VMK NYT

Nr. 246, 31. årg. juni 2008

Esbjerg Veteranløb 2008

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand:
Carlo Simonsen
Strandpromenaden 9
6710 Esbjerg V
75115254
formand@vmklub.dk

Næstformand:
Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
Løbsleder
Turudvalg
75164114
Registrering
næstformand@vmklub.dk

Kasserer:
Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
75150166
Bladudvalg
kasserer@vmklub.dk

Klubmester:
Arne Høeg Jensen
Stigårdsvej 4
6715 Esbjerg N
Klublokale
75130072
Løbsudvalg
klubmester@vmklub.dk

Webmaster:
Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
Hjemmeside
Løbsudvalg
75154317/40599710
Bladudvalg
webmaster@vmklub.dk

Sekretær:
Erik Knudsen
Skyttevænget 10
6710 Esbjerg V
75116735/61716735
Sekretatiat
sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem:
Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Løbsudvalg
75126002
Ad hoc udvalg
bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Suppleant:
Harry Ørsted
GTolfvej 56
6715 Esbjerg N
75127776
Redaktør
suppleant@vmklub.dk

Bibliotek:
(ikke i bestyrelsen)
Finn Stepping
Debelvej 201
6855 Outrup
75251742
bibliotek@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:

Nyt fra bestyrelsen / Besøg hos HTX-VUC	side 3
Klubmøde den 6. marts	side 5
Esbjerg Veteranløb	side 6
Klubmødet d. 8. maj	side 9
Vadehavsløbet d. 5. maj	side 10
Motorcyklens rolle i de to verdenskrige	side 12
MhS Nyhedsbrev	side 14
Aftenturen den 22. maj	side 15
Motorcyklens bestanddele 2. del	side 17
Indholdsfortegnelse 1984 - 1989	side 21
KØB-SALG-BYTTE	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

182 Ole Hansen, Bredkjærtoft 8, Hviding, 6760 Ribe
189 Poul Rasmussen, Hjertingvej 42, 3 th., 6700 Esbjerg
210 Kristian Sommerlund, Nørregade 29 A, 1. tv., 7200 Grindsted
219 Michael Jensen, Solvang 2, 6600 Vejen
228 Carsten Sørensen, Kastanievej 6, 6710 Esbjerg V

AKTIVITETSKALENDER FOR 2008:

Bemærk:		**På alle tirsdage t.o.m. 26/8 er der veterantræf på Hovedengen i Ribe kl. 18 - 22.**
Juli:	5.	Vadehavsløb 2008 i Tønder. Se side 10
	24-26.	Ringkøbingløbet - 40 år med veteranløb, m.m.!
August:	5.	Klubtur til Ribe, afg. Esbjerg kl. 17.00.
	7.	Klubmøde: Oldtimerløb i NL v. Jørgen Lind.
	31.	Sensommertræf v. Rindsholm Kro.
September:	4.	Klubtur til Filsø, tilsandede egeskov ved Kærgård, m.m. guide er Sven O. Philbert.
	6.	Veteranbil træf v. Jysk Autom. Museum, Gjern.
	6.	Foreningernes dag i Esbjerg.
	14.	Museumsgården Karensminde: Historisk dyrskue og veteranstævne, kl. 9.30 - 17.00. Info/tilmelding: Elna Sørensen 75322345
Oktober:	2.	Fællesmøde VMK / DVK.
	18.-19.	Bil & Brugtmarked i Fredericia.
November:	1.	Stumpemarked i Herning.
	6.	Klubmøde: På motorcykel til Nordkap - ved Børge Burgaard.
December:	4.	Julemøde.

HUSK AT:

- Meddele adresseændring til Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 7516 4114, mail: næstformand@esenet.dk

Forsidebilledet: Esbjerg Torv inden starten på Esbjerg Veteranløb 2008

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 34, deadline den 1. august 2008.

Nyt fra bestyrelsen
Besøg hos HTX-VUC

Nyt fra bestyrelsen.

Herover præsenterer VMK's nye formand Carlo Simonsen de to nye bestyrelsesmedlemmer Jørgen Lind t.v. og Erik Knudsen t.h..

Bestyrelsen har på mødet den 20. maj behandlet følgende:

- Færdigkonstitution og opgavefordeling: Formand: Carlo Simonsen. Næstformand: Jørgen Lind (løb og ture, registrering af nye medlemmer). Kasserer: Carsten Henriksen (budgetter, regnskaber, redaktionsudvalg). Sekretær: Erik Knudsen (referater fra arrangementer). Klubmester: Arne Høeg Jensen (klublokale, fortæring, løbsudvalg). Webmaster: Kurt Sihm (VMK's hjemmeside, IT koordinator, fotograf, løbsudvalg og redaktionsudvalg). Bestyrelsesmedlem: Henrik Vallø (medlem af løbsudvalg og ad hoc udvalg). Suppleant og redaktør: Harry Ørsted (redaktionsudvalg).
- Opfølgning af Esbjerg Veteranløb 2008: De afgivne kritikpunkter vil så vidt muligt blive ændret ved Esbjerg Veteranløb 2009, herunder præsentations- og startproceduren, flere praktiske prøver, m.m., de vejrmæssige forhold er desværre uden for VMK's kompetanceområde.
- Aktivitetslisten for den resterende del af 2008 blev behandlet og færdigbearbejdet.

Besøg hos EUC Vest HTX –Teknisk Gymnasium, den 28. april 2008.

Herover: Et udpluk af deltagerne.

T.h.: Motorrummet i den deltagende BMW 501.

I uge 17 fik vi en henvendelse fra EUC Vest HTX om at deltage med nogle veteran biler og motorcykler til deres temadag den 28. april over emnet : Teknologisk historie. Bare et par timer.

Det lykkedes mig med kort varsel at få fat i : Arne Høeg med sin Renault, Jørgen Lind med sin Austin Healey Sprite, Erik Knudsen med sin MG, Harald Mortensen med sin gamle Ford, Roland Munch med sin Mercedes, Thomas Simonsen med en lånt BMW 501 (ejeren Hans Larsen havde ikke tid), Kjeld Kristensen med sin Jawa, Egon Moesgaard med sin Nimbus med sidevogn, selv havde jeg ikke nogen af mine veteran motorcykler køreklare, så jeg kom på min Honda Gold Wing fra 2001 for at man kunne sammenligne nutid og gamle dage.

Vi blev godt modtaget og spørgelysten var stor fra de mange kursister. Spørgsmålet om at deltage en anden gang blev godt modtaget af deltagerne, så det blev bestemt, at vi godt kunne gøre det igen næste år.

De vil fremstille en DVD med alle deres billeder fra dagen, så når vi modtager den kan klubmedlemmerne låne den, hvis der da er interesse for dette.

Carlo Simonsen 14.05.2008

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2008

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1973 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	493	1.216
50.000	618	1.522
75.000	720	1.771
100.000	784	1.929
150.000	968	2.385
200.000	1.133	2.789
300.000	1.494	3.679
Kun ansvar	184,-	416,-

KUNDEFORDELE

- 25% rabat på veterankøretøj nr. 2, hvor der tegnes ansvar og kaskoforsikring
- Der ydes yderligere rabat, såfremt du er Pluskunde i Alm. Brand.
- Aftale med Dansk Autohjælp (kun for veterankøretøjer)
- Forsikringssummen fastsættes individuelt efter køretøjets handelsværdi.
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj samt indboforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 160.579 kr.

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Midtermolen 7, 2100 København Ø
Tlf. 70 21 70 75 · Fax 70 21 70 76
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk

ALM. BRAND

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

Klubmøde den 6. marts 2008

I mange år har jeg været betaget af det amerikanske bilmærke Buick, og jeg siger altid: ” Buick er bedst”. Min interesse for mærket har ført til, at jeg i dag har en fin samling af Buick'er 22 stk. ialt, er det blevet til igennem årene, samt en del andre veterankøretøjer..
Det amerikanske bilmærke Buick fremkom som et resultat af David Dunbar Buick's opfindelse af det emaljerede badekar. Han tjente en formue ved denne opfindelse, og ville derfor skabe noget mere mobilt, og i 1901 oprettede han 2 nye selskaber: ”Buick Auto og Energi” samt ”Buick Produktion”. Eugéne C. Richard konstruerede for sidstnævnte virksomhed en 2-cylindret topventilet motor. Denne motor blev indbygget i en Buick F model, men desværre var der ingen købere til bilen, så firmaet kom i økonomiske vanskeligheder, men blev reddet af brødrene Briscoe, der blev direktører i det nydannede ”Buick Motor Company”. Det nye selskab blev heller ikke nogen succes, og den 1. november 1904 blev firmaet solgt til James H. Whiting, og under William Crapo's ledelse blev firmaet på kort tid en profitabel virksomhed.
I 1904 solgte Buick 21 biler, men i de efterfølgende år steg produktionstallene kraftigt.

Denne Buick model fra 1904 ydede 22 hk ved 1200 o/min.., og der blev dette år solgt 21 af disse biler. I de efterfølgende år steg produktionstallene kraftigt. I 1910 producerede 6.500 ansatte 30.525 biler.

1908 bliver vendepunktet for Buick, hvor Buick 10 bliver lanceret og samtidig manifesteres som bilmærke. Samme år var der i staten New York en bilkøber der erhvervede sig en Buick 10, den kørte han i indtil 1930, hvor den blev sat til side i en lade. I henved 60 år får den hvide bil lov til at stå i laden, så tidens tand - og ejernes anvendelse af bilen som et godt sted at stable malerdunke og andet grej i – medførte at bilens udseende og tekniske tilstand var stærkt ændret, da jeg i 1993 fik den opsporet.
Efter at have fået bilen transporteret hjem til Ådum, gik jeg så i gang med restaureringen som strakte sig over 1 år, og i dag har jeg så denne perle stående i min samling, og går nu kun og venter på den historiske nummerplade til klenodiet.

