# VMK NYT

Nr. 248, 31. årg. oktober 2008

*Hist hvor vejen slår en bugt*

# INFO - SIDEN

**BESTYRELSEN:**

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

**Næstformand:**
Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
75164114
n

Løbsleder
Turudvalg
Registrering

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

Bladudvalg

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

Klublokale
Løbsudvalg

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

Hjemmeside
Løbsudvalg
Bladudvalg

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

Sekretatiat

**Bestyrelsesmedlem:**
Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
75126002
bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Løbsudvalg
Ad hoc udvalg

**Suppleant:**
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N
75127776
suppleant@vmklub.dk

Redaktør

**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.

Indlæg kan sendes til VMK's redaktør. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet..

Deadline er den 1. de pågældende måneder.

**INDHOLDSFORTEGNELSE:**


| | |
|---|---|
| Klubmødet den 6. august | side 3 |
| Husqvarnas motorcykelhistorie | side 6 |
| Ferietur til Polen | side 9 |
| Med Motour til Østrig | side 12 |
| Klubturen til Ribe | side 16 |
| Selvbyggerbiler | side 17 |
| Foreningernes dag | side 19 |
| Automobilhistoriske mærkedage | side 21 |
| Nyt fra bestyrelsen | side 22 |


**VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:**

265 Erik Husted, Grøftevej 7, 6771 Gredstedbro
272 Jesper Clausen,Viemaen 5, 5700 Svendborg
273 Thomas T. Petersen, Gormsgade 110, 6700 Esbjerg
274 Tage Nielsen, Smedevej 5, 6740 Bramming

**AKTIVITETSKALENDER FOR 2008:**

| | | |
|---|---|---|
| 2008 | | |
| Oktober: | 1. | Stumpemarked i Herning. |
| November: | 6. | Klubmøde: På motorcykel til Nordkap - ved Børge Burgaard. |
| December: | 4. | Julemøde. |
| 2009 | | |
| Januar | | Intet møde. |
| Februar | 5. | Klubaften: Goodvood Revival Meeting 2008, ved Jørgen Lind og Esben Kræn |
| Marts | 5. | Klubmøde. |
| April | 2. | Generalforsamling. |
| Maj | 2. | Esbjerg Veteranløb 2009. |
| | 14. | Klubmøde (flyttet p.gr.af St. Bededag d.8. maj) |
| Juni | 5. | National køredag (klubmøde d. 4. maj aflyst). |

**HUSK AT:**

**- Meddele adresseændring til Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 7516 4114, mail: naestformand@vmklub.dk**

**Forsidebilledet**:Billedet er taget under årets Esbjerg Veteranløb ved Sneum Kirke.

**Næste VMK NYT:** Udkommer i uge 51.

BEMÆRK: I næste nummer er der vedlagt girokort.

# Klubmødet
# den 7. august 2008

Mødet begyndte med formandens orientering om kommende aktiviteter, og opkrævninger fra Runa. Derefter gav han ordet til Jørgen Lind, der ville fortælle om et Oldtimerrally i Holland, der blev afholdt lørdagen efter Kristi Himmelfartsdag.
Jørgen har i flere år kigget på og fotograferet ved dette årlige rally.
I år var det 23. gang man kørte turen mellem de 11 frisiske byer, en strækning på 240 km, som gennemkøres på én dag.
Ikke uden grund kalder man det Europas største kørende motormuseum. I år deltog ikke mindre end ca. 400 biler og 200 motorcykler, og de var alle fra før 1950! Mange af mærkerne og modellerne er helt eller delvist ukendte i Danmark.
På billedet til højre er Jørgen i gang med sin fortælling, og de andre billeder er en meget lille del af de mange sjældne køretøjer, der blev vist.

Foto/tekst Jørgen Lind

*Ford V8 Pick Up 1937.*

*Buick Century 1935.*

*Donnet Berline C17 1929.*

*Motobecane B33 1933.*

# Klubmødet
# den 6. august 2008

*2 gange Terrot.*

*NSU / FIAT 500'er.*

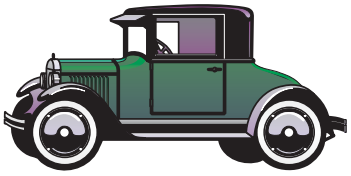
Det var en fin og spændende aften til at åbne efterårssæsonen med – tak til Jørgen. HØ 2008

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!***

## ***Stumpemarked!***

I Ribe på adressen Obbekærvej 10.
Mest motorcykeldele, men også knallert og bildele! Ring for spørgsmål og aftal tid!
Hans Jørgen Dockweiler, tlf. 75421277/ 51297680



VA 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

# 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

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

ALM. BRAND

# Husqvarnas motorcykelhistorie

Husqvarna var oprindeligt en våbenfabrik, der allerede i 1689 var startet med en geværproduktion. I 1869 overtog ingeniør Erik Dahlberg fabrikken, der på det tidspunkt drejede bøsseløb til geværfabrikken i Jönköping. Navnet Husqvarna betyder Borgmøllen, og det var også en vandmølle, der leverede drivkraften til årsproduktionen på 12.000 bøsseløb. På et senere tidspunkt blev geværerne også samlet på Husqvarnas fabrik, men så kom der mere fredelige tider, og da våbenfabrikkens økonomi blev dårlig, kom der i 1877 en ny ledelse.
Den nye ledelse øgede produktprogrammet med husholdningsredskaber, og senere cykler, symaskiner og redskaber til skov-, mark- og havebrug.
I 1903 supplerede man denne produktion med motorcykler.

*Fra den spæde begyndelse med motorcykelproduktion. Motoren var på 1 ¼ hk og blev leveret af belgiske FN. Så er vi ca. 15 år længere fremme, og nu er det de større*

*maskiner, man er i gang med.*

*En Husqvarna 500 fra 1935 med en V-twin motor på 497 ccm, 44 hk v. 6800 omdr./min., tophastighed 190 km/time.*

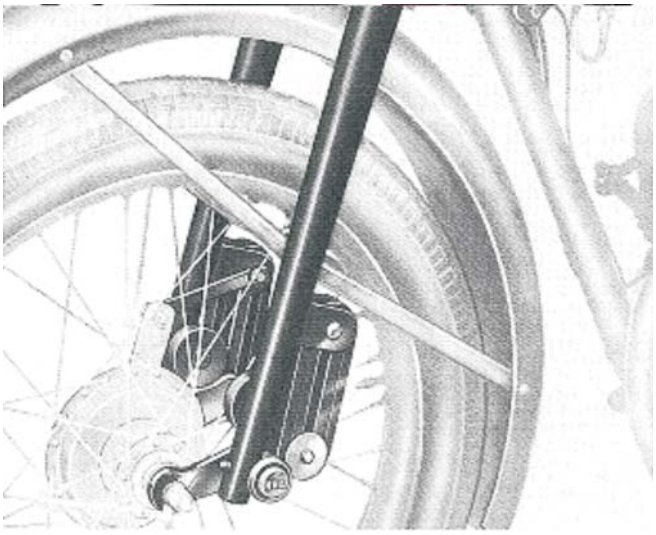
*Billedet viser fabrikken i Jönköping i Husqvarnas storhedstid i 1954.*

I tiden mellem de to verdenskrige produceredes både en og tocylindrede motorcykler, men også de større maskiner havde Husqvarna succes med på grund af de usædvanlige gode køreegenskaber, hvilket medførte at mærket klarede sig glimrende i motorsporten. I 1920 startede Husqvarna sin egen motorfabrik, og den første motor, der blev konstrueret, var en 550 ccm, firetakts, 50 graders V-twin motor af samme type som Harley-Davidson og Indian. Efterfølgende udviklede Husqvarna – som andre banebrydende motorcykel fabrikker – konkurrencecykler helt op i 1000 ccm klassen.

