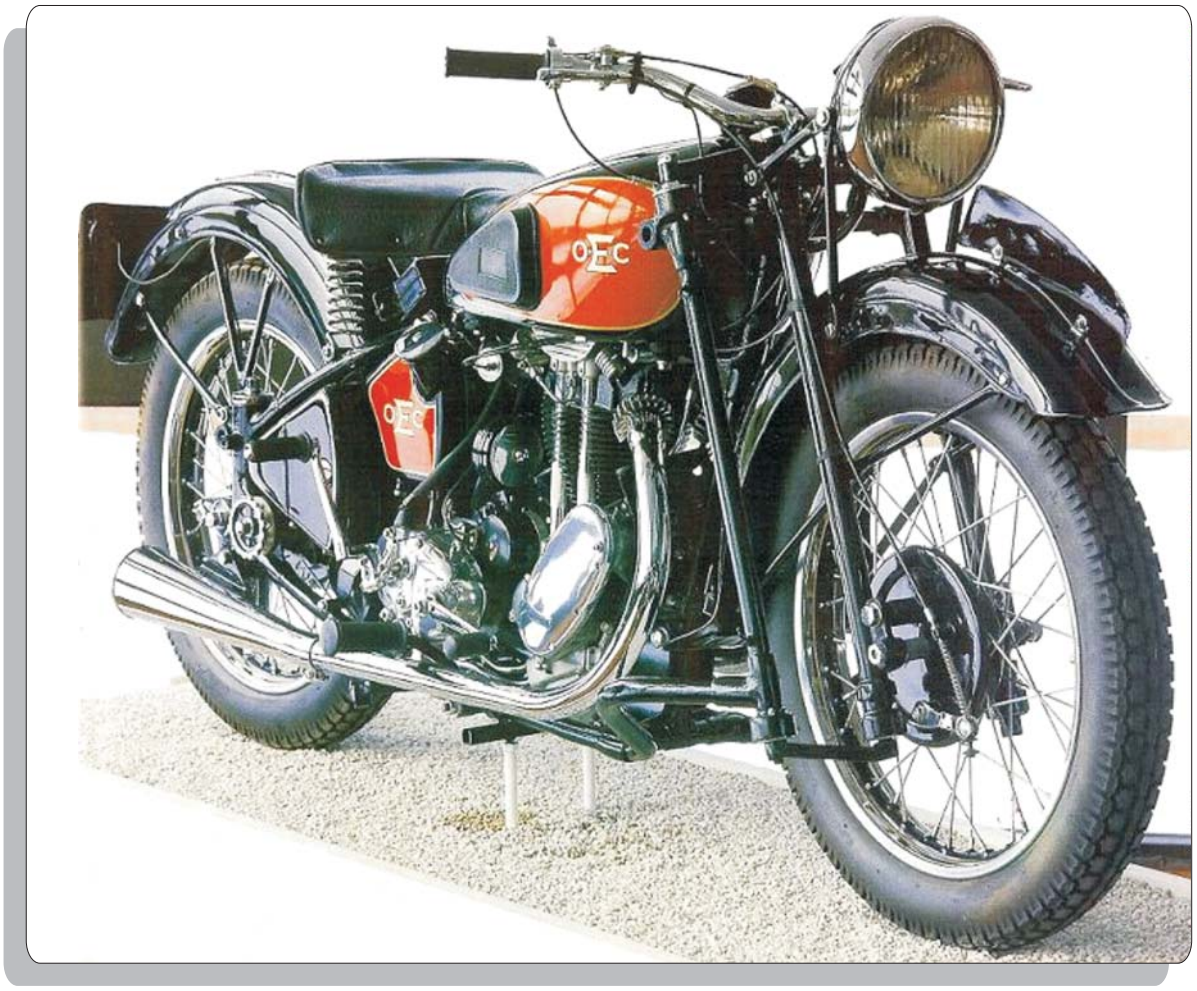
VMK NYT

Nr. 253, 32. årg. august 2009



Mærket OEC en engelsk pionerer

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

Næstformand:
Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
75164114
naestformand@vmklub.dk

Løbsleder
Turudvalg
Registrering

Kasserer:
William Pohlmann
Østparken 516840 Oksbøl
75279243
kasserer@vmklub.dk

Redaktionsudvalg

Klubmester:
Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
75116440
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:
Harald Mortensen
J.M. Terkelsenvej 19
6731 Tjæreborg
75175547
bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Løbsudvalg

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 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:

Klubtur / Picnictur, Klummen	side 3
Vennetjenester	side 4
Klassiske Motorcykler - I	side 6
Gammel strøm på nye batterier	side 9
Prescot Hill	side 11
SAAB - reddet?	side 14
Ekstraordinær generalforsamling d. 06.08.09	side 14
Skagen - Gråsten 2009	side 16
Hævnens søde stund!	side 18
Aftenturen d. 06.08.09	side 19
Thyløbet d. 16.06.09	side 21
Midsommertur rundt om Ringkøbing Fjord	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

278 Svend Møller, Liljevænget 18, 6710 Esbjerg V.
283 Niels Iwang, Smøl 24, 6310 Broager.
290 Johnni Laursen, Hjørringvej 214, 9900 Frederikshavn.
291 Rene Gravesen, Østre Allé 40 st. tv., 6900 Skjern.
294 Børge Borre, Karinevej 28, 6800 Varde.
295 Søren Thorø Nielsen, Lyrevej 6, 6600 Vejen.

AKTIVITETSKALENDER FOR 2009 / 2010:

September	3	Klubtur mere herom inde i bladet.
	13	Historisk Dyrskue/veterantræf på Karensminde.
	20	Picnic-tur, mere herom inde i bladet!
Oktober	1	Møde på Sydvestjyske Museer.
	15	Filmaften: Motor - teknik / historie.
	17-18	Fredericia Bilmesse og Brugtmarked.
	31	Stumpemarked i Herning, kl. 8.00 – 16.00.
November	5	Fællesmøde med DKV: Besøg fra Castrol.
	19	Filmaften: Motor - teknik / historie.
December	3	Julemøde.
Januar	7	Isle of Man, ved Villy Poulsen.
Februar	4	Virksomhedsbesøg.
Marts	4	Færøerne, ved Bent Philbert.
April	8	Generalforsamling.
Maj	1	Esbjerg Veteranløb 2010.

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

HUSK AT:

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

Forsidebilledet: Motorcykelmærket OEC var en af de engelske pionerer. OEC kom med mange af datidens nykonstruktioner, bemærk duplex forgaflen, og baghjulsophængningen med den justerbare Plungeraffjedring. Motoren er fra Matchless og er på 500 ccm.

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 43, deadline 1.10.2009.

Klummen
Klubtur / Picnictur

Siden generalforsamlingen i april har vi, med Carsten Henriksen og andres hjælp, klaret os igennem uden kasserer. Nu er det så endelig lykkedes at få dette problem løst. Et nyt medlem, som er indmeldt i år, har indvilget i at påtage sig hvervet som kasserer, medlemmet er William Pohlmann fra Oksbøl. William har stor regnskabserfaring, så vi ser frem til et godt samarbejde. Det har så medført er mindre rokering i bestyrelsen, hvor et bestyrelsesmedlem med beklagelse måtte trække sig. Henrik Vallø har velvilligt frasagt sig som bestyrelsesmedlem og samtidig tilsagt sin hjælp ved løbsarrangementer samt speaker ved vort årlige veteranløb.
På klubmødet d. 5. november får vi besøg af N. Roar Eriksen fra Castrol Classic Oils, hvor han vil holde et foredrag om olie og smøreopgaver. For at få fuldt udbytte af besøget vil jeg opfordre interesserede medlemmer om i god tid at oplyse køretøj og årgang, så N. Roar Eriksen kan medbringe et smøreskema for netop dette køretøj. Oplysninger kan sendes til undertegnede (brev, telefon eller E-mail: formand@vmklub.dk) som så vil viderebringe oplysningerne til ham.

Bemærk:

Klubtur den 3.september!

Den i aktivitetslisten på side 2 annoncerede tur med Svenn O. Philbert som guide starter med afg. fra Gjesing Fritidscenter Kl. 18.30.
Turens rute går bl.a. til Filsø og området der omkring, hvor vi skal se på spændende vegetation og dyreliv.

Du medbringer selv det, du vil nyde på turen, kaffe, brød eller andet.
Info v. Svenn O. Philbert, tlf. 75116440

Picnictur den 20 september!

Den i aktivitetslisten på side 2 annoncerede picnictur starter med afgang kl. 10.00 fra P-pladsen ved EFI-hallerne på Sportsvej.

Turen går ud i den syd- og sønderjyske natur, og du medbringer selv mad og drikke.

Vær også opmærksom på, at der er tilmeldingspligt til Jørgen Lind på tlf. 75164114 eller mail: jlind@esenet.dk senest den 15.09.2009:

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!