Laden som var opholdsstedet for min Buick 10 i ca. 60 år - og her er den så inde i laden!

Herover ses min Buick 10 ved ankomsten til Ådum - og herunder ses den renoverede Buick 10, med 22 hk

fra 1908 – en flot 100 års jubilar!

Martin Andersen, VMK medlem nr. 60 / maj. 2008.

Esbjerg Veteranløb 2008
det tiende !

Lørdag den 26. april kl. 8 var det første deltagerkøretøj parkeret på Torvet i Esbjerg, og derefter ankom det ene efter det andet veterankøretøj indtil kl. 10, hvor næsten alle var på plads.

Efter registrering og udlevering af papirer nød deltagerne morgenkaffen i Danske Bank's lokaler, og så var det tiden til at gå rundt på torvet og bese de mange køretøjer og indlede nye eller opfriske gamle bekendtskaber.

Deltagere og publikum havde nogle dejlige timer blandt de mange køretøjer – trods det lidt kølige vejr.

De forskellige køretøjer blev med interesse undersøgt. Der var såvel store som små biler og motorcykler, store og små motorrum, gamle og nyere køretøjer (ældste bil var en Buick fra 1918 og ældste motorcykel var en BMW fra 1939). Alle køretøjer fremstod i en tilstand, der klart afspejlede ejernes kærlighed til klenodierne

Efter den nytiltrådte formand Carlo Simonsens velkomst præsenterede løbets konferencier, VMK's bestyrelsesmedlem Henrik Vallø på en elegant måde køretøjerne og deres kørere inden starten.

De forventningsfulde deltagere begav sig så ud på den 92 km lange rute, der gik gennem Hjerting, Guldager, Tarp, Andrup, Tjæreborg og til Kent Noer i Darum, hvor deltagernes paratviden blev afprøvet med nogle spørgsmål.

Så var man på vejen igen, og nu gik det via Vilslev og Farup frem til parkeringspladsen mellem Kvickly og Føtex i Ribe. Her var det deltagernes bedømmelsesevne, der skulle afprøves.

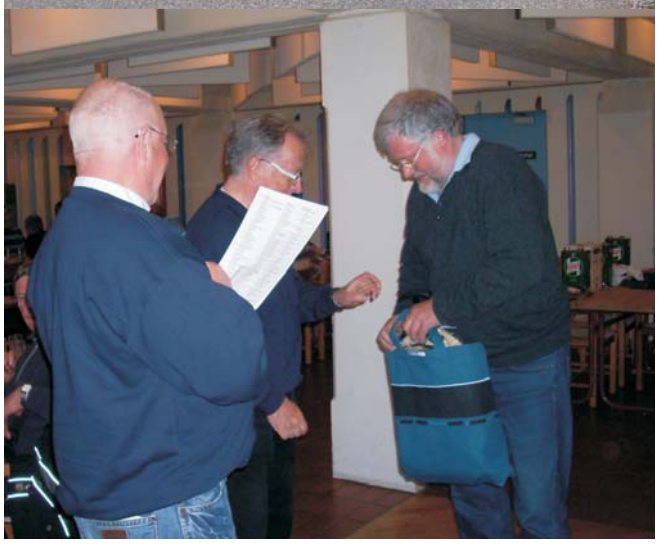
Så vendte køretøjerne igen næsen nordpå efter Esbjerg, som man nåede frem til gennem Gredstedbro, Bramming, Sneum, Tjæreborg og Andrup for at nå målet ved Esbjerg Højskole.

De 96 deltagende køretøjer gennemførte alle løbet uden uheld.

Vel ankommen startede det sociale samvær, og hyggen blev kraftigt stimuleret ved den lækre buffet og det efterfølgende kaffebord.

Sidste punkt på løbets dagsorden var uddeling af præmier til de bedst placerede i løbets konkurrencer

Esbjerg Veteranløb 2008
det tiende !



Glimt fra Esbjerg Veteranløb 2008.

Øverste række t.v.: Opmarcherede køretøjer ved Kent Noer, Darum – første stop.
Øverste række t.h.: Praktiske færdigheder afprøves i Ribe – andet stop.
Række 2, t.v.: Fra opgaven i Ribe.
Række 2, t.h.: Så går det mod Esbjerg gennem den flotte Vestjyske natur.
Række 3, t.v.: Bordets glæder nydes i hyggeligt samvær på Esbjerg Højskole.
Række 3, t.h.: Så er præmieuddelingen i gang.
T.v. herfor: Esbjerg Veteranløb 2008's vinder: Christian Schmidt, Esbjerg.

Dette var afslutningen på årets løb, og vi vil gerne takke de mange velvillige sponsorer samt andre hjælpere i forbindelse med løbets etablering – denne hjælp gør det muligt for klubben at give arrangementet et fornemt kvalitetsniveau.
VMK stræber hele tiden efter at forbedre løbene, så har du som deltager i årets løb fået nogle gode ideer til forbedring af arrangementet modtager vi med tak gerne disse.
Også en tak til alle deltagerne for deres positive medvirken ved afviklingen af løbet – trods det lidt kolde forsommervejr.

På gensyn ved Esbjerg Veteranløb 2009! **VMK/maj 2008**

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. 96 16 18 00 - www.sparbank.dk

Klubmøde d. 8. maj 2008

Efter formandens velkomst fik Børge Burgaard ordet for at fortælle om sine ture på motorcykel. Den første foregik i 2005 og var en tur gennem de baltiske lande, og den anden 2006 var en tur til Alperne.

Baltikum.

Turen gennem de 3 baltiske lande Estland, Letland og Litauen på min BMW, startede med strækningen op gennem Sverige, hvor første overnatning var i Jönköping.

Derefter fulgte vi Vättern til Vadstena og fortsatte så til Stockholm, hvor vi en eftermiddag kørte ombord på færgen til Tallin.

Den efterfølgende dag blev brugt til at se på Tallin, Estlands

hovedstad, hvor vi bl.a. så den gamle bydel.

Efter en overnatning forlod vi Estland mod syd, og inde i

Letland fulgte vi kysten til hovedstaden Riga, kaldet de baltiske landes Paris. Her havde vi 2 overnatninger. Vi så nærmere på området nordvest for Riga, og tilbage i byen igen undersøgte vi også denne utroligt spændende by, der har en gammel bydel og nogle spændende restauranter.

Vort besøg i Letland sluttede da vi fulgte floden Daugava til Daugavapils og ind gennem et stort søområde i Litauen.

Inden vi nåede hovedstaden Vilnius kørte vi gennem små og fattige byer og områder. I Vilnius overnattede vi 2 nætter, og under opholdet kørte vi en tur ud til Trakei borgen vest for byen, ligesom vi også så nærmere på Vilnius med den gamle bydel. På den næstsidste dag kørte vi til Kaunas og videre langs Neumunas floden til Jubarkarka, for så efter frokost at køre videre til Klaipeda, hvor vi blev indskibet.

På turen gennem de 3 lande har vi kørt gennem byer og oplevet samfund som lever under forhold, vi havde i Danmark for 50 år siden, men alligevel var det glade og tilfredse mennesker vi mødte.

Den sidste dag ankommer vi til Karlshamn i Sverige, og

gennem Blekinge og Skåne når vi til Øresundsbroen, hvor deltagerne skiltes for at køre til deres respektive hjem.

Alperne.

På denne tur var ca. halvdelen af deltagerne tidligere bekendte fra turen til Baltikum året før, og den startede med, at vi ved ankomsten til Hamborg, sammen med vore motorcykler blev læsset på toget.

Efter en nats togrejse i sovekupe gennem Tyskland ankom vi kl. 7.30 til München, og derfra gik turen op i Alperne. Efter at have passeret grænsen mellem Tyskland og Østrig ankom vi til Hotel Tyrol i Pfunds, hvor vi skulle bo i fire nætter. I de efterfølgende dage oplevede vi bjergkørsel ved at passere Rechenpass, Timmelsjoch, Ofenpass og Berninpass.

De smukke landskaber, stod i fuldt flor på denne årstid.
Herover er det undertegnede, der er i front.

Klubmøde d. 8. maj 2008
Vadehavs Løbet d. 5. juli 2008

Efter morgenmaden den 6. dag kørte vi fra hotellet, ind i Tyskland og nordpå forbi Ulm til syd for Würtzburg, hvor vi skulle overnatte. Næste dag gik turen videre langs Main floden gennem byerne Hammelburg, Fulda, Bad Sooden, og Allendorf frem til området omkring Göttingen, som var næste overnatningssted. Den sidste dag kørte vi op til Hannover, videre mod Celle, over Lüneburg Hede, og efter at have passeret Elben ved Lauenburg tog vi afsked med de deltagere, der skulle til Puttgarden for at komme videre til Sjælland. Pladsen tillader ikke en retfærdig beretning af turen men nyd billederne, der også fortæller en del.

Hermed sluttede Børge Burgaards foredrag i forkortet form, og med formandens tak og forsamlingens applaus til Børge sluttede mødet. BB/HØ-25.05.08

VADEHAVS LØBET - *lørdag den 5. juli 2005.*
Tønder Veteran Klub afholder veteranløb lørdag den 5 juli.
Løbet er samtidig det 2. løb i TVK klubmesterskab.
Fra løbsledelsen vil der blive lagt vægt på at løbet former sig som et familie rally som alle kan deltage i .
Turen vil foregå i det smukke marsklandskab ved vadehavet.

PROGRAM:

Kl. 10,00 til 10,30. Mødested : Kvickly Plantagevej Tønder hvor kaffe og rundstykker indtages.

Kl.10,30 til 11,00. Orientering og udlevering af løbsmateriale.

Kl.11,00. 1.køretøj sendes afsted.