*Her går starten til seksdageløbet i 1929 med en af de første Mannerstedt-maskiner, konstruktøren sidder i sidevognen.*

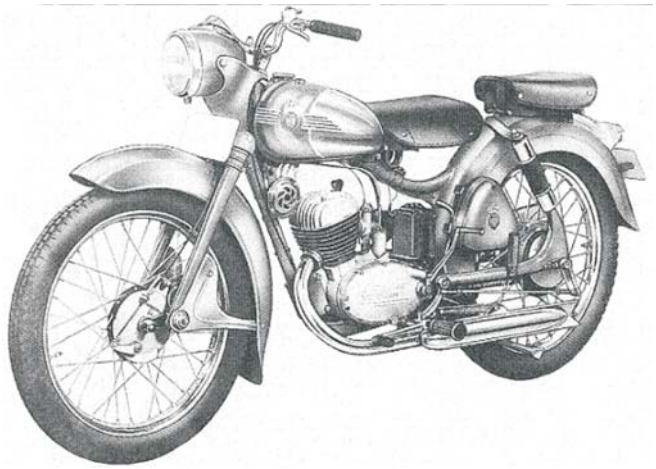
I slutningen af 1920'erne og begyndelsen af 1930'erne fejrede Husqvarna store triumfer i Sverige i hård konkurrence med velkendte mærker som BMW, DKV, Exelsior, FN, Harley Davidson, Indian, Norton og Velocette. En væsentlig årsag til succesen var, at konstruktøren Folke Mannersted, som en af de første , anvendte lette legeringer, i selve motoren og i resten af motorcyklen, hvilket gav et enestående effekt/vægt forhold.
I midten af 1930'erne trak Husqvarna sig ud af motorløbene, bl.a. fordi markedet for de store motorcykler svandt ind.
I 1936 stoppede produktionen af motorer til store motorcykler. Motorerne kom dog tilbage senere i en modificeret udgave.
I 1935 begyndte Husqvarna at producere den første totakts motorcykel. Denne letvægtsmotorcykel var udstyret med pedaler som på en almindelig cykel, og motoren var på 98 ccm. Motorcyklen blev hurtigt populær. Ganske lette motorcykler, nærmest knallerter, som ikke mindst de svenske skovarbejdere fandt lige så nødvendige som en sav, udgjorde en stor produktion.
Efter anden verdenskrig kom der små motorcykler i pro-

duktion, den første var baseret på en førkrigsmodel , men forgaflen var ændret idet forhjulet var ophængt i en kort svinggaffel, der vippede omkring et leje på det lodrette gaffelrør. I den forreste ende af denne "vippe" var hjulakslen placeret og i den bagerste ende beslag til nogle kraftige gummibånd. Baghjulet var ikke affjedret. To-taktsmotoren var på 120 ccm.



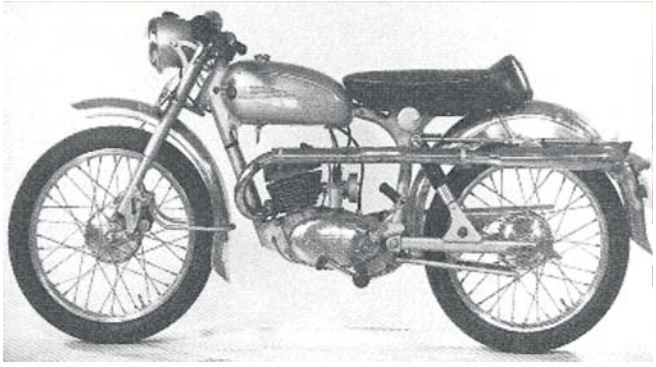
*Den nye affjedring af forhjulet.*

I 1952 kom en ny model med betegnelsen 281. Det var en helt ny konstruktion, hvor eks. den bagerste del af stellet var udformet som den øverste del af bagskærmen og indgik i modellens rørstel. Forhjulsophænget var meget lig den foregående model, men forgaflen var udformet som på en cykel. Baghjulet var ophængt i en svinggaffel, affjedret af skruefjedre. Motoren var på 175 ccm.



*Den nykonstruerede model 281.*

På næsten samme tid kom der en ny svensk lov, der satte en skarp grænse på 75 kg egenvægt for motorcykler med hensyn til både skat og forsikring, og hermed blev de små og lette motorcykler begunstiget. Ingen kunne forestille sig, at en rigtig motorcykel kunne komme ned på 75 kg, men det kunne model 282, der fik tilnavnet "Sølvpilen". Model 282 blev skabt på basis af model 281, selv om der måtte en større indsats til for at kunne pille 45 kg af denne maskine.
Men Husqvarna lavede en genistreg med en helt ny konstruktion, hvor man fremstillede stellet af lette, men stærke krommolybdænrør, og så indgik motoren i den bærende stelkonstruktion. Skærme, fælge, nav og cylindre var af letmetal, så med alle disse ændringer nåede man ned på den lave egenvægt, hvilket betød, at en svensk kører sparede 330 kr. om året, som var mange penge dengang.



*Model 282 på 75 kg, der fik tilnavnet: "Sølvpilen".*

*"Sølvpilen" havde en for den tid høj topfart 100 km/time!.*

I 1957 introduceredes en model med en motor på 200 ccm. kaldet "Guldpilen", men de svenske myndigheder bad Husqvarna om at nøjes med en motor på 175 ccm, idet man anså "Guldpilen" for at være for hurtig for de svenske veje. De lette motorcykler var kun beregnet til én person, men uden ændringer kunne de også med stort held deltage i motorcross, eks. startede "Sølvpilen" i 1955 i 26 løb og hjembragte 26 førstepladser, 16 andenpladser og 14 tredie pladser. Med den faldende interesse for motorcykler koncentrerede Huqvarna sig om sportsmaskiner til motorcross og trial.
Husqvarnamærket eksisterer stadigt, men i 1986 blev rettighederne solgt til det italienske firma Cagiva i Varese, og med produktionen flyttet til Italien, fik sportsmaskinerne et andet udseende. Senest var virksomheden ejet af motorcykel koncernen MV Agusta, inden BMW i 2007 købte den, og i den forbindelse udtalte, at der ikke skulle ændres ved fabrikken i Varese i Norditalien.