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

Vennetjenester

Det er altid godt at have venner - især gode, og det er specielt rart, når venner kan glæde hinanden ved forskellige lejligheder, men vær forsigtig når du tilbydes en eller anden vennetjeneste, f.eks. en prøvetur i en veteranbil. VMK's næstformand fik ved et Fanø-løb tilbudt en prøvetur, der desværre endte med et uheld, så sagen måtte afsluttes i retten. Nedennævnte referat viser, at ikke alle kan betegnes som rigtige venner med den indstilling og handlemåde, der blev udvist efter uheldet. Så lad denne sag være en advarsel til vi andre veteraner (red.).

Den julidag i sommeren 2004, hvor Jørgen Lind, Esbjerg, kørte galt i en kopibil af en Alfa Romeo RC32, vil han aldrig glemme. En kort tur, vel bare tre-fire minutter, på stranden ved Rindby på Fanø. Jørgen Lind var ildsjæl og arrangør af genoplivelsen af de berømte motorløb på stranden ved Nordby på Fanø, som i perioden 1919 til 1923, trak titusinder af tilskuere til den lille Vesterhavsø.

Jørgen Lind var i mange år en særdeles aktiv formand for den lokalhistoriske forening på Fanø, og hertil en meget engageret veteranbilmand, især med interesse i klassiske sportsvogne. For en halv snes år siden genoplivede han løbene, vel at mærke med biler og motorcykler, som også var med i de tidlige løb. Disse historiske køretøjer blev så blandet sammen med lidt nyere biler og motorcykler, så aldersgrænsen i det store og hele blev som ved 2. verdenskrigs begyndelse. Det er således blevet til tusinder af fritimers arbejde. Dels for den historiske motorsport, og dels for Sognearkivet i Sønderho, og for turistlivet på den smukke ø.

I 2004 arrangerede Jørgen Lind det sidste af de berømte løb. Under en opvarmning inviterede den kendte veteranbilsamler, teglværksejer Jørgen Strøjer Hansen,Jørgen Lind til at tage med på en enkelt runde på sandet. Pludselig standsede Strøjer op, sprang ud af bilen og sagde til Jørgen Lind, at nu skulle han køre bilen, alene. Ved afslutningen af prøveomgangen ville Jørgen Lind tilpasse sin hastighed, og dreje over på plads, iøvrigt uden på noget tidspunkt at have kørt særlig hurtigt. Ved manøvren tog han fejl af bremse og speeder, idet speederen er monteret i midten, og ikke som sædvanligt, i højre side af pedalrækken. Her ved fik bilen lidt mere fart på i stedet for at bremse, og Jørgen Lind kørte ind i en af de andre deltagende biler, som igen blev skubbet over i en tredje bil. De to sidstnævnte fik også mindre skader, som Jørgen Lind dog aldrig er blevet draget til ansvar for. Der var ikke risiko for kørere eller tilskuere. Da skaden var sket lød det, ifølge Jørgen Lind fra ejeren af sportsvognen, at "vi var jo alle sammen ude at lege. Det skal du ikke tænke på, det dækker forsikringen!".

Et halvt års tid efter fandt Strøjer så ud af, at bilen var stærkt underforsikret. Han krævede efterfølgende, at Jørgen Lind skulle betale differencen mellem forsikringserstatningen og reparationsprisen. Jørgen Lind fik derfor præsenteret en regning på 875.000 kroner, med fradrag for forsikrings-bidraget, og blev således stævnet for kr. 711.000.

Den nybyggede Alfa Romeo var angiveligt blevet restaureret af specialister i England for det anselige beløb. Alene nylakeringen af bilen kom til at koste omkring 225.000 kr. Inden bilen blev sendt til England, havde en dansk specialist tilbudt at lave bilen i stand igen – for kr. 235.000 incl. malerarbejde og moms.

Da bilen vendte tilbage til Danmark, efter turen til specialisten i England, blev vognen vurderet, bl.a. af hensyn til forsikringen. Her vurderede eksperten Henning Andersen, Classic Car, Vanløse, at det hele maksimalt kunne løbe op i kr. 570.000,-

Da bilen kørte på Fanø, var den uden nummerplader, men da den kort efter uheldet stod på et værksted hjemme på Fyn, var der monteret en bukket prøveplade. Det er formentlig denne nummerplades forsikring, som har udløst erstatningen fra forsikringsselskabet.

Under besøget i England er bilen også blevet gjort ca. 10 cm. bredere, for at skaffe bedre plads i det trange cockpit til to personer. Dette er formentlig også skrevet på regningen til Jørgen Lind.

-Jeg kan se, at der er nystøbt to dele til bilen efter uheldet, siger Jørgen Lind til Klassisk Bil & MC. Det er en aksel og en bremsetromle, hvor støbningen af akslen har kostet ca. 6000 kroner, og bremsetromlen ca. 1100 kr., ifølge de originale bilag i sagen, som Klassisk Bil & MC har haft indsigt i. Men efterfølgende er f.eks. forakslen takseret til omkring 100.000 kroner, så det har været ekstremt kostbart at bearbejde de nystøbte dele.

Selve erstatningsbeløbet er forligt med kr. 235.000. Hertil kommer renter på godt 78.000 kr., egen advokat, som har kostet Jørgen Lind kr. 125,000, samt den selvrisiko der er på prøvepladens forsikring på kr. 8000,-. Der er også indregnet sagsomkostninger til retten i Esbjerg, som har haft sagen berammet i flere omgange, hvor den hver gang er blevet udsat af Jørgen Strøjer Hansens advokat. Alt i alt kr. 472.863,58.

-Det var meget vigtigt for mig, og især for min familie, at få sagen sluttet. Også selv om jeg derved fraskrev mig retten til at være frikendt. I bund og grund burde bilens ejer jo bare have haft en ordentlig forsikring på sin bil. Så havde der jo slet ingen sag været. Nu er der sat punktum, og jeg har skaffet pengene, som er betalt, siger Jørgen Lind, tydeligt bitter over den fatale sag, men også lettet over at det nu er slut. Men jeg syntes at sagen skal frem i lyset - til skræk og advarsel for andre, siger Jørgen Lind og slutter:

-Hvis Jørgen Strøjer var kommet med forligstankerne for tre år siden, i stedet for hele tiden at få sagen trukket i langdrag, var mine omkostninger blevet meget mindre. Færre advokat-omkostninger, langt færre renter, og vi kunne have undgået en vel nok tvivlsom syns- og skønsforretning på den dengang for længst færdigrestaurerede bil.

På spørgsmålet om der kan blive talt om at genoplive løbene på Fanø, siger Jørgen Lind:

-Det er da muligt at andre vil, men jeg har fået mere end nok. Skulle jeg en gang få lysten tilbage, så bliver det uden bilerne, og alene for motorcykelfolket. Og så skal jeg da tilføje, helt fra dybet af mit hjerte, at langt de fleste bilfolk, bl.a. de to andre bilejere, som også fik skadet deres køretøjer, har opført sig fantastisk. Mange kendte og ukendte har udtrykt sympati, en opbakning som har hjulpet mig til at modstå presset de seneste fem år. Modsat har jeg så desværre også måttet frasortere nogle få, som jeg en gang troede var gode venner.

Villy Poulsen/juli 2009

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2009

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1974 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	516	1.271
50.000	646	1.588
75.000	751	1.849
100.000	871	2.013
150.000	1.011	2.489
200.000	1.183	2.913
300.000	1.560	3.841
Kun ansvar	192,-	434,-

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 167.596 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

Klassiske/spændende Motorcykler - I

I motorcyklens glorværdige historie er det nok motorcykel mærkerne produceret efter anden verdenskrig, de fleste kan huske.
Engelsk motorcykelindustri - engang en branche med opfindsomhed og interessante produkter - der desværre kollapsede i halvfjerdserne, efter at have produceret motorcykler i ca. 100 år.
I slutningen af tresserne producerede engelske fabrikker 70.000 maskiner om året. Ti år senere var den eneste betydende repræsentant for den engelske motorcykelindustri en Triumph, der under navnet Bonneville, blev fabrikeret af det kollektiv, der havde overtaget fabrikken.
England havde gradvist mistet dominansen på motorcykelmarkedet på grund af manglende investeringer i udvikling, en uvilje mod at ændre produktionen til en reel masseproduktion, en utidssvarende ledelse og en dårlig moral blandt arbejderne.
Triumph dukkede igen op i 1992, men blev nu produceret på en fabrik uden relation til det gamle firma. Norton er også kommet på markedet igen.
Af engelske motorcykelmærker fra tiden efter anden verdenskrig huskes bl.a. AJS/Matchless, Ariel, BSA, Douglas, Norton, Royal Efield, Triumph, Panther, Vincent, Velocette m.fl..
Men mærkerne fra pionererne, hvoraf mange forsvandt før anden verdenskrig, er ved at blive glemt. Det er navne som Brough Superior, Clyno, Coventry Eagle, Dunelt, Excelsior, H.R.D., Montgomery, New Imperial, N.L.G.,OEC, OK Supreme, P & M, Raleigh, Rex, Rudge-Whitworth, Scott, Sunbeam, Vincent, Williamson m.fl. der vækker minder hos ældre motorcyklister. I taknemmelighed til disse pionerer skal her kort omtales nogle af disse mærker.

