talt ikke Dem!

Velkommen til de nye medlemmer:

161 Lasse Bøhm, Lorentz Møllersvej 46,6700 Esbjerg.
162 Jørn Larsen, Drosselvænget 17, 6710 Esbjerg V.
250 Villy Poulsen, Holstebrovej 5, 6900 Skjern.
263 Poul Graakjær, Ølandsvej 3, 7200 Grindsted.
264 Erik Petersen, Søndergade 40, 6870 Ølgod.
265 Tommy Thams Frandsen, Mejlsvej 34, 6800 Varde.

Nyt fra bestyrelsen.

Ture med guide fra klubben: I 2006 har der været flere ture med en guide fra klubbens egne rækker. Disse ture har været en succes og har haft god tilslutning. Sådanne ture vil også blive arrangeret i 2007, men med den lille forskel, at der ikke vil være indlagt besøg undervejs. altså "Ture ud i det blå", hvor kun guiden ved, hvor turen går hen. Deltagerne i turene tager selv kaffe etc. til eget brug med.
Aftenmøderne i vintersæcconen: Opfriskning af færdselsloven, evt. tekniske indlæg vedr. vedligehold af veterankøretøjer, rejsebeskrivelser og virksomhedsbesøg er nogle af de emner, der arbejdes med at få arrangeret.
Esbjerg Veteranløb 2006: Indtægter og udgifter er, bl.a. ved sponsorstøtte, endt med at gå lige op.
Esbjerg Veteranløb 2007: Vil blive afviklet den 28. april 2007.
Medlems- og køretøjslisten: Vil blive færdigredigeret inden årets udgang.
En årlig køredag Der arbejdes på – måske i samråd med MhS - at indføre en årlig landsdækkende køredag, hvor så mange af landets veterankøretøjer, som muligt, bliver luftet. VMK anbefaler, at det bliver den 5. juni (fars dag).
Stof til VMK NYT: Bestyrelsen efterlyser flere indlæg i bladet fra medlemmerne, og der vil i den forbindelse blive udarbejdet et skema, man kan bruge, hvis man har en god historie eller oplevelse.

En af bestyrelsens store opgaver er at finde sponsorer til vore arrangementer. Som et led i dette arbejde ses VMK's kasserer på tur med Ulla Nielsen fra VMK's hovedsponsor: Sparbank Vest, Esbjerg!

Tobøl - turen d. 8. august.
Pokal til Ådum.

Tobøl – turen.

Med udgangspunkt fra Gjesing Fritidscenter gik turen over Tjæreborg, St.Darum, Gredstedbro, Gredsted, Jernved, Jernvedlund, Plovstrup til Tobøl. En dejlig køretur i et skønt sommervejr. Ved selve træffet var der omkring 60 deltagere og heraf var de 15 fra VMK. MC venner har deres eget klubhus (et enfamilieshus fra 30'erne, som de selv har renoveret). Huset er erhvervet på en meget lempelig måde, men medlemmerne har selv indskudt et beløb til udbetalingen. Tak til Poul Erik med hjælpere for tilrettelæggelsen af turen. Tekst/foto: HØ/9.08.06

Billederne viser: Deltagerne er ankommet og opstillet ved MC-venner i Tobøl

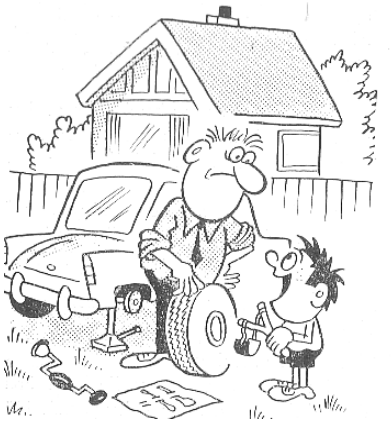
Godt gået Tove & Martin.

Familie Journalen har bragt denne omtale af Tove og Martins deltagelse i et nordisk veteranbiltræf.
Tillykke med pokalen, det var en flot præstation!
Nu glæder VMK NYT's læsere sig til at høre om jeres langtur til Norge.
Redaktionen/september 2006.

Blankpoleret veteranbil fik "pudsepris"

Det menes, at denne Buick 10 fra 1908 er den ældste bil på de danske landeveje. Og den mest skinnende. Ejerne, Tove og Martin Andersen fra Tarm, modtog nemlig under et nordisk veteranbilløb "Brasso-Pokalen", fordi såvel lak som messing altid er blankpoleret. Ægteparret - han automekaniker, hun serviceassistent - købte den i 1992 fra USA, hvor den kun havde været i én families eje. Efter en nænsom hånd er Buick'en nu som ny og klar til næste langtur til Norge. Noget af vejen med Tove på det gammeldags hustrusæde.

Foto: Lone Eg Nissen



T.v.: Nå du mener de fire små jerntingester, som jeg brugte til slangebøssen!

T.h.: Hvad står de alle sammen og glor på – er det ikke bare en almindelig folkevogn?

Sportsfesten i Tistrup.

Søndag den 13. august var 9 motorcykler og 2 biler fra VMK repræsenteret ved sportsfesten i Tistrup. Her blev vi godt modtaget, og fik en god plads anvist. Der blev afviklet lokale "gadekampe" i boldspild og andre aktiviteter, men mange benyttede også lejligheden til at se på gamle køretøjer og tale om tekniske detaljer.
En rigtig hyggelig dag, hvor alle nåede hjem, inden et kraftigt regnvejr brød løs. CH/15.08.06

Foreningernes dag i Esbjerg.

Lørdag den 2 september arrangerede Esbjerg City en "Foreningernes dag", hvor alle foreninger/klubber kunne deltage. VMK deltog selvfølgeligt også med en lille samling køretøjer, og materiale om vor klub.Vor lille stand vakte megen interesse blandt publikum.

Foto: F.P. O./Tekst: HØ,september 2006.

Stof til VMK NYT
Hvad er din interesse?

VMK NYT der udkommer 6 gange årligt er medlemmernes blad, hvilket det også i fremtiden gerne skulle bære præg af – gerne i en forstærket grad. I VMK NYT har redaktionen flere gange efterlyst stof fra medlemmerne til bladet, og der er en del, der har givet deres bidrag – tak for det. Men med en klub med 250 medlemmer ville det være rart, hvis flere var med til at give bladet indhold. Alle disse medlemmer med familie har igennem et år mange interessante oplevelser, ligesom de ser mange ting, som kan have interesse for VMK's læsere. Det kan for nogle måske være en for stor udfordring, at få sammensat og afleveret et indlæg med disse oplevelser. For at lette denne opgave har redaktionen lavet det nedenfor viste skema, hvor man ved at svare på spørgsmålene giver redaktionen mulighed for at sætte et indlæg sammen for det pågældende medlem, men med dettes godkendelse. Redaktionen tror på, at skemaet kan være med til, at flere medlemmer i fremtiden får lyst til at komme med en historie eller et oplæg. Derved er man med til at bibeholde VMK NYT med et indhold af interesse for medlemmerne.
Redaktionen håber skemaet vil blive positivt modtaget – og brugt af medlemsskaren! Såfremt forslaget bliver godt modtaget vil skemaer kunne fås ved redaktionen. På forhånd tak. Redaktionen.

Medlemsnavn:_____ Medl.nr.:_____
Adresse, gade/vej, nr.:_____ Post.nr.:_____By:_____

Stof til VMK NYT:
Hvad drejer indlægget sig om: En rejse:____ Et løb:____ Et træf:____ Et museumsbesøg:____ Et virksomhedsbesøg:___ En artikel fra et blad:____ (sæt kryds).
Deltagere ved arrangementet: Dig selv m. ledsager:____ Eller var der flere:____Hvor mange:_____
Hvornår fandt det sted? Dato: _____
Er der billeder af arrangementet/Kopi af artiklen? Er de vedlagt:_____
Skriv en kortfattet beskrivelse af oplevelsen fra begyndelse til slutning, eventuelt kun stikord, (bagsiden må også benyttes):

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Hvad er din interesse?

Medlemmerne af VMK har alle det tilfælles, at vi værdsætter de gamle køretøjers charme og teknik. For nogle år siden, troede jeg egentlig, at det, der drev interessen, var nostalgien om det, man kan selv kunne huske fra en gang for mange år siden, og jeg kunne frygte, at interessen for veteran- og klassiske køretøjer med tiden derfor ville være faldende. Sådan går det heldigvis ikke. Når vi bruger vores køretøjer, er det tydeligt at mange deler vores interesse, og det gælder også de yngre årgange. Om det så er en modreaktion på de moderne køretøjer og det næsten monotone design, som måske er bestemt af mode eller EDB programmer. Det har også undret mig, at der tilsyneladende stadig bliver fundet "nye" gamle køretøjer frem fra skjulte gemmer, og at der bliver lagt et utroligt arbejde i at bringe dem i en stand, som nogle gange ligger over standarden som fabriksnye. I anden klubsammenhæng har jeg mødt unge mennesker, som pludselig har kastet sig over et klassisk køretøj, som også byder på brugsværdi, og det har været godt at se, hvordan de yngre generationer håndterer de gamle håndværk, når der er blevet restaureret. Når man har fulgt priserne på de "rigtige" klassikere på udstillinger over de senere år, er de da også klart steget, og det hænger sammen med stigende efterspørgsel.

Vi står med andre ord med noget, som også er vigtigt for andre end os selv, men det er især vigtigt for os selv, fordi der gemmer sig en historie bag et hvert medlem og dets køretøj. **Den historie vil jeg gerne opfordre dig til at fortælle til andre i klubbladet, og vi vil få en masse god læsning og lære hinanden endnu bedre at kende.**

Nu kan du mene, at din historie ikke er speciel, men den holder ikke – det er den. Du kan også argumentere, at du ikke er skribent ud over jule- og fødselsdagskort - den holder heller ikke. Skriv alligevel din historie og send den til bladet sammen med et eller flere gode billeder. Kom som et minimum med et oplæg, vi kan arbejde videre på, og glem bagateller som stavefejl og den slags. Klubbens fotograf hjælper gerne med nogle gode billeder. Hvad er det så vi andre gerne vil vide?

- Hvor og hvornår fandt du dit køretøj?
- Hvorfor blev det lige det?
- Er der en restaureringshistorie?
- Har du haft specielle oplevelser med det – udlandsrejser – træf og lign?

