VMK NYT

Nr. 254, 32. årg. oktober 2009

Grand Race 2009 – *på Korskroen!*

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

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

Kasserer: William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl
75279243
Redaktionsudvalg kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
Klublokale 75116440
Løbsudvalg klubmester@vmklub.dk

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

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

Bestyrelsesmedlem: Harald Mortensen
J.M. Terkelsenvej 19
6731 Tjæreborg
75175547
Løbsudvalg bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

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

Bibliotek: Finn Stepping
(ikke i bestyrelsen) 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:

Picncitur d. 20.09.2009	side 3
Grand Race igen - på Korskroen	side 4
Klassiske Motorcykler - II	side 6
Opel	side 9
Knallerttræf i Esehaven	side 11
Karensminde	side 12
Foreningernes dag 5.09.2009	side 14
Klubtur 3.09.2009	side 14
Historisk Korrekte Nummerplader	side 14
Ud at se med VMK	side 16
Meilenwerk, Berlin	side 17
Blåtonede udstødningsrør	side 19
Late Night træf	side 21
Motorhistorisksamråd	side 21
Panhard	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

291 René Gravesen, Østre Alle 40, 6900 Skjern
296 Povl Elkjær, Solbærvej 10, 6715 Esbjerg N
297 Axel Hesel, Morbærlunden 42, 6705 Esbjerg Ø

AKTIVITETSKALENDER FOR 2009 / 2010:

Oktober	15	FILMAFTEN. Som noget nyt holder vi den første filmaften i klublokalet, kl.19.30. Der vises et blandet udvalg af faste og levende billeder indenfor motorhistorie, teknik og motorsport – biler såvel som motorcykler – efter arrangørernes valg. Varighed ca. 2 timer.
	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. Så forsøger vi os med den anden filmaften.i klublokalet, kl. 19.30. Der vises et blandet udvalg af faste og levende billeder indenfor motorhistorie, teknik og motor-sport – biler såvel som motorcykler – efter arrangørernes valg. Varighed ca. 2 timer.
December	3	Julemøde.
2010		
Januar	7	Isle of Man, ved Villy Poulsen.
Februar	4	Virksomhedsbesøg.

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

HUSK AT:

- meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 7527 9243, mail: register@vmklub.dk

Forsidebilledet: VMK medlemmer ved Esbjerg Motor Sport´s 80 års jubilæumsfest på Korskroen

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 52, deadline 1.12.2009.

Picnictur 20.09.2009

Vestjysk MotorveteranKlub`s picnictur 2009 blev afholdt søndag den 20. september 2009 med start fra Skovgrillen i Ribe. Inden starten fik deltagerne et lækkert morgenformiddags måltid på Skovgrillen, og snakken gik lystigt om dagens tur og tørvejr eller ikke tørvejr.
Alle, der havde mulighed for det, startede fra Skovgrillen i åben bil i let overskyet vejr, men med ret høj temperatur.
Første stop var ved Kammerslusen, hvor de nyreparerede yderste porte blev beundret, vægten er 18 – 2o ton / stk.
Andet stop var ved Mandø Ebbevej, hvor de forskellige afmærkninger på stormflodssøjlen blev livlig diskuteret, og den storslåede natur nydt i fulde drag.
Næste etape var en rigtig dejlig køretur i marsken og gennem V. Vedsted til Gl. Hviding Kirke, hvor vi gjorde holdt, hvilket mange andre der har gjort, helt siden Vikingerne boede her for mere end 1000 år siden. En plet, hvor man kan høre historiens vingesus, og vi mødte da også en kollega kørende i en Opel personvogn fra først i trediverne.
Nu kunne skyerne ikke holde tæt længere, så alle i kalechebiler fik travlt med at slå op, undtagen optimisten i en hvid Sprite, der mente at en paraply, med dug som det engelske flag, kunne holde vandet ude. Efter ca. 10 km. måtte de dog, på en overdækket tankstation, finde en lidt mere holdbar løsning.
Næste stop var ved Jørgen Hansen Automobiler, hvor den medbragte frokost blev indtaget under tag i hyggelige omgivelser. Jørgen Hansen tog gæstfrit imod og bød deltagerne på øl – sodavand og efter maden kaffe/kakao.
Så blev den store bilforretning vist frem og det kan nok være øjnene var på stilke, især hos de mandlige deltagere.
Udenfor stod opmarcheret en 6-7 stk. Suzuki Swift, rigget ud til race. Jørgen Hansen kaldte dem sponsorbiler. Indenfor stod hans egen Suzuki Swift, hvormed han dagen før havde vundet et 4 timers løb på Padborg Park. Lidt længere henne stod en Citroen Mehari med en Fiat Abart til nabo. En NSU RO 80 stod og ventede på en kærlig hånd fra sin ejer, og sidst men ikke mindst en AC Copra i fuld krigsmaling. Et rigtig vellykket og interessant sted for et frokostophold, og en stor tak til Jørgen Hansen for hans gæstfrihed. Under frokosten var det blevet tørvejr og kalecherne blev pakket væk.
Efter frokosten gik det videre ad kringlede veje til næste stop i Stensbæk Plantage. Inde midt i plantagen ligger en P plads hvorfra der udgår vandretur. Deltagerne her nøjedes dog med at gå op på den nærved liggende udsigtshøj, og nød den storslåede udsigt især mod øst. Efter Stensbæk Plantage gik turen til sidste stop på turen, skovlegepladsen øst for Ribe.
Her blev eftermiddagskaffen indtaget. Deltagerne var enige om at det trods lidt modvind fra vejrguderne, havde været en fantastisk tur.