Brough Superior.
I 1908 begyndte W. E. Brough at fremstille motorcykler i Nottingham, og hans søn fulgte med ind i branchen. Efter en uoverensstemmelse startede George Brough i 1921 Brough Superior. Broughs dyre og kraftige maskiner blev markedsført som "Motorcyklernes Rolls Royce". Udover de fremragende V-twin modeller fremstillede Brough prototyper, og fra 1938 nogle få eksklusive produktionsmodeller med navnet "Golden Dream", som var forsynet med en firecylindret boksermotor. I 1940 stoppede Brough motorcykelproduktionen, for at fremstille flydele til RAF.

Brough Superior årgan 1939, 1000 ccm, 4 cyl. boksermotor.

Clyno.
Clyno er et af de engelske mærker, der for længst er gået i glemmebogen, selv om den var en vigtig leverandør af motorcykler under første verdenskrig. Clymo som blev startet af Frank Smith, kom på motorcykelmarkedet i 1909 med en motorcykel på 3 hk, encylindret samt en tocylindret V-twin motor på 6 hk. Motorerne blev leveret af Stevens Motor Manufacturing Company. I 1914 leverede Clyno en maskine med en motor på 744 ccm, der var ideel til en sidevogn med maskinkanon. Efter økonomiske problemer i 1922 stoppede produktionen af motorcykler.

Clyno model 5-6 hk, 744 ccm sideventilet V-twin motor.

Coventry Eagle.
Firmaet, der blev grundlagt i1890 af Edmund Mayo, byggede et stort udvalg af to- og firetakts maskiner, med motorer fra Blackburne, Raleigh, Sturmey-Archer, Villiers m.fl..
Coventry-Eagle startede med cykler i 1890, og omkring århundredskiftet blev den første cykel forsynet med motor. Motorcykler fremstilledes derefter bl.a. med motorer på 150, 500, 680 og op til 980 ccm. Produktionen fortsatte indtil 1939.

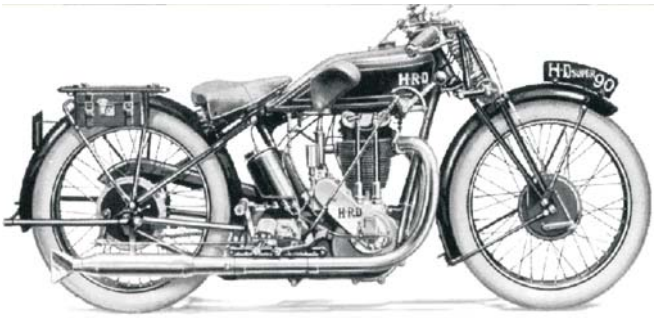
Coventry-Eagle, model Flying Eight, topventilet V-twin motor på 980 ccm. Modellen blev også lavet med en sideventilet motor.

Excelsior.
Fremstillingen af Excelsior motorcykler begyndte i Coventry i 1896 under navnet Bayliss, Thomas og Co.. De første cykler havde Minerva Motorer. Navnet Excelsior blev indført i 1910.
Efter første verdenskrig producerede virksomheden en vifte af motorcykler med motorer fra Blackburne, Villiers, JAP og andre med størrelser fra 98 til 1.000 ccm. Excelsior-maskiner havde også succes i løbene på Isle of Man.
Efter anden verdenskrig kæmpede firmaet – ligesom mange andre mærker - for at overleve, men i 1965 standsede produktionen af motorcykler.

Klassiske/spændende Motorcykler - I

Topventilet, 250 ccm Exelsior Manxman 1936 ydelse 15 hk..

HRD.
En engelsk motorcykel, der blev produceret i 1920'erne. Firmaet blev grundlagt af Howard Raymond Davies. Efter første verdenskrig opbyggede mange engelske fabrikker deres motorcykler med motorer og andre vigtige dele fra underleverandører. HRD's ide var at opbygge en overlegen maskine ved hjælp af de bedst tilgængelige komponenter.
Fra 1924 til 1928 blev der produceret motorcykler. Til trods for at man havde nogle gode produkter, kneb det med økonomien, og efter at firmaet havde kæmpet for at overleve endte det med, at firmaet blev solgt til OK-Supreme, der efterfølgende solgte navn og goodwill til Philip C. Vincent.



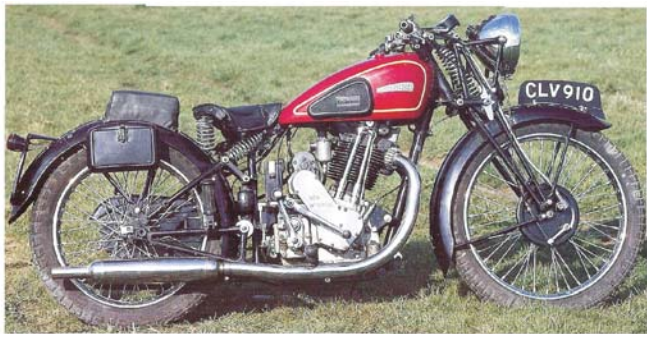
En af HRD's perler: Model Super 90 med en 500 ccm topventilet JAP motor.

Montgomery.

Herover: Montgomery Greyhound årgang 1930, med en V-twin motor på 680 ccm og 25 hk.

En anden banebrydende motorcykel kom fra Montgomery Motorcykler. Grundlæggeren William Montgomery var en innovator, der indførte sidevognen. Efter første verdenskrig flyttede han fabrikken fra Bury St. Edmunds til Coventry. Montgomery koncentrerede sig om produktion af stel og forgafler. De øvrige komponenter til motorcyklerne fik han ligesom andre engelske fabrikker leveret fra de bedste specialiserede firmaer.
Den første motorcykel fra Montgomery Motorcykler kom i 1913 og var en vandret twin. Første verdenskrig standsede produktionen, der først blev genoptaget i 1922 i Coventry. Firmaet stoppede produktionen i 1939.

New Imperial.
En Birmingham cykelfabrik, der producerede sin første motorcykel i 1901e En forhjulstrukket maskine med motoren monteret på styret og remtræk til forhjulet. Den blev ikke godt modtaget af publikum og firmaet vendte tilbage til cykelproduktionen.
Motorcykelproduktionen blev senere genoptaget, og fra 1903 til 1939 byggede fabrikken nogle af de kønneste og teknisk mest interessante maskiner. Mærket fortsatte indtil 1939, hvor fabrikken blev overtaget af Ariel/Triumph.



New Imperial Super 250, encylindret 247 ccm, topventilet.

OEC.
Det fulde navn på firmaet var The OSBORN Engineering Company. Det var Frederick Osborn, der grundlagde firmaet, og i starten gjorde ligesom mange andre pionerer i motorcykelbranchen. Det var importerede Minerva maskiner, der var forretningsgrundlaget. I 1920 overtog sønnen John Osborn, og han begyndte at genopbygge firmaet efter krigen. Et år senere overtog han produktionen af Blackburne motorcycles og motorer, samtidig med at navnet nu skiftede til OEC-Blackburne. Ud over at OEC byggede flere modeller, blev mærket også kendt for en række tekniske nyskabelser, såom duplex styresystemet, Plunger baghjulsaffjedringen med justerbar dæmpning. Efter anden verdenskrig havde OEC en svær tid der, endte med at motorcykelproduktionen stoppede i 1954.

Herover: OEC Commander årgang 1938, med en encylindret, topventilet, Matchless motor på 500 ccm og den justerbare Plunger baghjulsaffjedring.

HØ/juni 2009

Støt vores annoncører
de støtter os

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

* 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

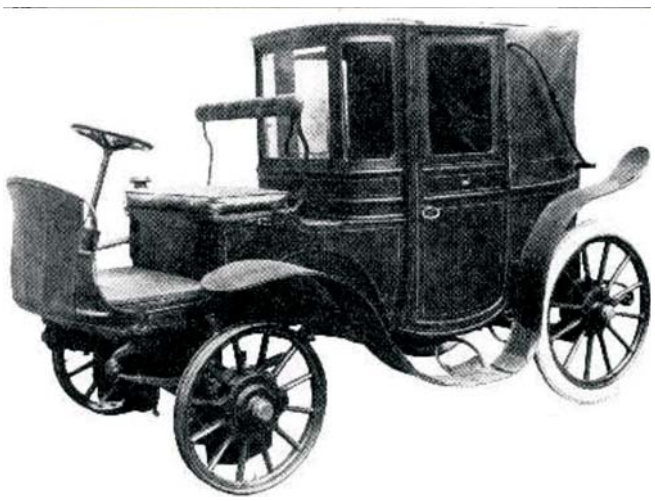
Industrivej 54 - 6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99 - Fax 75 10 12 58
e-mail polster@post4.tele.dk