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

# Ferietur til Polen

Torsdag den 17. juli var dagen vi med stor forventning havde set frem til – her startede vores sommerferie i strålende sol, og vi skulle med Ingelise og Clifford til Polen for at deltage i et løb arrangeret af Polens Car Club. Ingelise og Clifford kørte i Jaguar og Kristian og mig – Lisbeth - kørte i MG B.

1. dag kørte vi til København, hvorfra vi sejlede med færgen til Swinoujscie kl. 21.00, og undervejs sov vi en kahyt.
Selve løbet skulle foregå i byen Elblag, der ligger op imod Kaliningrad – en russisk enklave ca. 450 km fra Swinoujscie.
2. dag kørte vi ca. 250 km til byen Chojnice, hvor vi overnattede på hotel.
3. dag ankom vi til vores bestemmelsessted byen Elblag, hvor vi kl. 16 blev indlogeret på et studenterkollegium, hvor vi skulle bo på resten af turen.
4. dag var vores første køredag – vi havde fast guide med på alle turene i løbet af ugen. Vi kørte ca. 130 km hver dag, en del af turen var på meget ujævne veje. Ved de forskellige seværdigheder fik vi en meget grundig gennemgang af vores dygtige guide.
Der deltog ca. 35 biler, heraf var de fire danske, og ellers var de øvrige deltagere fra Polen, Tyskland , Holland (og så Danmark). De deltagende biler var af mærkerne Citroën, Glas, Triumph, Opel Kadet, Warszawa, Porsche, MG, Mercedes, Cadillac og Jaguar.

En af de store oplevelser var paradekørsel gennem gågaden i Gdansk med efterfølgende line-up med meget stor interesse fra publikums side. Det samme var tilfældet, når vi kørte gennem landskabet, både børn og voksne fotograferede meget, så der var ingen tvivl om, at folk var meget optaget af og interesseret i veteranbiler.
På en sejltur på floden Nogat igennem et meget lavt liggende område med en fantastisk natur, bl. a. kæmpeområder med tagrør, blev det skib vi sejlede med trukket til et nyt vandniveau på skinner med en jernbanelignende vogn.

Ligeledes var der mange sluser og pumpestationer, som er af stor nødvendighed for afvanding af hele området, som er Polens laveste med 1,80 meter under havets overflade, det er ydermere et meget frugtbart landbrugsområde.

Der var mange storke , massevis af storkereder med 3 unger i hver, hvor vi kom frem, og på et tidspunkt så vi 15 – 20 stk. på den samme nyhøstede mark.

# Ferietur til Polen

På en af turene besøgte vi en mindre by, hvor vi blev inviteret på kaffe og kage i det lokale forsamlingshus, og hvor deres borgmester fortalte, at der var 440 beboere, 35 gårde og 24 storkereder. En af de specielle oplevelser var området ved Westerplatte, hvor 2. verdenskrig startede den 1. september 1939, her er opført et kæmpe mindesmærke over de faldne og der er stadig spor fra krigen dengang.
På en havnerundfart i Gdansk så vi store reparations skibsværfter, bl.a. hvor Lech Walesa var ansat, og hvor der stadig var stor aktivitet – også på skibe fra Danmark.
Efter en begivenhedsrig tur uden uheld gik turen hjemover med ankomst til Danmark den 28. juli.

I/C & L/*K 3.09.08*

## Aftenturen den 4. september blev aflyst.

På grund af vejret blev årets sidste aftentur aflyst på grund af det kraftige regnvejr. Det var ærgerligt fordi Sven Philbert havde tilrettelagt en spændende tur til Filsø-området, hvor deltagerne ville have haft lejlighed til at se store flokke af gæs og en tilsandet egeskov og som afslutning høre hjortene brøle. Som en trøst har Sven Philbert lovet at arrangere en tur næste år – hvis vejret tillader det!

HØ/4.09.08

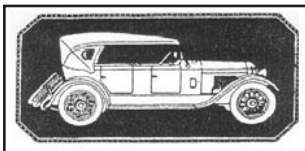
* Stof i metermål * autopolstring * møbelpolstring * forhandling * og montering af soltag * polstring af lastvognskabiner * opretning af sammensunkne bil- og traktorsæder * støjdæmpning af alle køretøjer *

RECARO CENTER

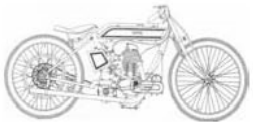
RECARO CENTER

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



**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**

# med Motour
# til Østrig

**Tre medlemmer af Mcthobugt med Motour til Østrig.**

I februar 2008, hvor vi kun tænkte på MC ture, havde klubben Mcthobugt besøg af Henrik Tang fra Motour, og hans indlæg kunne kun starte tankerne om den kommende sæson. Ole Rotbøll var fristet af en tur til Østrig, og han havde ikke svært ved at få mig med på idéen. Min genbo – Henning Jacobsen tog tråden op og blev også tilmeldt. Jeg havde ikke tidligere prøvet en MC rejse, og det var lidt spændende, hvad det var for typer man kom i selskab med. Ole arrangerede et hyggemøde og planlagde GPS ruten til Østrig.

Tidlig lørdag den 9. juni mødtes vi alle tre ved Korskroen og satte i rigtig flot vejr kursen sydpå over Ribe og Lunderskov til grænsen, hvor vi præcist på grænsen ramte skyerne. Herfra ad motorvejen til Neumünster og videre nordøst om Hamburg ad landeveje til Lüneburg, Harzen og Türingen til overnatning i Mühlberg på Taubenest – fin tur på 674 km. Næste dag ramte vi pudsigt nok regnvejret i nærheden af Regensburg. Det var med lyn og torden og kæmperegndråber. For at komme hurtigere frem var vi søgt på motorvej, hvor regnvejret trak hastigheden ned til 50 km/t og på et tidspunkt kørte vi gennem noget, som lignede en flod. Så fik vi prøvet det. Efter 562 km var vi fremme ved det flot beliggende hotel Luzenberg i ca. 800 m. højde lidt ovenfor byen Auffach i Wildschönau dalen.

Vi ankom som de sidste, og gik straks i gang med middagen, som gennem alle dagene viste sig at bestå af min. tre godt varierede og velsmagende retter. De andre deltagere, viste det sig, var en skøn blanding af 14 mænd i alle aldre, og det var krydret med to friske bagsæde piger og en på egen bike. Cyklerne var også en blanding med højt og lavt styr. Henrik Tang orienterede om de kommendes dage programmer, som kunne blive påvirket af de ustabile vejrforhold.