Et ekstra plus som Jørgen havde fundet frem, var at foreningen Kunst og Kunsthåndværk langs Vadehavet holdt åbent hus denne søndag, og at 6 af dem var placeret på vores rute, alle 6 fik dog ikke besøg , men nogle inspirerende besøg blev det til. Alt i alt en veltilrettelagt dag, som deltagerne havde stor fornøjelse af.Jørgen Lind havde tilrettelagt.

EK/28.09.2009

Grand Race igen
– på Korskroen

Esbjerg Motor Sport markerede fredag d. 21. august at klubben har rundet 80 år med et GRAND RACE. Festen indledtes med 350 gæster til spisning i teltet og sang og underholdning med 70-årige Dario Campeotto, der selv kørte gokart på banen i 1962.

En ny vandrepokal HOLM TROFÆET blev præsenteret, selvfølgelig opkaldt efter manden bag 60'ernes og 70ernes GRAND RACE, den levende legende Jørgen Holm, der i mange år bare var synonym med EMS-EMSA og Korskrobanen som organisationschef, speaker m.m..

For at illustrere lidt af tiden, da GRAND RACE var "på toppen", kørte medlemmer af VESTJYSK MOTOR-VETERAN KLUB præsentations-runder på banen med 4 x TRIUMPH – Arnfred Nielsen, Karin D., Hans Jørgen D. og Bent Nielsen – i spidsen foran 9 biler med en alder svarende til Korskrobanens storhedstid: AUSTIN HEALEY SPRITE 1962/Jørgen Lind, MGB 1967/Ole Andersen, MGA 1958/Ole Andersen, MORGAN 4/4 1970/Tage Kristensen, MORRIS COOPER S 1965/Martin Foss, AUSTIN COOPER S 1971/Martin Foss, NSU 1200 TT 1972/Erik Husted, FORD ESCORT 1973/Finn Olesen og CHEVROLET BISCAYNE 1959/Finn Olesen.

De 4 forreste biler er – åbne sportsvogne – medbragte hver en farverig pige fra Esbjerg Grid Girls.
Vi syntes selv det var et godt indslag, og vil sikkert gerne stille op igen, hvis vi bliver spurgt – i så fald gerne i lidt bedre tid

forinden, så vi kan nå at få samlet et felt.
De lidt ældre speedwaykørere Bent Nørregaard Jensen, Finn Schelde Hansen, John Olsen og Johannes Frandsen gav den gas på deres gamle maskiner i 3 heat uden for selve matchen. Til trods for at herrerne nu tilsammen er 245 år og ingen af dem har siddet i sadlen i årevis, havde de minsandten ikke glemt at håndtere materiellet. Bent Nørregaard vandt – lige som han vandt det sidste GRAND RACE på banen i 1974, i øvrigt foran Ole Olsen.
4 mandskaber dystede på gamle TRIUMPH sidevogns-maskiner – det var nyt og ukendt for mange, men et herligt gensyn for gamle GRAND RACE-tilskuere.
Speedway ligamatchen Esbjerg-Vojens blev vundet 47-40 af gæsterne, der var foran lige fra første heat. Vinder af GRAND RACE 2009 blev Vojens-køreren Michael Jepsen Jensen og dermed første navn på vandrepokalen.
Hele festen sluttede med musik og dans, hvor bandet V.I.P. rockede til midnat.

