VMK NYT

Nr. 242, 32. årg. oktober 2007

Sabra Sport fra 1961

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

Næstformand/sekretær: Carlo Simonsen
Strandpromenaden 9
6710 Esbjerg V
Tlf. 75115254
E-mail naestformand@vmklub.dk

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

Løbs og turleder: Arne Høeg Jensen
Stigårdsvej 4
6715 Esbjerg N
Tlf. 75130072

Webmaster/fotograf: Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
Tlf. 75154317 / 40599710
E-mail: webmaster@vmklub.dk

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

Klubmester: 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

Bibliotek: Finn Stepping
(ikke i bestyrelsen) Debelvej 201
6855 Outrup
Tlf. 75251742
E-mail: bibliotek@vmklub.dk

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

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.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 første torsdag, hver måned, kl. 19.30 **-undtagen i januar og juli!** Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i: Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

VMK NYT:
Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december. Deadline er den 1. de pågældende måneder.
Indlæg til bladet kan sendes til VMK's adresse. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet..

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Foreningernes dag.	side 3
Fra White Lady til Gentlemann's Express	side 4
Automania	side 6
Klubmødet d. 4. oktober 2007	side 8
Klubmødet d. 6. september	side 10
MhS nyhedsbrev nr. 3	side 11
Skjern Å projecterne	side 13
Fanø motorløbene 1919 - 1924	side 16
SAAB	side 18
Motorcyklen Indian	side 20
KØB-SALG-BYTTE Dæk til veteranen	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

285 Simon Gardsdal, Vognstrupvej 47, 7550 Sørvad.
286 Frants P. Enevoldsen, Sportsvej 8, 6740 Bramming.
287 Preben Holm, Haydnsvej 14, 7400 Herning.
288 Tonny Find Nielsen, Krogen 7, 6715 Esbjerg N.
289 Søren Peter Knudsen, Storegade 71, 6740 Bramming.
291 Kristian Jensen, Bredgade 29 st., 6830 Nr. Nebel.

AKTIVITETSKALENDER FOR 2007:

November:	1.	Besøg påEUC, afdelingen for Mekanik og Landtransport, Storstrømsvej 39, 6715 Esbjerg N.
	3.	Stumpemarked i Herning.
December:	6.	Julemøde med ledsager.

2008

Januar:		Intet møde.
Februar:	1.-3.	Bremen Classic Motorshow. (Salgsudstilling og stumpemarked).
	7.	Klubmøde.
Marts:	6.	Klubmøde.
	29.	Stumpemarked i Herning.
April:	3.	Klubmøde.
	26.	Esbjerg Veteranløb 2008.
Maj:	8.	Klubmøde eller klubtur.
	22.	Aftentur ud i det blå.
Juni:	5.	Landsdækkende veterankøredag, VMK bl.a. sammen med Vejen og Tønder.
	21.	Smedeløb i Lem.
	26.	Aftentur ud i det blå.

HUSK AT:

Meddele adresseforandring til Lars Nørgaard, Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg V. Træffes mandag og torsdag på tlf. 29449908, kl. 16.00 til 18.00 eller mail forsikring@vmklub.dk

Forsidebilledet:
Sabra', der blev produceret på den engelske fabrik Reliant for et israelsk firma, havde en rækkemotor fra Ford på 1.703 ccm og 91 hk..

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 50 . Deadline: 1. december 2007.

Esbjerg Veteranløb 2008 nærmer sig, har du ideer eller forslag til opgaver eller andet sjov til løbet - så henvend dig til løbsleder Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N. tlf. 7513 0072

Foreningernes dag i
Esbjerg d. 1.09.2007

Lørdag den 1. september var i Esbjerg afsat til at gøre et fremstød for kommunens foreninger. Foreningerne havde deres stande i Kongensgade og på Torvet. Vestjysk Motorveteran Klub havde en udmærket placering på Torvet og var repræsenteret med nogle veteranmotorcykler- og biler. Det blev en dejlig og underholdende dag med mange interesserede henvendelser til VMK's repræsentanter. Vejret, der i en periode havde været meget ustabilt og mest regnfuldt, viste sig også fra sin pæne side, så alle forhold ved arrangementet var perfekte og VMK's repræsentation må betegnes som en succes.

At det var en fin dag fortæller billederne her om.
Der blev også vendt mange emner i løbet af de timer VMK's folk var på Torvet, tak til jer fordi i ville afse tid til at til at hjælpe VMK og Esbjerg City med arrangementet.
Foto/tekst: Jens Aksel Vilhelmsen/Carlo Simonsen.

Vil du træffe veteraner?
Så skulle du måske overveje et medlemskab i
Vestjysk Motorveteran Klub!
Stedet hvor du under hyggelige former
- møder veterankørere - som du udveksler erfaringer med
- oplever ture, løb, træf, o.m.m.

Fra White Lady til Gentlemann's Express

Denne spændende bil, hvis grundlæggere har danske rødder, kan måske være noget for de af vore medlemmer, der kan lide skønne biler, men vel at mærke medlemmer der har råd til at investere i en sådan bil – for der skal meget mere end lommeuld op af gemmerne, når man skal betale en Jensen bil.

Alan & Richard Jensen.
Brødrene Alan (1906-93) og Richard (1909-1976) Jensen blev født i England af danske forældre. Fra deres tidlige ungdom byggede de biler. I 1932 blev de direktører i firmaet "W. J. Smith & Son" i West Bromwich. I 1934 skiftede firmaet navn til Jensen Motors L.T.D. Firmaet byggede lastvogne, busser og biler. Lastbiler og busser blev bygget i eget navn. Bilerne derimod byggede de mest for andre: Volvo (P 1800), Austin (Healey 100/100 –6/3000, Champ) og Sunbeam Alpine (Tiger Mk. 1 og 2).
Når der var kapacitet til det byggede de luksus limousiner i eget navn - og i samme kvalitet som Bristol, Jaguar og Aston Martin.
Bilerne er håndbyggede. De fleste i få eksemplarer. Kun Interceptoren (1966-76) og Jensen–Healey (1972.76) blev bygget i mange eksemplarer, men stadig i små serier. Der er mange variationer: Ens- eller tofarvede; med eller uden vinyltag; højre eller venstrestyret; forskellige motorer; automatisk eller manuelt gear; med eller uden airkondition; soltag , m.m..
Bilerne blev solgt på mange markeder. De fleste dog i England og U.S.A.. Bilerne blev tilpasset de særlige krav i de enkelte lande.
Jensen var kendt for at gå forrest: De første med skive- og ABS-bremser, firehjulstræk, sikkerhedsseler, servostyring, airkondition og de byggede mange af bilerne i glasfiber.

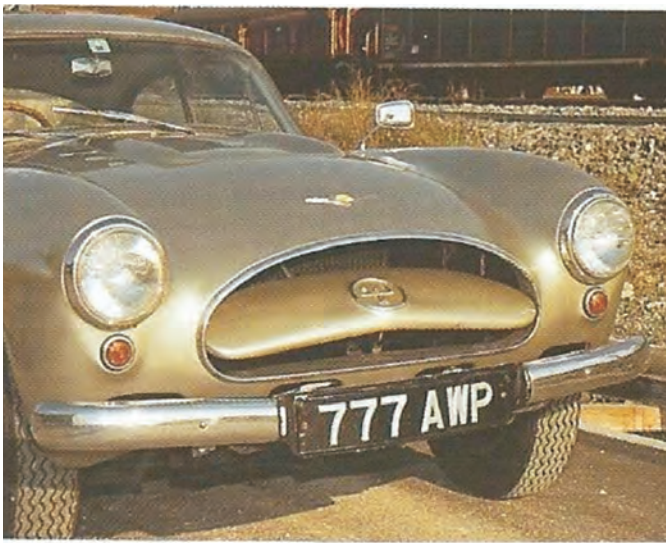
White Lady startede eventyret.
I de første år blev der kun bygget få personbiler. Blandt

køberne var Clark Gable. Herefter fulgte små serier af luksus saloon, sedan og convertible. Før krigen kom "The White Lady", Jensen S-type og Jensen H-type. Efter krigen kom Jensen PW og den første Interceptor.

Model **Jensen 541** kom i 1954. Den er bygget i glasfiber. Bilen er udstyret med en 4 liter Austin motor. De første med manuelt gear. Mange ønskede dog automatgear, og efterhånden som årene gik blev de fleste 541'ere leveret med automatgear. Modellerne har plads til fire personer, men er kompakte og strømlinede. 541 fik senere tilføjelsen "de luxe". Den havde Dunlop skivebremser på alle fire hjul. Der er bygget 226 stk. De sidste i 1959.