Alligevel startede vi mandag med fint vej og satte kursen mod Gerlos Alpenstraße (1507 moh.) Krimmler vandfaldene og pas Thurn (1274 moh.) Dagen gav os 190 gode svingende km.

# med Motour
# til Østrig

Den næste dag var vejrudsigten rimelig, så nu skulle det være Großglockner Hochalpenstraße, og vi var heldige. En optur i fint vej til Hochtor (2504 moh.) og videre til Kaiser Franz Josefs Höhe med udsigt ned over gletsjeren. Lidt nede af bjerget var det tid til frokost, men vi rykkede indenfor da regnen startede. Dermed gik turen til højdepunktet – Edelweipitßze (2571 moh.) i vasken, for vejen er delvis belagt med brosten og rimelig glat, hvilket turlederen ikke ville udsætte os for - leider. Det blev alligevel en god dag med 287 km. på klokken, da vi var tilbage på hotellet.

Onsdag tog vi til Tyskland for at se fødselsdagsgaven til Adolf Hitler i Bertchesgarden – kaldet Kehlsteinhaus (1534 moh) eller Ørneborgen på engelsk. Der blev brugt 7,3 mill. arbejdstimer, som varede 13 måneder. Går man ud fra 30 arbejdsdage om måneden svarer det til 19.000 beskæftigede, som nok ikke har været frivillig arbejdskraft. Selve opturen fra parkeringspladen forgik i bus til tunnelen, som førte os 124 m. ind i bjerget, hvorfra en rimelig stor elevator førte os 124 m. op til stedet, som afslørede en fantastisk udsigt, som vi fik nydt inden skyerne lukkede udsigten. Ikke alle var forberedt på de køligere forhold i højderne, og barske Ole kom i korte bukser. Det blev til 256 km. den dag.

Dagen efter slap vores vejrmæssige held op, og det blev til ture i lokalområdet. Oppe på alpen var vi på et bjergmejeri som 230 køer leverede mælk til. Jeg tillod mig at spørge ostemesteren, om der blev brugt pasteuriseret mælk, og han svarede prompte, at det kunne man ikke lave ost af. På mit næste spørgsmål om ikke der var EU regler om det, kom der rigtig liv i den hårdt arbejdende mand og han hidsede sig rigtig op, og jeg trak mig langsomt bort. Det er virkelig et emne blandt bjergbønder, og EU ligger langt væk for dem. Senere på dagen fik nogle is og andre nye dæk, så den dag kørte jeg kun 45 km.

Fredag kørte vi igen en fin tur af små krogede veje, som

heldigvis bragte os igennem nogle tunneller, så vi kunne nyde brølene fra de bagved kørende Yamaha modeller, og vi var ikke i tvivl om, at de var med. Da vi netop havde passeret en top og manglede 14 km i at være tilbage, havde Ole´s BMW fået nok og opgav videre kørsel. Den blev så trillet lidt ned ad bjerget og opstaldet på en gård til senere afhentning af SOS, så Ole Gearløs kørte kun 20 af dagens 34 km.

# med Motour
# til Østrig

Hjemrejsedagen om lørdagen havde Ole fået planlagt med tog, så han fik et antal behagelige sæder hjem. Henning kørte hjem sammen med sin værelseskammerat Tom, og på vejen mødte de flere gange Connie og Per Ib, som også var oplagt til en hjemtur i et hug. Selv havde jeg aftalt med min datter Louise, at vi skulle mødes i Schweiz i byen Obersaxen til EM i Hill Climb for MC, og det gik som planlagt. Uden nærmere aftale kørte vi begge i flere timer og ankom indenfor 5 min langt oppe på bjerget. Selve banen starter højt oppe og går så til toppen af bjerget. Banen er godt 240 m lang, og ingen klarede det helt til toppen, men stigningen er barsk og helt op til 141% svarende til 63 grader i grus og sten – helt utroligt. Om søndagen var der finaler, men vi skulle videre til Lauterbrunnen i Berner Oberland, så for natten søgte vi i Rabius et hotel med TV, så vi kunne følge Le Mans og Tom K.

Nu skulle vi om søndagen videre mod vest, og valget var den lange omvej over Zürich eller over bjergene. Jeg valgte naturligvis det sidste. Ret hurtig kom der regn og regndragten kom på – godt valg. Tæt på toppen af passet blev regnen til sne, og orienteringen blev svær. Visiret blev lukket af sne og derefter brillerne, men med kun en lille sprække åben gik det. Louise sagde, at termometret i hendes følgebil svingede mellem 0 og 1 grad, og det skulle nok passe, for det var glat. Min GPS lå i tanktasken, og den var svær at se. Sikkert derfor var jeg kørt forkert, og Louise var begyndt at undre sig over de italiensk klingende bynavne og stoppede mig. Det var den forkerte vej, jeg havde valgt, hvis jeg ikke skulle til Italien. Passet jeg var kørt over var Lukmanierpasset (1916 moh) og ikke Oberalppasset. Vejen videre frem gav kontakt med motorvejen til Ariolo og St. Gotthardt tunnelen til Andermat, hvorfra jeg valgte at køre over Sustenpasset (2224 moh), og det hele gentog sig med sne og glatte veje. Kl. 14.30 ankom vi til Lauterbrunnen, hvor vi på den lokale bar fik startet fjernsynet og set den sidste halve time af Le Mans og Tom K's ottende sejr. De lokale fattede ikke meget at vores ophøjede stemning.

Mandag samlede jeg lyst til hjemturen om tirsdagen. Den startede i let regn, som snart blev afløst at silende regn de næste 300 km, hvorefter det klarede op. Efter nogle optankninger stod der Hannover på skiltet, og så er man jo næsten i Danmark. Altså helt hjem efter 1260 km konstant kørsel, og 4020 km mere på klokken af den 20 år gamle BMW K75S.

Forventningerne til turen var store og gode, og de blev alle indfriet. Der er nu noget helt specielt ved MC folket: Vi kørte mange ture sammen og standsede rigtig mange gange, men selv til sidst gik alle rundt og "sparkede dæk" og fik god MC snak, som var det den første dag - ren hygge. Der blev flyttet flere grænser på turen – bla. havde jeg ikke prøvet snevejr før på MC, så turen bliver god at huske tilbage på. Tilbage er der kun den kendte følelse af en "brugt" ferie, men heldigvis er det kun juni måned og stadig tid til flere oplevelser.

Kurt Sihm 22.08.2008.