Arrangementet blev en succes, der tiltrak 1.765 tilskuere, hvilket er sæson rekord i 2009.
Men det blev nu kun en genskabelse i små glimt. De store GRAND RACE i "gamle dage" trak 20-25.000 tilskuere.
Tiderne er skiftet.

Tekst/Foto: JL/CS,JL.

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

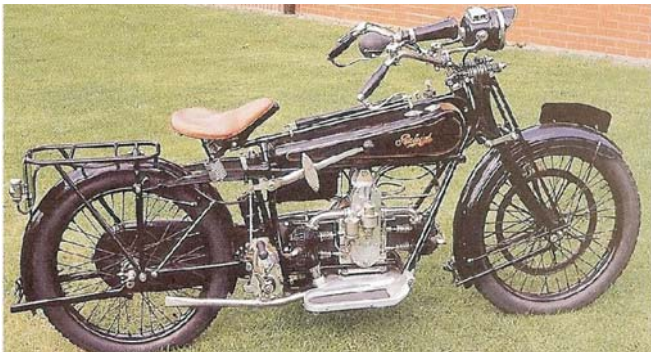
Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk

ALM. BRAND

Klassiske/spændende motorcykler - II

Raleigh.
I 1899 grundlagde Frank Bowden fimaet, der så byggede motorcykler i perioden 1899-1906, og igen fra 1919-1933 i Nottingham. Motorerne til maskinerne blev leveret af Allegro, Dunett, Coventry-Eagle, Mars, Nestoria, Bomuld, Soyer, Victoria, m. fl..



Raleigh model nr. 9 årgang 1921, tocyndret boksermotor på 699 ccm, sideventilet. Den var flot konstrueret – men dyr at producere.

Rudge-Withworth.
Firmaet Rudge-Withworth har bl.a. gjort sit navn kendt med hurtige sportsmaskiner. Firmaets glansperiode var omkring 1930, da dets konstruktioner på mange områder var forud for sin tid. Maskinerne havde eks. en påfaldende lav vægt samt overlegne bremse- og køreegenskaber. Rudge-Whitwoth var en cykel og motorcykelfabrik, som resultatet af en fusion mellem to producenter i 1894, hvoraf den ene nedstammer fra det oprindelige cykelselskab grundlagt af Daniel Rudge. Rudge motorcykler blev produceret fra 1911 til 1946.
Rudge Multi model fra 1913 med en èncylindret motor på 750 ccm med indsprøjtning over udstødningen.

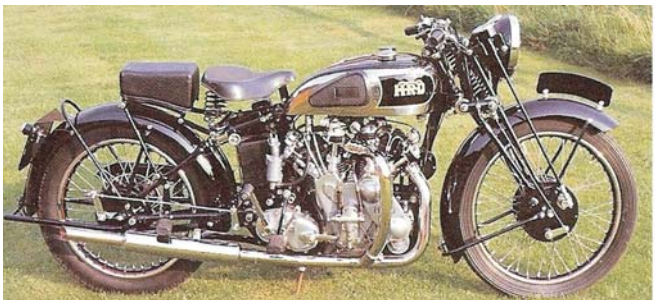
Rudge Multi årgang 1913. Motoren: 750 ccm med indsprøjtning placeret over udstødning, hvilket kunne give startproblemer.

Scott.
I motorcyklernes første år var Alfred Angas Scott en af de store inspiratorer i branchen. Han frembragte en slags caliper bremse i 1897, et trekantet stel, roterende ventiler, den første motorcykel kickstart, o.m.m.. I 1904 patenterede han sin første motor en totakts twin, som han monterede på en cykel. Scotts motorcykelproduktion begyndte i 1908, og den første motorcykel havde en ny 333 ccm motor og et patenteret stel, som forblev uforandret på Scotts motorcykler indtil 1930. Motoren var en vandkølet parallel twin, som for altid vil forbindes med Scott.