Giv det lige en tanke, og vær med til at gøre et godt klubblad endnu bedre. Kurt Sihm/september 2006.

Min Triumph 2,5 PI – 1973.

Det var en decemberdag i 1977. Udenfor var det en forrygende snestorm og stormen peb i vinduerne. Så ringede telefonen og en mand sagde: ”Det er Sommer”. Det blev besvaret med et grin og et fandeme nej.

Sagen var, at manden hed Sommer og var en bilforhandler, jeg havde besøgt et par dage tidligere. Jeg havde set en annonce for en Rover, som jeg troede var en P6 2200 TC – som den rød-sorte på billedet, men i hans forretning stod en meget stor og tung udseende herskabs limousine – en P5B 3500 V8 – som den hvide. Sikkert en fin bil men uden den sportslige stil, jeg gerne ville have.

I udstillingen stod der også en rød bil med nogle dejlige italienske linier af Giovanni Michelotti – det var en Triumph 2,5 PI fra 1973. Den var altså fire år gammel og typisk sådan en bil kun få andre ville have, Den måtte der kunne handles om, og det blev der. Vi endte så på 24.500 Kr. med kvittering og 1.000 Kr. under bordet. Det var dog først efter flere samtaler frem og tilbage indtil den dag, det var snestorm.

Det viste sig så at min bil var blevet solgt sammen med tre andre i 1973 af Vilh. Nellemann i Randers til Dronningborg Maskinfabrik. Da min havde tilhørt direktøren, var der blevet installeret et Hollandia el-skydetag – rent luksus. Selvfølgelig kunne man få andre og mere økonomiske biler, men i 1977 var benzinprisen omkring 2,60 Kr./liter – så hvad? Kendskabet til Triumph var begrænset til rygter, men det var jo tiltalende med 132 engelske heste under hjelmen, uafhængig affjedring og benzin indsprøjtning.

Her er så lidt facts.

Triumph - det stolte engelske mærke, med hovedsæde i Coventry, blev grundlagt i 1887 af Siegfried Bettmann. I 1902 startede motorcykelproduktionen og i 1923 bilproduktionen. Triumph producerede ca. 65 bilmodeller frem til 1981.

Allerede i 1931 blev den første 6-cylindrede Triumph produceret. I 1934 kom den 8-cylindrede Dolomite med en tophastighed på 175 km/t. Fra 1945 til 1960 hed mærket Standard-Triumph og biler som Mayflower og 1800 Roadster så dagens lys. I 1953 startede TR sportvognserien, der løb frem til 1981 med Rovers V8 motor i TR8.

I 1959 blev den velkendte Herald introduceret, der var i produktion til 1971. Herald lagde grundstenen for den meget populære Spitfire, der blev produceret i 18 år i 5 udgaver, og for de 6-cylindrede GT6 og Vitesse. I 1960erne kom den store stærke 6-cylindrede 2000 og 2.5PI (45492 stk. produceret). Senere kom Dolomite, Toledo, 1300 og 1500, samt den meget elegante Stag med Triumphs egen V8 motor.

Triumph deltog i Le Mans og div. rallyløb flere gange med bl.a. Spitfire, 2.5PI og TR7. Triumph var blandt de første med bl.a. benzinindsprøjtning, forhjulstræk og skivebremser på forhjulene. Triumph ophørte i 1981 under British Leyland med TR8 og Spitfire som de sidste produktioner.

Benzin indsprøjtning – PI (Petrol Injection).

Systemet var egentlig udviklet af Lucas for Rolls Royce omkring tidspunktet for anden verdenskrigs afslutning. Det var beregnet for Merlin fly motorer og fandt senere anvendelse i Meteor tank versionen og senere i Centurion. Princippet var næsten genialt udtænkt og fremstillet i en meget fin finish til flymotorer. Senere da det fandt vej til biler, blev der indbygget diverse svagheder – sikkert pga. ønsket om lavere omkostninger. Det mekaniske system blev anvendt i flere bilmærker som: Triumph, Ferrari, Lotus, Maserati, Can-Am, F1, F5000, B.R.M., Repco-Brabham, Cosworth, Chevy...etc.
Mekanikken er baseret på en el. drevet pumpe, som arbejder med 7,25 bar. Trykket fordeles så til dyserne af en vakuum styret mængdefordeler.

Tilbage til bilen
Ved købet havde den kørt ca. 90.000 km og den var nu daglig bil i en årrække. Fem år senere havde den kørt andre 70.000 km. og nu begyndte det at blive ”sjovere”. Familien kørte på ferieture sydpå, og en af turene hjem fra Spanien gik over St. Sct. Bernhard, og det gik ikke godt. Indsprøjtningssystemet har ingen højdekorrektion, så i takt med det faldende lufttryk fik motoren for lidt luft og for meget brændstof, så halvvejs oppe måtte den have andre tændrør monteret. Atter nede i lavlandet var alt igen perfekt. Alligevel var det et irritationsmoment, og da de gode englændere havde valgt at lægge brændstofpumpen lige over den bagerste lyddæmper, var der dømt problemer med damplommer. Den modsatte side var dejlig kølig og mere logisk, men på den tid lagde englænderne også afløbsrørene udvendig på husene med den begrundelse, at de så var lettere at tø op, når det frøs. I det kontinentale Europa havde man allerede opdaget, at hvis rørene lå indvendig, frøs de ikke. Altså fik jeg nok og skiftede indsprøjtningen ud med tre karburatorer.
Nu kørte den med det indtil sidste år, hvor det igen blev vigtigt, at bilen var original. Denne gang med det

formastelige kompromis, at Lucas benzinpumpen blev udskiftet med en Bosch pumpe.

Den røde Triumph gled langsomt i baggrunden, da daglig transport blev klaret i andre biler, men den var stadig et varmt emne i familien, da husets kvindelige bestyrelsesformand ikke havde megen forståelse for rudekuverter med opkrævning af vægtafgift og forsikring. Sådan er det nu gået i femten år, hvor jeg jævnligt har forklaret, at omkostningerne pga. rudekuverterne ikke står mål med damefrisørens dræn af Dankortet. Lidt uretfærdigt måske, for damerne må jo gerne se godt ud, når de skal være med i en Triumph. Jeg har heller aldrig fundet forståelse for mit argument, at jeg får glæde for alle pengene ved bare at stå i garagen og se på de dejlige former. Her kan man jo genkende bilmærket.

For dog at være imødekommende blev bilen alligevel annonceret til salg engang sidst i firserne, men trods flere købere, blev der ingen handel. Den ene ville have den til sin hustru til købmandskørsel, og den anden kom i en meget udslidt Rover SD1 med gennemrustede døre. Skulle de købe min Triumph, skulle de være entusiast og forelsket – i bilen, så jeg har den endnu. Sidste gang emnet var oppe, kom en pressefotograf fra København, og kan ville gerne købe bilen, men så brød Junior (30 år) ud i raseri, for den bil var familiens og sådan skulle det være, så mon ikke han bliver den tredie ejer.

Nu mangler den to år i at blive rigtig veteran, og i mellemtiden er dens søskende afgået ved døden i hobetal, så nu er den ved at være sjælden, og specielt fordi den stadig er original og næsten ikke har set et svejseværk.

Den historie vil jeg kun fortælle til en kreds af forstående og ligesindede (læs småtossede), for de fleste andre vil hellere have en ny Hjumgai eller hvad de nu hedder.

K. Sihm /september 2006

En rigtig veteran!

Et kendt medlem af vor klub har rundet de 80 år - Roland Munch. Roland har været med i VMK næsten lige fra starten. Han har deltaget aktivt i klublivet og har gennem årene prøvet at have næsten alle poster i bestyrelsen. Roland har haft en meget spænende - men også krævende tilværelse, hvilket vi har haft fornøjelsen af at høre om, den aften Roland på et klubmøde fortalte om sit liv. Der er stadig go i Roland, hvilket klubben ved forskellige lejligheder har nydt godt af – vi håber det fortsætter i mange år endnu.. Men tillykke med dagen Roland og tak for din indsats i klubben gennem de mange år.

En pæn og ihærdig ung mand - klar til kørselsopgaver.

Firmaet Roland Munch voksede støt gennem årene.

Roland med den velkendte Volvo veteran.

HØ/september 2006.

En dag på museumsgården Karensminde

Igen i år var der dyrskue for gamle danske husdyrracer, pløjedag og veterantræf på museumsgården Karensminde, Grindsted.

I strålende sol ankom vi til pladsen den 10. september, hvor der var 3 lange rækker med motorcykler. Nogle i brugsstand, og andre meget flot restaurerede.

Engelske maskiner og et Nimbus "Kakkelovnsrør".

Tyske maskiner: En NSU med fodbremsen i venstre side - og flere Victoria.

Men også mere sjældne maskiner. Forrest en spansk Sanglas fra 1979, bagerst en MZ med 2 tændrør på den ene cylinder.

Harley Davidson var der også, ligesom der blandt bilerne var nogle af de store amerikanerbiler.

En dag på museumsgården Karensminde

Længere henne var en hel mark med biler, mest personbiler, nogle få ladvogne. 6 – 8 sportsvogne havde også sneget sig ind. En del af personvognene var åbne.

Blandt de engelske biler så man bl.a. Vauxhall, Rover og Jaguar.

Italiensk fuldblod Alfa Romeo – bare skønne.

Et par mere praktisk indrettet amerikanere.

De bagerste rækker var traktorer og stationære motorer, der med mellemrum lod deres røst høre.

Der var ikke så mange knallerter, men de der var, var alle flot restaurerede. Hestekøretøjer var der også nogle af, både arbejds – og stadsvogne.

Sådan en dag er ikke kun for mænd med hang til gammelt jern!

Foto og tekst: Sv. O. Philbert/september 2006.