Kl.17.00 (ca.) Forventes det sidste køretøj at være i mål. Klippekort indsamles.

Kl.18,30 Præmieoverrækkelse og derefter fællesspisning, som foregår på Hohenwarte Højer.

Betaling til Løgumkloster Sparekasse reg. nr. 9824 konto nr. 000149756

TILMELDING SENEST TIRSDAG DEN 1. JULI 2008.

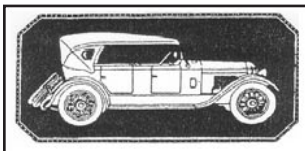
For yderligere oplysninger kontakt.

Jørn Madsen	eller	Knud S. Lysgaard
Kirkegade16		Gærupvej 8
Hjordkær 6230 Rødekro		Gærup, 6280 Højer
TLF. 74666118		Tlf. 74783196
Mail: madsen6230@mail.com		Mail: Othilie@mail.dk

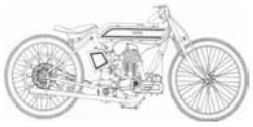
Priser for at deltage i arrangementet .

Startgebyr pr. køretøj		50,00 kr.
Kaffe / rundstykke.	Pr. person	20,00 kr.
Pølser med brød (middag)		Pr stk. 15,00 kr.
Aftenmenu pr. person		175,00kr. (excl. drikkevarer)

Overnatning kan ske på Hohenwarte Bondegårdsferie ved direkte henvendelse på tlf. 74789383, mobil 23412447.



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.

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

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

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

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

Motorcyklens rolle i de to verdenskrige i det tyvende århundrede.

I mellemkrigsårene efter den første verdenskrig var der sket en stor udvikling indenfor motordrevet materiel, herunder også det militære. Til denne krig var der derfor et meget større udbud af materiel til krigsførelse. Derfor havde motorcyklen nok ikke den samme store betydning i anden verdenskrig, som den havde haft i første verdenskrig, men den løste dog sammen med føreren mange vigtige opgaver ikke mindst indenfor ordonnanstjeneste og hos militærpolitiet. Motorcykel-ordonnanserne blev nogle af krigens mange helte.

Den anden verdenskrig 1939 - 1945

Efter flere års politiske uenigheder og deraf følgende aggressivitet fra flere landes side eks. Tyskland, Italien Japan, m.fl.. Tyskland trængte ind i Tjekkoslovakiet i marts 1939, men det var først deres indtrængen i Polen i september 1939, der startede den anden verdenskrig. En krig der involverede det meste af verden i modsætning til den første verdenskrig, der mest foregik i Europa.. Til denne krig havde de militære parter på begge sider våben med enormt stor destruktiv kraft til brug såvel til vands, til lands og i luften.

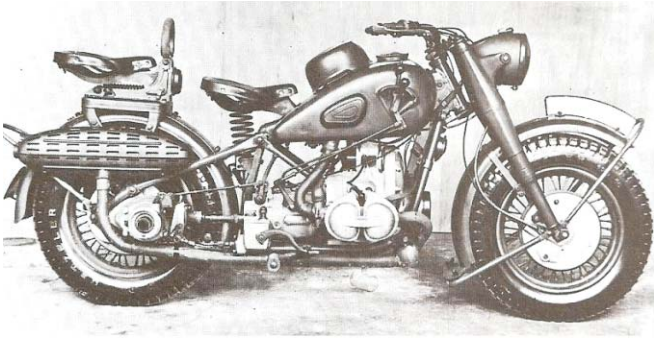
Krigens parter var under det meste af perioden 1939 – 1945: **Aksemagterne** bestående af Italien, Tyskland (incl. Østrig, Tjekkoslovakiet, Ungarn, Rumænien, Bulgarien, m. fl.), og Japan. Den anden part var **"De allierede",** bestående af England, Rusland og USA.

Aksemagterne.

Motoriseret materiel, våben og andet materiel fik aksemagternes væbnede styrker leveret fra forskellige fabrikker i egne lande, men også fra fabrikker i besatte lande. Dette gjaldt også motorcykler, således byggede Puch/Steyr motorcykler til hæren indtil fabrikken blev bombet i 1942. Puch havde bygget en firecylindret, sideventilet motorcykel med vandretliggende cylindre, efter samme princip som Zündapp,men produktionen af denne model var stoppet i 1938, og man koncentrerede sig om sine to-taktsmodeller, som indenfor militæret blev kendt for deres store driftssikkerhed. Under det tyske rationaliseringsprogram var Puch fabrikken i en periode begrænset til kun at måtte fremstille 125 ccm og 250 ccm to-takts maskiner til militæret, senere fik de tilladelse til også at bygge 350 ccm, encylindrede, totakts maskiner. Jawa den bedst kendte tjekkiske fabrik havde tilladelse til kun at reparere tyske maskiner under krigen, men i en sidebygning på fabrikken udviklede personalet en 250 ccm, encylindret, to-takts maskine, med krumtaphus og gearkasse bygget sammen. Det tyske sikkerhedspoliti fandt aldrig denne maskine, der blev forløberen for efterkrigstidens Jawa produktion. Den tyske industri var i 1938 blevet gennemrationaliseret af Oberst von Scheel, der forberedte landets industri på krigen. Modeludbuddet var reduceret, komponenter var standardiseret, og motorcykelfabrikkerne var præcist instrueret i hvilke modeller de måtte bygge og hvilke leverandører de kunne anvende. Udviklings- og designarbejde var strengt kontrolleret. Dette gjorde, at ved begyndelsen af anden verdenskrig var Tyskland mere forberedt end andre lande, og motorcyklen havde en præcis planlagt rolle at spille som krigsmaskine.

Tyskerne startede krigen med en række to-takts og fire-takts maskiner encylindrede maskiner fra 125 ccm til 800 ccm.

De store maskiner blev også brugt som sidevognsmaskiner.



BMW's R 75 militærmaskine

Nogle helt specielle maskiner blev der også udviklet, f.eks. byggede NSU anden verdenskrigs mest mærkværdige køretøj et kædetrukket køretøj. Det var en lille vogn til transport af personel, hvor forpartiet var en motorcykel forgaffel og styr, motoren var en Opel motor på 1478 ccm, firecylindret, vandkølet og på 100 hk.. Køretøjet blev drevet af en larvefodskæde i hver side.

Det kædetrukne specialkøretøj fra NSU.

BMW, DKW, Zündapp og NSU var hovedleverandørerne til de tyske styrker, men der var også andre leverandører. Ardie byggede 125 ccm og 200 ccm, dobbeltportede, to-takts , encylindrede maskiner. TWN leverede en række to-takts solomaskiner, Victoria koncentrerede sig om KR35WH, en 342 ccm, encylindret motor med stor slaglængde.

De italienske styrker brugte Benelli maskiner på 250 ccm eller 500 ccm, Moto Guzzi - som oftest tocylindrede maskiner med et udstødningsrør, Gilera Gigante VT med 500 ccm eller 600 ccm motor.

Kun tre firmaer byggede motorcykler til det belgiske militær, men efter tyskernes besættelse af landet var fabrikkerne bemandet med tvangsudskrevet belgisk arbejdskraft. Gillet byggede store 708 ccm to-takts twin maskiner mest anvendt til sidevognskørsel. Sarolea byggede fire-takts maskiner til militæret, den mindste på 350 ccm til solobrug og den større 600 ccm mest til sidevognskørsel. FN, der i mange år var kendt for sin firecylindrede kardandrevne maskine, byggede til militæret en tocylindret maskine med en 992 ccm, sideventilet boksermotor, med kardantræk til baghjul og sidevognshjul.. Tyskerne var så imponeret af den belgiske maskine med træk på både baghjul og sidevognshjul, at Zündapp og BMW fik ordre til at bygge sidevognsmaskiner med træk på sidevognshjulet.

Efter at de tyske tropper på een dag havde erobret Danmark, begyndte de at anvende den firecylindrede, kardandrevne, danske motorcykel Nimbus.

Harley Davidson havde inden krigen produceret motorcykler

Motorcyklens rolle i de to verdenskrige i det tyvende århundrede.

med navnet Rikuo i Japan, men fabrikken blev ved krigens start overtaget af japanerne, og de japanske tropper blev bl.a. udstyret med disse Rikuo-maskiner.

"De allierede".

Ved starten på anden verdenskrig var der et stort behov for militære køretøjer, og for at opfylde dette behov beslaglagde de engelske myndigheder næsten alle tohjulede køretøjer på fabrikkerne og ved forhandlerne. Efter en lakering med den militære kaki farve var køretøjerne klar til at deltage i krigen. Specifikationerne for en maskine bygget til militære formål blev næsten uændret til slutningen af krigen, hvor en efterlyst "let at køre", letvægts twin, sideventilet blev efterlyst. Douglas, Triumph og BSA byggede alle tre prototyper, men kun Triumph TRW kom i produktion. Den blev fortsat solgt efter krigen. BSA M20, Matchless G3L, Norton 16H, Velocette MDD/MAF, Ariel, Triumph og Royal Enfield sideventilede og topventilede modeller opfyldte de fleste militære behov.