Gammel strøm
- på nye batterier

Fortiden.
Dette indlæg har måske ikke så meget at gøre med veteran-køretøjer, og dog - det drejer sig om et produkt, der har været med til at forme fortidens og nutidens motordrevne køretøjer – nemlig elbilen!
Elbilen er langtfra en ny opfindelse, idet elektrisk drevne biler er blandt de tidligste motordrevne køretøjer. Sandsynligvis er det den skotske forretningsmand, Robert Anderson, der præsenterede den første prototype af et elektrisk køretøj omkring 1832-1839. I slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet blev der produceret flere mærker inden for elektriske biler i USA, og de blev hovedsageligt, købt af velhavende kunder.
Elbiler er gennem årene flere gange trukket frem i lyset, men hver gang har de lidt vuggedøden, bl.a. på grund af tekniske begrænsninger, herunder den begrænsede strækning, en elbil kunne køre på en batteriopladning, men også andre faktorer var med til at mindske interessen for elbilerne.
Elbilerne har alligevel haft stor indflydelse på den bilpark, vi kender i dag, idet de under deres udvikling frembragte konstruktioner, der senere blev anvendt af de benzin/diesel-motordrevne biler.
I midten af 1800-tallet gik udviklingen af køretøjer fra de hestetrukne vogne til vogne drevet af motor.
Fra 1834 til 1910 var der omkring et halvt hundrede for-skellige elektriske køretøjsfabrikanter, og mellem 1890 og 1910 var der mange hybridelektriske biler. I slutningen af 1800-tallet var der flere elbiler end benzinbiler. Elektriske biler var mere pålidelige end biler, der anvendte forbræn-dingsmotorer. Til gengæld blev de også dyrere end benzin-bilerne, der med udviklingen af startmotoren og et større udbud, medførte et skift på markedet fra elbiler til benzinbiler omkring 1915.
Dermed var et årelangt kapløb mellem de to typer biler slut.

I slutningen af 1800-tallet og begyndelsen 1900-tallet blev bilerne som nævnt hovedsageligt solgt til de mere velhavende kunder, heriblandt også de nedenfor viste 3 biler:

- *Krieger bil fra 1903 - en forhjulstrukken hybridbil, hvor en benzinmotor supplerer en batterimotor.*
- *The Detroit Electric, 1914 - klar til afgang.*
- *Ohio Electric Car fra samme år.*



Efter anden verdenskrig blev der igen arbejdet med elbilprojekter - også i Danmark - men som nævnt havde de alle en kort levetid.

Nutiden.
Interessen for elbilen er på det seneste kommet frem igen på grund af den megen fokusering på forurening, og igen satser bilfabrikanter over hele verden på produktet, så fremtidens konkurrence mellem de forskellige køretøjsmærker / typer bliver interessant at følge. Der bliver hård konkurrence mellem bilfabrikanterne i USA, Europa, Østasien.
På batteriområdet forskes der meget, og der er gennem årene kommet flere udmeldinger om nye og bedre batterier med bl.a. større kapacitet. Det skulle i dag være muligt at køre 100 km på en opladning. Den stigende interesse for mindre miljøbelastende biler er årsagen til, at bilfabrikkerne i dag arbejder indædt på at komme først på markedet med anven-delige hybrid-elbiler, så det bliver spændende at følge udbuddet af biler i de kommende år.
Amerikanerne satser stort på elbiler, og mange fabrikanter er i fuld gang med at udvikle elbiler, f.eks. GM og Tesla Motors.
Fra det kriseramte GM kan der forventes en elbil med navnet ChevyVolt, der i Europa vil blive solgt under navnet Opel Ampera. I GM's elbilprojekt er batteriet tilpasset bilens karosseri i en T-form, med en batteristolpe ført langs midten af bilens bund og afsluttet med en tværstolpe, der ligger under bagagerummet, batteriet vejer knap 200 kg.

Gammel strøm
- på nye batterier

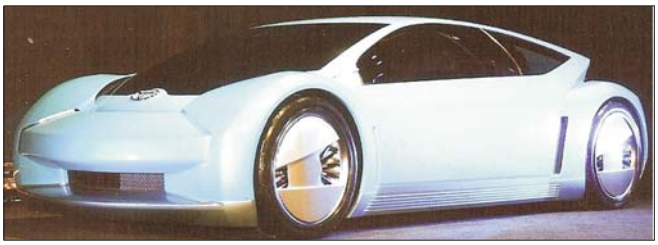
Kerneproblemet ved udviklingen af elbilen er, at batterierne endnu ikke har den store energitæthed i forhold til vægten – og så er de meget dyre. I øjeblikket er prisen på et moderne

lithium-ion batteri omkring 125.000 kroner, og for den pris kan man købe en komplet bil i lande med lav afgift på biler.
Den store udfordring for fabrikanterne er derfor at reducere batteriernes vægt og pris.
Data: Bilen kan køre 64 km på en opladning. I USA vil en opladning om natten koste ca. 2,75 kr.. Volts topfart er 160 km/time og accelerationen fra 0 til 100 km/time på ca. 9 sek.. En benzinmotor koblet til en generator kan forlænge kørelængden med mindst 480 km. Bilen skønnes at komme til at koste 40.000 dollars i USA.

Sportsvognen Tesla Roadster / Mercedes Smart

Tesla Motors (Daimler/Mercedes har aktier i dette firma) er en anden aktør på det amerikanske marked. Tesla fremstiller den berømmede eldrevne sportsvogn, Tesla Roadster.
Samarbejdet har for Daimler/Mercedes betydet adgang til Tesla Motors erfaringer med batteriteknologi, og denne viden er allerede blandt andet brugt til at integrere effektive lithium-ion batteripakker og opladningsteknologi i anden generation af Mercedes bybilen Smart. Den batteridrevne Smart sættes senere på året i serieproduktion på 1.000 eksemplarer.
Med de mange år der vil gå, før batteriproduktionen vil komme op på et niveau, der kan medføre en rimelig pris på batterierne, er der andre steder, der skal bearbejdes i mellemtiden for at nedsætte CO_2-udslip. En intensiv udvikling af forbrændingsmotorerne for at få et hurtigt lavere CO_2 udslip, idet de vil være den dominerende teknik i de nærmeste årtier. Bosch mener f.eks., at det vil være muligt at reducere CO_2 udslippet på en bil med 136 hk til 99 g pr. km svarende til, at en mellemklassebil med dieselmotor kommer ned på et forbrug på 3 liter pr. 100 km eller 33 km på en liter diesel. Benzinmotoren vil gennemgå en lignende udvikling.
Andre problemer skal være løst inden en elbil kan kaldes forureningsfri. Megen el bliver som bekendt produceret af fossile brændstoffer som kul, så derfor ville en elbil i Tyskland stadig være årsag til 120 g CO_2 produktion pr. km.

Fremtiden.
Interessen for elbiler er stor blandt verdens bilfabrikanter, og udover de nævnte firmaer Tesla Motors, Mercedes og GM, er de andre europæiske og østasiske bilmærker også optaget af det nye produkt.
Overgang fra forbrændingsmotor til elbil bliver forskellige grader af hybridteknik, som i mindre målestok er ved at blive markedsført for øjeblikket.
Konkurrencen vil vedblivende være hård og startpriserne høje. Disse faktorer skærpes af at kineserne er langt fremme på området, hvilket også ses af udmeldinger fra de store bilfabrikker i vesten, der siger, at de opladelige hybridbiler er på gaden i 2011, samt den kendsgerning at der i dag er hybridbiler på gaden i Kina. Det er f.eks. mærket BYD DM, hvor DM står for "dual mode" - dobbeltfunktion. Bilen fremstår med de fordele og ulemper nyskabelser altid byder på, men lad fremtiden vise, hvad man formår på området. Det kan jo være, at kineserne vil vise sig at være mindst lige så gode som europæere og japanere.
På sigt er der store muligheder for elbiler, men elbilen er ikke lige om hjørnet, og de næste 20 år vil forbrændingsmotoren stadig være den dominerende. Først når batterierne får en kapacitet svarende til 500-600 km pr. opladning vil gennembruddet komme, vurderer 700 eksperter, der lige har været samlet til en konference.
Biler med brændselsceller som drivkraft har gennem mange år været fremme i diskussionen som en fremtidig mulighed, men blandt nogle eksperter er der stor usikkerhed omkring denne løsning.
Brændselsceller er en slags evighedsbatterier, der omdanner kemisk energi til elektrisk energi. I modsætning til et almindeligt batteri i en bil skal en brændselscelle ikke oplades, men derimod forsynes med brændsel i form af eksempelvis brint og ilt. Via en kemisk proces kan brændselscellen producere elektricitet og varme.
Igennem flere år er der blevet fremstillet prototyper af biler, der kører ved hjælp af brændselsceller. Fra en bil, der kører på brint og brændselsceller, er det eneste udslip vanddamp.



Er det en kommende brintbil?

Selv om elbiler eller brintbiler altså ikke er lige om hjørnet, er det på sin plads at sende en tanke til fortidens pionerer, der på godt og ondt gav os mulighed for at flytte folk og gods hurtigere og mere bekvemt rundt i verden, og dermed var med til at forbedre levestandarden.
Ligeledes kan vi veteranfolk overveje, hvad vi vil synes om en fremtidig elbil/brintbil, der accelererer næsten lydløst - uden musik fra en skøn veltrimmet forbrændingsmotor?