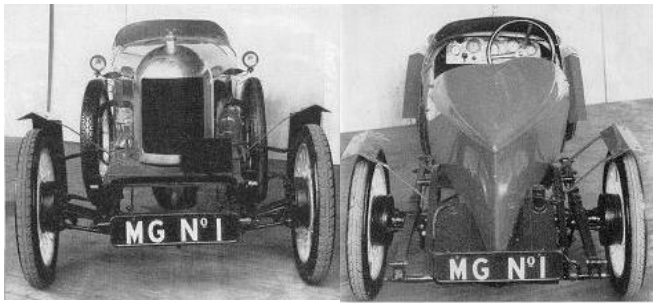
MG – *før og nu!*

Stiller man spørgsmålet, hvad er en MG, og hvad står initialerne MG for, er det ikke altid, man får et korrekt svar, og mange gange er det efter en lang pause. Men den velinformerede – måske en MG-ejer – vil svare Morris Garage. Morris-navnet er fra grundlæggeren af den engelske bilkoncern William Richard Morris. Denne tidligere cykelsmed fra Oxford var 35 år i 1913 det år, hvor det første Morris automobil kørte igennem gaderne
i byen Oxford, hvilket dog ikke var nogen større begivenhed, idet der på det tidspunkt var mange små fabrikker, hvor der fremstilledes biler – de engelske bilkunder kunne i 1913 vælge mellem ca. 200 mærker.

Historien om William Richard Morris har været omtalt tidligere i VMK NYT numrene 224, 225, 226 og 227 i 2004/2005, så dette indlæg vil kun omhandle MG vogne.
Men hvad er en MG – de fleste ved formentlig, at det er en engelsk sportsvogn/bil. Men dette mærkenavn dækker over mange modeller, der kan have 2 eller 4 døre, 4, 6 eller 8 cylindre, 1 eller 2 karburatorer, sedan eller cabriolet, m.m..

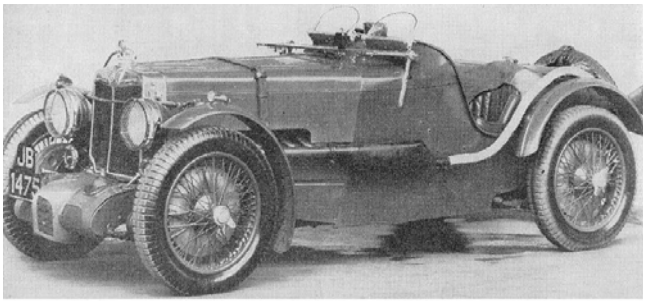
Fra begyndelsen i 1924 og til 1940.

Historien om MG begynder som nævnt med starten af MG Car Company. Den første rigtige MG var den såkaldte "Old Number One", som ses på billedet, herunder.



Skabelsen af MG var den begavede konstruktør Cecil Kimbers værk. 32 år gammel blev han i 1921 ansat hos Morris. Ingen kunne på det tidspunkt forudse, hvilken gevinst, denne mand skulle blive for Morris-koncernen. Til trods for en ulykke ved et motorvæddeløb var Kimber besat af racerbiler. I 1923 lykkedes det Kimber af Oxforddele, et karrosseri af aluminiumsplader og en tunet 11,9 hk Hotchkiss-motor, at fremstille et automobil, der samme år vandt "London Land's End" løbet.
I 1924 introducerede Kimber det nye ottekantede mærke MG, en forkortelse af Morris Garages. MG voksede op til et selvstændigt firma, med sin helt særegne plads. Modellen Midget, der introduceredes i 1928, og fulgte efter 5 andre MG-modeller, fremstilledes i 3.200 eksemplarer, de fleste produceret i Abingdon, hvor MG Car Company Ltd. var blevet oprettet i 1930. Denne Midget gjorde MG berømt. Modellen var baseret på Morris Minor, der også var blevet introduceret i 1928, men Midget-modellens 847 ccm motor var ilagt et fjerlet karrosseri på et lavt chassis, hvorved der opnåedes en tophastighed på næsten 100 km/time. Det var en fantastisk præstation af så lille en motor, og i de følgende år vandt MG-midget modellen flere sejre.
I 1933 deltog 3 MG-vogne af typen "K3 Magnette i 1100 ccm klassen, sammen med 95 andre køretøjer i det klassiske Mille Miglia-løb. Uforglemmelig blev den sejr som 2 af MG vognene høstede i dette løb. Alfa Romeo var med deres 2.300 ccm motorer i den større klasse naturligvis favoritter.

I 1935 overdroges MG Car Company og Wolseley Motors - der hidtil havde været William Morris personlige ejendom – til Morris Motors Ltd.. I årene 1925-1939 producerede MG en række modeller, men det vil være for omfattende, at bringe en omtale af dem alle her i bladet, men en del af disse vil blive omtalt nedenfor.



Mg K3 Magnette, som i 1933 vandt opsigtsvækkende sejre i bl.a. Mille Miglia.

MG model 14/28-14/40, Tourer(2/4). Produktionsår 1926-1929, 1802 ccm.

MG model18/80, MK2 Produktionsår1929-1933,2468 ccm.

MG modelK1/K2, Midget. Produktionsår 1932-1934, 1087 ccm

MG model KN – Magnette. Produktionsår 1934-1935, 1271 ccm.

MG model PB Midget. Produktionssår1934-1936, 939 ccm.

MG – *før og nu!*

T.v.: MG NA/NB Magnette, produktionsår 1934-1936, 1271 ccm.

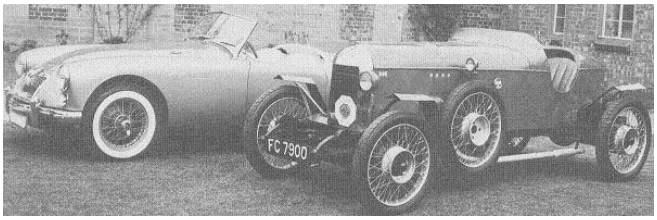
T.h.: MG mod. TA-Midget. Produktionsår 1936-1939, 1292 ccm.

MG's sammenlægning med Morris Motors Ltd. betød afslutningen på væddeløbskørslen, selvom MG sejrene,, forretningsmæssigt set, havde givet nyttige resultater, men en fortsat deltagelse i automobilsporten, mente man, var for dyr. For Cecil Kimber var det et hårdt slag, og i 1941 trak han sig helt tilbage efter en konflikt med William Morris.
Fire år senere kort tid før anden verdenskrigs afslutning omkom Cecil Kimber ved en togulykke..

Fra 1945 til 1981.

MG's største kommercielle succes kom først i årene efter den anden verdenskrig. Typen TC Midget, der bortset fra et par detailforandringer var magen til TB typen fremstilledes i 10.000 eksemplarer, og heraf eksporteredes en stor del til U.S.A.. Amerikanerne var derefter trofaste aftagere af MG-vogne, og derfor steg produktionen år for år. Af TC-typens efterfølgere TD Midget og TF Midget fremstilledes 40.000, og med den i 1955 introducerede MGA kom man for første gang op over 100.000. På det tidspunkt var British Motor Corporation oprettet, og hele produktionen af sportsvogne flyttet til Abingdon. Her produceredes MGB og den nyeste MG Midget sammen med MG Sportssedan og Magnette, der stadig var på programmet.
Der blev i alt produceret 101.081 stk. MGA modeller, heraf: 58.750 stk. MGA 1500, 31.501 stk. MGA 1600, 8.719 stk. MGA 1600 MK 2 og 2.111 stk. MGA Twin Cam. Ca. 80 % af disse MGA'er blev eksporteret til U.S.A., og mange af dem er de sidste 10 år blevet importeret til Danmark.
I 1958 introduceredes Austin Healey Sprite "frøøje"- Austin hørte også til i British Motor Corporation. Det var en lille charmerende bil med mekanik fra Austin A35 og Morris Minor , men bilen havde en del svagheder, men så i maj 1961 kom først Sprite MK 2, der var forbedret på flere punkter. I juni 1961 introduceres Midget MK 1, der er en Sprite MK 2, men med et flottere kølegitter, kromlister og det allervigtigste MG emblemer. I 1964 kom Midget MK 2, med en del ændringer. 1966 ser Midget MK 3 dagens lys, bl.a. er den tidligere motor på 1100 ccm med 59 hk afløst af en motor på 1275 ccm med 65 hk.. I 1974 lakker det mod enden og Midget'en forsynes med en Triumph motor på 1500 ccm, og i 1979 kører den sidste Midget af båndet.
MGB blev produceret i årene 1962 – 1980, hvor fabrikken lukkede på grund af store økonomiske problemer inden for British Leyland koncernen, som bl.a. MG var en del af.

Der blev i de 18 år produceret 512.243 stk. MGB modeller. Modellen var fra tegnestue til samlebånd et produkt designet af fabrikkens egne ingeniører, og var måske derfor forud for sin tid m.h.t. bremser, motoreffekt og gear. På dagens veje har en MGB ingen problemer med at følge med trafikken.



Den sidste og den første!

Fra 1982 til 2005.

I denne periode er der blevet fremstillet ca. et dusin forskellig modeller, men da de er af så ny dato vil de ikke blive omtalt her, derimod måske lidt om fremtiden for det hæderkronede mærke MG's fremtid.

Fra 2006 - ?????

Der gøres nu et forsøg på at genoplive det gamle hæderkronede britiske bilmærke fra kinesisk side. Det er Kinas ældste bilproducent Nanjing Automobile Group, der i 2005 erhvervede de sørgelige rester af den konkursramte britiske MG Rover – koncern. Ifølge New York Times går dette firma nu for alvor i offensiven for at genrejse det fallerede bilmærke MG.
Den 12. juli 2006 offentliggjorde Nanjing planerne om at bygge en helt ny fabrik i Oklahoma, der ifølge New York Times skal fremstille den nydesignede MG TF Coupe fra 2008.
Derudover genåbner Nanjing MG's lukkede fabrik i Longbridge i England, som vil blive centrum for produktionen af en åben TF Roadster. På allerede eksisterende fabrikker i Kina vil Nanjing producere tre forskellige MG sedan-modeller. Nanjing har efter sigende sat 2 mia. dollars til side til genoplivningen af MG'en, der primært vil sigte mod det amerikanske og det europæiske bilmarked. Det administrative centrum for forretningen vil ligge i Oklahoma City.
Det er første gang, at en kinesisk bilproducent vil åbne produktion uden for Kinas grænser. Den mest oplagte begrundelse er ifølge New York Times, at udflagningen fra Kina sker for at sikre den kvalitet, som markedet utvivlsomt forventer af de nye MG'er. Netop den manglende kvalitet er den største barriere for flere af de andre kinesiske bilproducenter for at kunne bevæge sig ind på de lukrative markeder i USA og Europa. De er dog optimistiske, og flere melder sig klar til at erobre USA og Europa om 2 – 3 år.
Med MG-planerne er Nanjing dog mere end et hestehoved foran sine kinesiske konkurrenter.
Det er glædeligt, at man nu begynder at udflage fabrikker fra Østen til Vesten, og det er glædeligt at kineserne har lært af japanernes fejltagelser, da de begyndte, at producere biler til Vesten (red.). Kilde: Jyllands-Posten d. 13. juli 2006./HØ.