Motorerne voksede hurtigt til 450, 498 og 596 ccm. Alfred Scott døde i 1922 og ved hans død forsvandt meget initiativ fra firmaet, der også fik større og større konkurrence fra konkurrenternes firetakts motorcykler. Flere investorer forsøgte at redde firmaet, og der blev bygget flere nye modeller, bl.a. en trecylindret, totakts maskine på 747 ccm og senere på 986 ccm. Efter anden verdenskrig produceredes en 596 ccm model, men, det var en hård tid, og i slutningen af 50'erne ophørte motorcykel produktionen.

Scott Squirrel model, 596 ccm, totakts twin, vandkølet.

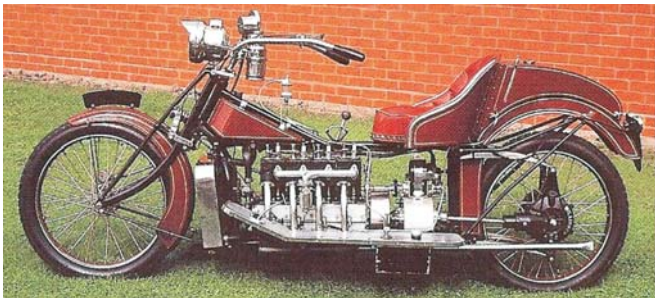
Vincent-HRD.



Vincent-HRD, Rapide modellen herover fra 1937 med en topventilet, V-twin motor på 998 ccm, der ydede 45 hk..

Vincent-HRD motorcyklerne blev fremstillet af Vincent-HRD Company Ltd., Stevenage, Herts. Det er fortalt, at Phil Irving en dag i 1936 kom til at anbringe en kalke af firmaets 500 ccm eencylindrede motors venstre side ovenpå den samme motors højre side. Dette skete på en sådan måde at linierne til en V-twin så dagens lys. Om det er en historie vides ikke, men der var også praktiske årsager f.eks. pladsen ved cylindrene, der krævede en vinkel på 47 grader mellem cylindrene.

Wilkinson.



Wilkinson-TMC, årgang 1912. Sideventilet firecylindret vandkølet motor på 848 ccm. "Flitsbueforgaffel" med vandrette fjedre og kardantræk. Olietanken er monteret under det venstre fodbræt, så man med hælen kunne påvirke oliepumpen ved smøring af maskinen.

Klassiske/spændende motorcykler - II

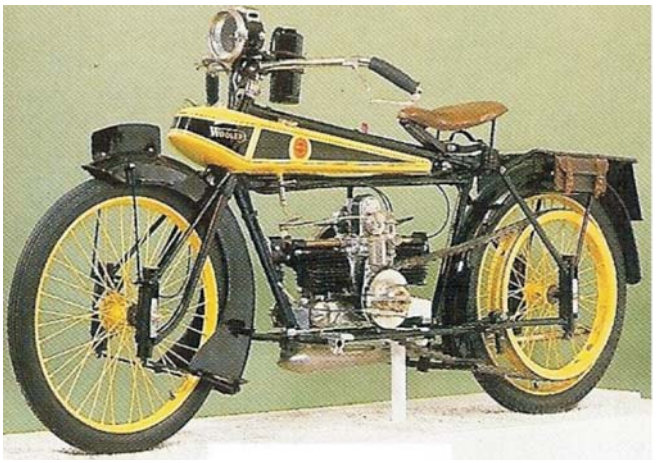
Fantastisk, er det rette ord til at beskrive denne motorcykel med en firecylindret rækkemotor, et produkt fra det samme firma, der i dag fremstiller barberblade, barbermaskiner og haveredskaber. Motorcyklerne blev produceret i Acton af Wilkinson Sword Company, og konstruktionen var delvis inspireret af amerikanske Henderson, belgiske FN, tyske Windhoff og danske Nimbus. Wilkinson har en kort historie, idet den blev vist på Stanley Show i 1909, og eksisterede derefter i 7 år. Det var ingen storproduktion, der blev præsteret i disse år. Der blev i alt fremstillet omkring 250 stk. Den herover viste Wilkinson-TCM blev fremstillet i 1912. Ved udbruddet af krigen havde fabrikken en stor produktion af sværd og bajonetter til hæren.

Williamson.