Kilder: JydskeVestkysten, Bilen, FDM's Motor, Bosch, Internettet, m.m..

HØ/06.06.09

Prescot Hill

"Go down to Prescot Hill" foreslog Peter os.
Peter Holdsworth driver en lille virksomhed MPH Ltd. i Blockley, Cotswold, England, med restaurering af AUSTIN HEALEY SPORTSCARS og speciale i at opbygge "Big Healeys" til rally-brug. Han kører selv Hill Climb i sin hårdt pumpede AUSTIN HEALEY SPRITE.
For nogle år siden var Poul-Erik og jeg på ferie i hver sin SPRITE i Cotswold. Vi besøgte Peter næsten dagligt gennem en uge i den barak lignende UNIT 121, beliggende i et højst usædvanligt industriområde, som viste sig at være en lettere ombygning af 5. amerikanske divisions felthospital fra 1943. Efter krigen og indtil 1972 havde "byen" rummet op mod 5.000 polske flygtninge.
Vi havde begge hørt om Prescot Hill, men havde ingen anelse om, hvor i UK det ligger.
"Just 20 minutes from here" sagde Peter, og pegede ud ad porten. Han kunne ikke lige vise det på kortet, kun forklare hvor det lå. Men det er nu ikke bare lige ud ad landevejen, for især i det nabolag er alle vejene særdeles snoede - set fra siden såvel som fra oven.
Mens damerne foretrak at blive "hjemme" og hygge sig i "The Old Chapel" i Paxford, hvor vi boede, startede vi op en søndag morgen i Poul-Eriks SPRITE, og fandt da også banen efter Peters beskrivelse.

Prescott Hill, der ligger pragtfuldt placeret i bakkerne ude i Cotswold nær Dixton lidt nord for Cheltenham, Gloucestershire, er hjemsted for en af verdens mest respektable motor racing lokaliteter.
Den engelske BUGATTI OWNERS CLUB erhvervede det 6o acres store område i 1937 og anlagde banen, som åbnede i april 1938. Den er 1127 yards (ca. 1025 m) lang, og stiger over 200 feet (ca. 61 meter) op gennem landskabet i en blanding af korte stræk, hurtige og langsomme kurver og dramatiske hårnålesving..

Klubben har også sit klubhus og et meget fint lille BUGATTI-museum på stedet.

Det er ikke kun BUGATTI-klubben og BUGATTIer, der bruger banen. Der køres i mange forskellige mærker veteran-, vintage- og nye biler i mange forskellige klasser.

Der køres altid kun i enkeltstarter på tid.

Prescot Hill

Den nuværende rekord på 36.35 sekunder er sat af Scott Moran i sin Gould GR61X/NME i 2007 – jeg kender dog hverken manden eller køretøjet, der lyder som noget helt specielt.
Til sammenligning kan en dygtig chauffør i en BUGATTI type 37A (med kompressor) fra 1920'erne køre op på lige omkring de 60 sekunder, godt tunede AUSTIN HEALEY SPRITE og MINI COOPER S fra 1960'erne på omkring de 55 sekunder, mens man skal i en moderne LOTUS ELISE eller noget endnu heftigere for at komme ned under 50 sekunder. Kun deciderede racervogne kan køre hurtigere.

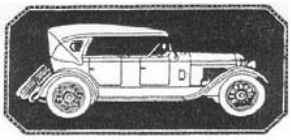
Den søndag vi besøgte banen, var der fri kørsel uden tidtagning. Man kunne bare få et nummer og stille op i køen.

Hele arrangementet havde allermest karakter af en stor familieudflugt med madkurven, hvor alle hyggede sig - os inclusive – snakkede, stod på hovedet i motorerne og diskuterede detaljer, akkompagneret af de melodiske toner fra en gammel BUGATTI, en vild MORRIS MINOR eller en hidsig TVR, der satte afsted.

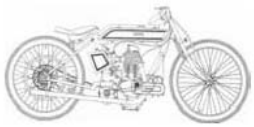
Vi kørte ikke selv med i SPRITEen, men måtte nøjes med at se på. Der var en ung pige i en spritny sort HONDA CIVIC. Hun var en af de flittigste og bedst kørende, og hun kørte virkelig flot, udramatisk og meget, meget hurtigt. Det fortalte jeg hende, da hun igen holdt i *line-up*, men desværre havde jeg ikke mod til at spørge, om jeg måtte køre med - ærgerligt!
Kig med på billederne, tag der op, hvis du kommer forbi, og se evt. mere på hjemmesiden www.prescott-hillclimb.com

Jørgen Lind/juli 2009

Støt vores annoncører
de støtter os



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,Danmark

Tlf. 86426613. fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: info@kosters.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

SAAB - reddet?
Ekstraordinær generalforsamling
06.08.09

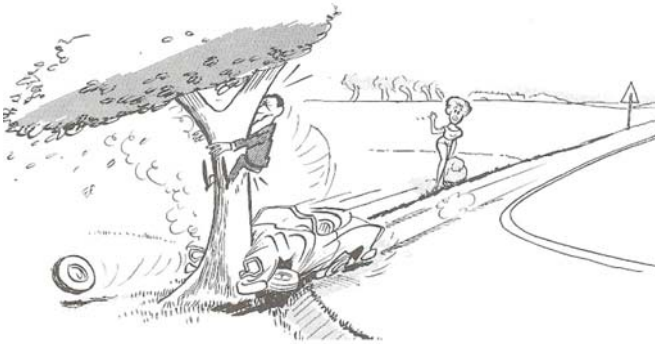
I VMK NYT nr. 251, april 2009 var der et indlæg under følgende overskrift: SAAB - in memoriam.
Indlægget var præget af den store usikkerhed, der på det tidspunkt var m.h.t. mærkets mulighed for at overleve.
Langt om længe ser det ud til, at SAAB er på vej ud af krisen og reddes fra lukning.
SAAB er dermed på vej væk fra General Motors, GM, for i stedet at blive svensk-norsk ejet. General Motors underskrev i juni måned en aftale med selskabet Koenigsegg Group. Købsaftalen er en intentionsaftale, hvor Koenigsegg Group erklærer sig parat til at købe SAAB. Købesummen er ikke oplyst. I løbet af efteråret forventes det færdigforhandlet, hvordan overdragelsen af SAAB konkret skal foregå. Det anses for givet, at produktionen af alle SAAB modeller skal foregå i Trollhättan.
Det ligger fast, at GM og dets tyske datterselskab Opel fortsat vil samarbejde med SAAB og yde teknisk bistand. SAAB har flere nye modeller på vej, og de er udviklet i samarbejde med Opel/GM. Hvor lang tid fremover samarbejdet skal foregå er uklart.
Et led i aftalen er en forventning om, at de nye ejere får lånegarantier fra EIB (Den Europæiske Invensteringsbank).
Koenigsegg Group er et nydannet konsortium, hvor 2 amerikanske finansmænd og en norsk entreprenør indgår i selskabet sammen med ejeren af den svenske sportsvognsfabrik Koenigsegg Automobile.
Firmaet Koenigsegg er et 15 år gammelt firma med hjemsted i Ångelholm i Skåne. Det har ca. 50 ansatte, en omsætning på 90-100 millioner kr. om året. Der bygges mellem 15 og 20 eksklusive sportsvogne om året, og de koster 6,5 millioner kr.–pr. stk.! Den seneste model CCXR har 1018 hk, en topfart på over 400 km/time. Der er til kunder leveret ca. 70 biler.
SAAB, der oprindeligt blev grundlagt i 1937 til fremstilling af flyvemaskiner begyndte efter den anden verdenskrig at producere personbiler, og den første prototype af en SAAB 92 blev præsenteret i 1947.

Den første SAAB bil – SAAB 92 fra 1947

Verdens hurtigste sportsvogn fra Koenigsegg

Fabrikken har gennem årene produceret en række spændende modeller. For øjeblikket producerer SAAB knap 100.000 biler om året.
Hvordan skal et selskab med begrænset erfaring i masseproduktion af biler kunne vende et mangeårigt underskud til en rentabel forretning siger eksperter skeptisk?
Sidste år havde SAAB et underskud på 2,3 milliarder kroner.
En del af gælden ventes eftergivet, men mindst 2 milliarder kroner skal ifølge eksperter betales senest juli næste år.