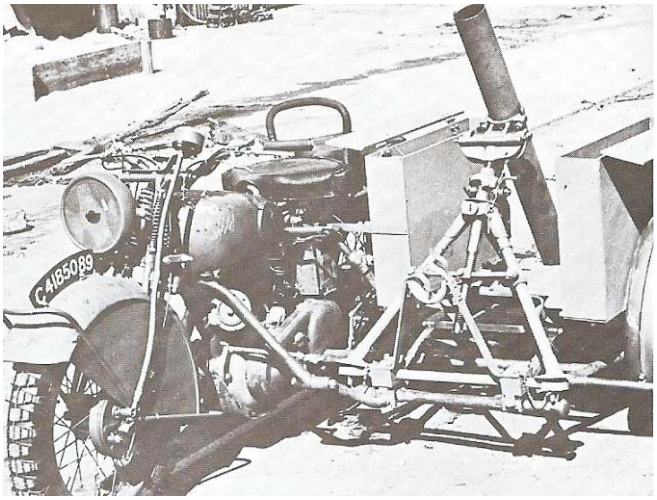
De russiske styrker havde få modeller af egen konstruktion og begrænsede muligheder for at producere større mængder maskiner, eks. var deres TS-AM-600 stort set bygget op efter BSA's Sloper model fra 1920. Først da der kom forsyninger fra de andre allierede fik de mulighed for anvende dette vigtige redskab i krigen på østfronten. England forsynede dem med Ariel, Matchless, Norton og Velocette maskiner og senere kom der næsten 30.000 V-twin motorcykler fra USA.

Selvom de var tunge, havde fodbremse og håndgear anvendte mange ordonnanser de store Indian og Harley Davidson V-twins maskiner, fordi de kunne holde en høj hastighed i lange perioder.

Til anden verdenskrig byggede amerikanerne omkring 300.000 motorcykler – alle twins modeller.

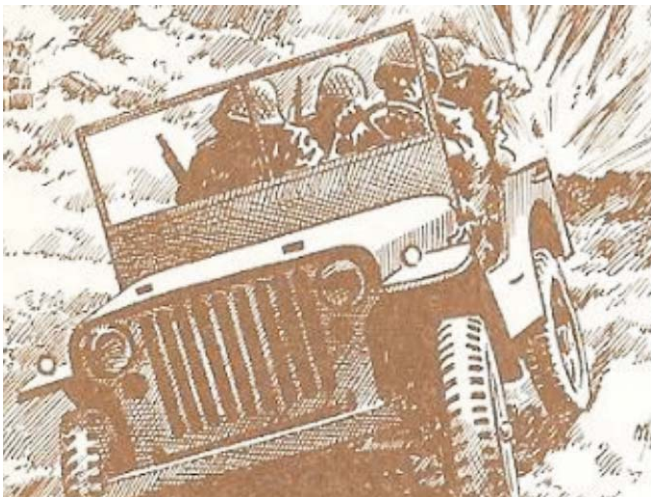
Amerikansk MP'er på en Harley Davidson maskine.

De engelske militærmaskiner havde almindeligvis en lavere og mere behersket vægt, det var encylindrede maskiner på 350 ccm og de kunne præstere over 110 km/t., og så kunne de præstere en god ydelse på landevej såvel som ude i terrænet. De mest populære maskiner var Matchless G3L, Ariel NH og Triumph HRW.



Motorcyklen kom med i den anden verdenskrig som et vigtig terrængående køretøj, men som krigen skred frem blev dens rolle mindre og mindre. De terrængående firehjulede køretøjers stigende medvirken på slagmarkerne, og så den stigende brug af radio var bl.a. årsagen til det faldende behov for motorcykler.

En af motorcyklens "konkurrenter" på slagmarken.



Som ved afslutningen af første verdenskrig var der også ved afslutningen af anden verdenskrig store lagre af motorcykler i forskellig stand rundt omkring i verden, men da der var stort behov for billige transportmidler blev de fleste afsat ved auktioner etc. til civilbefolkningen.

Teknisk set satte den anden verdenskrig gang i udviklingen på mange områder, men fra et menneskeligt og økonomisk synspunkt var denne krig den største katastrofe i menneskehedens nyere historie. Rusland mistede 3 – 4 mio. soldater, Tyskland ca. 3.3 mio., England og USA hver ca. 300.000 og Frankrig 170.000, men tabene blandt civilbefolkningen var langt større end de militære tab på grund af luftkrigen og tyskernes massemyrderier i koncentrationslejrene.

HØ/februar 2008

Motorcykel med sidevogn armeret med en morter.

MhS Nyhedsbrev nr. 3
maj 2008

Indhold:
Historisk korrekte nummerplader
Definition på et historisk Køretøj
Pas på med benzinslanger!

Historisk korrekte nummerplader

Centralregisteret for Motorkøretøjer og indregistrering af disse, overgik pr. 1. marts i år fra at høre under politiet til i stedet at henhøre under SKAT.
Det betyder, at al henvendelse om indregistrering og nummerplader fremover skal rettes til de lokale SKAT-kontorer, også når det drejer sig om spørgsmål og bestillinger af de historisk korrekte nummerplader.
Det er fortsat MhS, der varetager opgaven med at sikre og tildele de historisk korrekte numre. Det sker ved at SKAT fremsender bestillingsblanketterne fra kunderne til MhS, der så tildeler numrene og returnerer blanketterne til SKAT, der varetager den videre behandling af bestillingerne.
I forbindelse med at SKAT overtog opgaven fra politiet, var fremstillingen af nummerplader i EU-udbud, og udbuddet blev vundet af en ny leverandør. Både det at opgaven skiftede til SKAT, og at der kom en ny leverandør af nummerpladerne har selvfølgeligt medført en indkøringsperiode, og det har betydet en noget længere leveringstid af de historisk korrekte nummerplader, end vi var været vant til.
MhS har haft lejlighed til at se de først fremstillede historisk korrekte nummerplader fra den ny leverandør og kan konstatere, at kvaliteten er helt i orden. Vi er også overbeviste om, at leverandøren gør sit yderste for at leve op til de leveringstider, vi tidligere har haft, efterhånden som rutinerne kommer på plads, og vi forventer, at vi fremover kan få leveret de historiske nummerplader i løbet af 1-2 måneder fra bestillingen, således som det hidtil har været tilfældet. Erik Mieth, MhS

Definition på et historisk Køretøj

Som meddelt tidligere i januar 2008 har FIVA arbejdet på at redigere definitionen på et historisk køretøj.
Denne definition er nu endelig redigeret og vil blive forelagt til officiel godkendelse på den kommende generalforsamling i FIVA (vedtægter i FIVA kræver at en så væsentlig ændring som definitionen på et historisk køretøj skal godkendes på en generalforsamling før den officielt kan gøres gældende).
Indtil da er den godkendt til intern brug og til information for de tilsluttede medlemmer.
Uofficielt oversat må den engelske tekst derfor lyde som følger:

FIVA definerer et historisk køretøj som et mekanisk fremdrevet (vej-) køretøj:

- *Der er mindst 30 år gammelt*
- *Der er passet og vedligeholdt i en historisk korrekt stand*
- *Der ikke anvendes som dagligt transportmiddel*

og derfor udgør en del af den tekniske og kulturelle arv.

Sandsynligvis bliver den nye definition endeligt effektueret fra 2010, og man vil så finde én eller anden form i den tekniske kommission hvorunder overgangen håndteres uden nogen stakler lander mellem de to stole. Lars Genild, MhS

Pas på med benzinslanger!

I løbet af de seneste år har der været en del tilfælde, hvor benzinslanger på ældre biler pludselig er begyndt at lække. Det siger sig selv, at det kan føre til meget farlige situationer, og der er da også registreret mindst ét tilfælde af brand på grund af en lækkende benzinslange.
Forklaringen har vist sig at være, at benzin gennem de sidste mange år, men især siden indførelsen af blyfri benzin, har gennemgået en sådan udvikling med hensyn til tilsætningsstoffer, at de gummislanger der for ca. ti år siden kunne tåle benzin, ikke kan tåle den benzin der sælges i dag. Slangen går i opløsning.
Vi vil opfordre alle klubber til at informere medlemmerne om, at de ikke kan være sikre på, at de slanger de køber eller har købt er sikre at bruge.
Slanger til benzin skal være mærkede; står der ikke den rigtige kode, bør man straks anskaffe sig en ny slange.
Følgende slangetyper kan anbefales:
Mærkning: **NBR-PET-CSM** eller **FKM-PET-CSM**
Kan dette ikke skaffes, skal man forlange slanger, der opfylder følgende standarder:
Standard: **DIN 73379 type E**, **ISO 4639 type 2, SAE J30 R7** eller **SAE J30 R9-11** Niels Jonassen, MhS

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!

Aftenturen den 22. maj 2008

I strålende sommervejr drog aftenens deltagere af sted fra Gjesing Fritidscenter. Aftenens guide var Lars Nørgård med hjælp fra Finn Stepping og de havde lagt en rute, der førte de 20 køretøjer gennem nogle af Vestjyllands smukkeste steder.
I den skønne aftensol kørte vi ud af Esbjerg gennem Hjerting, Sjælborg, Koksspang og frem til P-pladsen ved Kjelst, hvor vi ved det første stop nød naturen og selskabet. Videre gik det til Oksbøl, det militære øvelsesterræn, Henne og til P-pladsen i

Blåbjerg plantage.
Her sluttede ruten, og så kom den medbragte kaffe og kager frem. Efter en hyggelig stund i dejligt selskab skiltes deltagerne og kørte hjem.
Det var en dejlig tur, hvor deltagerne udover en skøn natur og frisk luft også så Leopard tanks i aktion. En fin aften som Lars og Finn skal have tak for.

HØ/25.05.08

GRANLY A/S

- en del af Granly Gruppen

GRANLY A/ S, Nyhavnsgade 20, DK-6700 Esbjerg
Tlf. +45 75 45 01 11 / Fax +45 75 45 11 55
www.granly.dk

TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08

Spekulerer De på:
- Ny villa
- Ombygning
- Tilbygning
- Udnyttelse af tagetage
- Nyt tag
- Udskiftning af termoruder, vinduer og døre
- eller har De brug for hjælp til almindelig vedligeholdelse

byg garanti www.byggaranti.dk

Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.