Afløseren Jensen 541 R kom i 1958. Modellen blev kendt som en af verdens hurtigste og mest økonomiske biler i sin klasse.

Som den første 541 har 541 R også en luftklap foran køleren, der kan åbnes fra førersædet. Der er bygget 193 stk..
Den sidste model kom i 1960 og fik navnet 541 S. Den er større end forgængerne. Den har et nydesignet instrumentbræt, forbedret ekstraudstyr og luftklappen er afløst af en almindelig grill. Der er bygget 127 stk..



Kølergrillen var en plade, styret af en termostat, der åbnede pladen når motortemperaturen var for høj - og lukkede, når det var koldt.

Model CV8 kom i 1962. Den er også i glasfiber. Der er tale om en større bil med en kraftigere motor, Chrysler V8, 5,9 liter. Denne model skiller sig ud fra de øvrige på grund af forlygterne. Der var delte meninger. Pressen kaldte den "verdens grimmeste og bedste luksussportsvogn". Der er bygget 68 stk..
Mk.2 kom i 1963. Der er tale om mange mindre forbedringer og øget komfort. I slutningen af 1963 udgik Chryslers 5,9 liter motor. Den blev erstattet af en større 6,3 liter. Der er bygget 250 stk..
Mk.3 blev introduceret i 1965. Fronten blev redesignet med mindre lygter, nye støddæmpere og bedre bremser. Interiøret blev løftet med et nyt instrumentbræt i træ. Der er bygget 181 stk.

Fra White Lady til Gentlemann's Express

En CV8 blev firehjulstrukket. Den er forløberen for FF-modellerne. CV8'erne blev ofte brugt til motorsport.

Jensen Interceptor.
I 1966 blev en helt ny Interceptor sat i produktion. Her kom et helt nyt perspektiv: Design fra Touring i Italien, en stor Chrysler motor (V8, 6,3 liter), automatgear, skivebremser på alle fire hjul, sikkerhedsseler, og så en mængde luksus som

servostyring, el-betjente sideruder, spejle og benzindæksel. Interiør med ædeltræ og læder, store ruder, stereo-radio med 8-spors båndspiller og fire højtalere, by- og landhorn, lys i motorrummet. Oprindeligt skulle den have været bygget i glasfiber, men det gik man fra og byggede den i stål. Der er bygget 1.024 stk..
Mk.2 kom i 1969. Instrumentbræt og sæder var nydesignede. Modellen var blevet mekanisk ajourført. Der er bygget 1.128 stk..
Mk. 3 kom i 1971 med ventilerede skivebremser, alu-fælge og nye bagsæder. I midten af 1972 blev den store Chrysler motor udskiftet med en endnu større V8 på 7,2 liter. Derefter fulgte løbende forbedringer. Den sidste serie af denne model fik "J"

på hver side af bilen. Det var den bedst udstyrede og mest velkørende Interceptor Jensen byggede. De sidste Interceptor Mk. 3 blev produceret i maj 1976. Der er bygget 4.255 stk. Mk 3..
Interceptor Convertible var en model Jensen byggede 456 stk. af i årene 1974-76. Denne kalechemodel er meget eftertragtet.
Jensen FF (Ferguson Formula) – lanceredes og blev årets bil i 1967 var verdens første serieproducerede personbil med firehjulstræk. Der blev bygget 195 stk..
Mk. 2 kom i 1969 med små forbedringer. Der blev bygget 110 stk..
De sidste FF'er Mk. 3 blev produceret i 1971, og der blev bygget 15 stk. af dem.
Afløseren for FF var **Jensen SP.** Den var ikke firehjulstrukket, men havde en kraftig, tunet motor på 7,2 liter og 385 hk.. Der er bygget 232 stk..
Jensen-Healey Mk. 1 kom i 1972. Det var en lille sportsvogn til 2. Lotus leverede en 4 cylinder motor på 2 liter. Motoren var ikke færdigudviklet og interiøret for plastikagtig. Der blev bygget 3.356 stk..
Mk. 2 kom i 1973 med en forbedret kabine (træ, nye sæder og mere udstyr). Hertil kom fra 1974 en ny gearkasse med 5 gear. Der er bygget 7.142 stk..
Den sidste Jensen-Healey med navnet **Jensen GT** var en lille stationcar. Der blev bygget 509 stk..

Sammenbrud og genstart.
Fra slutningen af 60'erne blev vægten af produktionen lagt på den store nye **Interceptor** og senere den lille 2-personers **Jensen-Healey**. Omstillingen til en voldsom egenproduktion, en for stor satsning på det amerikanske marked og oliekrisen lukkede firmaet i 1976. Samme skæbne overgik også andre små bilfabrikker.
Efter sammenbruddet i 1976 er der blevet gjort flere forsøg på at få Jensen fabrikken i gang igen: **Jensen Interceptor S4** fra 1983 blev der bygget 16 af og så var det slut med "Gentlemanns Express", som pressen havde døbt den ved fremkomsten i 1966. **Jensen C-V8 & S-V8** blev der i 1999 bygget 33 af.

Jensen i Danmark.
I årtier har der været Jensen fans i Danmark, og i 2006 blev **Jensen Klubben** startet den 27. marts. Den er organiseret under Dansk Veteranbil Klub
Kilde: Jensen-Klubbens lille folder, Sports Cars, m.fl./HØ12.09.07

Husk:

- Vestjysk Motorveteran Klub kan ikke henvise til nogle der vil køre til bryllup eller andre festligheder!

- VMK er ved at forberede Esbjerg Veteranløb 2008, så hjælp klubben – kom med forslag til forbedring af løbet og med ideer til opgaver, der skal løses ved posterne!
Dine forslag afleverer du til:
Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, tlf. 75130072.

På et skilt ved indkørslen til en amerikansk by står der:
Hvis du kører hurtigt nok, vil den samme vogn holde hele livet!

AUTOMANIA
24., 25. & 26. august 2007

Fra vort VMK medlem nr. 4 Jørgen Lind har vi modtaget dette indlæg:
VMK havde, som mange andre klubber, fået et par gavebreve til AUTOMANIA 2007. Jeg var så heldig, at Harry Ørsted overdrog mig det ene, som gav gratis adgang til kørsel på FDM Jyllands-Ringen fredag d. 24. aug. og manøvrekørsel sammesteds lørdag d. 25. aug. . Jeg vil gerne kvittere for gaven med denne lille beretning.
Altså kørte vi – hund Hugo, frue Else og jeg – af sted i Lotus'en fredag formiddag med retning mod Silkeborg, hvor de 2 førstnævnte skulle fordrive tiden, mens jeg fortsatte til banen i Resenbro

Der var mødt et ret broget felt af deltagere op, bl.a. ABARTH, CORTINA, SAAB, FIAT, MG, AUSTIN, COBRA, CORVETTE, PORSCHE, DAIMLER, JAGUAR, LOTUS 7, og ELITE – og så en LLOYD ARABELLA.
For snart en del år siden havde jeg prøvet at køre på banen i min "gamle" MGB GT, men nu var det spændende at afprøve LOTUSen.

Den viste sig at accelerere rigtig godt, styre præcist, bremse overdådigt og "klæbe" sig godt til asfalten, både i de snævre sving og i de lange kurver, kun med lidt *piv* fra dækkene. Det havde jeg nu også forventet, men det er godt at få bekræftet, hvor meget bilen kan og hvordan den reagerer i de mere ekstreme situationer.
Et "sæt" med 4 omgange var nu ikke meget, men 4 mere havde sikkert heller ikke været nok.

Efter runderne samlede jeg hund og frue op nede ved HJEJLEN, og vi sluttede os til MG-klubbens træf, der siden smeltede sammen med de øvrige deltagende biler i AUTOMANIA på Søtorvet.
Derfra udgik en paradekørsel til Torvet, hvor borgmesteren efter sigende holdt åbningstale. Men der var åbenbart langt flere biler i karavanen end Torvet kunne rumme, så vi var blandt den lange række biler, "der strandede" inde mellem bygningerne i det store rådhuskompleks. Jeg sendte Birger B.

en *varm* tanke for at have pustet nyt liv i mine el-køler-blæsere.
Da vi endelig nåede næsten frem til Torvet, opgav vi den videre kolonnekørsel og valgte at smutte hjem.