HØ/juli 2009



Hold øje med vej og trafik - undgå fristelser

Ekstraordinær generalforsamling.
Formanden bød de fremmødte deltagere velkommen til VMK's første udendørs generalforsamling, og forklarede årsagen til indkaldelsen. Det har været noget af en opgave at finde en ny kasserer til VMK. Efter en søgerunde i medlemsskaren lykkedes det dog at finde et medlem, der til trods for et ret nyt medlemskab i klubben vil påtage sig jobbet. Det kræver bare, at et af de nuværende bestyrelsesmedlemmer trækker sig, og det gør Henrik Vallø efter eget ønske, men Henrik vil i fremtiden være VMK behjælpelig ved forskellige arrangementer. Forslaget til ændringen i bestyrelsen blev eenstemmigt vedtaget.
Tak til Henrik for et godt samarbejde i bestyrelsen, og William Pohlmann - du ønskes tillykke med valget - vi glæder os til det fremtidige samarbejde med dig.
Bestyrelsen har nu følgende sammensætning:
Formand: Carlo Simonsen.
Næstformand, løbsleder: Jørgen Lind.
Kasserer: William Pohlmann.
Sekretær: Erik Knudsen.
Klubmester: Svenn O. Philbert.
Webmaster: Kurt Sihm.
Medlem: Harald Mortensen.
Suppleant/redaktør: Harry Ørsted.
Bibliotekar: Finn Stepping. *(Ikke i bestyrelsen)*

Støt vores annoncører
de støtter os

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

AUTO-PARTNER

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

Skagen – Gråsten 2009

Medvirkende: Carlo på BSA, Villy, Nimbus, Svend, Nimbus med sidevogn med Ninna bagpå, Søren på Nimbus med Lotte i sidevogn jeg selv på BMW R90 og Helge som «opsamler vogn».

I år skulle der atter køres løbet Skagen-Gråsten, og jeg havde besluttet mig for at tage min BMW R90 for at være uafhængig af hjælpere til at starte.
I begyndelses af året så det ud til at vores gruppe ville blive stor, så vi var enige om at nogen måtte køre til Skagen fra Esbjerg, på MC, mens de øvrige skulle sættes på autotraileren somsædvanen tro bliver brugt som officiel opsamlervogn på turen fra Skagen til Gråsten, men da vi kom til dagen var så mange faldet fra, at det ikke blev nødvendigt, alle kunne være med på vognen.

Onsdag d. 27. maj skulle alle motorcyklerne sættes på trailer så der var kaldt til samling på Gammelby Ringvej, men ak, der gik der allerede koks i planlægningen. Søren skulle køre fra Ribe til Esbjerg, men allerede i Gredstedbro ville hans Nimbus ikke længere, det resulterede så i at jeg måtte tage min BMW R69S så Lotte kunne komme med i sidevognen her. Vi blev selvfølgelig hurtig til «Girlpower» teamet.
Søren blev medhjælper i opsamlerbilen.

Torsdag d. 28. maj gik turen til Skagen uden problemer, med ophold i Ålborg hvor Ninna og Svend havde sørget for madpakker til os. I Skagen var der igen pi år lads til vores motorcykler hos en venlig dame i hendes garage.

Fredag d. 29. maj skulle der køres mod syd, vi startede på Grenen kl. 8.00, jeg havde selvfølgelig besvær med at starte maskinen og jeg fornemmer også at den var lidt besværet af at der var en passager i sidevognen, men sådan skulle det jo nok være.

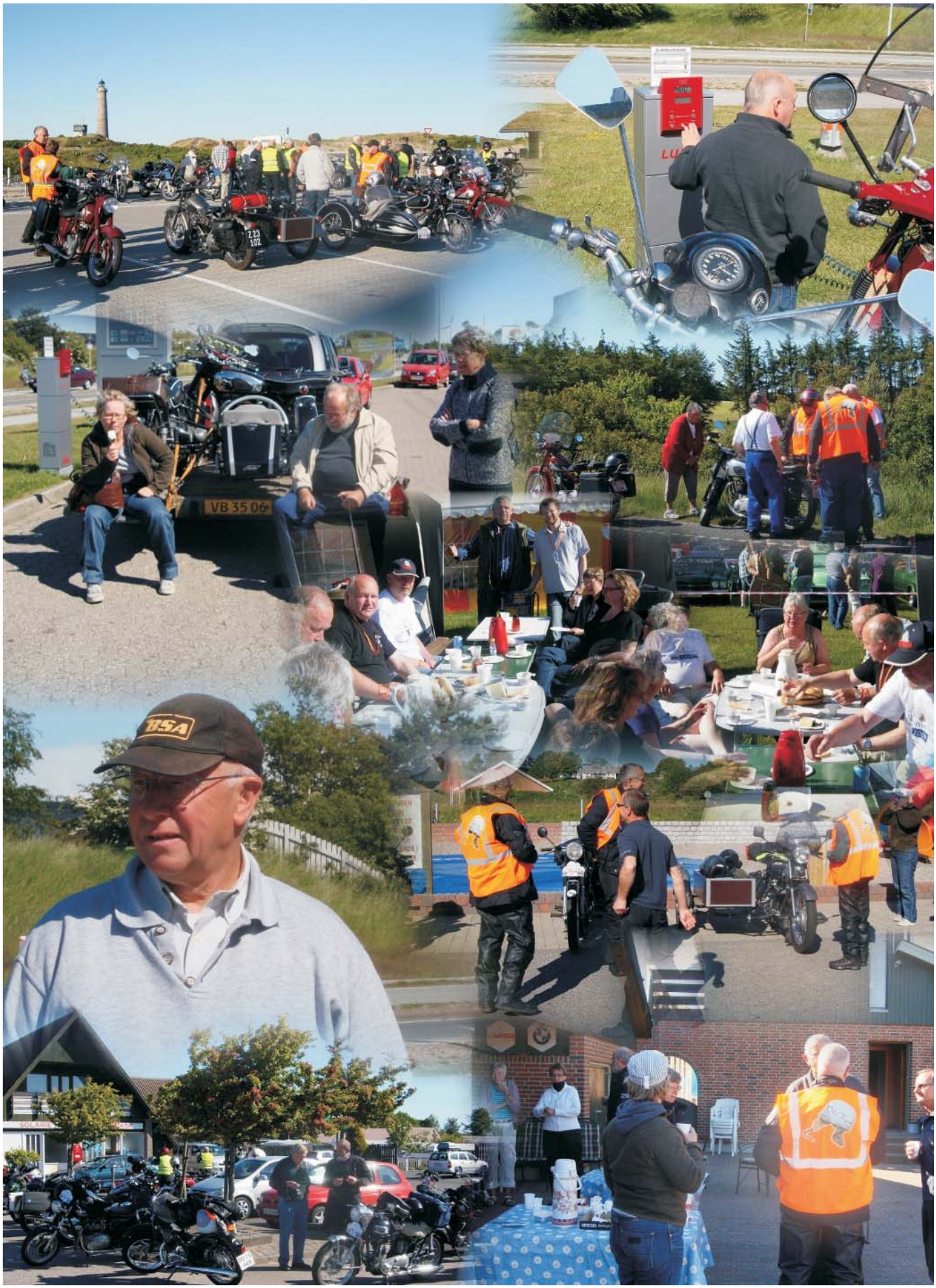
Turen nedover gik i fin stil for næsten alle, Carlo var så uheldig at punktere på baghjulet men blev hjulpet videre med «mirakler på dåse». Lidt før Kolding fik jeg problemer, alvorlige problemer, min maskine begyndte at skyde og den kunne slet ikke tage gassen mere og så gik den i stå, men heldigvis var der en grusvej jeg kunne dreje ind på. Min første tanke var at den var sodet til i tændrørene da jeg have kørt en del i fjerde gear så de herrer fra teamet fik tændrørene ud, men de så meget fine ud. Så prøvede de om de kunne løbe maskinen i gang men det endte ud i et kæmpe knald.
Vi blev enige om at de andre skulle køre videre så ville Lotte og jeg vente på Helge og Søren i opsamlervognen.
Hold da op hvor var der negative bølger, da de kom. Er der noget Helge ikke kan klare så er det når hans eget kram er havareret. Nå, der blev ikke sagt mange ord og maskinen blev sat på traileren.
Da vi havde kørt lidt begyndte Helge at spørge om hvordan maskinen egentlig havde teet sig, og han begyndte en længere diskussion, mest med sig selv, og kom til den konklusion at han mente at vide hvad der var galt. Nu var vi kommet lidt syd for Kolding, så der blev kørt ind på nærmeste rasteplads.
Mens maskinen stadig var på traileren blev den undersøgt her og der. Pludselig kom der et udbrud fra Helge, kom i tøjet piger, om 5 minutter kan I køre igen, fejlen var fundet. Hvad fejlen var, ville Helge helst ikke kommentere, men det kom frem at han havde udskiftet tændingssystemet men havde glemt at efterspænde, så det havde løsnet sige mere og mere, så der til sidst ikke var kontakt. Vi fik BMW´en ned fra traileren og «Girlpower» kunne igen køre og kom til Gråsten for egen motorkraft.
Mens vi holdt på rastepladsen, kom der et opkald fra Carlo, at nu kunne hans baghjul ikke holde på luften mere, så han ville gerne samles op ved Haderslev.
Svend og Ninna samt Villy kørte hele turen uden problemer med deres Nimbus´er. Godt gået!

Endelig kom vi til Gråsten, hvor der i år var lavet om på reglerne angående campering. Vi havde fået lov til at stille én campingvogn op, så det blevl Carlo og Esters, på Ringriderpladsen, resten skulle sætte telt op på sportspladsen. Det var da meget hyggeligt, men det var nu meget bedre sidste år, da vi alle camperede på Ringriderpladsen.