Williamson, vandkølet, vandretliggende 2 cylindret Douglas boksermotor på 964 ccm.

Brødrene Billy og Harold Williamson, der havde udgjort ledelsen i The Rex Company, startede egen motorcykelproduktion med en prototype af en ny maskine i april 1912.
Den nødvendige kapital til at starte virksomheden havde William Douglas skudt ind. Den nye motorcykel havde navnet Williamson-Douglas, selv om Douglas på det tidspunkt producerede 348 ccm motorcykler med bokser-motorer, og var på vej med større maskiner. Den nye maskine på 964 ccm var vandkølet og velegnet til kørsel med sidevogn. Krigen 1914-1918 stoppede produktionen af motorcyklen. Efter krigen var det ikke muligt at få motoren fra Douglas, og Billy Williamson ændrede designet, så den blev udstyret med en sideventilet, luftkølet JAP motor på 980 ccm. 1920 var året, hvor efterkrigstidens Williamson startede, men det var kun omkring et dusin maskiner, der var bygget før tragedien indtraf – Billy Williamson fik et slemt hjerteanfald, og så lukkede firmaet.

WOOLER.
John Wooler konstruerede sin første motorcykel i 1909 – en horisontal èncylindret totakts motor. Den første produktionsmodel havde en 230 ccm. totakts motor og et patenteret antivibrations stel. Motorcyklen blev produceret af Wilkinson fra 1912 og den fik efterfølgende motor på 344 ccm og blev solgt under Wilkinson-Wooler navnet. Motorcykelproduktionen blev standset under første verdenskrig, men blev genoptaget i 1919 med en ny og avanceret maskine. I 1920 blev firmaet omdannet til De Wooler Motor Cycle Company Ltd.. Under depressionen i 1930 stoppede selskabet. Wooler kom frem igen efter anden verdenskrig med forskellige prototyper, men en reel fabrikation kom aldrig i gang.



Wooler, en 340 ccm topventilet twin med vandretliggende cylindre fra 1919. Den havde øgenavnet "Den flyvende banan", p.gr.a. tankens udformning.

Zenith.

Zenith model 680 fra 1928. JAP motor på 680 ccm, V-twin, sideventilet.

Zenith motorcykler, etableret i London i 1904, anvendte ligesom andre fabrikanter motorer fra underleverandører som Precision, Villiers, JAP m.fl.. Zenith udviklede bl.a. "Gradua gearet" et variabelt strækapparat, der justerede længden på drivbæltet ved at skubbe baghjulet frem eller tilbage i spalterne i baghjulsgaflen. Det gav Zenith en fordel, som konkurrenterne ikke var glade for.
Zenith kom med deres første model Zenith Gradua på 770 ccm i 1912. Efterfølgende kom Zenith Gradua på 680 ccm i 1918, Zenith Twin i 1922, Zenith Brooklands på 344 ccm i 1923, Zenith på 346 ccm i 1924, Zenith på 680 ccm i 1926, Zenith C5 Special på 500 ccm i 1936, Zenith på 750 ccm i 1948.
I 1930'erne har Zenith det hårdt og lukkes flere gange, men navnet blev købt af Writers fra Kennington, der havde været en af de største forhandlere. Den nye ejer genoptog produktionen på en anden fabrik, men anden verdenskrig stoppede igen produktionen. Under krigen var der et lager af 750 ccm JAP motorer, så efter krigen startede man produktionen af motorcykler med denne motor. JAP havde indstillet produktionen af motorer, så da lageret af motorerne var anvendt var det endelig slut med Zenith, der lukkede i 1950.