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

Fleksible BILLÅN

til nye og gamle biler

SPAR
BANK
VEST

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.

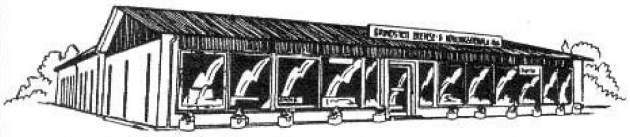
Kom ind og forhør nærmere.
Hos os kan du tale med den samme medarbejder hver gang...

www.sparbankvest.dk

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

AUTO-PARTNER

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE



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

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

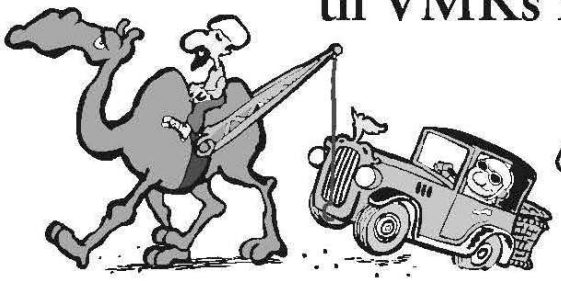
- Vi skaffer alt.
- Renovering af engelske motorcykler.
- Reservedele til motorcykler skaffes.

BIKES

Gl Landevej, Lindved
7100 Vejle
Telefon 75 85 16 81

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB

Et godt tilbud til VMKs medlemmer



Redningsabonnement
- 189 kr. årligt
- intet oprettelsesgebyr
- ingen selvrisiko

Er du medlem af VMK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun 189 kr. om året.

VMK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- Abonnementet dækker i perioden 15. marts - 15. november.
- Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af VMK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

- Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: 3332 2200 - åben døgnet rundt.
- Besøg os på www.runa.dk - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale forsikringskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - portoen er betalt.
Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S
Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 3332 2200 · FAX 3315 7755 · www.runa.dk

---

Kun for medlemmer af VMK

❑ Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. Reg.nr. Reg.nr.

❑ Jeg vil gerne kontaktes af min lokale forsikringskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

❑ Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.: By:

Tlf. privat: Tlf. arbejde:

600 vmk

Sendes ufrankeret. Modtageren betaler portoen.

RUNA FORSIKRING A/S
Farvergade 17
+++ 0857 +++
1045 København K

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	608 kr.	339 kr.	523 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	620 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.131 kr.	753 kr.	943 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.130 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.251 kr.

Helårlige præmier for 2006

Vintage biler årgang 1951 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	676 kr.	377 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.135 kr.	689 kr.	963 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	837 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.513 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.190 kr.	1.390 kr.

Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.235 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.221 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.624 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.212 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.122 kr.	2.603 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.992 kr.	3.949 kr.

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	595 kr.	206 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	835 kr.	206 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.193 kr.	206 kr.	419 kr.	946 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.382 kr.	663 kr.	599 kr.	1.202 kr.
50.000 kr.	1.740 kr.	663 kr.	837 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	663 kr.	1.077 kr.	2.009 kr.

Vinterstilstand

* Vinterstilstand dækker alene skader som følge af brand, tyveri og hærværk sket i perioden 16. november til 14. marts.

Veteran Forsikringsklubben

Vestjysk Motorveteran Klub
Ved Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg
Tlf. 2944 9908 (man. og tors. 16-18)
E-mail: 75168064@privat.dk

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

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

STØT VORES ANNONCØRER DE STØTTER OS

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

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.

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

RECARO CENTER RECARO CENTER

JYDSK POLSTRING A/S
AUTO- OG MØBELPOLSTRING
Industrivej 54 · 6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99 · Fax 75 10 12 58
e-mail: polster@post4.tele.dk

-Time to Re-tire?
v/Ahlmann Kristensen A/S 75122027
Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg
-et godt dæknavn

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

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

Lær den rette *kørestil!*

Kørestil.

Kilden til dette indlæg kan læses i FDM's blad Motor, nr. 7 fra 1989. Selv om indholdet er 20 år gammelt, og selv om der i den mellemliggende tid er kommet nye regler og love, så er det meste stadigt aktuelt – også for veterankørere og nye motorcyklister. /HØ.

Kørestilling.

Motorcykel-sæsonen er ved at være slut for de fleste i år. Men der er mange gode grunde til, at du inden vejene igen kalder i 2007, får genopfrisket din køreteknik, så eventuelle unoder er fjernet når du starter.
Den kørestil, der giver størst kontrol over motorcyklen, er samtidig den mest behagelige og afslappede. Den blev "opfundet" af en af verdens bedste motorcykelkørere – Mike Hailwood.
Man sidder let foroverbøjet lige i maskinens midtplan, med let bøjede albuer og holder højre hånd, så håndledet – gashåndtaget – kan bevæges uden besvær i en vinkel på 120 grader. Venstre hånd har pegefingeren liggende på koblingsgrebet, klar til at fange et eventuelt "sat stempel" eller lignende. Knæene holdes fast mod tanken.
Tåspidserne peger fremad. Fødderne er parallelle med vejbanen. Bruger man denne kørestilling, har man altid størst mulig kontrol over maskinen – både ved kørsel ud ad den lige landevej, men også ved kørsel i sving, under acceleration og ved bremsning.
Hailwoods kørestilling er den bedst egnede under alle forhold. Den ligefrem indbyder til at køre defensivt, og defensiv kørsel er den gyldne regel for alle motorcyklister. Hold god afstand til bilisterne og vær opmærksom på deres tegngivning. Er du alene af sted, så kør midt i vognbanen, så undgår du at blive klemt mellem bilerne, men er du ifølge med en gruppe, så kør efter retningslinierne for "kolonnekørsel".

Billedet her over viser den korrekte kørestilling efter Mike Hailwood's opfattelse

Kurveteknik.

Kørsel i kurver og sving volder for alt for mange motorcyklister problemer. Når maskinen drejer læner den sig indad i svinget, og er der ikke hele tiden balance mellem de kræfter, der påvirker maskinen – centrifugal- og tyngdekræfterne – så har føreren problemer. Kraftbalancen er ikke konstant gennem hele svinget, idet den ændres med hastigheden, svingets krumning og vejfriktionen.
Generelt må man sige, at det gælder om at gå langsomt ind i et sving og komme hurtigt ud. Det betyder, at man skal køre lidt længere frem i svinget, end man umiddelbart finder naturligt, for så at lægge maskinen an til en hurtig udgang af svinget. Ved at gå langsommere ind i svinget, end man kan, opnår man til gengæld en længere accelerationsstrækning ud af svinget. Derved får man en hastighedsgevinst, som langt overskrider det, man tabte ved at sænke farten ind i svinget.

Sådan kører man korrekt ind i et sving!

Er det en mindre vej, kører man med en større sikkerheds-margin – især når man i sving bruger hele vejbanen, hvor det er lovligt og muligt, men bruges hele vejens bredde er det kun i forbindelse med overskuelige sving. Når hele vejens bredde bruges, bliver sving mindre krumme, og det giver mulighed for at ændre kurs eller bremse i svinget. Specielt i venstresving skal man passe på ikke at køre så tæt på midterlinierne, at maskine og/eller fører rager ind over modsatte kørebane. Overaskes man i en sådan situation, sker det alt for ofte, at man pludselig retter maskinen op med det resultat, at man kører direkte af vejen – ofte med alvorlige følger!
Alle sving og kurver har en ideallinie – dvs. den "rute", der bedst fører en igennem.

Den bedste måde at finde og følge ideallinierne er at køre gennem en mængde sving og kurver efter en rutineret motorcyklist. Læg især mærke til, at den rutinerede i

Lær den rette *kørestil!*

S-sving lader sin placering være afhængig af det sidste sving i kombinationen.
Det tager tid, at lære den rette kurveteknik, men kun ved at øve sig og øve sig – og begå "kontrollerede bommerter" med for megen gas, udskridninger, etc. – vil man med tiden få "teknikken" ind i rygraden.

Bremseteknik.
Det kræver en stor erfaring, at bremse en maskine korrekt.
Husk at forhjulsbremsen er maskinens hovedbremse. Den kan bruges alene ved mindre opbremsninger og lav hastighed. Ved højere hastighed og ved en pludselig kraftig bremsning må man også bruge baghjulsbremsen. Brug af baghjulsbremsen alene må frarådes, da det næste automatisk giver udskridning.
Kender man ikke maskinen, bør man tage en prøvetur på et afspærret område eller på en mindre befærdet vej. Her kan man prøve bremserne af for at finde den rette dosering mellem for- og bagbremse. På en tør vejbane er det næsten umuligt at blokere forhjulet.
Som hovedregel gælder, at man aldrig skal bremse i et sving. Hvis der skal bremses, skal maskinen nemlig være lodret. Det, der bruges af kræfter til bremsning, tages populært sagt fra den stabiliserende kraft. Dvs., at skal man bremse, så skal maskinen først rettes op. Endelig gælder også her, at man ikke bremser og styrer samtidigt.
I regn og fedtet føre blokerer hjulene lettere ved en opbremsning., så for at undgå katastrofeopbremsninger, skal man holde ekstra god afstand til forankørende.

Disse gutter har formentligt haft en skøn tur!