Selv om der er problemer undervejs, når vi kører, så glæder jeg mig allerede til næste år, når der igen skal køres Skagen-Gråsten, og hvem ved, måske kan jeg så køre på min BMW R90.

Pia Hansen, Esbjerg

Skagen – Gråsten 2009



Hævnens søde stund!

I min søgen efter indlæg til bladet fandt jeg denne lille søde historie skrevet af den desværre afdøde journalist Arne Myggen og fortalt i FDM's Motor nr. 9, april 1968 fra VMK's bibliotek. Den er i forkortet udgave - HØ.

Jeg er fredsommelig af natur. Jeg er den hjælpeløse type, jeg holder døren for andre, jeg giver damer i alle aldre min plads i bussen, og jeg har endog en gang sagt noget venligt til en parkeringsvagt.

Alligevel har jeg opført mig som en bandit - en eneste gang. Jeg håber at læseren vil prøve at forstå , hvorfor jeg kunne opføre mig så nederdrægtigt. Det er mit håb, at man ikke alene vil tilgive mig, men at man - når lejlighed gives-
måske endog vil gøre det samme som jeg.

De nærmere omstændigheder var:

En lørdag formiddag var min kære hustru og jeg på indkøb. Muntert nynnende trillede vi ind på en stor parkeringsplads ved et supermarked. Der var masser af plads, men doven som jeg er, kørte jeg naturligvis så tæt til indgangen som muligt. En vogn forlader netop arealet, og jeg holder pænt tilbage for at give ejeren plads til at svinge ud. Mens jeg venter, kører også nummer to ud , så nu er der hele to pladser at vælge imellem. Netop som jeg skal til at køre ind på den ene plads kommer en rusten og bulet folkevogn i et mægtig piv ind foran mig. Vognen ankrer op lige præcis i midten af de to pladser.

Min kone fik mælet først - det gør hun altid. Hun steg ud af vognen og gik hen til den nyankomne og sagde: - Undskyld, men De kunne vel ikke flytte vognen til den ene side, så vi kunne være her også.

I folkevognen sad en hel familie, far, mor og en dreng på seks år. Manden sad ved rattet.

- Det gider jeg ikke, sagde han.

Det varede lidt, inden det gik op for hende, at hun havde hørt rigtigt, da hun kom til sig selv, sagde hun:

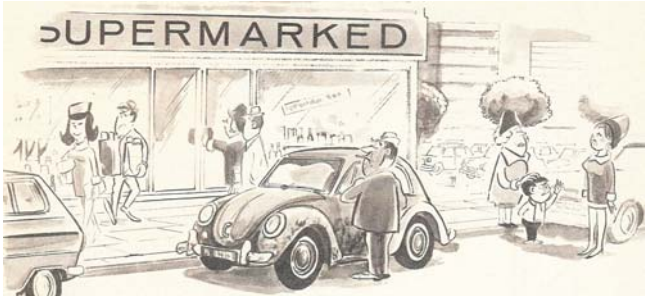
- Det synes jeg nu godt, De kunne. De må da have set, at vi holdt og ventede på at køre ind.

- Det kommer ikke mig ved, sagde manden.

Konen i vognen var steget ud. Hun var mere vant til sproget, så hun kunne deltage i samtalen på lige fod: - Den, der kommer først til mølle, får først malet, sagde hun, og skulede arrigt hen til vores vogn, der var ny og renvasket.

Sønnen var heller ikke egnet til at komme i et værk om takt og tone. Han sansede med sine seks år at der var optakt til ballade, så han rakte tunge ad min kone. Derefter så han grinende på sin mor for at indkassere ros. Moderen tog ham kærligt i hånden og gik hen mod supermarkedets indgang. Manden låste omhyggeligt sin vogn og fulgte efter. Min kone stod vantro tilbage, endnu ikke helt klar over om hun drømte, og så gik hun hen til mig for at aflægge beretning.

Jeg tilstår ærligt og redeligt, at jeg blev så tindrende arrig, at det savner rimelighed. Der var sådan set ikke sket andet, end at en uhøflig person havde spildt et minut eller to af mit liv - det er så nogenlunde den tid, det ville tage for mig at køre hen på en af de andre pladser lidt længere borte. Men jeg kunne ikke være blevet mere rasende, hvis han havde sparket mig over skinnebenet med vilje. Hvad er det, som bevirker, at vi bilister bliver svimlende rasende, når nogen hugger en parkeringsplads fra os? Det må være den demonstration af dårlig opdragelse, der ligger til grund for det. Jeg ved det ikke, men jeg håber blot, at andre bilejere forstår mig og forstår, at min eneste tanke var hævn. Jeg tilstår rent ud, at hvis jeg havde været en stor stærk mesterbryder, ville jeg have løftet ham op fra jorden, og båret ham tilbage til vognen med besked om at komme på bedre tanker. Jeg er *ikke* en stor stærk mesterbryder



- måske godt det samme. Min kone og jeg gik ind i supermarkedet. Jeg kunne dårligt samle mig om at køre indkøbsvognen rundt. Og så fik jeg pludseligt øje på drengen.

Han var gået væk fra sin far og mor, som jeg kunne se i den anden ende af lokalet, tilsyneladende var de vant til, at drengen selv tullede rundt. Drengen morede sig storartet, han pillede ved alle de varer han kunne nå, og nogle af dem lagde han tilbage på et nyt sted.

Og så var det, jeg bar mig så nederdrægtigt ad. Jeg skammer mig endnu, når jeg tænker på det. Men på den anden side - hvornår får man egentlig den hævn, man drømmer om? Hvor tit oplever man ikke en bisse i trafikken, uden nogen sinde at få lejlighed til at udligne den skete uret? Forstår De, at jeg ikke kunne modstå, hvad jeg gjorde?

Jo jeg *forærede* drengen en stor træbil, det er såmænd det hele.

Jeg gik hen til ham, tog lastbilen ned fra hylden og sagde: Se denne her bil er ikke så pæn i farven, den må du gerne tage med hjem….

Den lille skurk, der havde rakt tunge ad min kone, men som heldigvis ikke kendte mig, tog den begejstret. Han begyndte øjeblikkelig at lege med den på gulvet.

Jeg trak mig tilbage og betragtede det videre forløb med spænding.

Drengens far og mor blev færdige med deres indkøb og nåede frem til kassen, og begyndte at kigge efter knægten. Moderen fik øje på ham, og kaldte på ham. Drengen rejste sig og gik hen til forældrene.

Desværre kunne jeg ikke høre samtalen, men jeg mener at kunne rekonstruere den.

Moderen: Hvad i alverden er det for et monstrum, du kommer slæbende med?

Drengen: Den fik jeg af en mand….

Faderen: Hvad er det for noget pjat….

Drengen: Det gjorde jeg….

På det tidspunkt forsøgte faderen at tage bilen fra drengen, men den gik ikke.

Knægten satte i et energisk hyl, som fik alle de omkringstående til at stirre. Og så var der ingen vej udenom.

Faderen måtte betale for lastbilen, hvilket ikke sænkede nogen hørbar fred ned over den lille familie. Tværtimod var luften omkring dem gul af svovl, da de gik tilbage til deres vogn.

Jeg smilede sødt til dem, idet jeg gik forbi.

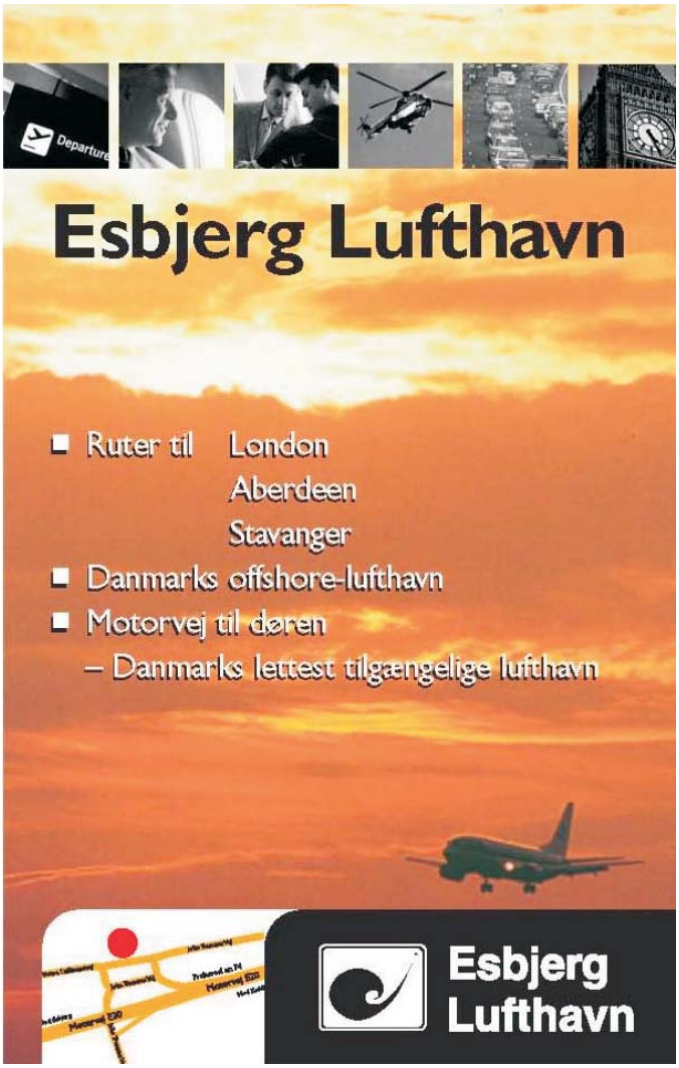
Det var, syntes jeg, det mindste, jeg kunne gøre.