AUTO-PARTNER

City Autoservice
v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 216
Telefon 75128284
Biltelefon 40331854
Privattelefon 75451501

AUTOMANIA
24., 25. & 26. august 2007

Da lørdagen bød på forskellige manøvrekørsler, havde jeg tilmeldt mig med min A.H. Sprite, der er nok så overskuelig som LOTUSen.
Jeg startede hjemmefra midt formiddag i øsende regnvejr, og nød godt af taget på tankstationer i Esbjerg, Grindsted og Give. Først derefter klarede det op, og i Silkeborg havde det slet ikke regnet.
Der var overraskende få deltagere til manøvrekørslerne, der bestod af blindkørsel, mos et æble med højre forhjul, kegle-slalom forlæns og baglæns, bakning om et hjørne, parallelparkering og stop tættest muligt ved en pæl uden at røre den – både forlæns og baglæns. Bortset fra blindkørslen – kør 40 m hen og stop lige foran en pæl – hvor jeg i 2 forsøg kørte både for langt og ved siden af pælen, klarede vi det ret perfekt.
Sidste test var kørsel på banen. Jeg fik nu 4 omgange fri kørsel med banen næsten for mig selv. Det gik selvfølgelig ikke så hurtigt som dagen før, men den lille SPRITE klarede det hele fint, ikke mindst i svingene.
Da "banemanden" syntes det så rigtig godt ud, fik jeg lov til at køre igen og tog 6 omgange mere.
På hjemturen var jeg omkring Gjern Bakker og så lidt Hill Climb, derefter kørte jeg ind på Søtorvet, hvor der var samlet mange vidt forskellige biler, heraf en snes til salg.
Gamle biler medfører automatisk snak med mange folk.
Hjemturen tog jeg med så lidt *Diagonalvej* som muligt, da den hverken hører til bilens eller mine favorit-ruter.

Uden gavebrevet var jeg måske ikke kommet til AUTOMANIA, men jeg fik 2 gode ture ud af det på 2 fine dage i 2 forskellige biler.

Tak til Jørgen for indlægget. Det er skønt for redaktionen, når der kommer noget fra medlemmerne – og VMK NYT bliver derved også mere "et rigtigt medlemsblad".
Har du også en eller anden oplevelse - ny eller gammel – der kan interessere medlemmerne, så kom med den!

HØ/29.08.07

Referat fra klubmødet den 4. oktober 2007

Aftenens møde var et af årets mest velbesøgte, det var dejligt at se så mange deltagere. Efter en velkomst til den store forsamling, herunder et enkelt nyt medlem, og ikke mindst aftenens foredragsholder, gav formanden en kort orientering, inden ordet blev overgivet til Ronnie Vang der skulle fortælle os

Om det at blive astronaut.

Ronnie er 30 år, han har Ph.d. i fysik i 2005 og er ansat som post.doc på Aarhus Universitet, han bor i Århus sammen med sin kæreste.
Ronnir havde aldrig overvejet at blive astronaut, før han så annoncen fra Videnskabsministeriet. Han søgte jobbet som astronaut sammen med oprindeligt 265 andre ansøgere.

Efter forskellige testrunder reduceredes antallet til 88, så 30, så 9, så 7, og endelig blev der de nuværende 3 tilbage, og heraf er Ronnie den ene.
I ESA skal man nu blive enige om udvælgelsesproceduren og gennemførelsen af denne så man får mellem fire og otte nye astronauter, hvilket sker i 2008. De tunge nationer i europæisk rumfart – dem der betaler mest til ESA's drift - er Tyskland, Frankrig og Italien, og de vil få stor indflydelse på denne udvælgelse. De financierer over halvdelen af ESA's budget.

De udvalgte astronauter skal gennem 3 ½ års uddannelse i Køln, Houston, Moskva, Canada og Japan.
Der er lang vej igen, men Ronnie fokuserer lige nu på udvælgelsesproceduren, og selv om Danmark er et lille land, mener han, at der er en reel chance for at få en enkelt dansk astronaut med.
De danske kandidater, er blevet introduceret til dansk rumforskning ved besøg på virksomheder og forskningscentre.
De har været i træningslejr på Flyvestation Karup. De har besøgt ESA's astronautskole og astronautkorpset i Køln og de har besøgt kontrolcentre med tilhørende forskningscentre i München og Toulouse. .Det endelige mål for alle anstrengelserne hedder Columbus, og det er navnet på et europæisk forskningslaboratorium, der senere på året vil blive sendt op til Den Internationale Rumstation, der allerede befinder sig i kredsløb i en afstand af 350 – 400 km fra jordens overflade.

At komme ud og forske i rummet står for Ronnie som videnskabens formel 1, og efter hans eget optimistisk, realistiske gæt er han fyldt 37 år, før han tidligst kan komme ud i rummet – hvis han ellers bliver en af de udvalgte.

Det skal blive spændende, at følge Ronnies fremtidige bestræbelser for at blive den første danske astronaut. Vi håber, han bliver den heldige danske astronaut, der fra forhåbentlig 2014 kommer til at forske ude i rummet i Columbus - og samtidig kommer til at se det hele lidt fra oven.

Tak til Ronnie for et meget fint og interessant foredrag, og pøj, pøj med projektet. HØ/6.10.07.

SPARBANK

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...

Stormgade 2 - 6700 Esbjerg - tlf. 7918 1818 - www.sparbankvest.dk

Klubmødet den 6.09.2007

Mødet der var starten på sæson 2007/2008, indledtes med formandens velkomst til medlemmerne, specielt til det nye medlem Peter Nielsen, og gik derefter over til at orientere om følgende:

- Der har flere gange været efterlyst medlemmer, der var interesseret i at køre til bryllup. Til dato har ingen meldt sig, så når disse forespørgsler kommer, må svaret være, at VMK ikke har medlemmer, der er interesseret, og jeg vil henstille til de medlemmer, der bliver spurgt, at de giver denne besked – og ikke henviser til formanden eller andre bestyrelsesmedlemmer. Et medlem gjorde opmærksom på, at der ved denne form for kørsel var specielle krav vedr. forsikring, m.m..

- Fra Esbjerg Kommune, Kultur & Fritid er der kommet et brev vedr. ny lov om røgfrie miljøer gældende fra 15. august 2007. Loven omfatter kommunens fritidsbygninger, som benyttes af foreninger m.v.. Det er derfor ikke længere tilladt at ryge indendørs i kommunens fritidsbygninger. Rygere henvises til i fremtiden at ryge udendørs, da Kultur & Fritid ikke indretter rygerum i bygningerne.
- Hans Sørensen havde medbragt gamle klubblade, som mødedeltagerne kunne tage af, hvis de var interesserede.
- Løbslederen Arne Høeg efterlyste ideer til næste års Esbjerg Veteranløb, også forslag til sjove opgaver til løsning ved posterne.
- Næste møde den 4. oktober er med ledsager, og det er Ronnie Vang, Århus (søn af vort medlem Gunnar Vang), der kommer og fortæller om de prøver og test, han sammen med ca. 260 andre aspiranter har været igennem for måske at blive udtaget til rumpilot – der er i dag 3 danske aspiranter tilbage.

FRØKJÆR PAPIR & VIN

NØRREGADE 71
6700 ESBJERG
TLF. 75450899
FAX: 75452543
e-mail: fp@froekjaerpapir.dk

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO-PARTNER VÆRKSTED

John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75126570, Fax. 75126579

Historisk korrekte sorte nummerplader med 2 bogstaver

Som omtalt i nyhedsbrev nr. 2 - april 2007 foreligger der nu udkast til ny bekendtgørelse om registrering af køretøjer. Udkastet indeholder bestemmelser, der medfører, at det efter 1.april 2011 vil være muligt at få historisk korrekte sorte nummerplader med 2 bogstaver. Motorhistorisk Samråd har afgivet følgende høringssvar den 30. april 2007:

Som formand for Motorhistorisk Samråd skal jeg herved på vegne af Motorhistorisk Samråd fremkomme med følgende bemærkninger til det modtagne udkast til registreringsbekendtgørelse.

Motorhistorisk Samråd kan med tilfredshed konstatere, at det længe nærede ønske om muligheden for historisk korrekte nummerplader til køretøjer registreret efter 1. april 1958 (sorte 2 bogstav nummerplader) nu bliver muligt.
Af § 52 stk. 1 sidste punktum fremgår det imidlertid, at de historisk korrekte sorte 2 bogstav nummerplader først vil kunne anvendes fra den 1. april 2011, d.v.s. 3 år efter, at bekendtgørelsen i øvrigt træder i kraft.
Motorhistorisk Samråd vil foreslå, at overgangsreglen ændres, således at muligheden for historiske sorte 2 bogstav nummerplader træder i kraft den 1. april 2008 for køretøjer registreret første gang tidligere end 1. april 1973 og herefter rullende således at fra 1. april 2009 kan køretøjer registreret første gang tidligere end 1. april 1974 registreres med korrekte historiske sorte 2 bogstav nummerplader o.s.v. frem til 2011.
Motorhistorisk Samråd vurderer, at samrådet er i stand til at administrere ordningen jfr. i øvrigt § 52 stk. 2.