Her er lidt links med relation til turen:
www.motour.dk
www.taubennest-muehlberg.de
www.grossglockner.at
www.grossglockner.at
www.luzenberg.at
www.schlosshotel-rosenegg.com
www.mcthobugt.dk

# 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

# Klubturen til Ribe den 5. august

Så gik turen atter ud i det skønne Sydvestjylland. Deltagerne kom næsten planmæssigt af sted fra Gjesing Fritidcenter, og efter en lille times tid samledes næsten alle på Hovedengen i Ribe – næsten alle idet en enkelt bremsede op i Bramming for at se lidt nærmere på de lokale forhold. Vel ankommen til Hovedengen blev der tid til at studere de på det tidspunkt ret få ankomne køretøjer: Efterhånden som tiden skred frem, kom der dog flere køretøjer, så der var meget at se på og diskutere.
Med det gode sommervejr og de mange veterankøretøjer fra hele Sydvestjylland gik der hurtigt 3-4 timer, og så brød deltagerne op for at returnere til hjemmet.
En dejlig tur i godt selskab - tak til guiden Arne Høeg.

Foto/tekst KS/HØ

*Der hygges på pladsen.*

*Så er VMK's køretøjer sammen med mange andre på plads på Hovedengen.*

*Der var mange forskellige årgange repræsenteret. Flot gammel by som baggrund for flotte gamle veterankøretøjer.*

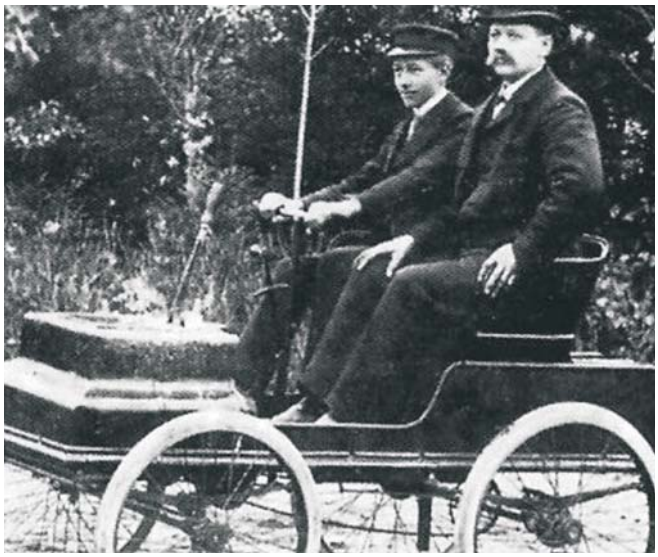
*Motorcyklisterne fik sig også en god snak.*

*Der udveksles erfaringer blandt begge køn.*

# Selvbyggerbiler og danske bildrømme

**I bilismens barndom i slutningen af 18-hundrede tallet var der rundt omkring i verden kommende bilister, der byggede deres bil selv. Det kunne skyldes, at man ikke syntes om de biler, der var på markedet - eller at disse var for dyre! I norden var det kun Danmark og broderlandet Sverige, der var med lige fra starten, hvor det var enkeltpersoner eller mindre firmaer, der byggede biler.**

**Sverige.**
Vognparkens historie i Sverige rummer meget mere end Volvo og Saab, eks. havde Alfred Jonsson i Lidköping vidtrækkende planer for at starte en bilproduktion i stor skala, men han byggede kun 2.
Hans ønske om at få et motordrevet køretøj var så stor, at han byggede et køretøj, der blev drevet af en trækulsmotor. Den solgte han for at skaffe kapital til bygningen af en ny bil, der skulle være betydeligt mere moderne med elektrisk start og elektrisk lys. At Alfred Jonsson havde flair for teknikken og håndværket ved bygning af en bil blev efterfølgende bevist.
Da projektet forlod tegnebordet, byggede han støbeforme i træ, og de sendtes til Götene Mekaniska Verkstad til brug ved støbningen af motorblokken
Topstykket var også egen produktion, ligesom karburatoren. Karrosseriet og skærmene blev håndfremstillet af aluminium.
De eneste komponenter som ikke blev fremstillet i Lidköping var Dunlop dækkene, brændstofpumpen og et par instrumenter.
Alfred Jonsson var en stolt mand da han kørte præmieretur ad Lidköpings gader med sin fine bil som bar hans eget navn. Mindre glad var han da banken sagde nej til hans låneansøgning. Jonsson havde planer om at starte en bilfabrik og så starte med en første serie på 2 stk. af hans luksusbil.
Savblade blev derfor Jonssons levebrød, men han kørte i sin bil frem til 1933, hvor han kolliderede med en ko, og bilen blev så opstillet i en gammel smedje. Til sin død i 1946 kørte Jonsson i en Chevrolet, som han havde købt i 1933.
Alfred Jonssons død var lige så dramatisk, som hans liv havde været. Han boede i et hus på fabrikken, og da der en nat opstod brand i huset ved siden af, troede han formentlig, at det var hans eget hus der brændte, og chokket heraf, mener man var årsag til hans død.



*Alfred Jonsson nyder siddende ved siden af manden ved styrepindene en tur i sin første bil.*

*Herover: En svensk selvbyggerbil, der udstråler charme.*

*De smukke træ-eger herunder var også en del af Alfred Jonssons egen produktion. Dækkene var leveret af Dunlop.*
*Et smukt instrumentpanel med speedometer, voltmeter og ur.*

*Da benzinmotoren kom frem byggede Alfred Jonnson sin*

# Selvbyggerbiler og danske bildrømme

*egen motor: En 2,2 liters, firecylindret, der udviklede 20 hk.*

Den gamle Jonsson bil stod stadigvæk i smedjen, og først da

Alfreds søn døde, blev bilen solgt til en entusiast Roland Swälas. Han fik de bulede skærme rettet, og fik bilen renoveret, så den var kørende igen. I 1966 – 33 år efter den var blevet opstaldet, var der en omtale af bilen, der deltog i Svenska Dagbladets rally. Jonsson-bilen blev derefter udlånt til Motormuseet i Ljungby, hvor den stod i mange år. Roland Swälas solgte derefter klenodiet videre til en mand i Värmdö.

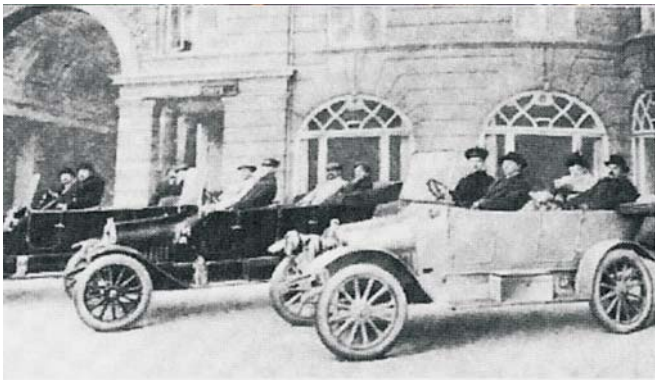
Efter hans død blev bilen solgt til Roger Landén, i Lidköping, så nu er den tilbage ved det sted, hvor den blev skabt. Ved specielle lejligheder har Roger Landén luftet køretøjet.