Bredgade 21 · Alslev · 6800 Varde · Bil 23 41 19 06 · Fax 75 26 95 70

AUTO-PARTNER

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

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

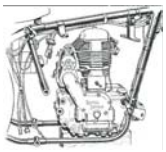
VOLVO

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. Feks. 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 102-107 · 7400 Herning · 96 26 62 00
SILKEBORG Nørreskoven 2 · 8600 Silkeborg · 86 82 59 00
ESBJERG Storegade 246 · 6705 Esbjerg Ø · 76 12 55 00

Motorcyklens bestanddele 2. del

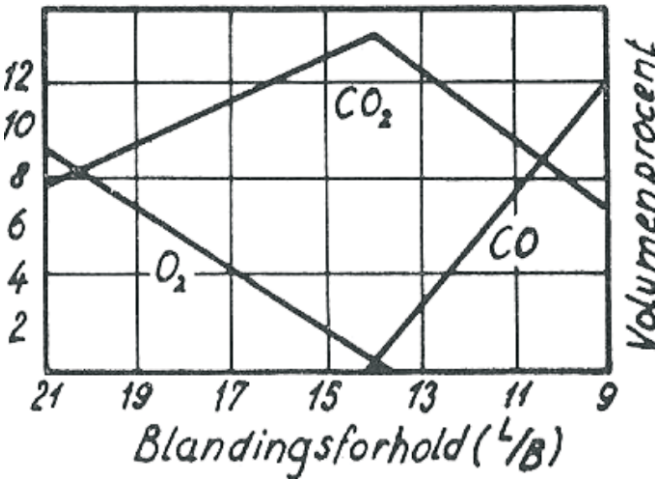


Fortsættelse fra VMK NYT nr. 245.

2. Motoren:

2.1 Karburatoren.

I en forbrændingsmotor anvendes en eksplosiv gasblanding af forstøvet benzin og luft. Blandingsforholdet mellem de to komponenter er vitalt for motorens funktion gennem hele omdrejningsområdet. Benzinen består af stofferne kul og brint i kemisk forbindelse. Ved forbrændingen omdannes den i benzinen bundne energi til mekanisk arbejde. Som forbrændingsprodukter udstødes ilt, kulilte og kultveilte. Ved karburering tilstræber man i store træk altid, og så vidt muligt uafhængigt af motorens gang at sikre en konstant sammensætning af den indtagne luft/benzin blanding.

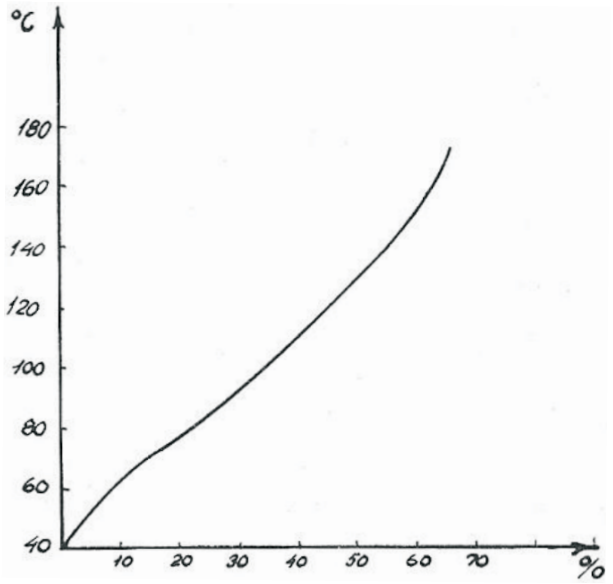


Et mål for luft/benzin blandingens sammensætning er det såkaldte L/B forhold, d.v.s. et L/B forhold på 14 betyder at sammensætningen af den indtagne blanding er 14 dele luft og 1 del benzin. Firetaktsmotoren i de fleste veteranmaskiner arbejder mest økonomisk ved et L/B forhold på ca. 16 med firetaktsmotorer.

En sammenhæng mellem forbrændingsprodukterne ilt, kulilte, kultveilte og L/B kan ses i nedenstående diagram.

Benzinen skal have følgende egenskaber: Den skal give let start og god acceleration. Forbruget skal ligge lavt , den må ikke frembringe bankning og den må ikke skade motoren.

Benzinens egnethed kan bedømmes ud fra en *destillationskurve* (vist nedenfor) og *oktantallet.*



En destillationskurve udtrykker, hvorledes den pågældende benzins kogepunkt vokser med den overdestillerede mængde. Kurvens betydning fremgår af følgende: Når den kolde motor startes, fordamper kun meget lidt af benzinen i karburatoren, men det resterende føres med indsugningsluften i forstøvet form eller driver ned ad fordelerrørernes vægge (flercylindrede motorer).

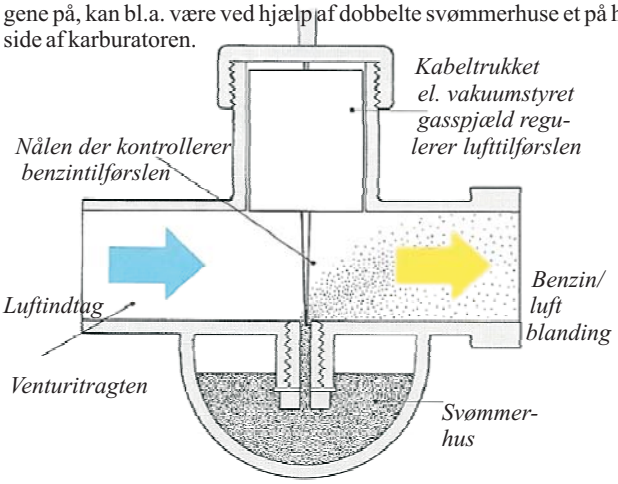
Betingelsen for en let start er, at benzinen indeholder så mange flygtige bestanddele, at forholdet L/B mindre end 20 nås tilstrækkeligt hurtigt. Normalt forløber eksplosionen i motoren ret langsomt, hvilket er nødvendigt for at opnå et sejgt træk. Eksplosionshastigheden er ret uafhængig af motorens omdrejningstal, derfor giver man højere tænding ved højere omdrejningstal enten manuelt eller automatisk.

Under visse omstændigheder kan forbrændingen blive alt for hurtig, og der indtræder bankning i "motoren". Disse banknings-tilbøjeligheder er særlig store, når motoren har højt kompressions-forhold, og når motoren er varm. Den bedste måde at modvirke "bankning" på, er som bekendt at benytte et brændstof med et højt *oktantal.* Ved en benzins *oktantal* forstås: Den procentdel isooktan, der i en blanding isooktan og normalheptan, netop giver samme "bankning" som den pågældende benzin. Bestemmelse af oktantallet foretages i specielle motorer.

Karburatorens funktion er baseret på den såkaldte venturi effekt. Luften suges på grund af det af motoren dannede undertryk ind igennem karburatorens luftindtag, der i den første del er indsnævret til en venturitragt. I bunden af venturitragten er der et lille hul, der er forbundet med svømmerhuset, og med den forøgede hastighed indsug- ningsluften nu har fået, suges benzinen op af det lille hul og forstøves, idet den blandes med luften.

Svømmerhuset er normalt anbragt ved siden af karburatoren.

Denne placering indvirker ikke på brændstoftilførslen, når maskinen hældes, hvad man ellers ofte antager. Under normal kørsel hælder maskinen netop så meget, at centrifugalkraften og tyngdekraften ophæver hinanden, og væskeniveauet i svømmerhuset vil derfor hælde lige så meget som maskinen. Derimod kan der opstå forstyrrelser i væskeniveauet, hvis maskinen hælder mere end ved normal kørsel, eks. ved væddeløbskørsel. En måde at afhjælpe denne gene på, kan bl.a. være ved hjælp af dobbelte svømmerhuse et på hver side af karburatoren.

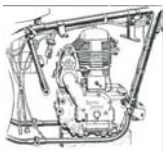


2.2 Tændingen.

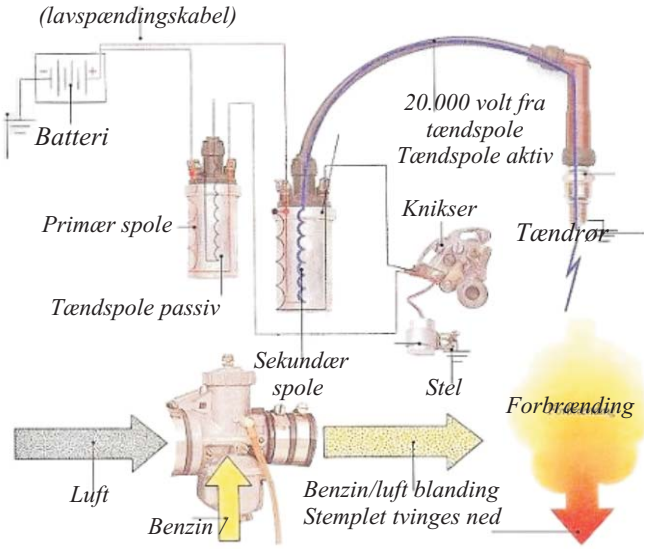
De fleste motorcykler har magnettænding, og grunden hertil er for det første, at motorcykelbatterier kun har en ringe kapacitet, idet de på grund af trange pladsforhold er underdimensioneret. For det andet kan rystelserne under kørslen forårsage kortslutninger med deraf følgende driftsforstyrelser i batteriet. Endeligt for det tredie falder tændingsspændingen ved anvendelsen af batteritænding med voksende omdrejningstal, mens den stiger med voksende omdrejningstal ved magnettænding. Da de fleste motorcykler arbejder med store omdrejningstal, er det grunden til at magnettænding er den foretrukne løsning.