Selv med den rette kørestil – *pas på!*

Selvom du mener, du har den rette kørestil, har magt over motorcyklen i kurverne og når der skal bremses, så pas på når du starter din motorcykle for at køre ud til nye oplevelser.
Det kan jo være at andre, der er ude at køre samtidigt, ikke er så erfarne i køreteknik eller færdselslov.
Ved et testforsøg har ADAC, der er en tysk pendant til FDM, bevist at en airbag kan redde liv hos motorcyklisterne.
Forsøget er gennemført ved at lade en testdukke styre motorcyklen ind i siden på en bil. Det er situationen alle motorcyklister frygter: En bil der overser dem og svinger til venstre lige ud foran dem, så et sammenstød ikke kan undgås.
Under forsøget kørte motorcyklen med 72 km/t. ind i siden på en holdende VW Sharan .
Man brugte 2 motorcykler – en med airbag og en uden –til forsøget.
Forsøget konkluderede entydigt, at kun føreren, der beskyttedes af den oppustelige sæk, havde en chance for at overleve sammenstødet, idet han kun havde brud på benet, fordi han var ramt ind i motordækslet med underbenet.
Meget værre så det ud for motorcyklisten, der sad på den almindelige motorcykel – uden airbag. Han ville være død i den virkelige verden, idet grænseværdierne for hvor store belastninger hovedet kan tåle var klart overskredet.
Motorcyklen en Honda Gold Wing, er den første i verden, der er udstyret med den livreddende luftpude.

Sammenstødet med bilen sker ved 72 km/t. og ville resultere i motorcyklistens død, hvis ikke airbag'en havde bremset så meget af hans fart, at kontakten med bilen næsten blev elimineret.

Så husk næste gang du starter motorcyklen:
Din veteranmotorcykel er ikke forsynet med airbag!

Klubmødet den 7. september 2006.

Formanden orienterede om "Nyt fra bestyrelsen", det er også gengivet på side 3 her i bladet. Sidste udkald til oplysninger til den nye "Medlems- og køretøjsliste" blev givet. Flere forslag til mødeprogrammer fra medlemmerne og til indlæg til medlemsbladet VMK NYT ligeledes fra medlemmerne blev efterlyst.
Ved det efterfølgende "gruppearbejde" kom der 18 forskellige forslag til mødeprogrammer, men ingen direkte forslag til indlæg i VMK NYT.
Trods alt et flot resultat – tak for det.
Efterfølgende orienterede Henrik Vallø om reglerne vedr. børns brug af sikkerhedsseler i veteranbiler. Der blev stillet flere spørgsmål fra deltagerne til Henrik, der besvarede de meget kringlede regler for området.
Kassereren orienterede om trøjer, vindjakker med mere, man kan købe med VMK-logo på.

Vejenes historie

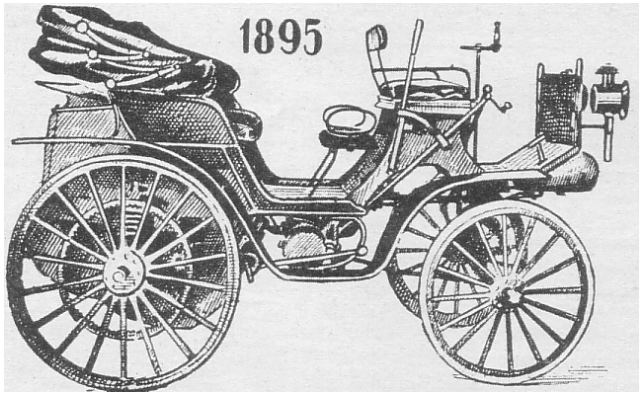
Før hjulets opfindelse rejste folk til fods eller til hest, men med industrialiseringen dukkede nye transportformer op og så begyndte en periode med forskellige former for hestetrukne vogne. Det var et fremskridt, men kun et lille, idet der ikke var stabile veje at køre på, og skulle man færdes over en længere strækning kunne det godt være en vanskelig opgave. Det oplevede man mange steder i landet, eks. hvis man skulle rejse fra Frederikshavn og til Skagen en tur, der i dag i bil tager ca. 30 min.
En rejse til Skagen dengang var indtil 1854 besværlig, idet der ingen veje var til byen. Kørslen fra Frederikshavn og til Hulsig foregik på en sandvej, der om vinteren kunne være næsten ufarbar. Ved bedestedet Ålbæk, styrkede man sig ved et glas varmt æggeøl, men snart efter, at man havde forladt Ålbæk, drejede dagvognen ned mod stranden, for gennem flere timer skråt hældende at snegle sig af sted med klitterne til venstre og havstokken til højre. Manglende broer over åerne, højvande, vintervejr, kviksand og andre besværligheder, gjorde en sådan rejse til prøvelse for passagererne og kusken – endda en ikke ufarlig prøvelse!

Dette dejlige sommerbillede er kun en del af Carl Lochers maleri fra 1885, der viser ageposten kommer kørende i havstokken på vej til Skagen.

I slutningen af 1800-tallet kom forbrændingsmotor som drivkraft til køretøjer, og bilens tilstedekomst var årsag til, at der op gennem 1900-tallet skete en udvikling af vejene, men man får et godt indtryk af, hvilken holdning de offentlige myndigheder og befolkningen i øvrigt havde til disse forfærdelige nye maskiner, når man læser "Politivedtægten for Præstø Amts Landjurisdiktioner" fra 1902, hvor man kan læse:

Om færdsel med motorvogne.
For vogne, som uden at være sporvogne, føres fremad ved anden bevægekraft end dyr eller mennesker, skulle følgende bestemmelser iagttages:

1. Vognene må kun køre på de af amtets veje, som havde en bredde mellem grøfterne af mindst 12 alen (7,5 m).
2. Vognene må intetsteds køre med større hastighed end 2 mil i timen (ca. 15 km/t), og de må kun køres med en øvet vognstyrer, der er fuldstændig kendt med maskineriet.
3. Drivkraften må virke uden støj og uden udstrømning af røg eller damp.
4. Vognene må ikke i nogen væsentlig grad – hverken i størrelse eller udseende – afvige fra de til samme brug benyttede hestekøretøjer, og de skulle være forsynet med en klokke, hvormed der skulle ringes, når sammenstød kan befrygtes.
5. Møder vognen kørende eller ridende, skal vognstyreren straks standse, når kusken eller rytteren gør tegn til ham, eller han selv bliver opmærksom på at hestene eller hesten viser tegn på ængstelse.



Ifølge de gamle politivedtægter for motorvogne skulle de ligne hestekøretøjer mest muligt.

Små forbedringer.

Sådan så de bedre grusveje ud omkring år 1900. Vejforløbet var bestemt af terræn og markskel.

I begyndelsen af 1900-tallet var vilkårene for bilisterne blevet noget bedre, men ikke meget. Den første lov for bilister blev vedtaget i 1903. Den tillod almindelig kørsel på landeveje, som dengang sjældent var mere end 4 til 5

meter brede. Ud over de lyse nætter var natkørsel forbudt, også for læger og jordemødre.
I den fjerde motorlov fra 1910 blev det stadfæstet, at amtet kunne give personlige tilladelser til automobilkørsel på bivejene, men stadig kun om dagen og højst med 15 km's fart.
Først i 1918, efter at al privat bilkørsel havde været forbudt under hele første verdenskrig, blev natkørsel og kørsel på biveje tilladt. Lastbilkørsel forekom næsten ikke, og var i øvrigt forbudt på alle biveje – af sikkerhedsmæssige grunde.

De første veje – var ikke bilvenlige!
Vejene var, bortset fra bygaderne og enkelte særlige fine vejstrækninger med brolægning, belagt med grus eller macadam, hvilket vil sige belagt med grus og skærver, der så tromles sammen. Grusvejene var ikke særligt holdbare og især på bivejene, hvor der blev anvendt uharpet grus, var det i tøbrudsperioder et næsten ufremkommeligt ælte.

Vejen til Skagen - det krævede pionerånd og mindst 2 timers opslidende strabadser for at køre de 20 km mellem Skagen og Aalbæk i en tøbrudsperiode.

På de gamle hovedveje benyttede man skærver, der møjsommeligt blev fremstillet ved stenslagning. Det var et slidsomt og dårligt betalt arbejde, der skulle give fattigfolk vinterarbejde.

Stenslagning til skærver, et drøjt vinterarbejde for fattigfolk. Her sidder "Jens Vejmand", som vi synger om i Jeppe Aakjærs sang. Billedet er taget ved Lyngbyvejen nord for København omkring 1900.

Når skærverne var lagt ud, skulle de tromles, og dertil benyttede man 4 tons tromler trukket af 6 heste, der let kom til at sparke skærverne op, og derved var tromlearbejdet noget illusorisk.
Senere kom damp- og motortromler på 10 tons, og de revolutionerede vejarbejdet. Ved hjælp af deres påmonterede ophakkeapparater og påfølgende vanding kunne man nu udføre arbejdet i den tørre sommertid, og de tunge tromler fik skærverne til at ligge fast.
Men bilerne kørte hurtigere og hurtigere. I 1913 blev den tilladte hastighed på landevej sat op til 50 km i timen, og det skabte problemer. Støvskyer rejste sig efter bilerne , og løse skærver fløj om ørerne på de mere langsomme vejfarende. Desuden havde automobilerne en kedelig tendens til at lave dybe huller i vejbelægningen.

Chaussébrostensbelægning som den så ud i mellemkrigs-årene. Det var en dyr belægning, men nem at reparere.