*T.v.: Et andet af Alfred Jonnsons egne produkter til kontrol af kølevandet.*

**Danmark.**

Et monument over dansk bilproduktion er Hammelvognen, som værkfører Urban Johansen byggede til Fabrikant Hammel i 1887.

Den første egentlige danske bilproduktion var dog en serie på 8 stk. fra fabrikant Brems i Viborg. Det var i perioden 1900 – 1907.



*Her er en række danske Gideon biler fra 1913 opstillet på Skt. Thomas Plads.*

Et langt større antal blev bygget af fabrikant H. C. Christiansen i København, og han leverede de første bildrosker i 1903.

Det første egentlige typeprogram af 100 % dansk oprindelse kom derefter med Rudolf Krampers Gideon – biler i perioden 1913 – 1920, hvor der i alt blev produceret 177 biler. Den 6. februar 2003 havde vi i VMK Morten Qvistgaard fra Horsens til at fortælle om denne bilproduktion..

I tiden 1912 – 1918 byggede firmaet Thomas B. Thrige i Odense en række personbiler, ligesom Jan Hagemeister byggede egne "Jan" – biler fra 1915 til 1918.

Derefter er ethvert forsøg på at få en dansk bilproduktion i gang blev kvalt, hvorfor er der forskellige forklaringer på, men samme skæbne overgik også dansk produktion af motorcykler.

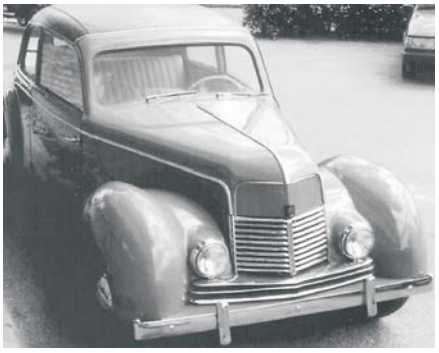
Efter stoppet for ren dansk bilproduktion kom der i 30érne gang i at samle udenlandske biler i Danmark, i en periode blev der samlet biler af mærkerne Opel, Ford, Morris, Citroén og Saab. Alle disse samlebånd er desværre for længst nedlagt.

Efter anden verdenskrig har der været gjort forskellige forsøg på at starte en dansk bilproduktion, men de er alle kuldsejlede bl.a. på grund af manglende realisme og måske ikke mindst manglende politisk opbakning.

Af hensyn til historieskrivningen bør nogle af disse pionerer nævnes. Erik Sommers S1, Svend Aage Mathiesens DK A1, Børge Büngers 3-hjulede oplæg til en dansk folkevogn, Walther Krons Erla bil, Svend Aage Mathiesens Roskilde bil, autoforhandler Haargaards 3-hjulede Haargaard bil, Jens Nielsens Danilo bil, Mogens Teisens dråbebil, Ole Sommers Joker bil. Bent Dues Safari bil, Postvæsenets Danbil, Hope Whisper, Merrild bilen fra Snejbjerg, Ole Sommers Oscar bil, Kewet og Ellerten, Logicar fra Viborg med Jacob Jensen som designer

Trods alle disse tilløb til at starte en produktion af dansk konstruerede biler i Danmark, er der endnu ikke kommet noget ud af anstrengelserne – desværre. Udenlandske bilmærkers overvejelser de seneste 20-30 år , om at etablere sig i Danmark, blev ligeledes også skrinlagt.

*T.h.: Erik Sommers bil S1,et af efter-krigstidens mest seriøse projekter, der blev opgivet, på grund af den manglende lempelse af toldafgifterne.*



Derfor er bilhistorie set med danske øjne lidt trist, men ser man lidt på fremtiden - måske med en smule optimisme – lever drømmen om den danske bil videre bl.a. hos fynske Ricky Søndergård, østjyske Mikkel Steen Pedersen og en flok unge ingeniører i Herning, der drømmer om deres eget bilmærke. Eller hvad med brintbilen Hywet – skal den bare ende som luftig drøm?

Kilde: Bl.a.: Nostalgia nr.7, 2005 , m.m. /H.Ø.02.08

# Foreningernes dag

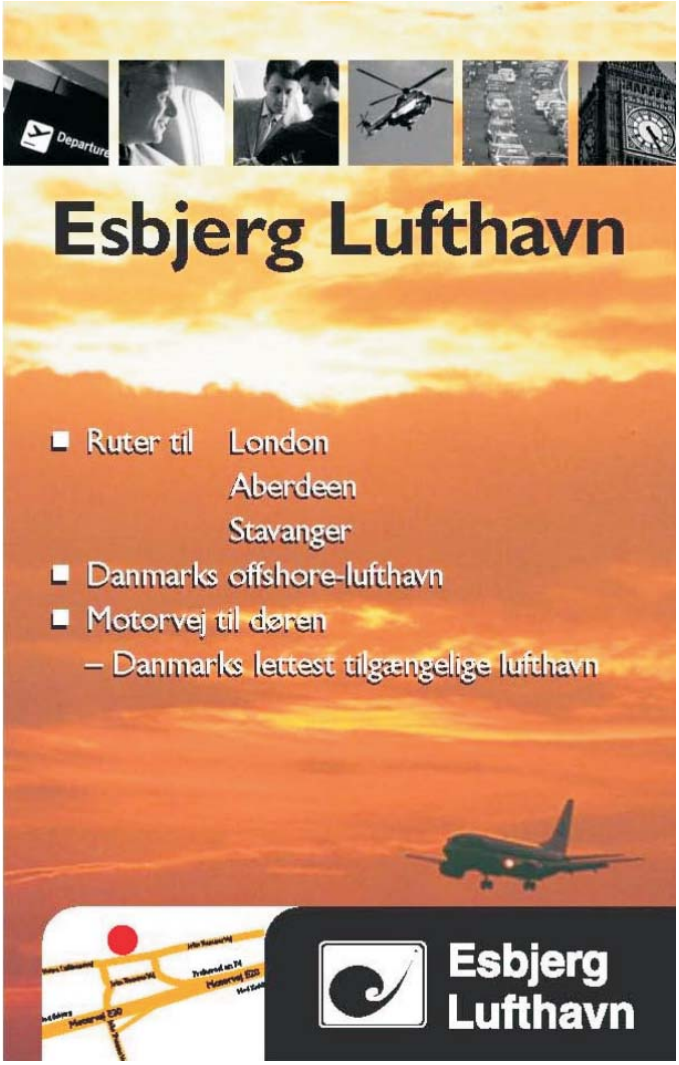
Lørdag den 6. september blev der afholdt foreningernes dag i Esbjerg, og VMK havde en fin lille stand på Torvet. En lille flok VMK medlemmer gjorde en udmærket indsats ved at repræsenterede klubben, og i den forbindelse orienterede interesserede om Vestjysk Motorveteran Klub, VMK, og de opstillede veterankøretøjer.