Det magnetiske system er i princippet en dynamo, sammenbygget med et induktionsapparat. Dette er nødvendigt, da der kræves en

Motorcyklens bestanddele 2. del



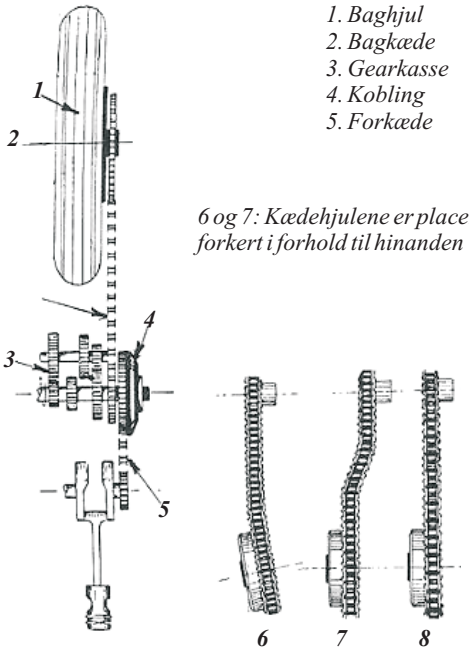
anseelig spænding, op imod 20.000 V, for at strømmen skal kunne springe mellem tændrørets elektroder og danne en tændende gnist. Gnisten dannes lettere ved lavt tryk (vacuum), jvf. f. eks. den lange lysbue i et lysstofrør. Når man prøver gnisten på et afmonteret tændrør, bør man være opmærksom på dette forhold. Er gnisten svag, kan der ske det, at den helt udebliver, når tændrøret udsættes for kompressionstrykket.
Magnetsystemets anker har en primærvikling med få viklinger af tykkere tråd. Når ankeret roterer mellem magnetens poler, dannes i primærviklingen en strøm med lav spænding. Denne afbrydes pludseligt og regelmæssigt af en afbryderanordning (knikseren), og derved induceres et strømstød med meget høj spænding i sekundærledningen, som er vundet på ankeret om primærledningen et stort antal gange med en fin tråd. Denne højspænding ledes til tændrøret, hvor den fremkalder en gnist. For at modvirke gnistdannelse mellem knikserens spidser, er denne parallelkoblet til en kondensator.



6/12 volts tilførsel til tændspole
Sammenhængen mellem karburator og tændingssystem.
Tændspolen er vist to gange – med knikserkontakter åbne eller lukkede.

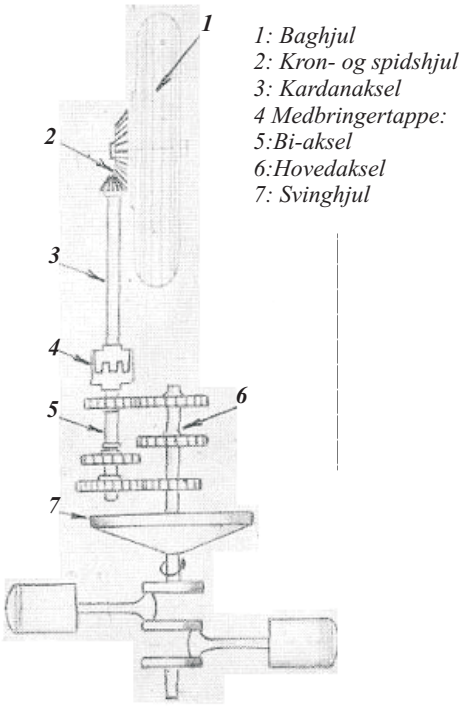
Det magnetiske system anses for at være driftssikker, hvis det vedligeholdes rigtigt. Knikserafbrydere skal renses og justeres eller udskiftes med mellemrum. Manglende ydelse skyldes ofte snavsede, tærede eller slidte kontakter. Ny elektronik er udviklet for at undgå disse problemer. Det er en lukket digital enhed, der styres med magnetiske signaler fra en vedligeholdelsesfri sensor i stedet for kontakter.

3.0 Transmissionen.
Transmissionen der overfører effekten fra motoren til baghjulet består normalt af en kobling, en gearkasse og så en kæde eller kardanaksel.
Gearkassen.
Gearkassen gør det muligt at overføre motoreffekten til baghjulet. Dette mellemled er nødvendigt for at afpasse motorens omdrejningstal efter kørehastighed og køremodstand. Den trinløse geearkasse, hvor udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul automatisk varieres efter hastigheden og omdrejningstal er endnu ikke realiseret for motorcyklens vedkommende. Honda og Moto Guzzi har begge haft modeller på markedet med halvautomatiske gearkasser, men de har dog aldrig slået an rent salgsmæssigt. Det svenske firma Haglund byggede en enduro model med automatgear beregnet til militæret den blev aldrig sat i produktion.
Nej, den rent mekaniske gearkasse med fra to til fire trin er den man bruger. I almindelighed er gearkassen en enhed der er anbragt i stellet bagved motoren. Trækket overføres til baghjulet ved hjælp af kæde eller kardan. I de såkaldte blokmotorer som FN, Gillet, Nimbus,



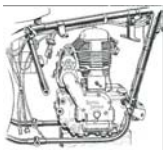
BMW og Zündapp er motor og gearkasse sammenbygget.

Kraftoverføringen med kæde fra motor til baghjul.



Kædetrækket er det mest udbredte til motorcykler. Det er billigt, har mindre krafttab og påvirker køreegenskaberne mindre end eks. kardantræk. Ulempen er, at en kæde kræver mere vedligeholdelse.

Motorcyklens bestanddele 2. del



Kardantræk er rent, lydløst og vedligeholdelsesfrit. Ulempen er bl.a., at kron- og spidshjulets reaktioner kan påvirke køreegenskaberne, og så er kardantræk en dyrere løsning.

Kraftoverføring med kardan fra motor til baghjul.

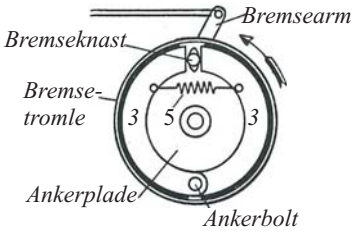
Koblingen.
På de fleste motorcykler anvendes en kompakt flerplade- kobling.

Eksempel på en koblingsenhed.

Den består af en indre koblingsskål, der er forbundet med gearkassen, og en ydre koblingsskål, der er forbundet med motoren. De to skåle er forbundet med to typer koblingsplader: Stålplader og friktionsplader. Friktionspladerne er forbundet til den ydre koblingsskål ved hjælp af låsekiler, og stålpladerne er også ved hjælp af låsekiler forbundet til den indre koblingsskål. Stålpladerne presses sammen af fjedre og fjedertrykket ophæves ved at bruge koblingshåndgrebet på styret. Flerpladekoblinger er som regel monteret på gearkassens aksel.

4.0 Hjul, bremser og dæk.

Hjul.
De vigtigste dele ved selve hjulet er: Navet, fælgen og egerne. Et nav består typisk af bøsning, flange og bremsetromle. Lejeskåle for ruller eller kugler er krympet i bøsningen, og huller til fastgørelse af egerne er stanset ud i navflangen og bremsetromlen.
Fælgen fremstilles af stålplade, der presses og svejses til den ønskede form. Kanttrådsfælgen og vulstfælgen er de to mest brugte former i dag. Kanttråds- eller vulstfælgensstyrke ligger bl.a. i, at man kan køre med lavere lufttryk i slangerne i modsætning til et dæk monteret på en vulst- fælg, hvor et for lavt lufttryk vil medføre at dækket skrider på fælgen. Ved en eksplosion vil dækket på en kanttrådsfælg lægge sig i kanalen til fælgen, derved vil dækket ikke have samme tilbøjelighed til krængning som en vulstfælg.
Motorcyklen og vejbanen mødes ved dækket. Avancerede bremsesystemer og høje motorydelser er nytteløse, hvis dækket ikke har ordentligt vejgreb. Bagdækket på en 500 ccm Grand Prixracer skal overføre 170 hk gennem en kontaktflade på størrelse med en hånd. Sådanne maskiner har også brug for effektive bremser. Motorudviklingen og bremseudviklingen er derfor afhængige af hinanden. Mange racermaskiner afprøver derfor nye dæk og bremsekonstruktioner inden de anvendes på gademodellerne.



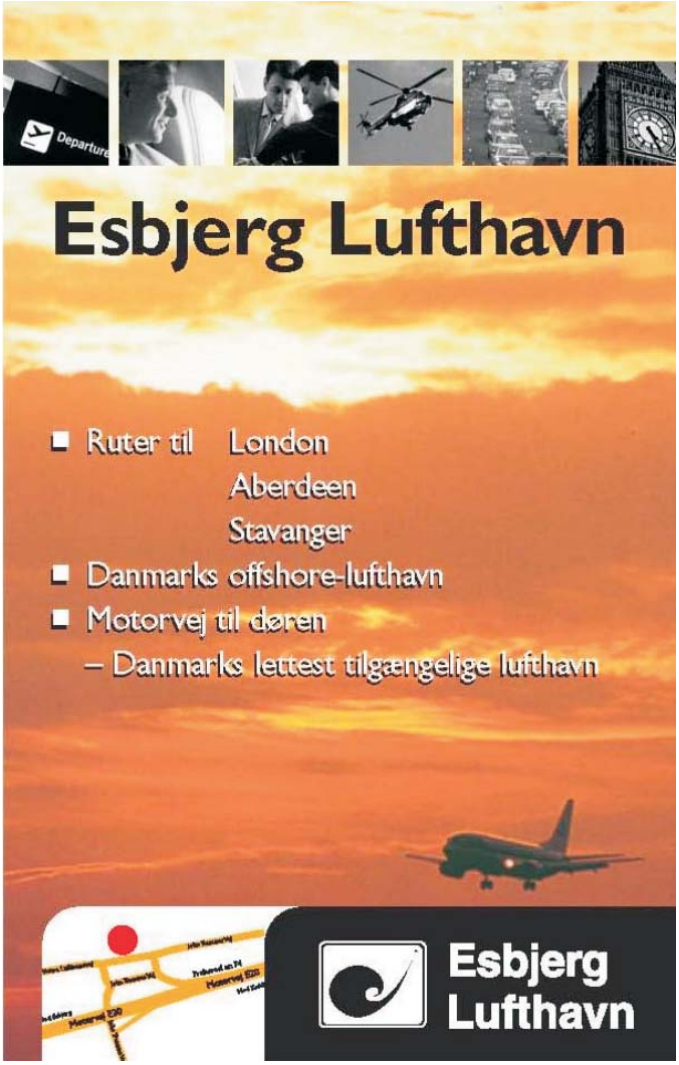
Tromlebremse med 2 sko.