I forbindelse med den almindelige tildeling af 2 bogstav nummerplader til andre køretøjer end de historiske fremgår det, at der vil ske genanvendelse af tidligere numre. Såfremt reglen om fortsat at spærre de bogstavskombinationer, der blev anvendt før centralregistreringen blev indført, fastholdes, vil dette i alt væsentlighed opfylde samrådets ønsker i så henseende, idet der herefter vil være tilstrækkeligt med numre at tage af i forbindelse med sikring af, at den historisk korrekte nummerplade forsynes med de geografiske korrekte kendingsbogstaver jfr. § 52 stk. 2

Derudover giver udkastet anledning til at bemærke, at i relation til §36 stk.2, vil det være hensigtsmæssigt at få præciseret, at hotrods og streetcars ikke kan registreres som veteranbiler, uanset stelnummer og en evt. gammel registreringsattest indikerer, at køretøjet er mere end 35 år gammelt. Sådanne køretøjer vil ikke fremstå som originalt set med motorhistoriske øjne, og ej heller i relation til ToldSkat's cirkulære 2002-31 for så vidt angår beregning af registreringsafgift for importerede veterankøretøjer.

Motorhistorisk Samråd ser meget gerne, at der bliver mulighed for på et møde med repræsentanter fra Skatteministeriet og/eller Færdselsstyrelsen at redegøre for de ovennævnte spørgsmål, ligesom man på et sådant møde kunne drøfte de mere praktiske spørgsmål i relation til administrationen af de historiske korrekte sorte 2 bogstav nummerplader.
Med venlig hilsen
Mads Thyregod
mt@thyregodadvokater.dk

Motorhistorisk Samråds ønske om et møde med repræsentanter fra myndighederne er blevet efterkommet, idet der er aftalt et møde i Skatteministeriet den 23. august 2007 med henblik på en drøftelse af de rejste spørgsmål og administrationen af ordningen i øvrigt
Mads Thyregod.

Den nationale historiske køretøjsdag.

Grundlovsdag, den 5. juni i år lykkedes det at få ideen om en fælles national køretøjsdag virkeliggjort.
Der var arrangementer landet rundt og tilslutningen stor. En succes der gør, at Motorhistorisk Samråd vil arbejde for, at den nationale historiske køretøjsdag bliver en tilbagevendende årlig begivenhed og med en endnu større tilslutning.
En stor tak til de mange klubber der gjorde, at ideen blev til virkelighed.
Mads Thyregod.

FIVA'S generalforsamling.

Danmark er i år vært for den internationale veteranorganisation FIVAS årlige generalforsamling. Generalforsamlingen afvikles i perioden 25.10 til 28.10 2007 i København.
Som bekendt er Motorhistorisk Samråd den danske repræsentant i FIVA.
Vi i Motorhistorisk Samråd arbejder for, at gennemførelsen af generalforsamlingen bliver på et professionelt niveau, og at vi samtidig giver deltagerne gode oplevelser i tilknytningen til generalforsamlingen.
Mads Thyregod.

Køretøjsbegrænsninger

Der er for øjeblikket stor opmærksomhed på miljøspørgsmål – især på luftforureningen – i alle de europæiske lande. Ikke mindst den del af forureningen, der stammer fra bilernes udstødningsgasser (emissioner). I flere af de europæiske storbyer arbejdes der på at begrænse forureningen fra motorkøretøjer ved at indføre zoner, hvor biler kun må køre, hvis de er udstyret med forureningsdæmpende udstyr som katalysatorer og/eller partikelfiltre.
MhS er selvfølgelig opmærksom på, at veterankøretøjer aldrig vil være i stand til at opfylde sådanne krav. Det vil kræve store konstruktive ændringer af motorer og udstødningssystemer, således at de derved mister deres historiske værdi.
MhS har derfor rettet henvendelse til FIVA og gjort opmærksom på, at man bør gøre sin indflydelse gældende for at få historiske køretøjer fritager fra sådanne ordninger, og at en fritagelse bør gælde hele Europa.
Til orientering kan det oplyses, at den danske miljøminister Connie Hedegaard allerede har givet udtryk for at ville se positivt på en sådan fritagelse.
MhS har fuld forståelse for, at der kræves beskyttelse af miljøet, men da de historiske køretøjer ofte anvendes i særlige øjemed og i gennemsnit kører få kilometer årligt, så vil et forbud mod kørsel i de centrale byzoner være meget uhensigtsmæssig.
MhS vil følge spørgsmålet opmærksomt.
Erik Mieth

Miljøzoner og veteranlastbiler- og busser

Ved meddelelse 1998 fra Færdselsstyrelsen fastsættes der regler om miljøzonekontrol ved syn.
Folketinget vedtog i december en lov, der giver kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense mulighed for at etablere miljøzoner.
Alle lastbiler og busser med dieselmotor skal ved kørsel i en miljøzone være forsynet med miljøzonemærke. Lastbiler og busser skal være forsynet med partikelfilter fra den kommunalt fastsatte ikrafttrædelsesdato, medmindre bilen opfylder Euro 3 eller bedre, og efter 1. juli 2010, medmindre bilen opfylder Euro 4 eller bedre.
Kravene vil være de samme i alle miljøzoner, og miljøzonemærket giver adgang til alle miljøzoner.
MEN – Som vi blev lovet af Miljøministeren for lidt over et år siden, er veteranlastbiler- og busser, der er registreret til veterankørsel, undtaget for disse krav. Vi kan altså fortsat, uden bekymring, køre ind i en by med miljøzone og deltage i træf og arrangementer.
Ole Willumsen

Skjern Å projekterne
(besøgt den 30.08.2007)

Efter at vi var samlet ved klublokalet, var der afgang kl. 18.00 med kurs mod Skjern. Her stødte nye deltagere til, og efter en introduktion ved vor guide Jørgen Nørgård forlod vi Skjern Banegård og kørte ud i Skjern Å Enge Vest.

Efter istiden gik fjorden ind mellem Skovbjerg bakkeø og Dejbjerg bakkeø og forbi Skjern og Tarm, i jernalderen ind til Lønborg og for 200 år siden til Pumpestation Nord. Deltaet er dannet af sand som åen førte med sig fra det store opland, der i størrelse svarer til Fyn. Når vandet løber langsomt og møder fjorden, aflejres sandet, og åen danner et net af løb og småøer, hvorved deltaet blev et naturområde med et rigt og varieret dyreliv.
Med afvandingsprojektet af den nedre del af Skjernådalen i 1960'erne, blev den største del af deltaet afvandet, og derved skabtes landbrugsjord til korndyrkning. Projektet, der ændrede hele åløbenes længde fra 24 km til 18 km lige kanal, kostede 220 mill. kr.. Projektet viste sig at medføre gener af en sådan størrelse, at åløbene igen i stor udstrækning i årene 1999-2002 i et naturopretningsprojekt blev ført tilbage til de gamle slyngninger eller strækninger, som før afvandingen i 60'erne. Dette projekt budgetterede med 254 mill. kr., men de blev ikke brugt alle sammen, så der kunne bygges 2 broer og 2 trækfærger.

Efter naturopretningsprojektet har det vist sig, at det rige og varierede dyreliv, der forsvandt efter at afvandingsprojektet var gennemført, er begyndt at komme tilbage. Det må siges at være en positiv gevinst – efter at man havde erkendt og rettet op på forholdende igen.

På turen rundt i engene gjorde vi stop ved Kong Hans'es Bro, Pumpestation Nord og på bakken ved Lønborg Kirke. Alle tre steder fik vi en usædvanlig fin indføring i de historiske, geografiske og projektmæssige forhold omkring Skjern Å dalen.
Turen foregik i et for de fleste deltagere ukendt område, men så absolut et af Danmarks skønneste naturområder, på en kold - men tør dansk sensommeraften.

Efter det sidste stop, hvor deltagerne nød den medbragte kaffe, sluttede turen med en tak til Jørgen Nørgård for hans guidning.
Også en stor tak til Arne for planlægningen af turen.

Det kan anbefales de medlemmer, der ikke havde mulighed for at deltage denne aften, selv at lægge en tur forbi området, og inden vil det måske være klogt at besøge Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside www.skovognatur.d*k*

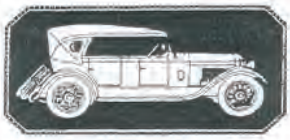
Foroven t.v.: Jørgen Nørgård informerer ved Kong Hans Broen
Forneden t.v.: Udsigten fra toppen af Pumpestation Nord.