Foto/Tekst KS/HØ

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

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

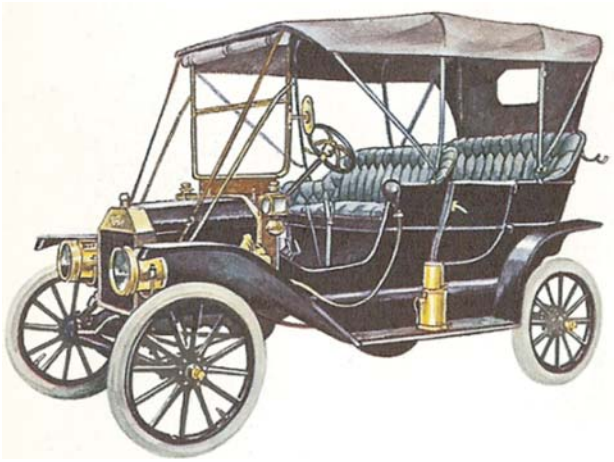
VETERANBILSBATTERIER
Kvalitet til konkurrencedygtige priser
Jysk Akkumulator Service
Falkevej 11 – 6705 Esbjerg Ø
Ring efter priser på 76 10 01 34

# Automobilhistoriske mærkedage

Året 2008 indeholder flere mærkedage for forskellige bilmærker. Her er gengivet nogle få af dem, hvilket måske er uretfærdigt over for andre mærker, men det er umuligt at omtale dem alle.

**USA.**

*På grund af jubilæet samledes 750 eksemplarer af den populære bil til fest i Richmond, Indiana, USA i juli måned.*



**Tyskland.**

*Billederne herover viser øverst bilen fremstillet til Berlin-Rom løbene, og nederst den første Porche 356 bygget i Stuttgart.*

Den største bilsucces nogensinde har Ford sandsynligvis. Stiftelsen af Ford Motor Company kom til at spille en afgørende rolle i automobilens udvikling. Ford var den første bilfabrik, der indledte en virkelig storproduktion . Ford ville skabe en vogn for den jævne mand, derfor skulle den masseproduceres og være robust og holdbar. For at holde prisen så lav som muligt, var hans vogne ribbet for alt overflødigt. Den slags ideer var revolutionerende i 1903, hvor den vældige sociale og tekniske forskel, der var på den gamle og den nye verden, blev illustreret. I dette år stiftedes Rolls-Royce Ltd., samtidig med starten af Ford Motor Company. Det ene firma kom til at stå for raffineret elegance, og det andet for en robust, næsten spartansk enkelhed.
Den 1. oktober 1908 kørte den første Ford T af samlebåndet på Fords fabrik i Detroit. Denne 100 års jubilar blev efter amerikansk opfattelse den første bil for masserne. Ford T bilen gjorde amerikanerne mere mobile, hvilket bl.a. var baggrunden for det imponerende vejnet i Nordamerika, og at byerne begyndte at få forstæder.
Den eksploderende bilproduktion var også med til at gøre fabriksarbejdere mere værdsatte, og dermed hæve lønningerne for arbejderklassen.
Den uforgængelige "T" model blev et offer for sin legendariske evne til at klare alt. Da vejene var udbyggede i USA, blev bilerne mere forfinede end "T" modellen, og en ny Ford var nødvendig for at klare konkurrencen. I december 1927 præsenteredes model "A".
Ford T modellen, der fik øgenavnet "Tin Lizzie" blev i løbet af de 19 år produceret i 15 millioner eksemplarer, og produktionen kom efterhånden til at foregår i mere 20 forskellige lande over hele verden.
Modellens succes skyldes, at det lykkedes Henry Ford at gennemføre og fastholde det projekt, han havde sat sig for, nemlig at producere en bil, der var "enkel, økonomisk overkommelig og alsidig – en bil for det store flertal"!
De to pionerselskaber Ford og Rolls-Royce succeser var baseret på teknisk ærlighed og begge grundlæggeres absolutte vægring ved at acceptere andet end de bedste løsninger på deres problemer. Uden denne indstilling ville ingen af dem have haft så langvarig en succes.
I sine sidste år kørte Henry Ford i - en Rolls-Royce!

De spæde kim til de berømte vogne fra dr. ing. Ferdinand Porsche er at finde dels i dr. Porsches tidlige forsøgskonstruktioner hos Zündapp og NSU, dels i den efter hans udkast hos Auto Union byggede væddeløbsmodel "P-wagen". Mere konkret kan udgangspunktet placeres i den modificerede VW, der i vinteren 1938/1939 blev bygget med et specielt strømlinet karrosseri beregnet til løbene Berlin Rom.
I juni 1948 blev den første Porsche prototype med stelnummeret 356-001 præsenteret. De første 52 356'er blev produceret i Østrig inden Porsche kom til Stuttgart i vinteren 1949/1950. I de efterfølgende 60 år har Porsche haft både opgange og nedgange, men ved hjælp af en effektiv produktion, en evne til at holde stilen og komme med nyudvikling har den engang så lille sportsvogns-fabrik udviklet sig til en af verdens mest succesrige og profitable bilproducenter.
60-års jubilaren Porsche 356 blev i de 17 år den blev produceret brugt til mange formål fra familie vogn til rallykørsel. Porsche 356 blev produceret i årene 1948 til 1965, og der blev i alt produceret 77.509 stk. af dette spændende køretøj, som også i dag er en eftertraktet vogn blandt folk der interesserer sig for veterankøretøjer.

HØ/august 2008

# Nyt fra bestyrelen
# Forsikring

**Nyt fra bestyrelsen!**
Af bestyrelsesprotokollen fremgår det bl.a. at:
- Bestyrelsen har fastsat datoen for Esbjerg Veteranløb 2009 til 2. maj, og samtidig sat løbsudvalget i gang med næste års løb.
- Forsikringssagen med RUNA har været behandlet. Bestyrelsen udtrykte forundring over RUNA's opsigelse af samarbejdet med Veteranforsikringsklubben, men samtidig glæde over, at det administrative arbejde ved forsikringstegning i veteranklubberne nu ser ud til at overgå til forsikringsselskaberne, hvilket vil medføre en effektivisering af tegningen.
- Jørgen Lind og Kurt Sihm vil repræsentere VMK ved Motor-historisk Samråds årsmøde den 15. november 2008 i Fangel.
- Der vil blive anskaffet lidt mere udstyr til arrangementsdeltagelse og mødeafholdelse. HØ/3.09.08

**VMK's udmeldelse af Veteran Forsikrings Klubben – og eftervirkningerne!**
Pr. 1. januar 2008 ophørte Vestjysk Motorveteran Klubs medlemskab af Veteranforsikringsklubben, der gennem flere år havde forsøgt at varetage medlemsklubbernes interesser ved forsikringstegning af veteranbiler - og motorcykler ved RUNA forsikring A/S. Det administrative arbejde ved tegningen af disse forsikringer skulle de enkelte af Veteranforsikringsklubbens medlemsklubber selv varetage. Dette arbejde blev en større og større opgave for Vestjysk Motorveteran Klub, og samtidig viste det sig umuligt at finde et medlem, der ville påtage sig opgaven.
Derfor indledte Vestjysk Motorveteran Klub i 2007 forhandlinger med Veteranforsikringsklubben for at få ændret betingelserne for et fremtidigt samarbejde. Det drejede sig især om:
- Administrationen af forsikringstegningen – som vi foreslog skulle overgå til Veteranforsikringsklubben eller RUNA forsikring A/S.
- Bedre betingelser ved RUNA's ydelser.
- Hurtigere udbetaling af de opnåede bonusser til klubberne.