HØ/august 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

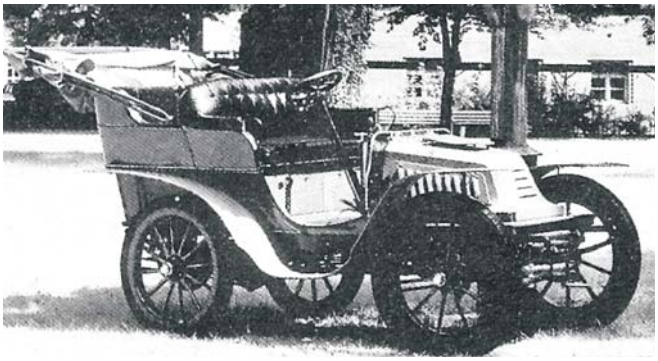
Opel

På grund af den amerikanske bilgigant General Motors økonomiske vanskeligheder, har der gennem rigtig lang tid hersket usikkerhed i branchen om det fremtidige ejerskab af Opel. I september blev det oplyst, at den østrigsk-canadiske koncern Magna, der bl.a. fremstiller bildele, måske bliver den nye driftsherre, og ifølge Magnas afgivne tilbud bliver aktierne fordelt med 35% til GM, Sberbank (russisk statsbank) 35%, Magna 20% og de ansatte ved Opel 10%. Magna og Sberbank investerer 700 mio. Euro i projektet. For den europæiske automobilverdens skyld, og ikke mindst for de 20.000-30.000 ansatte, må man håbe på en snarlig afgørelse.

Firmanavnet Opel, der i år kan fejre 110 års jubilæum, blev af Adam Opel oprindelig startet med en produktion af symaskiner. Efter flere produktive år med masser af opfindelser og nye indtægtskilder, og sammen med Sophie Marie, som han var blevet gift med, fik han drengene Friedrich, Ludwig, Heinrich, Wilhelm og Carl – der senere kom ind i firmaet. Carl tog i 1880'erne til England for at se, hvordan man producerede cykler. På samme tidspunkt opfandt Dunlop cykeldækket, hvilket var årsagen til, at der blev skabt et samarbejde med det franske Michelin, som Adam Opel fik det tyske agentur for. Opel fik stor succes med cykler, og de blev blandt andet kendt for deres femmandscykel den såkaldte "Quintuplet".
Adam Opel døde i 1895, men Opels cykeleventyr fortsatte derefter i knap 3 år, så var markedet oversvømmet så meget på grund af cyklens succes. Denne udvikling var årsag til, at man kom i forbindelse med Friedrich Lutzmann. Han havde i 1893 købt en Benz Victoria og ændret bilen med nogle egne opfindelser og forbedringer. Det lykkedes at overtale Friedrich Lutzmann til at flytte sin virksomhed til Rüsselheim, og i Opel regi blev Opel-Patent-Motorwagen, system Lutzmann, udviklet og præsenteret i 1898.

Opel-Patent-Motorwagen, system Lutzmann fra 1898/1899

Året efter, i 1899 kunne man købe den første Opel bil: Opel-Patent-Motorwagen, system Lutzmann. Bilen havde en vandkølet, 1 cylindret motor med automatiske ventiler, og den kunne yde 3,5 hk. Der var 2 fremadgående gear og et bakgear. Tophastigheden var på 18-20 km/time. Der blev solgt 11 stk. af bilen, og prisen var 4.000 mark.
Udviklingen på bilmarkedet gik rimeligt, uden at Opel var den, der havde det største fremskridt. På grund af forskellig opfattelse af den fremtidige strategi ophørte samarbejdet mellem Opel og Friedrich Lutzmann i 1900. 3 af Opel brødrene rejste til Frankrig, der var længere fremme, og med firmaerne Renault og Darracq blev der tegnet licensaftaler.



Opel Motorwagen System Darracq, 9 hk, 45 km/time.

Opel kom godt fra start med bilproduktionen, ligesom firmaets aktiviteter inden for motorsporten vakte opmærksomhed. I 1902 kom Opel også på markedet med en motorcykel, og i de følgende år påbegyndtes produktionen af motorplove, lastbiler og flymotorer. En brand ødelagde i 1911 Opel fabrikken, men året efter indviedes en stor ny fabrik på 6.000 kvm. Det var en decideret bilfabrik med 3.100 ansatte, der i 1912 producerede 3.202 biler. Det tog seks uger at producere en lille bil og tre måneder at producere en stor bil. I 1924 indførte man som den første tyske bilfabrik samlebåndet og serieproduktion, hvilket halverede prisen på en Opel, og i 1928 nåede produktionen op på ca. 43.000 biler. I 1929 kom man i økonomiske vanskeligheder på grund af 2 af brødrenes død, og familien forlangte penge. Hele kapitalen var bundet i produktionsapparatet, så der var ingen anden mulighed end frasalg eller korporation. Det endte med at General Motors købte Opel for 33 mio. guld-dollars, og så koncentrerede man sig om produktion af biler.