En ny epoke – de sorte veje.
Og så kom endelig løsningen på vejproblemerne. I 1922 begyndte vejvæsenet, det vil sige amterne, at sprøjte vejoverfladen med varm tjære. Fremgangsmåden var til at begynde med noget besværlig, for først blev vejen fejet med stive håndkoste, så skærverne blottedes, så blev den varme tjære udsprøjtet under tryk med en dysespreder og sluttelig blev vejen dækket med sandgrus.
Det krævede meget mandskab, og i bedste fald kunne man nå at behandle 400-500 m2 vejareal på en dag, men hvad værre var, at allerede efter den første vinters forløb var tjæren næsten slidt af, og man kunne starte forfra. Grunden til den ringe holdbarhed var dels tjærens varierende kvalitet, og dels at der blev anvendt billigt sandgrus.
Vejvæsenet gik derfor over til at anvende asfalt og småskærver. Dertil blev anskaffet mobile stenknusere og spredemaskiner af forskellig art. Der kunne nu spares mandskab, og man kunne nå at behandle væsentlig større arealer pr. dag.
Men endnu var resultatet ikke helt tilfredsstillende, så man gik over til at anvende asfaltemulsion, der gav forøgede muligheder for behandling af vejoverfladen. Asfalt emulsion var et materiale, der kunne udlægges koldt, og kunne bruges selv om vejoverfladen var fugtig.
For bilisterne betød det, at støvplagen endelig var fjernet, og samtidig var kørebanen blevet betydeligt jævnere
Antallet af biler var steget fra 1.600 i 1912 til over 10.000 i 1928. På hovedlandevejene var det nu bilerne, der dominerede, men deres tilskud i form af forskellige

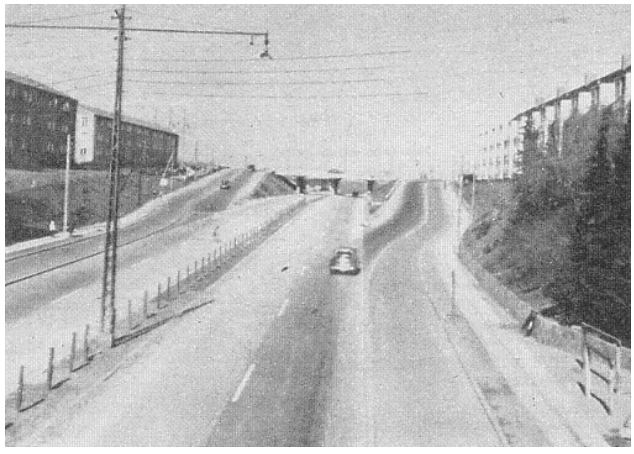
afgifter var også kommet op over 800.000 kr. årligt, et formidabelt beløb efter datidens målestok, der dækkede udgifterne til vejvedligeholdelsen fuldt ud.
Udviklingen fortsatte. Nye materialer og nye metoder kom i anvendelse, og en vigtig faktor i dette udviklingsarbejde blev Dansk Vejlaboratorium, som oprettedes i 1928 (navnet blev i 1960 ændret til Statens Vejlaboratorium). Dette laboratorium udførte bl.a. en lang række forsøg med alle de nye materialer, der kom på markedet
Efterhånden gik udviklingen i retning af at anvende bitumen blandet med fint, harpet grus til vejoverdækning. Bitumen er et produkt der fremkommer ved raffinering og krakning af mineralolie. En sådan tæppebelægning kunne udlægges, så vejene blev væsentligt jævnere end ved tidligere overfladebehandlinger – og så var den slidstærk. Man regnede med, at en tæppebelægning kunne holde i 10 år, og det viste sig at holde stik.
I 1926 blev der på Roskildevej 3 parallelle baner i hver retning: En for hestevogne, en for biler med massive ringe og en med luftgummiringe. Luftgummiringe var mærkeligt nok ikke slået igennem for bilernes vedkommende, men nok for cyklernes. Allerede i 1929 medførte målinger på Roskilde forsøgs-vejen et forbud mod massive ringe.
Cementbeton har også været forsøgt anvendt som vejbelægningsmateriale på nogle få vejstrækninger, men er ikke slået igennem.

Vejtræer, snerydning og saltning.
Ved første verdenskrigs udbrud var de danske hovedveje flankeret af popler, men de blev alle fældet og solgt til brænde under krigen. I stedet blev der plantet elmetræer, men 2/3 af dem blev fældet under anden verdenskrig, denne gang blev de ikke anvendt til boligopvarmning men til generatorbrændsel til bilerne.
Vejtræerne var farlige naboer på de smalle veje for de fartglade bilister. Sikkerheden gik frem for alt – begrebet miljø var endnu ikke opfundet – og i 1950'erne fjernedes næsten alle vejtræer.

Vejtræerne kunne være dødsensfarlige for de fartglade bilister!

I slutningen af 30'erne kom snekastningsloven, som gav anledning til mange forsøg med sneplove og sneskærme. Man begyndte også at blande salt i det grus, der blev spredt ud på de isglatte veje – men det talte man ikke så meget om dengang.
I 50'erne begyndte man at salte i stor stil, og det fik motorklubberne til at rase – og denne diskussion er ikke afsluttet endnu.

Motorveje – et nyt begreb.
Rundt om i Europa var dukket en ny type veje op, som helt var helliget automobiltrafikken, først i Norditalien, senere i Tyskland. Det var veje med 4 kørebaner, mindst, og ingen skærende veje i niveau. Der var ingen fartbegrænsning, og motorvejenes trafikkapacitet var så stor, at man umuligr kunne tænke sig den fuldt udnyttet. Men når især Tyskland byggede motorveje i hundredvis af kilometre, var det med en grum bagtanke. Motorvejene var et led i krigsforberedelserne.
Men i Danmark var krig noget fjernt og urealistisk, men motorvejene kunne man godt se fordelene ved. I 1936 forelå der et projekt fra 3 af vore store entreprenørfirmaer på 685 km motorveje til 219 millioner kr.. Det var stort set motorvejsnettet "Det store H", der først i de senere år er færdiggjort.
Man gik straks i gang - i 1937 påbegyndtes arbejdet med Hørsholmvejen, en motorvej med fire kørebaner på hver 3,5 meters bredde adskilt af en midterrabat og med niveaufri vejskæringer.. Men så kom krigen, og satte en stopper for dette projekt ligesom for så meget andet.
Efter krigen var det først og fremmest en meget påkrævet reparation af hele vejnettet, der skulle gennemføres, men i 1947 gik man i gang med den nordlige del af Hørsholmvejen, og derefter gik det slag i slag, med at få "Det store H" færdigt - og komme endnu videre.



Danmarks første motorvej, Hørsholmvejen – påbegyndt 1937, og den sidste nye Odense - Svendborg.

Andet og mere end motorveje.
Motorvejsprojekterne i det 20. århundrede var de største trafikprojekter, men der var også andre trafiktekniske problemer, der pressede sig på. Man måtte finde midler til at bremse stigningen i antallet af trafikuheld, ofte med død eller invaliditet til følge. Vejdirektoratet, amterne og kommunerne har gennem årene fået kortlagt mange farlige vejstrækninger, de såkaldte "sorte pletter", og efterfølgende fået ændret vejforløb eller vejkryds for at mindske antallet af trafikulykker. Disse ændringer har medført et fald i antallet af trafikuheld, hvilket er en positiv udvikling for samfundet med bl.a. store besparelser til følge, men for at fastholde denne udvikling i en tid, hvor antallet af motorkøretøjer er stærkt stigende, må der også fremover afsættes store beløb til jagten på de "sorte pletter".
Med den stigende trafik kom projekter med genebekæmpelse for de mennesker, der boede tæt op ad veje og gader. En af generne var/er støjen, så den afhjælpes ved, at bygge støjvolde eller støjskærme.
Et andet miljøproblem har været hovedlandevejenes passage gennem mindre byer. En ofte anvendt, men dyr, løsning har været, at anlægge en omfarts vej, men en sådan omfartsvej kan skade bysamfundet på flere måder bl.a. ved at de handlende mister deres kunder. Derfor har man efterfølgende prøvet med andre løsninger som eks. miljøprioriterede gennemkørsler, med hastighedsbegrænsninger, parkeringspladser langs med vejen og sikre cyklister og fodgængere bedst muligt.
Det var en kort historie om vore vejes spændende historie, men jeg håber, det har givet læserne lyst til at vide mere om det spændende emne, og i så tilfælde er der meget faglitteratur at forlyste sig med.
Kilder: Bl.a. FDM's 75 års jubilæumsnummer, nr. 13 fra 6. juli 1984. HØ/september 2006

Ung eller gammel bil - *gør den vinterklar!*

Det elektriske system går en hård tid i møde, så sørg for, at det er klar til de lave vintertemperaturer – og du kan selv klare dette "kontroleftersyn".
Ventilatorremmen: Det er vigtigt, at ventilatorremmen sidder passende stramt, hvis dynamoen skal kunne producere den nødvendige strøm.

Herunder t.v.: Ventilatorremmen skal sidde så stramt, at den ikke kan trykkes mere end 2-3 cm ned -midt imellem de to remskiver!

Herunder: Ventilatorremmens stramning justeres ved at løsne en eller 2 skruer. De samme skruer bruges, når remmen skal skiftes.

Batteriet: Når dynamoen er i orden, bliver der også produceret strøm, og den skal så kunne opbevares, dertil kræves et batteri, der også er i orden.

T.v.: Skrue selv de små hætter eller tag dækslet af og kontroller, at væsken står omkring en halv cm over blypladerne.

Herunder: Ir ved pluspolen på batteriet fjernes med vand, eventuelt tilsat lidt soda.

Kølervæsken:
Kølersystemet skal være tilstrækkeligt sikret mod frost.
En tommelfingerregel siger, at kølervæsken ikke må være over 2 år gammel!
Hvis du ikke selv med eks. det viste måle apparat, kan kontrollere kølervæskens koncentration, så få en servicestation eller et automobilværksted til at gøre det.
Men selv om målingen viser, at væsken er i orden, kan den være så gammel, at dens rustbeskyttende virkning er borte.