Efter flere forhandlinger måtte vi i efteråret 2007 konstatere, at det ikke var muligt at få indført ændringer, og så meddelte Vestjysk Motorveteran Klub Veteranforsikringsklubben, at vort samarbejde ville ophøre pr. 1. januar 2008.
Derefter har Vestjysk Motorveteran Klubs medlemmer flyttet deres forsikringer til andre forsikringsselskaber, der ville opfylde vore ønsker, og det har været en positiv oplevelse.
Så langt så godt, men stor var vores forbavselse, da vi her i eftersommeren i flere veteranblade kunne læse følgende:

**RUNA forsikring opsiger aftale.**
RUNA forsikring har opsagt aftalen med Veteranforsikringsklubben pr. 31-12-08. Siden 1996 har Veteran Forsikringsklubben som tæller klubberne Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Dansk Ford A Klub, Nordjysk Vintage Motor Klub, Sjællands Motor Veteraner; VMC "Genbrug", Danmarks Nimbus Touring, Roskilde Amerikanerbil Club, Dansk DKW Club, Volvo Amazon Klub Danmark og Graziella Klubben – Veteran Camping. dk, haft aftale med RUNA forsikring A/S.
Aftalen har indebåret, at disse klubbers medlemmer via klubben har kunnet indtegne forsikringer på veteranbiler og motorcykler.
RUNA forsikring har, helt i overensstemmelse med aftalens opsigelsesbestemmelser, valgt at opsige aftalen med udgangen af 2008, da man ikke længere ønsker at have klubberne som samarbejdspartnere og administratorer. RUNA forsikring ønsker i stedet selv at udbyde og administrere forsikringer til veteranbiler og motorcykler.
I forbindelse med aftalens ophør vil alle medlemmer som har deres forsikringer hos RUNA forsikring, veteranbil/MC såvel som andre , blive orienteret om, at deres kundeforhold fortsætter uændret.
Veteranforsikringsklubben beklager opsigelsen, men er indstillet på – i overensstemmelse med sit formål – at finde en ny samarbejdspartner fra 2009, og vil vende tilbage når nyt foreligger.
Da aftalen med RUNA forsikring løber året ud, vil det indtil da som hidtil være igennem klubbernes kontaktpersoner eller kontor at indtegning hos RUNA foregår.
På Veteranforsikringsklubbens og de tilsluttede klubbers vegne. *Henrik Thostrup, Formand VFK*

Fra VMK's side ser vi RUNA's opsigelse som en rigtig beslutning for, hvis tegning af forsikringer skal være effektiv og hurtig, bør det være et mellemliggende mellem forsikringsselskab og forsikringstager. *På VMK's vegne, Harry Ørsted*

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.

# 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

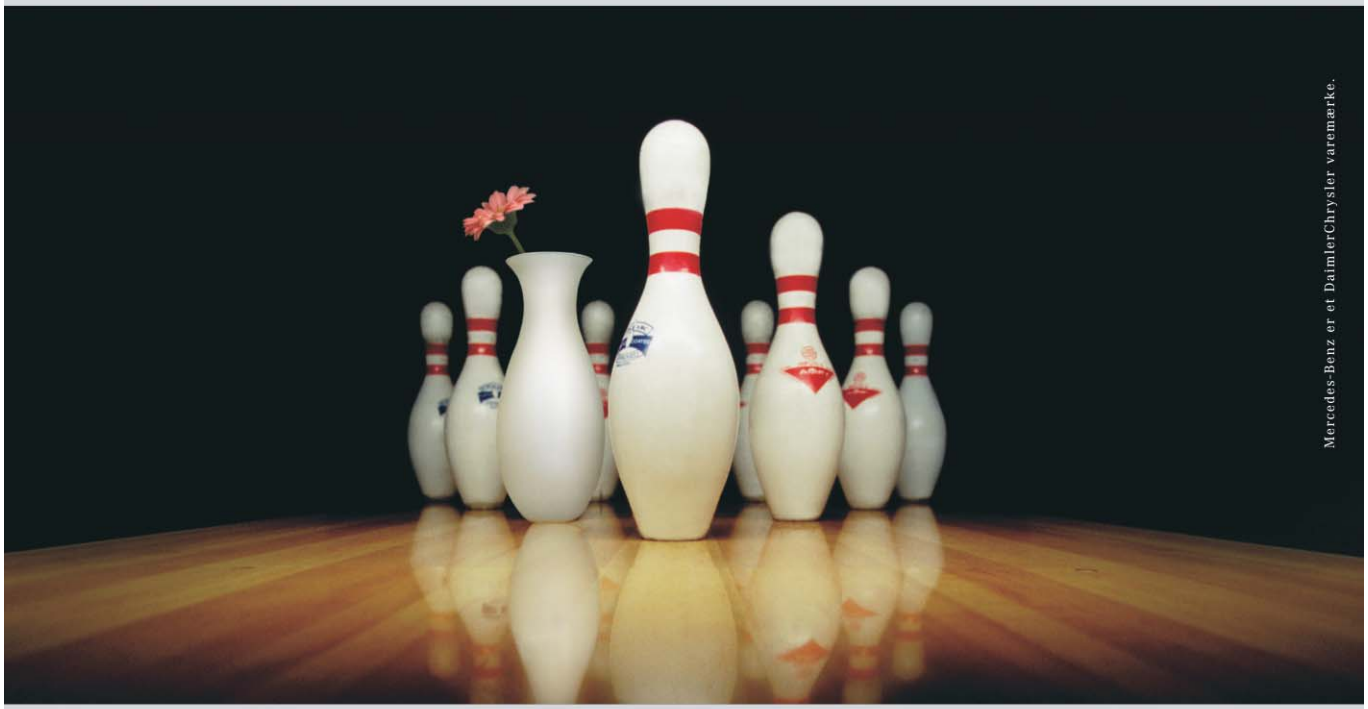
**v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia**
**Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk**
**www.veteranforsikringdanmark.dk**

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