Bremser.
På veteranmotorcykler er tromlebremser mest udbredt.
Bremsesystemet består af en bremsetromle med indhold samt diverse trækstænger eller kabler. Bremsetromlen er fremstillet af presset stål eller støbt. De støbte tromler er tungere, men de har den fordel, at de lettere kan udformes med køleribber, herved kan den ved en opbremsning opståede varme i nogen grad bortledes. En støbt tromle yder også større modstand mod vridningspåvirkninger..

Dæk.
Det grundlæggende princip i en luftring er anvendelsen af sammenpresset luft, der giver en fjedrende overgang mellem motorcykel og vejbane. De hovedfaktorer der bestemmer et motorcykeldæks levetid er: Dæktrykket, køretøjets hastighed, vejbelægningen og køretøjets mekaniske tilstand. Ved kørsel med for lavt tryk i ringene bliver dækkets sidevægge presset sammen, og for hver omdrejning tvinges de til i alt for høj grad at bøje sig og strække sig ud igen. Resultatet bliver knækkede lærredslag (små revner på siden af dækket), og endvidere vil dækkets "skuldre" udsættes for hurtigt og ujævnt slid. For højt lufttryk giver forøget fare for dækbeskadigelse ved stødpåvirkninger, idet både lærredskasse og

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


Departure
Esbjerg Lufthavn
Ruter til London
Aberdeen
Stavanger
Danmarks offshore-lufthavn
Motorvej til døren
– Danmarks lettest tilgængelige lufthavn
Esbjerg Lufthavn

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

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

Har du en kørselsopgave
- så prøv os!
DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART
v/ Erik V. Hansen og Jimmi V. Hansen
Snedkervej 4 - 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98 / 75 15 00 88 / 75 15 66 65
Vi er specialister i alle former for grupperejser f.eks.:
Skolerejser
Studierejser
Seniorrejser
Pensionistrejser
Victours
Vesterstrand 32 - 6710 Esbjerg V - Tlf. 75 12 23 24
Mobil 21 68 84 44 • Fax 75 11 70 68
www.victours.dk - info@victours.dk

VETERANBILSBATTERIER
Kvalitet til konkurrencedygtige priser
Jysk Akkumulator Service
Falkevej 11 – 6705 Esbjerg Ø
Ring efter priser på 76 10 01 34

INDHOLDSFORTEGNELSE
VESTJYDSK MOTORVETERAN
ÅRGANGENE 1990 - 1997

Bemærk første tal er sidetal, sidste tal er bladets nummer.

OMTALE AF:

BILER

Citroën type C 1925, Hans Sørensen 4/123
Ford A Roadster 1930, Christoph Kjærgaard 3/127
Morris Eight 1936, Jørgen Ørum 3/130
Morris Eight Saloon 1937, Bjarne Skov Andersen 3/133
Daimler Limousine 1974 (Dr. Margrethes), Lise 3/134
Chrysler årgang 1928, Jakob Simonsen 3/136
Mercedes 190 SL 1956, Rita og Vilhelm Kjems 3/140
Overland Whippet 1928, Kurt Lyngholm 3/141
Mercedes 220 B 1961, Sven Petersen 3/144
Volvo PV 36, Sven Petersen 7/144
BMW 700 CS 1960, Gotfred Jensen 3/145
Oldsmobile 1949, Martin Andersen 3/148
Cadillac 1941 Fleetwood Lim. Peter Vestergaard 3/149
De forældreløse biler, Lise 12/150
Australien Six 1919, Fra veteranbladet Lygten 9/154
Volvo128 1947, Roland Munch 3/160
Mercedes 170 V Cabriolet, årgang 1939 3/164
Triangel 1918 – 1943 15/177
Triangel 1918 – 1943, fortsat 4/178
Triangel 1918 – 1943, fortsat 9/179
Triangel 1918 – 1943, fortsat 14/180
Triangel 1918 – 1943, fortsat 14/181

M.OTORCYKLER

Nimbus årgang 1952, Lise 3/125
NSU Prima 3, 1960, Jens Aksel Vilhelmsen 3/131
”Skrottet” Nimbus 1944, Erna og Jørgen Ørum 3/142
Nimbus 1934, Erna 9/144
DKW 1952, Emil Nielsen 3/147
Nimbus 1950, Jørgen og Erna Ørum 3/150
DKW VS, Poul Kronborg Jensen 3/155
Harley Davidson 1912, Svend Aage Mortensen 3/156
Motorcyklen som nægter at dø – Nimbus 10/167

LØB / TRÆF

Vægterløbet i Bramming 16.09.90, Erna 8/129
Gammeldags træf på Falster 22.06.90, Erna 14/129
Gammeldags træf på Falster, fortsat 14/130
Orienteringsløb på Fanø 18.08.90, Erna 14/131
Veterantræf i Tistrup 14.04.91, Erna 5/133
Smedeløb 1994 8/159
Smedeløb 1995, J.A. 3/168
Ringkøbingløbet 1995 12/170
Oldtimerløb 1995, J.A. 5/175
Smedeløb 1996, J.A. 14/176

UDSTILLINGER

Besøgt: Musee National de la Automobile, Mulhouse 3/167
Hobbymessen i E.F.I.-hallerne 1997, J.A. 3/179

DELTAGELSE I OFFICIELLE ARRANGEMENTER

Indvielse af køreteknisk anlæg i Varde, Erna 7/128
Kørsel m. krigsveteraner fra England 30.05.91, Peter 7/ 134
Byfest i Vejrup 11.08.91, J.H. 4/136
Træf ved ”Lille Mallorca”, Jørgen Hestbech 5/149
Oksbøl Brugs 100 års jubilæum 12/159
Esbjerg Kommunes jubilæumsuge 1994, Jens Aksel 5/161
Åbning af motorvejen Holsted-Brørup-Vejen 7/176
Markering af Kongensgade, Kurt Frikke 3/177
Åbning af motorvejen Esbjerg-Korskroen, J.A. 10/182

TURBESKRIVELSER

Nimbustur til D.D.R. 24.06.90, Jack &Bjarke 8/128
De fem i England 1.06.93, Kjeld Jensen 3/152
MC – tur til Irland / Skotland 1994, Bakken Hansen 9/164
MC – tur til Irland / Skotland 1994, fortsat, B.H. 3/165
MC – tur til Irland / Skotland 1994, fortsat, B.H. 10/166
MC – tur til England 1995/Skotland, Bakken Hansen 9/171
MC – tur til England /Skotland 1995, fortsat, B.H. 12/172
MC - tur til England/Skotland 1995, fortsat, B.H. 10/173
MC – tur til England/Skotland 1995, fortsat, B.H. 11/174

KLUBMØDER / TURE

Klubmøde 7.12.89 – Besøg hos Auto Forum, Peter 5/122
Klubmøde hos Peter Vestergaard 1.02.90, Peter 5/123
Klubmøde 1.03.90: Besøgt sadelmager K. Johansen 5/124
Klubmøde på Grindsted Vestre Skole: 2. verdenskrig 5/126
Tur m. Vet.-Club Nord 10.06.90: Sønderjylland 11/127
Klubmøde hos Kjems Cyl. Service, Varde, Erna 5/128
Forårstur til Tove & Martin i Ådum 10/134
Klubmøde-Vin og laksetur v. Otto Kjærgaard, Peter 8/135
Hygge weekend i Marbæk, Erna 10/135
Angeltur september 1991 3/137
Værkstedstræf hos Peter Vestergaard, Peter 8/139
Klubaften hos Karen og Jørgen Hestbech, Erna 8/141
Klubbesøg hos Vera og Christian Schmidt, Lise 9/141
Skattejagt i Ribe, Erna 7/143
Klubmøde 7.10.92: Kørelærer B. R. Larsen, Lise 5/145
Løvfaldstur 13.09.92, Erna 12/145
Aftentur til Flygtningekirkegården i Oksbøl, Lise 5/151
Løvfaldstur t. Rømø 26.09.93, Vera/Chr. Schmidt 3/153
Klubmøde 7.10.93: Besøg på Bogtrykmuseet, Erna 7/153
Skattejagtstur til Ribe 4.09.93, Peter 9/153
Tur til Skjern Vindmølle 8.05.94, J.A. 3/158
Skattejagt i Ribe, Vera/Christian Schmidt 7/159
Klubtur til Jedsted: Besøg hos Sylva Sigård, J.A. 3/162
Klubmøde hos Edel og Esben Kræn, Oksbøl, Red. 3/163
Klubmøde hos Statens Bilinspektion, J.A. 7/163
Klubmøde hos Hans Sørensen 2.03.95, Cl.S./J.A. 3/166
Klubmøde hos Robert Kloster 10.05.95 13/167
Klubbesøg hos SAEF, Sig 3.08.95, Kurt Frikke 6/168
Madpakketur 18.06.95, J.A. 8/168
Klubtur til 25 års jubilar: Veteranen Club Nord, J.A. 3/170
Entusiasttræf i Fredericia 19-20/august 1995, J.A. 11/170
MC-tur til Vestas i Lem, J.A. 6/171
Besøgt: Viking Life-Saving Equiment 7.03.96 Kurt F. 3/174
Tur til Vejle 13.07.96, J.A. 3/176
Fællestur m. Veteranen Club N./Vamdrup Ford A/KF 5/178
Campingtræf 1996, J.A. 7/178
Klubmøde hos Kajs Polsterværksted, Bramming 5/182
Besøg hos Tove/Martin - Jakob/forældre, Kurt Frikke 7/182
Klubmøde hos Line Invest 2.10.97, Kurt Frikke 3/183
Klubmøde den 4.11.97, Ole Højgård – forsikring 16/183