Myggen/HØ juli 2009

Aftenturen den 06.08.09

Aftenturen den 6. august 2009.
Inden Jørgen Lind orienterede om aftenens tur, efterlyste han køretøjer til Foreningernes dag den 5. september. Der er behov for et par biler og et par motorcykler. Interesserede kan henvende sig til Jøgen Jørgen Lind, tlf.75164114 eller mail: næstformand@vmklub.dk.
Derefter orienterede Jørgen om den tur, vi i den skønne sommeraften skulle ud på. Efter at have forladt Gjesing kørte vi over Tarp, til Fiskesøen ved Vester Nebel, hvor det første kaffestop fandt sted. Så gik turen videre over Ølufvad, Roust, Grimstrup, Ålbæk og ind til næste stop ved Lisbeth og Kristian Mogensens flotte gamle gård. Sidste etape gik gennem Tjæreborg, Sønderby ud til vadehavet ved Roborg.
Tak til Jørgen for endnu en fin tur HØ/07.08.09

Støt vores annoncører
de støtter os



Thy-løbet
den 16. juni 2009

Thy-løbet 2009.
Fire par fra Esbjerg i deres biler deltog i dette års Thy-løb,nemlig Else og Jørgen Lind, Lisbeth og Kristian Mogensen, Hanne og Erik Holmgård og Anne Grethe og Erik Knudsen.

De brave VMK- folk i strid blæst.

Deltagerne fra Esbjerg var draget til Thy et par dage i forvejen for at aklimatisere sig og afprøve kørefærdighederne rundt i lanskabet.
Løbet var begunstiget af rigtig godt vejr - omend noget blæsende.
Thy-løbet er arrangereret af Thy Veteranbilklub, som er en relativ stor klub med ca. 520 medlemmer.
Der deltog 98 køretøjer i løbet. Ca. 20 deltagere kom fra Norge, så man havde måttet stoppe for tilmeldinger efter 5 dage.

*Fra starten ved **ideal**combi i Hurup, og senere på dagen buffet samme sted.*

Turen startede og sluttede ved **ideal**combi store fabriksanlæg i Hurup, dagen startede med morgenkaffe i kantinen, og afsluttedes med præmieoverrækkelse og en buffet samme sted, hen på eftermiddagen.

Udsigten over Hanstholm Havn nydes.

Her er deltagerne nået til Jegindø.

Løbet var på ca. 80 km. rundt i det smukke Sydthy, Thyholm og med en afstikker til Jegindø. Der var 7 poster undervejs, med rebusser, bueskydning o.s.v.

Hjælpekøretøjet fra Thisted Bryghus.

Til at fordrive tiden ved posterne, havde Thisted Bryghus ladet sin Ford Prefect med fadølsanlæg og sodavand i ladrummet følge med rundt. Et positivt islæt, som især navigatørerne gjorde brug af.
Alt i alt et godt løb, som desværre kun arrangeres hvert andet år.

Anne Grethe & Erik/28.07.09

Midsommertur rundt om Ringkøbing Fjord

Turen blev til efter opfordring fra Lars og Jonna. De mener begge, at der køres for lidt med de gamle køretøjer. Det skulle være enkelt og billigt. Under forberedelserne kom jeg til at mindes en klassisk udtalelse fra Colin Chapman: Do it light do it simple, oversat: Gør det let, gør det enkelt.
Colin Chapman var chef for bilfabrikken Lotus, kendt for sine lette og hurtige biler, samt talrige banebrydende ideer på formel - 1 biler.
Ved ikke at have tilmelding og konkurrencer slap vi for en masse bøvl og administration.
Der mødte ca. 10 biler og en MC op ved Sædding Centret i Esbjerg. Med Lars´ Chevrolet i spidsen begav vi os mod Oksbøl og videre til første stop i Blåbjerg Plantage, her ventede flere køretøjer. Vi fik optalt 23 biler og 2 stk. MC.

Vi fyldte P-pladsen i Blåbjerg Plantage med gl. køretøjer.

Med Finn´ s Rover forrest kørte vi nu mod Hvide Sande. Her holdt vi frokost. Vi holdt på p - pladsen ved fiskeriauktionen. Deltagerne pakkede ud af madvarer og nød frokosten. Der kom mange og kiggede på vore køretøjer.

Folk og Rovere her i Hvide Sande By.

Efter godt en time rettede vi kølerne mod Ringkøbing, og gjorde et holdt ved Rådhuset. Vi fik talt op hvor mange der ville til pølser og kartoffelsalat ved Finn i Debel, det var ca. halvdelen. Igen mange der kiggede på og talte om biler.

Næste etape var til Lem, vi ville se afslutningen af ”Smedeløbet” med de mange gamle motorcykler. Lars havde dagen før spurgt arrangørerne, hvor det var bedst at parkere vores køretøjer. Vi fik lov til at holde i hovedgaden op mod torvet, som var målstregen for Smedeløbet. Meget af byen var afspærret for almindelig trafik. Arrangørerne syntes, at det var et fint supplement med biler til deres løb, og de vil gerne se os til næste år. Mens vi holdt i Lem kom der en lille smule vand, vi med åbne biler løb hen for at trække kalecherne op, og da det var gjort, holdt det tørt resten af dagen.
Gaderne omkring torvet i Lem blev fyldt med flotte gamle

MC-er.

Sidste punkt var aftensmaden, Finn og jeg kørte lidt tidligere for at starte vores hjemmebyggede grill op. Finn har ingen grill, Min er i granit og beton og kræver både gaffeltruck og lastbil hvis den skal flyttes. Løsning: et par betonfliser, nogle mursten rundt om de glødende kul og mine grillriste over. Det virkede fint. Vi måtte godt nok høre noget om at vi ikke havde en Weber. Jeg har to stk. 40 DCOE og de sidder på indsugningsmanifolden i den bil jeg kørte i. Alle kunne få stillet sulten for 40 - 50 danske kr. og drikkevarer til 5 kr.

Grillhygge.

Tak til Lars, Jonna og Finn for samarbejdet m.h.t. planlægningen af turen, og tak til Finn for husly til aftensmaden .
Vi slipper nok ikke for at gøre det igen i år 2010

Tekst: Jørgen Jacobsen. Foto: Finn Stepping.

Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme …"

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1974 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	517	191
50.000	646	191
75.000	751	191
100.000	819	191
125.000	927	191
150.000	1.011	191
175.000	1.099	191
200.000	1.182	191
225.000	1.265	191
250.000	1.335	191
275.000	1.449	191
300.000	1.561	191
325.000	1.674	191
350.000	1.784	191
375.000	1.898	191
400.000	2.008	191
425.000	2.123	191
450.000	2.236	191
475.000	2.300	191
500.000	2.458	191
525.000	2.573	191
550.000	2.661	191
600.000	2.906	191
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.277	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1975 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.270	434
50.000	1.588	434
75.000	1.850	434
100.000	2.015	434
125.000	2.279	434
150.000	2.487	434
175.000	2.705	434
200.000	2.909	434
225.000	3.111	434
250.000	3.283	434
275.000	3.564	434
300.000	3.840	434
325.000	4.118	434
350.000	4.388	434
375.000	4.669	434
400.000	4.939	434
425.000	5.223	434
450.000	5.498	434
475.000	5.659	434
500.000	6.046	434
525.000	6.327	434
550.000	6.546	434
575.000	6.769	434
600.000	7.148	434
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 3.829	kr. 0

* 25% rabat ved indtegning af fere 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.

Unikke Mercedes-Benz originaldele.

Unikt design
Mercedes-Benz opfandt og designede bilerne. De designede også alle originaldele med samme præcision og dedikation.

Unik levering
Vi har gode forbindelser til Stuttgart, og derfor bedre mulighed for at skaffe selv de mest unikke originaldele.

Unik pris
Vore Mercedes-Benz originaldele har konkurrencedygtige priser, som modsvarer kvalitet, lang holdbarhed og sikkerhed – både for dig, din bil og økonomi.

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf.: 7514 0355. **Salg:** Mandag til fredag kl. 08.00 - 17.30, søndag kl. 11.00 - 16.00.
Værkstedet: Mandag til torsdag kl. 07.30 - 18.00. Fredag Kl. 07.30 - 17.30. **www.bent-pedersen.dk • info@bent-pedersen.dk**