Foroven t.h.: Deltagerne på en lille bro der gynger
Forneden t.h.: Så går båden med skipper Arne.

Skjern Å projekterne
(besøgt den 30.08.2007)

Kaffe og afslutning på bakken ved Lønborg Kirke.

Aftenstemning ved Skjern Å.

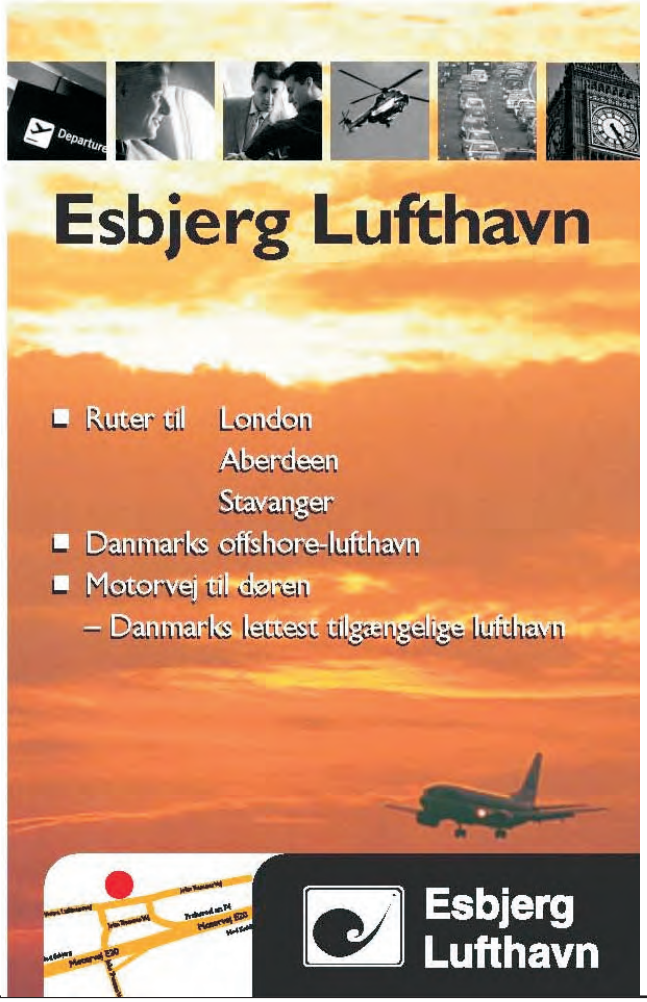


Bøger OM VETERANBILER OG - VETERANMOTORCYKLER

- Reparationshåndbøger
- Instruktionsbøger
- Direkte Import fra USA,
- England og Tyskland

Har du problemer, så kontakt:
Køsters Motorboghandel, Østergade 9, 8900 Randers, Denmark
Tlf. 86426613, fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: kosters_motorboghandel@post.tele.dk eller www.kosters.dk

DANMARKS STØRSTE UDVALG – OGSÅ TIL MODERNE KØRETØJER.



Servicering af trailere - så
- Renovering
- Reparation
- Ændring
- Etc.

SERVICECENTER A/S
Ravnevej 1, P.O. BOX 2113
DK. 6705 Esbjerg Ø, telefon 75 45 29 00
Biltlf. 40 33 26 80 . Fax 75 45 29 25
E-mail:om@hl-sc.dk

Vestjydsk Bogføringsbureau
Registreret Revisionsanpartsselskab

Velkommen til -

Eventkokken og Guldager Forsamlingshus
Ved Tanja og Thomas Lillerøj

- Diner Transportable
- Festmiddage / Familiefester
- Helaftensarrangementer

Kontakt os på Guldagervej 72
eller tlf. 75460668 / 28441503
www.eventkokken.dk

Alt i autoreparation
• Støddæmper- og bremseekspert
• Syn af biler til fast pris
• Alt i moderne testudstyr

Bruno's Autoservice ApS
Service på alle bilmærker
Guldager Byvej 44 b • Tlf. 75 46 00 11 • fax 75 46 08 11

Fanø Motorløbene 1919 – 1924
Finale

At der kørtes væddeløb på Fanø Strand for mange år siden er i dag noget næsten alle på øen ved. Mere præcist drejer det sig om de tidligere i verden så kendte "Fanø Motorløb", der afvikledes i årene 1919 – 1924. Det er i dag godt 83 år siden disse race blev afholdt for sidste gang. I årene efter har løbene været forsøgt genoptaget uden held, men det er dog lykkedes her i nyere tid at få arrangeret nogle Fanø-dage med veterankørsel på stranden. Vi har tidligere i VMK NYT haft et referat fra vort medlem Jørgen Lind's udmærkede foredrag i klubben om Fanø Motorløbene. I dette indlæg vil vi med udgangspunkt i bogen: Historien om Fanø Motorløbene 1919 – 1924 kun behandle løbet i 1924, der var det sidste af disse glorværdige løb.

Arrangementet var berammet til at skulle afvikles over tre dage, og på trods af erfaringer høstet i 1919, havde KDAK's vicepræsident oberstløjtnant Ivan Carstensen valgt at afvikle løbene sidst i august. Begrundelsen herfor var oplysninger fra Meteorologisk Institut, hvoraf det fremgik, at de eneste søndage, hvor ebben indtraf midt på dagen, var den 20. juli og den 24. august. Af hensyn til bl.a Fanø Badehotel valgte man den 24. august fordi den 20. juli var midt i badesæsonen.

Vejret fredag den 24. august, om morgenen, var til alt andet end motorløb. Det styrtregnede og havet slog ind over strandbredden, og kl. 10.00 da løbene efter planen skulle starte, stod banen stadig under vand. Løbene blev så udsat til om eftermiddagen, men den fortsatte regn gjorde banen så ujævn, at politiassistent Rudkøbing nedlagde forbud mod afviklingen af løbene. En beslutning der bifaldtes af alle kørerne.

Men ud over regn og blæst var banen langt fra i orden: Den var fyldt med tang, vraggods, kasser, flasker og brædder, så den var livsfarlig at køre på med de hurtige køretøjer. Lørdag morgen vågnede alle op til et pragtfuldt vejr : Højt solskin med en frisk brise, og da tidevandet trak sig tilbage efterlod det strandbredden glat og jævn.

Ledelsen fra Brooklands banen var kommet til Fanø for at sikre, at det formelle var i orden, således at en evt. rekord sat af Campbell ville kunne anerkendes.

De første tider var ikke imponerende, men efterhånden steg hastighederne. Det var bemærkelsesværdigt, at de små 500 ccm motorcykler var begyndt at blande sig med de store maskiner, først og fremmest Georg Hansens Triumph, men også Hans Martens Scott. Sammenlagt var det dog en triumf for Harley-Davidson, idet seks af de syv hurtigste maskiner, var af dette mærke.

Da de andre løb var færdige, startede Malcolm Campbell sin store 350 hestekræfters Sunbeam, for at forsøge at sætte en ny verdensrekord. I spænding fulgte nu dommere, publikum og konkurrenter bilen, som dukkede frem langt ude i soldisen. Den nærmede sig med en fantastisk drønen. Pludselig lød der et højt brag og noget for tværs over banen. Først så det ud som om det var en hund, der løb lige foran bilen. I næste nu løb endnu en "hund" over banen, og de to dyr kredsede rundt om hinanden og forsvandt derefter i Vesterhavet, medens bilen tabte farten. Først da den var standset, gik det op for tilskuerne, at Campbells vogn havde tabt to dæk. Vognen blev nu skubbet ind i ryttergården, hvor mekanikerne kom løbene med nye hjul og dæk, og i løbet af få minutter var de monteret.

De nye dæk var kanttrådsdæk, der i modsætning til de gamle vulstdæk kunne sidde fast. Campbell blev også rådet til at forsyne forhjulene med kanttrådsdæk, men Campbell mente ikke, det var nødvendigt.

Da baghjulene var sænket, startede Campbell atter forsøget med at sætte en ny verdensrekord. Sunbeam'en var utrolig hurtig, den kørte med en fart, der næppe var set på Fanø før, men knap100 meter før målet sprang højre fordæk af fælgen, og det løb hurtigere end bilen og slyngedes fremad med retning lige mod dommertribunen, Sunbeam'en havde samme retning.

Ingen skreg, ingen råbte og ingen fik tid til at flytte sig i de få brøkdele af sekunder, hvor alle ventede, at se bilen trække en blodig stribe ind gennem det tætpakkede publikum.

Campbell vidste hvad det gjaldt. Han drejede rattet, og bilen adlød ham, idet den slog en elegant bue og styrede lige ind over mållinien, forbi dommertribunen og publikum..