DIVERSE

Hvordan har din kaleche det? Preben Pehrson 9/138
Kørsel ved bryllup, sølvbryllup, jubilæum, m.m , Erna 7/151
Kærlighed t. gamle biler ruster aldrig/Esbj. Ugeavis 9/161
Styrbremsen Frikke's sejrsgang 5/177

KØB, SALG, BYTTE
BILER OG GAMLE SKO

KØB, SALG, BYTTE:

Sælges:
Chevrolet Corvette, årgang 1960.
Nysynet med plader. Ny kaleche, nye sæder, m.m..
Hardtop.
Pris: 349.900 kr..
Martin Andersen, tlf. 97376111

Sælges:
Buick Century V8, Cabriolet, årgang 1956.
Restaurering påbegyndt, ekstra bil medfølger.
Pris: 159.900 kr..
Martin Andersen, tlf. 97376111

Sælges:
Buick Roadmaster, årgang 1947.
Til reservedele.
Pris: 5.000 kr..
Martin Andersen, tlf. 97376111

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

Sælges:
Austin Mini: 2 dørplader til udvendige hængsler.
Saab: Forreste lydpotte.
Golf I: Nederste bærearm - original.
Volvo 164: Bagerste lydpotte med rør, og mange andre dele til ældre biler – alle dele er nye.
DKW 1964 knallert, noget af det sidste fra DKW.
DKW Hummel kørt 5.025 km ved det tyske grænsepoliti.
Hans Sørensen, Norgesgade 26, 6700 Esbjerg,
tlf. 75132852, mail: norgesgade@esenet.dk

BILER OG GAMLE SKO.

Efter at en meget mild, men lang vinter er overstået, kan vi veterankørere nu efter at have fået køretøjerne ud af vinterhiet, nyde kørslen ude i vor dejlige danske sommernatur.
Men vær opmærksom på at efter et år eller to i brug bliver et godt køretøj næsten en del af sin ejer. Dens forskellige lyde bliver så velkendte, at ejeren næsten ikke bemærker dem, og ejeren kan forudsige dens opførsel på vejen ligesom evt. små mislyde, når den skal startes.
Den passer til ejeren ligesom et par veltjente sko. Desværre er det også sådan , at bilens forskellige defekter – på samme måde som gamle sko – bliver komfortable og en del af vanen. I mange tilfælde er man slet ikke opmærksom på, at der er fejl ved køretøjet.
Heri ligger der en fare fordi en bil, der er slidt godt til – og måske dertil heller ikke passet optimalt – kan være et dødbringende våben, længe efter at de gamle sko har fået nye hæle.
Vi er naturligvis alle opmærksomme på færdselssikkerheden, og de fleste af os ser da også til bilens almindelige sikkerhedsforanstaltninger, såsom dæk, bremser, styretøj, lygter og blinklys, men det er ikke helt nok.
Nej det gælder om jævnligt selv at afprøve bl.a. bremser, styretøj og affjedring på steder, hvor man ikke kan genere andre trafikanter.

Husker du dette, mindsker du risikoen for, at din bil får en skade og endnu vigtigere, der kommer ikke personskader ud af din kørsel!
God tur ud i sommerlandet.

HØ/07.04.08

* 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
AUTOPOLSTRING

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

Veteranforsikring Danmark

”Vi sætter pris på sjæl og charme …”

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1973 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 495	kr. 183
kr. 50.000	kr. 619	kr. 183
kr. 75.000	kr. 720	kr. 183
kr. 100.000	kr. 785	kr. 183
kr. 125.000	kr. 888	kr. 183
kr. 150.000	kr. 969	kr. 183
kr. 175.000	kr. 1.053	kr. 183
kr. 200.000	kr. 1.133	kr. 183
kr. 225.000	kr. 1.212	kr. 183
kr. 250.000	kr. 1.279	kr. 183
kr. 275.000	kr. 1.388	kr. 183
kr. 300.000	kr. 1.496	kr. 183
kr. 325.000	kr. 1.604	kr. 183
kr. 350.000	kr. 1.709	kr. 183
kr. 375.000	kr. 1.819	kr. 183
kr. 400.000	kr. 1.924	kr. 183
kr. 425.000	kr. 2.034	kr. 183
kr. 450.000	kr. 2.142	kr. 183
kr. 475.000	kr. 2.204	kr. 183
kr. 500.000	kr. 2.355	kr. 183
kr. 525.000	kr. 2.465	kr. 183
kr. 550.000	kr. 2.550	kr. 183
kr. 600.000	kr. 2.784	kr. 183
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.224	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1974 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 1.217	kr. 416
kr. 50.000	kr. 1.522	kr. 416
kr. 75.000	kr. 1.773	kr. 416
kr. 100.000	kr. 1.931	kr. 416
kr. 125.000	kr. 2.184	kr. 416
kr. 150.000	kr. 2.383	kr. 416
kr. 175.000	kr. 2.592	kr. 416
kr. 200.000	kr. 2.787	kr. 416
kr. 225.000	kr. 2.981	kr. 416
kr. 250.000	kr. 3.146	kr. 416
kr. 275.000	kr. 3.415	kr. 416
kr. 300.000	kr. 3.679	kr. 416
kr. 325.000	kr. 3.946	kr. 416
kr. 350.000	kr. 4.204	kr. 416
kr. 375.000	kr. 4.474	kr. 416
kr. 400.000	kr. 4.732	kr. 416
kr. 425.000	kr. 5.005	kr. 416
kr. 450.000	kr. 5.268	kr. 416
kr. 475.000	kr. 5.422	kr. 416
kr. 500.000	kr. 5.793	kr. 416
kr. 525.000	kr. 5.062	kr. 416
kr. 550.000	kr. 6.272	kr. 416
kr. 575.000	kr. 6.486	kr. 416
kr. 600.000	kr. 6.849	kr. 416
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 3.669	kr. 0

25% rabat ved indtegning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
Forsikringen omhandler Vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.
Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark

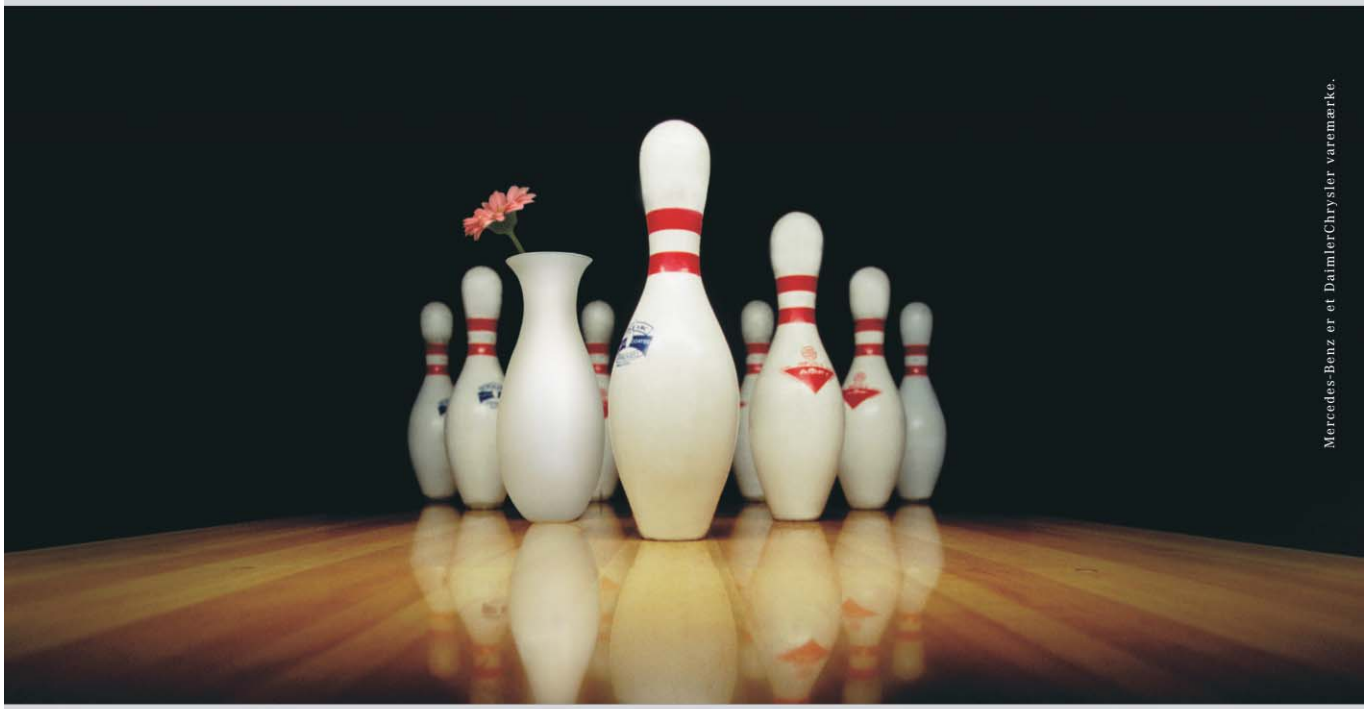
v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring g/s

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.

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

bates yor 4186