Kilde: Bilen 1 af Ole Poulsen / HØ. September 2006

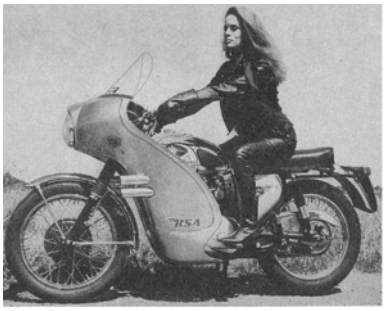
Damer på motorcykel

Når foråret nærmer sig kommer motorcyklerne tilbage på vejene. De fleste køres stadig af mænd, men en større og større procentvis del køres af kvinder, så skulle en kvinde vove sig op på en motorcykel vil det næppe vække opsigt.
Anderledes var situationen for godt hundrede år siden, da en af opfinderen J. C. Ellehammers succeser kom på gaden: Motorcyklen Elleham, der første gang sås i gaderne i 1904.
I forbindelse med motorcyklen fik Ellehammer blandt andet patent på et særligt stel, hvor midterpartiet er i trappetrinshøjde over jorden, og på grund af stellet er Elleham blevet kaldt verdens første scooter.
Bladet Auto-Cyclen fremhævede stelformens fordele, der betød, at den var let at komme op på, også for "ældre folk og damer".
I april 1905 var motorcyklen udstillet på den store Cycle- og Automobiludstilling i Tivoli i København, og her var der også damer der prøvede den. Auto-Cyclen berettede herom: "Er der nogen motorcykel, som er i stand til at friste en dame til at dyrke den ædle motorsport, så er det Elleham. Dette viste sig da også i søndags formiddag, hvor flere unge damer inde i Tivoli hurtigt overvandt de første svage betænkeligheder og med lige så stor sikkerhed som elegance styrede den lille fikse maskine rundt på den indhegnede bane omkring kunstnerplænen, hvor de vakte publikums udelte beundring. Enhver ung dames hjerte vil sikkert banke ved synet af dette billede, der til fulde viser, hvor nydeligt og kvindeligt en dame tager sig ud på det nye befordringsmiddel.
Det sidste var der sikkert delte meninger om i samtiden, og Ellehammer opnåede ikke sin succes med kvindelige kørere. Der var f. eks. ingen kvinder i Elleham-klubben, der bl. a. havde til formål at sørge for billigt indkøb af benzin og at bringe sine medlemmer til at vise hensynfuld optræden over for andre vejfarende.
I 1909 havde Ellehammer solgt sine motorcykelpatenter, og måtte derfor ikke længere selv fremstille motorcyklen. Han ville dog gerne tilbage på markedet med en forbedret model kaldet Ellemobil, og han forsøgte at få gang i en produktion i Tyskland.
Deutsche Bank var blandt dem, han ville have til at skyde penge i projektet. Ellehammers kontakt i Tyskland skrev i den forbindelse, at det ville "gøre en uhyre effekt", hvis Ellehammer kunne få en dame til at køre på motorcyklen for bankfolkene.
Der er ingen tvivl om, at kvindelige motorcyklister havde stor reklameværdi.
Omkring 1910 blev der fremstillet et katalog over Ellemobil-motorcykler og biler. Af kataloget fremgår det, at motorcyklen ikke blot kunne fås som almindelig herremodel. Der var også særlige modeller med sidevogn eller med varevogn, og så kunne Ellemobilen fås som damemodel. På denne var der monteret en slags frakkeskåner omkring motoren, hvad der kostede 40 kr. ekstra. Dermed kom en motorcykel, der kunne yde 3,5 hk, til at koste 820 kr., svarende til godt 43.000 kr. i dag.
Kataloget indeholdt som nævnt også en bil kaldet Ellemobil.
Hverken bilen eller den nye motorcykel kom dog aldrig i produktion på trods af det flotte katalog.

Billedet af damen på en Ellemobil blev vist i et katalog omkring 1910. Hun kører dog ikke på den særlige model for damer, der havde en slags frakkeskåner monteret som ekstraudstyr.

Resterne af prototypen til bilen kan ses på Danmarks Tekniske Museum, sammen med en særudstilling om Ellehammer og selvfølgelig sammen med motorcyklen Elleham. På fars dag i år kunne man på museet se en kørende Elleham – men desværre til skuffelse for mange – med en mand ved styret.
Reklameværdien ved at anvende kvinder som blikfang for at sælge produkter – også motorcykler, har været anvendt i mange år efter Ellehammers spæde start på området.

Pigen t.v. reklamerer for en nyhed fra Puch i 1966 – en scooter bygget til at køre 30 km/time, og var derfor indregistreringsfri, ligesom den kunne køres uden førerbevis

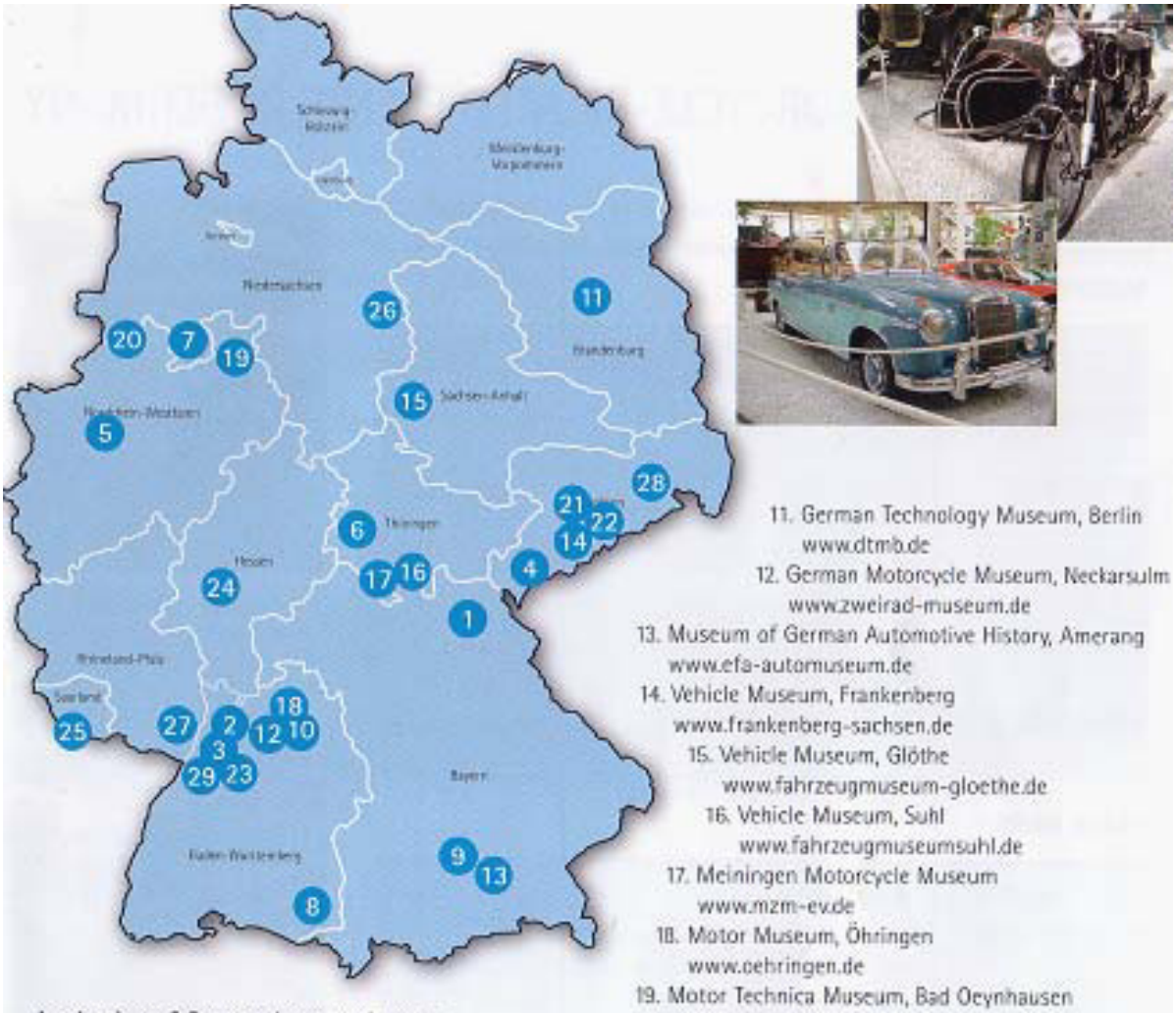


T.v. forneden: Denne Valkyrie på den skønne BSA medvirkede i en James Bond film, men som blikfang i en salgsreklame for motorcykler er der set bedre – og mere afklædte piger.

Kilde, bl.a. Politiken/ Louise Karlskov Skyggebjerg/ HØ september 2006.

Museumsvejledning for Tyskland

Forhåbentlig er du for kort tid siden hjemkommet fra en dejlig sommerferie, og alle indtrykkene fra feriens oplevelser er nu ved at bundfælde sig.
Men der vil måske ikke gå lang tid før du - og din familie - begynder at lægge planer for næste års ferie. Skal den næste ferie gå sydpå, og hører du til dem, der vil opleve noget, og gerne med veterankøretøjer, kan du måske bruge disse adresser.



A selection of Germany's car and motor-cycle museums:

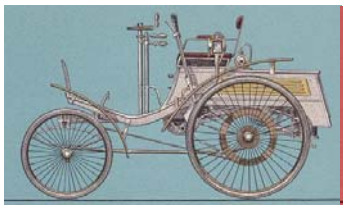
1. AMF Automobile Museum, Fichtelberg
   www.amf-museum.de
2. "Dr. Carl Benz" Car Museum, Ladenburg
   www.automuseum-ladenburg.de
3. Car & Technology Museum, Sinsheim
   www.museum-sinsheim.de
4. "August Horch" Automobile Museum, Zwickau
   www.automobilmuseum-zwickau.de
5. Automobile Museum, Dortmund
   www.oldiemuseum.de
6. Automobile Museum, Eisenach
   www.ame.eisenachonline.de
7. Car Museum, Melle
   www.automuseummelle.de
8. Fritz B. Busch Car Museum, Wolfegg
   www.automuseum-busch.de
9. Deutsches Museum Verkehrszentrum, Munich
   http://verkehrszentrum.deutsches-museum.de
10. German Car Museum, Langenburg
    www.deutsches-automuseum.de
11. German Technology Museum, Berlin
    www.dtmb.de
12. German Motorcycle Museum, Neckarsulm
    www.zweirad-museum.de
13. Museum of German Automotive History, Amerang
    www.efa-automuseum.de
14. Vehicle Museum, Frankenberg
    www.frankenberg-sachsen.de
15. Vehicle Museum, Glöthe
    www.fahrzeugmuseum-gloethe.de
16. Vehicle Museum, Suhl
    www.fahrzeugmuseumsuhl.de
17. Meiningen Motorcycle Museum
    www.mzm-ev.de
18. Motor Museum, Öhringen
    www.oehringen.de
19. Motor Technica Museum, Bad Oeynhausen
    www.badoeynhausen.de
20. Motorcycle Museum, Ibbenbüren
    www.ibbenbueren.de
21. Museum of Saxon Vehicles, Chemnitz
    www.wasserschloss-klaffenbach.de
22. Motorcycle Museum at Augustusburg Palace
    www.die-sehenswerten-drei.de
23. Motorsports Museum, Hockenheimring
    www.hockenheimring.de
24. Technology Museum, Rüsselsheim
    www.stadt-ruesselsheim.de
25. Saarland Motorcycle Museum, Wadgassen
    www.saarlaendisches-zweiradmuseum.de
26. Volkswagen Car Museum, Wolfsburg
    http://automuseum.volkswagen.de
27. Technology Museum, Speyer
    www.museumspeyer.de
28. Transport Museum, Dresden
    www.verkehrsmuseum.sachsen.de
29. Transport Museum, Karlsruhe
    www.karlsruhe.de