I samme øjeblik bilen susede forbi, lød der et brag. Dækket havde ramt dommertribunen, hvorefter det sprang op i luften, og hen over hovedet på publikum. Men foran tribunen lå en tilskadekommen dreng, der var blev skadet af dækket, der inden det ramte tribunen var løbet hen over hans ben. En læge, der tilfældigvis var tilstede, tog sig af drengen, som efter at være blevet forbundet blev kørt til Nordby, hvor en færge lå klar og sejlede ham til Esbjerg. Drengen blev indlagt på St. Joseph-søstrenes Hospital, hvor han afgik ved døden samme aften.

Fanø Motorløbene 1919 – 1924
Finale

Den dræbte var den 15-årige Aage Borch Clausen, søn af kaptajn Borch Clausen, Nordby, og drengen var sammen med nogle kammerater stafetter mellem dommerne og tidtagerne.
Straks efter ulykken beslaglagde politiet Campbells vogn, hvorefter den blev undersøgt af justitsministeriets sagkyndige i Esbjerg. Han erklærede, at vulstdækkene havde været fastgjort med tilstrækkeligt mange dækholdere, men havde en lovlig lille vulst. Politiet fandt ikke, at der var grundlag for at bebrejde Campbell noget. Han var for øvrigt dybt rystet af begivenhederne og opgav yderligere rekordforsøg.
Man var nu blevet klar over, at dommertribunen og tilskuerpladserne lå for tæt på banen, og allerede dagen efter var tribunerne rykket betydeligt længere tilbage, op imod klitterne.
På trods af - eller måske netop på grund af ulykken – strømmede folk til Fanø om søndagen, i alt 15.000 tilskuere samledes langs banen.
Der blev kørt en række forskellige løb under Fanø-løbene i 1924, delt op i forskellige klasser/heat efter køretøjs: Art, størrelse, m.m., selv et løb mellem nationerne manglede ikke.
Før årets løb havde der gennem flere år udspillet sig en kamp mellem forskellige parter, og nu startede Campbell slaget igen ved at give arrangørerne skylden for ulykken, og han blev bakket op af næsten hele den danske presse, der krævede løbets ledelse udskiftet. I dagene efter stævnet rettede Campbell yderligere angreb mod Fanø-komiteen. Hvorfor havde der ikke været en ambulance? Det kunne måske have reddet drengen. Han bebrejdede også arrangørerne, at banen ikke gik lige ud, men buede svagt, og at målet ikke var ordentligt afmærket, ligesom publikumsafspærringerne var mangelfulde.
Fanø-komiteen tilbageviste angrebene, fordi Mr. Campbell inden løbene var kommet med helt andre udtalelser, banen var godkendt af politiet, og når Mr. Campbell stillede op til løbene, måtte det vel være, fordi han mente at kunne tage ansvaret for at køre på banen med sit køretøj. Fanø-komiteen regnede også med at kunne arrangere Fanø-løb igen året efter.
Men det skulle vise sig, at Fanø-løbet 1924 blev det sidste af disse løb før anden verdenskrig, hvorfor? Der var vel mange stærke kræfter, der arbejdede på at arrangere sådanne løb, og måske var der kommet argumenter fra Fanø-løbet 1924, der kunne bruges til at frarøve Fanø denne attraktion?

Det forfærdelige øjeblik, da højre fordæk sprang af fælgen, og tog retning mod tilskuer- pladserne. Utroligt at Campbell kunne styre udenom tilskuerne med kun et fordæk, og bringe den til standsning fra en fart af måske 240-250 km/time.

Tilskuere og officials tiljubler Campbell, efter at han har fået standset bilen. På det tidspunkt kendte ingen endnu de ulykkelige konsekvenser af ulykken, de havde kun set at Campbell havde afværget en katastrofe ved at holde bilen på banen.

HØ/august 2007

KPMG
Havnegade 33,6701 Esbjerg
Tlf.7911 5200 Fax.7929 3030
www.kpmg.dk

VALLØ
- NÅR HÅR ER HOVEDSAGEN
HÅR PLEJE
STOREGADE 60
TLF. 75 18 03 33
DAME- OG HERREFRISØR V/LENA VALLØ

SAAB

Da SAAB efter anden verdenskrig skulle finde på nye forretningsområder, havde de først tænkt sig at starte en produktion af præfabrikerede huse, men valget faldt på det boomende bilmarked. SAAB var en flyfabrik, der havde deres ingeniørnetværk inden for dette. Derfor var de bekendt med, hvad der fandtes af aerodynamiske tiltag rundt omkring i Europa og USA - også inden for bilindustrien, hvor dråbeformen var den mest hensigtsmæssige.
De ville lave en lille familiebil med en simpel totaktsmotor. Det var derfor vigtigt, at bilen var så aerodynamisk som muligt, og den mindst mulige motor skulle kunne trække den størst mulige last. I det hele taget anskuede de bildesign som det at lave fly – konstruktion og funktion kom før form.
Det var derfor naturligt at spørge Sixten Sason om hjælp. Han var allerede kendt som industridesigner, og han arbejdede allerede for SAAB, her ledede han afdelingen for rummelige tegninger til brug for instruktionsmanualer, etc.. Skønt fredselskende, medførte hans evner at han kom til at lave eksploderede tegninger af bombefly.
Sixten Sason var født 12. marts 1912 som Karl-Erik Sixten Anderson. Han var søn af en billedhugger, og selvbevidst skiftede han navnet ud med det mere autografvenlige Sason. 21 år gammel havde han sin ilddåb inden for design som tegner til bilblade. I god amerikansk stil tegnede han i science fiction – hvordan en nær fremtid kunne se ud i teknikkens tegn. Her boltrede han sig med dråbeformede biler, sofamotorcykler, præfabrikerede parkeringshuse i presset plade – selv en Øresundsbro lavede han skitser til. Stor opfinderiver, men knap så højt designindhold. Det kom, for allerede her begynder han at arbejde for Elektrolux og i sin karriere arbejdede Sixten Sason for Husqarna, og i slutningen af fyrrene arbejder Sixten for fabrikanten Victor Hasselblad, hvor han arbejder på et professionelt systemkamera
Sixten prøvede at kapsle alt ind på bilen for at nedsætte luftmodstanden, selv forhjulene. Det så lidt klodset ud, og brugervenligt var det ikke.
Den første SAAB, Ursaaben, fra 1947, havde et design, der på mange punkter lignede den tjekkiske førkrigsbil TATRA - en avanceret dråbebil med en 8 cylindret luftkølet hækmotor.
De tre første prototyper fra 1947 havde under motorhjelmen en 2-cylindret – totaktsmotor, der drev forhjulene. I juni 1947 blev modellen præsenteret for pressen med navnet SAAB 92.
Skitse efter skitse kan man se, hvordan Sixten får formen på plads. Holder fast et sted – her er den endelige form. Taglinien, vinduernes placering mellem tag og ponton. Ideen med de

påklipsede sidepaneler, der giver SAAB'en sit specielle præg med alle detaljer placeret tæt omkring midten, og panelerne svøbt omkring som en beskyttende blød dyne. Det sidste der kom på plads var fronten – hvor radikal tør man være? Tør man viske køleren som motiv væk, ligesom VW og Tatra og senere Citroen gjorde det? Detroits spøgelse lurede også, her er kølerens dominans og ornament altafgørende.

MOR'S BIKE'S
v/ Anne Grethe Corvinus
Gl. Landevej 16, Lindved, 7100 Vejle.
Tlf. 4575851681, Fax. 4575851564.
mors.bikes@mail.tele.dk - www.mors-bikes.dk

For at følge med udviklingen er vi begyndt at importere italienske motorcykler såsom Ducati, og Laverda. Men det er – og vil altid være – de klassiske, engelske motorcykler – eks. Triumph, BSA, Norton, Velocette, Vincent, Ariel, Royal Enfield – som udgør størstedelen af vort program. Vi skaffer alt i reservedele. Vi udfører alle former for reparation, renovering og servicering af engelske/italienske motorcykler,
Vi gir dig den tid – og service – du har behov for!

Et kompromis blev valgt: Køleren gror op fra undervognen og karrosseriet spænder en stor bue fra side til side. Da SAAB 92 endelig går i produktion i 1949, er formen kommet på plads Konceptet var et flot træk, men knap så smukt udført. SAAB tilhængere hælder mere til designet på SAAB 93, der kom 5 år senere, hvor køleren får sin opretstående æg-oval, og derved fremtræder mere fornemt.
SAAB 92 blev i modelårene 1949-1956 fremstillet i 20.128

eksemplarer.
Afløseren SAAB 93 blev der i modelårene 1955-1960 fremstillet 52.731 stk. af. Modellen havde en 3 cylindret totaktsmotor på 748 ccm og 33 hk .. SAAB 93 havde nu fået en anden front med en kølergril de fleste SAAB ejere foretrak.
Efter model 93 kom SAAB 96 og i modelårene 1960-1980 blev der fremstillet 647.221 stk. af bilen. Den 3 cylindrede motor var nu på 841 ccm og 38 hk.. Fra 1967 kunne modellen også leveres med en Ford V-4 motor på 1498 ccm og 68 hk..
SAAB 96 blev en berømt vinderbil i rally, især med Eric Carlson bag rattet. I 1980 rullede det sidste eksemplar af model 96 af samlebåndet, og det var enden på en linie, der gik

tilbage til den oprindelige dråbeformede model 92.

Sixten Sasons dør i april 1967 - 55 år gammel - et år inden sit sidste mesterværk, den rene og afklarede SAAB 99 kommer på gaden. Der var stadig lagt meget arbejde i at opnå en lav cW værdi, og motoren var i starten hentet hos Triumph i England.
Af SAAB 99 blev der i modelårene 1968-1984 produceret 588.643 stk..
Med model 99 slutter denne beretning om SAAB, idet de efterfølgende modeller ikke p.t. regnes for veteranbiler.
Hasselbladet ligner stadig sig selv, men nutidens SAAB'er har stadig mindelser af form tilbage til Sixtens SAAB'er.

Kilder: Bogen Saloon Cars fra 2005 og Skagen Odde Naturcenters udstilling om SAAB og designeren Sixten Sasons arbejder for denne fabrik / HØ.2.09.2007.

Motorcyklen – *Indian* – en legende

Begyndelse.
En ung svensker ved navn Carl Oscar Hedström byggede i 1899 en motoriseret to-hjuler, og i 1901 grundlagde han sammen med en anden tidligere cykelrytter George Hendee virksomheden Indian.
Den unge Carl Oscar Hedström var udvandret sammen med sine forældre og søskende fra Lönneberg i Småland i 1880, for at bosætte sig i Brooklyn, New York. Oscar, som han ønskede at blive kaldt, var 9 år, da familien forlod det lille fattige husmandssted i skoven for at prøve lykken i det store land mod vest.
Hedström og Indian førte an i udviklingen af en regulær motorcykel med eget design, og omkring 1910 kom der skred i denne udvikling, og året efter var Hedström-i en alder af 40 år- på toppen af sin karriere, og Indian markedsførende i verden . På 10 år havde Hedström udviklet en af verdens bedste og hurtigste motorcykler – og vel at mærke fra ingenting.
Karburatorer måtte han som eksempel fremstille selv, og den var af samme type som Bugatti anvendte, og den anvendte han frem til 1916. Derefter anvendte han - ligesom næsten alle andre amerikanske motorcykler – Schebler karburatoren.
Årene 1910 og 1911 var særligt interessante for her blev cyklen med påhængt motor afløst af en rigtig motorcykel med et design, som vi kom til at kende det helt frem til omkring 1950.
Stellet, koblingen og gearkassen var blevet introduceret i 1909. Den røde farve, fodbrædderne og bladfjeder forgaflen, alle typiske Indian kendetegn, kom året efter. Kick starteren kom i 1912.
Samtidig havde Hedström udviklet racermaskiner, der var langt foran alle andre. Indian slog i 1911 alle gældende amerikanske hastigheds- og afstandsrekorder med en 8 ventilet Indian. Indian var uden tvivl førende m.h.t. hastighedsrekorder i de første pionérår med Hedstrøm i spidsen for firmaet.
Amerikanske rekorder regnedes ikke rigtig for noget i Europa (hvilket de vel stadigvæk ikke gør den dag i dag), så derfor deltog Hedström i 1911 med 6 Indian V-twin'ner i Isle of Man for at vise hvad de kunne præstere ved landevejs-race. Hedström og hans Indian-team overraskede verden ved at besætte de 3 første pladser. Det var første gang en amerikansk motorcykel vandt på Isle of Man, og det blev også den sidste, idet der ikke siden har været amerikanske motorcykler, der er løbet med sejren.
Europæerne vidste fra den dag, at Indian var et mærke, man skulle regne med.

Udvikling og fremdrift.
I 1911 solgtes Indian motorcykler over næsten hele verden. I U.S.A. alene var der over 600 forhandlere af mærket, og mere end 60 politidistrikter anvendte Indian motorcyklen. Gashåndtagets placering på styrets venstre side var et særkende for Indian, men for politiet var det en fordel, idet betjenten så havde højre hånd fri til at dirigere trafikken.
Der var 8 forskellige modeller som køberne kunne vælge imellem, bl.a. en 1 cylindret, 500 ccm, med 4 hk, en 2 cylindret 1000 ccm, med 7 hk. Som standard var de udstyret med magnettænding, men de kunne bestilles med batteritænding.
Bladfjederen på forgaflen viste sig også at være en god konstruktion og blev anvendt helt op til 1940'erne. Et "friløb" eller kobling kunne maskinen nu også leveres med. Tidligere måtte køreren stoppe motoren ved et stop, og så bagefter cykle maskinen i gang igen. En gearkasse med 2 gear var næste

Hedströms motorcykel var langt foran konkurrenterne med hensyn teknikken i disse år. Indian var først med vridbare håndtag, kædetræk og en gearkasse med 2 gear.
Maskinen herover har dog ingen gearkasse, men en kobling, der betjenes af den lange forkromede stang.

Denne encylindrede, 500 ccm, 4 hk motor er en halv twin, og der er plads i stellet til yderligere en cylinder. Karburatoren er Hedströms egen konstruktion, hvor spjældet påvirkes af en stang, der har udveksling op til gashåndtaget.

nyskabelse. Dette i kombinationen med kædedrift gjorde Indian overlegen i forhold til de fleste konkurrenter, eks. H-D og alle engelske maskiner, der stadig kørte med en rem og uden kobling.

I 1911 deltog en 8 ventilet, 2 cylindret Indian i et race på banen ved Brooklands i England, og her lykkedes det for Indian at passere drømmegrænsen 300 miles under 300 minutter. I 1912 satte samme maskine officiel verdensrekord, og dermed var det en realitet at USA med hensyn til motorcyklens udvikling var længere fremme end England og det øvrige Europa.

Indians bedste tid var årene før første verdenskrig, men det var også en tid, hvor Hedström blev mere og mere presset af bestyrelsen. Aktieejerne ville have produktionsomkostningerne mindsket for at få et større udbytte, men Hedström ville absolut ikke gå på kompromis med kvaliteten.

Efter mange hårde dyster med bestyrelsen blev han i 1913 tvunget til at forlade firmaet, men 3 år efter bønfaldt Indian Hedström om at komme tilbage for at få rette op på de kaotiske forhold, der var i produktionen.

Hans tilbagevending skete mere som en slags konsulent og ikke som en tilbagevendende fabrikschef.

I løbet af nogle måneder fik han rettet op på forholdende i fabrikken, derefter takkede af og forlod Indian for stedse.

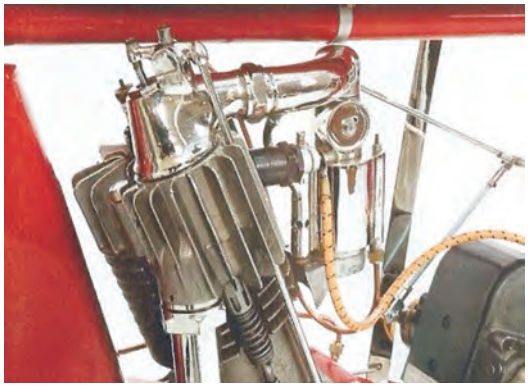
Tilbagegang.

De amerikanske motorcykler udfordrede aldrig bilerne, og efter fremgangen i årene op til tyverne, svandt motorcykelmarkedet hurtigt, og midt i tyverne var der kun 3 store fabrikker tilbage, og heraf var Indian den største. I 1931 stoppede Exelsior produktionen og tilbage var kun Indian og Harley Davidson. På det tidspunkt havde Indian vel nok det bedste design og Harley Davidson den mest pålidelige motorcykel. Indians grundlæggere havde forladt fabrikken i 1916, og ejerskabet havde i årene derefter skiftet flere gange. I 1922 kom Charles Franklin til fabrikken, og han designede Indian Chief modellen.

Denne model - med det avancerede design - tillod sammen med den mindre Scout-model Indian at dominere markedet i over 20 år. Desværre var Indians ledelse mindre effektiv end dens motorcykler, og trods god kvalitet gik det tilbage for mærket.