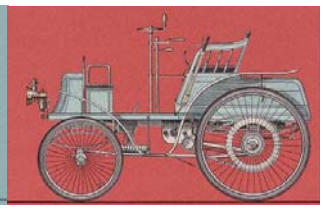
Mercedes

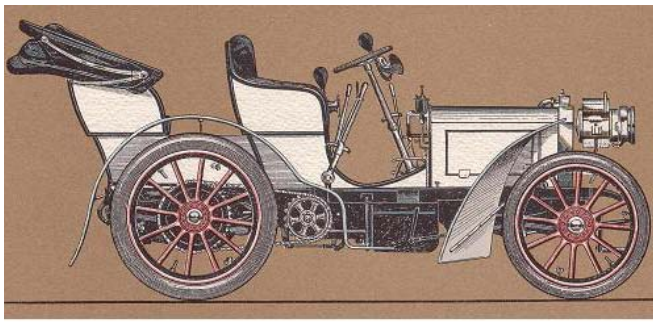
et mærke der var med til at
skrive historie

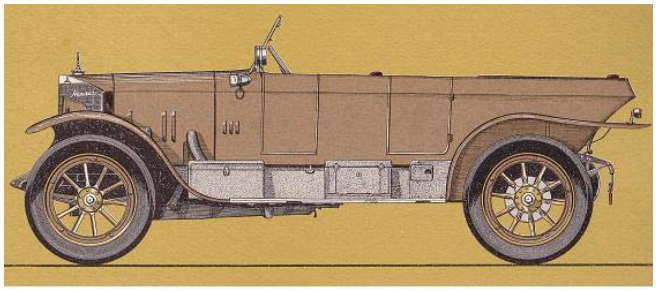
Fra begyndelsen og til 1939.

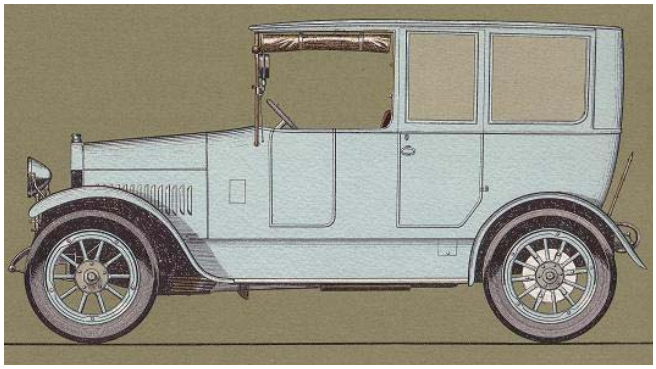
De grundlæggende opfindelser af Gottlieb Daimler og Karl Benz er milepæle i Bilens historie.
I dag fremstiller Daimler-Benz AG, den ældste automobilfabrik i verden, et program, der opfylder næsten alle behov inden for personbiler,
lastvogne, busser, universalkøretøjer og motorer.
Her nogle modeller fra de første ca. 40 år.

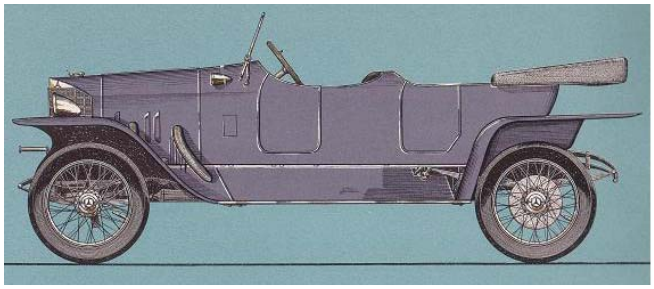


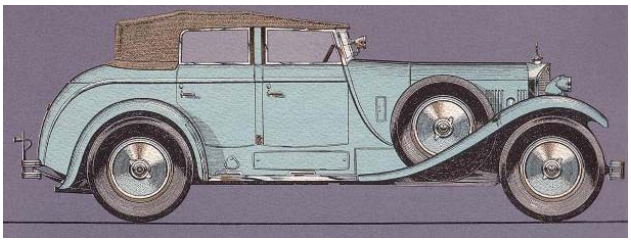


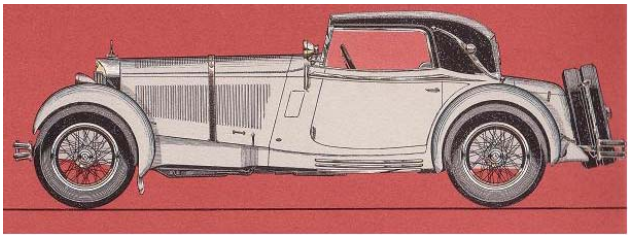


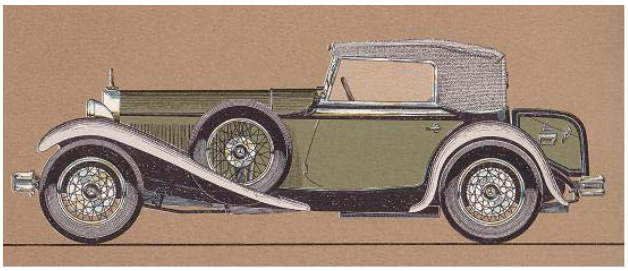


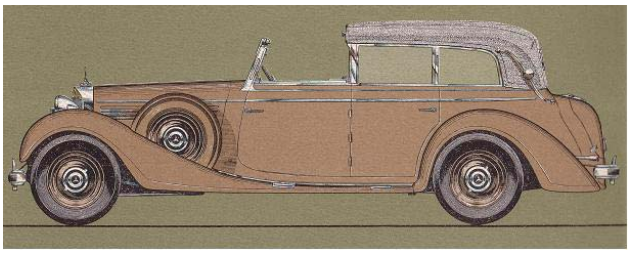












I kolonnen til venstre fra oven:
T.v.: Benz "Velo" fra 1894.
T.h.: Benz "Ideal" fra 1898.
Mercedes "Doppel Phaeton" fra 1901.
Mercedes "Knight" fra 1910.
Benz "Limousine" fra 1910.
Mercedes "6/25/40" fra 1921.

I kolonnen til højre fra oven:
Mercedes Benz "K" fra 1926.
Mercedes Benz "SS" fra 1928
Mercedes Benz "Mannheim 370 Sport" fra 1931.
Mercedes „Den store" fra 1938.

HØ/16.08.06

Køb - Salg – Bytte

Sælges:
Til biler, motorcykler, lastvogne, veteraner, m.m.: Kugle- og rullelejer. Priser fra 25 kr. eller efter aftale.
Christian Schmidt, tlf. 75124030.

Sælges:
Motorcykel Yamaha YDS 5, 250 ccm, årgang 1967. Renoveret forgaffel, nye bremser, nyboret, nye kæde og nye kædehjul, ny bremse – og gearpedal, 99 % original, instruktionsbog medfølger.
Sv. O. Philbert, tlf. 75116440.

Sælges:
Motorcykel Zuzuki T 20, 250 ccm, årgang 1969. Renoveret forgaffel, nye bremser, honet, nye stempler med nye ringe, komplet ny krumtap, ny kæde og kædehjul. ½ cykel mere medfølger. 90 % original.
Sv. O Philbert, 75116440.

Sælges:
Kraftig motorcykellift med bordstørrelse: Længde x bredde = 220 x 67 cm. Løftehøjde 0 67 cm. Pris. 1.700 kr..
H. Ørsted, tlf. 75127776, e-mail: oersted@esenet.dk

Sælges:
Bøger (nye): "Historien om Fanø Motorløbene 1919 – 1924", 155 sider med rigtig mange fotos sælges for 160 kr. pr. stk..
Jørgen Lind, Edelsvej 30, Esbjerg 6700, tlf. 75164114.

Købes:
Gult glas m. el. u. parabol til Lucas tågelygte SFT/WFT 576 købes eller byttes med tilsvarende hvidt glas.
Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 75164114.

Bliv selv bilimportør:

Sådan gør du:

1. Ved import af brugt bil fra EU-lande skal du ikke betale told og moms. For biler købt uden for EU skal du betale 25 % moms og 10 % told oven i det samlede beløb for bil, fragt og fragtforsikring.
2. Hjemtransporten af bilen sker lettest med en trailer. Vil du selv køre bilen hjem, kan du for eksempel i Tyskland leje såkaldte eksportplader. Danske prøvenummerplader må kun anvendes i Skandinavien, og politiet slår ned på overtrædelser af denne regel.
3. Inden syn i Danmark skal der noteres en egenvægt på et dansk vejecenter (ca. 500 kr.) eller via oplysninger fra en importør.
4. Der skal både foretages almindeligt syn og toldsyn, hvor bilens udstyr, km-tal og tilstand noteres. Et kombineret told- og registreringssyn koster 800 kr. hos Applus Bilsyn.
5. Du får nu oplyst afgiften på din importbil på stedet og i særlige tilfælde efter et par dage.
6. Der kan klages over afgiftsvurderingen i et brev til Told og Skat. Klagen behandles af et særligt motorankenævn.
7. Afgiftsvurderingen afhænger af bilens gennemsnitlige handelspris i Danmark og ikke dens stand. En bil under middel stand fratrækkes 5 procent. Er standen over middel, tillægges 5 procent.
8. Registreringsafgiften udgør ca. 63 procent af en bils handelsværdi.
9. **For veteranbiler over 35 år gælder, at bilens oprindelige pris uden afgift nedsættes 40 %, og af dette beløb betales 180 % registreringsafgift.**
10. Når bilen er afmeldt hos motorkontoret, og det kan dokumenteres, at den enten er solgt til eller registreret i udlandet kan registreringsafgiften refunderes minus et gebyr på 15 % af det endelige beløb. Man kan ikke få mere retur, end der tidligere er betalt i afgift på bilen.

Tjek afgiften inden du køber!

På www.skat.dk kan du se registreringsafgifter på privat importerede biler:

- klik "indførsel af biler" øverst til højre,
- klik "Registreringsafgift og vurderinger af brugte motorkøretøjer",
- klik "Vurderinger" og søg via bilmærke, model og årgang.

Kilde: Søndagsavisen den 1. oktober 2006, skrevet af Steen Bachmann, Bil Magasinet/HØ. 1.10.2006

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