Designet blev forbedret, men efter 1950 var maskinen forældet i forhold til datidens Harley'er. En ny ejer overtog firmaet og investerede kraftigt i nye modeller for at redde Indian. De nye modeller var for dyre at producere, og de viste sig at være upålidelige, så det gik stærkt ned ad bakke, også selv om man opretholdt firmaet og brugte Indians navn på importerede motorcykler fra England og Italien. Indian Chief modellerne blev de sidste rigtige Indian-motorcykler.

Indian Four fra 1942 på 1265 ccm, 40 hk, tophastighed 144 km/time, vægt 255 kg.



Motoren var en i.o.e.-type, (d.v.s. inlet over exhaust), her sidder indsugningsventilen over udstødningsventilen og aktiveres af en stødstang. Tændrøret kommer ind fra siden.

Denne 8 – ventilede Indian hjembragte mange sejre i 1916.

1918 Indians Powerplus model. 2 cylindret V-motor, på 998 ccm, 18 hk, Tophastighed 96 km/time, vægt 186 kg.

En Indian "sikkerhedsdetalje" fra den tids race. Læderstroppen på tændingskontakten stopper motoren ved styrt.

Kilder:A-Z of Motorcycles, af Roland Brown. Den store Motor Cykel bog af Hugo Wilson. Nostalgi nr. 8, 2007/HØ, juli 2007.

KØB-SALG-BYTTE
Dæk til veteranen

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

Efterlysning: Kontakt søges til den person, der købte en Mercedes 170 SV i adskilt stand i Janderup for et stykke tid siden, jeg tror den kom til Oksbøl.
Hans i Esbjerg, tlf. 75132852 eller mail: norgesgade@esenet.dk

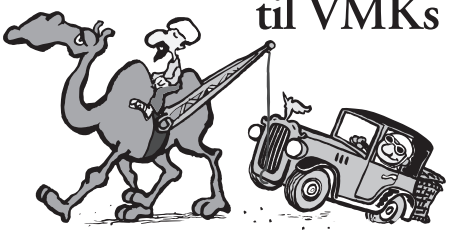
Dæk til veteranen

Trænger din klassiske bil til nye dæk, så bør du være opmærksom på, at et dæk også er med til at udsende signaler, og et dæk skal ikke bare være rundt og sort.
Er det for dig kommet der til, at du skal til at interessere dig for din klassiske bil's sutter, og hører du til de ægte entusiaster, er det ikke ligegyldigt, hvordan bilens dæk tager sig ud i direkte sollys. Selv dækkets mønster skal nemlig gerne være i klassisk stil.
Den hollandske dækproducent Vredenstein har et godt bud med en serie fodtøj til ejere af klassiske køretøjer. Dækkene har fået tilnavnet Sprint Classic, og deres mønster er magen til det, man kender fra 1960'erne, men ellers er dækkenes opbygning og gummi nutidigt.

Det særlige zigzagmønster som fandtes på den tids Formel dæk passer fint til en lang række klassiske biler.
I modsætning til datidens originale dæk, mærkes den moderne opbygning med den silicaholdige gummiblanding, der giver et bedre og mere komfortabelt bid i underlaget. Der er i alle serier kun tale om radialdæk, men til gengæld tilgodeser størrelsen og hastighedsklassifikationen langt de fleste klassikere.
Vredestein Sprint fås i forskellige formater fra 155/80x15 S til 205/70x14 V. Tidligere var det originale Sprint+ et af Vredesteins førende produkter, og man kaldte det "Det fem-stjernede dæk". Tilnavnet henviste til de fem områder, hvor dækket stod stærkt: Sikkerhed, driftsikkerhed, holdbarhed, økonomi og komfort.
Vredenstein Sprint Classic dækkende koster mellem 800 kr. og 3.000 kr., alt efter størrelse, og det synes måske dyrt, men prisen er en følge af de små serier dækkene produceres i.

HØ/juli2007

Et godt tilbud til VMKs medlemmer



Redningsabonnement
- 194 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 194 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:

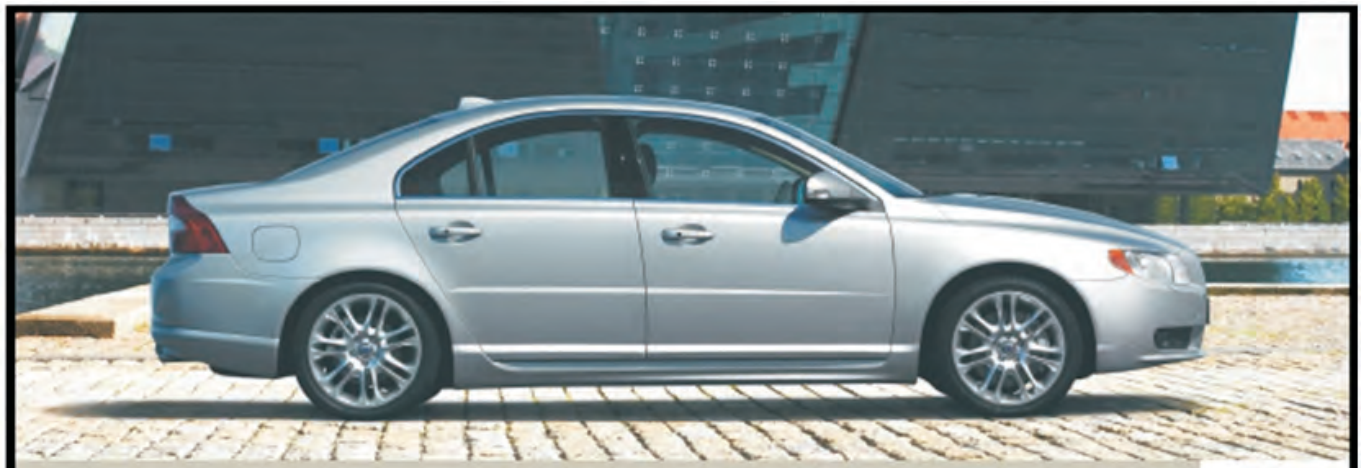
Postnr.: By:

Tlf. privat: Tlf. arbejde:

vmk 600 CVR nr. 13 30 84 38

Sendes ufrankeret. Modtageren betaler portoen.

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



EKSTRAUDSTYR ER STANDARD. DEN HELT NYE VOLVO S80. FRA KR. 549.599,- excl. lev.kr. 3.350,-.

Den helt *nye* Volvo S80 forener glæden ved at være undervejs med et smukt design og kraftige turbomotorer. Den fås med en lang række nyskabelser inden for sikkerhed og komfort. F.eks. 200 hk turbomotor med sekstrins gearkasse, alt i aktiv og passiv sikkerhed, fuldautomatisk klimaanlæg med pollenfilter og performance lydanlæg for blot at nævne et par ting. Og selv i grundversionen bliver rejsen hurtigt til selve målet bag rattet i den helt nye Volvo S80. Kom ned til os og start din egen rejse med Volvo. Læs mere på www.s80.dk

Volvo S80 motorprogram spænder fra 163-315 hk. Ved blandet kørsel er brændstofforbruget fra 8,4-15,9 km/l og CO_2 udslippet fra 167-284 g/km. Billet er vist med ekstraudstyr. Adaptive Cruise Control fås som tilbehør til 3,2, D5 og V8 motorer (pris kr. 44.995,-).

BENDTSEN BILER A/S VOLVO
WWW.BENDTSENBILER.DK
HERNING Viborgvej 103-107 · 7400 Herning · 96 26 62 00
SILKEBORG Nørrevænget 2 · 8600 Silkeborg · 86 82 59 00
ESBJERG Storegade 246 · 6705 Esbjerg Ø · 76 12 56 00

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

Originale reservedele fra Mercedes-Benz.

Hvornår er en Mercedes en Mercedes?

Helheden er altid skabt af delene. Tager man en del ud eller ændrer den, går det ud over helheden.

►I en ny Mercedes-Benz er selv den mindste skrue testet på kryds og tværs. Og enhver original reservedel holder de samme høje kvalitetsnormer.

►Når du nu har betalt for Mercedes kvalitet og sikkerhed, hvorfor så ikke bevare den ved at bruge originale reservedele. Så er bilen stadig en Mercedes-Benz, når du skal sælge den igen.

►Så vær fornuftig næste gang, du skal skifte dele på din Mercedes. Det koster ikke ekstra. Tværtimod.

bates yer 4186

Mercedes-Benz

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø • Mandag-fredag kl. 8 -17.30. Søndag 11 -16. • tlf. 75 14 03 55

www.bent-pedersen.dk