En NSU / Opel motorcykel.

For at fokusere på biler, solgtes cykelproduktionen til NSU i 1937, motorcykelproduktionen var allerede stoppet i 1930.
Ved starten af anden verdenskrig overtog den tyske værnemagt fabrikken, og i 1944 blev fabrikken i Rüsselheim bombet helt i stykker, og fabrikken i Berlin som producerede Kadett modellen blev pillet fra hinanden og flyttet til Rusland, hvor de første biler af mærket Moskvich blev bygget som en nøjagtig , kopi af Opel Kadetten.
Efter afslutningen af krigen i 1945 påbegyndtes genopbygningen af fabrikken i Rüsselheim, og i 1948 overtog General Motors igen Opel. I 1950 var fabrikken genopbygget og produktionen var oppe på over 100.000 biler om året. I 1971 kørte bil nummer 10.000.000 af samlebåndet, det var en Opel Rekord Caravan.

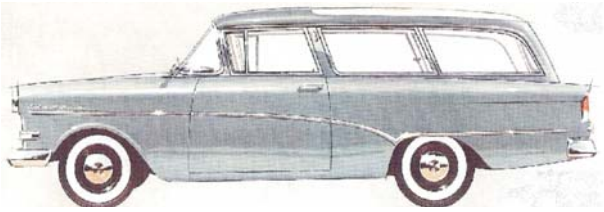
Opel

Fabrikken i Rüsselheim efter bombardementet i 1944.

Firmaets successer og mærkedage gennem årene:
1862: Efter ophold i Paris vender Adam Opel, som 25-årig, tilbage til Rüsselheim for at starte en produktion af sin egen nykonstruerede symaskine i en gammel kostald.
1880'erne: Carl Opel tager til England for at se, hvordan man producerer cykler.
1895: Adam Opel dør.
1898: I samarbejde med Friedrich Lutzmann udvikles og præsenteres i Rüsselheim Opel-Patent-Motorwagen, system Lutzmann.
1900: Samarbejdet med Friedrich Lutzmann ophører.
1902: Opel præsenterer den lille Opel-Darracq med en 1-cyl. motor på 1100 ccm, der ydede 9 hk.
Efteråret 1902: Første egenproducerede bil præsenteres. Det var modellen 10/12 PS med en nykonstrueret 2 cyl. motor, og i 1903 kom den med en 4 cyl. motor.
1902: En motorcykel på 2 hk og en pris på 700 mark kommer på markedet.
1909: 4/8 PS modellen markedsføres med tilnavnet "Doktorwagen".
1911: En mere eksklusiv model 6/16 PS præsenteres.
1911: Opel fabrikken brænder.
1912: En ny fabrik på 6.000 kvadratmeter er klar. Der er 3.100 ansatte, og der produceres 3.202 biler.
1914: Opel kommer med en ny bil med plads til 4 personer, det var Opel 5/12 PS og 5/14 PS.
1921: Opel 8/25 modellen præsenteres på den første efterkrigs biludstilling. På grund af de dårlige tider blev der kun bygget 724 stk. af modellen.
1924: Opel indfører som den første tyske bilfabrik samlebånd, og seriefremstilling af biler. Det halverede prisen på en Opel, og i 1928 kom årsproduktionen op på 43.000 biler.
1928: Opel er den største producent af cykler i verden – ligesom man producerede motorcykler og motoriserede cykler.
1930: Motorcykelproduktionen afhændes.

Opel Olympia, 1934 - med selvbærende karrosseri.

1934: Den seriefremstillede Opel Olympia kom på markedet. Navnet var valgt pga. de olympiske lege i Berlin. Bilen havde et selvbærende karrosseri.
1936: Opel Kadett kommer på markedet.
1937: Cykelproduktionen sælges til NSU.
1937: Opel fejrede sit 75 års jubilæum, bl.a. ved at sende Opel Admiral på markedet.
1938: Opel Kaptajn markedsføres.
1939: Ved anden verdenskrigs udbrud overtager værnemagten fabrikken.
1947: Udover lastbiler blev der fremstillet en opdateret udgave af førkrigsmodellen Opel Kadett.
1950: Fabrikken igen opbygget og produktionen oppe på 100.000 biler om året.
1953: Bestselleren Opel Olympia Rekord Caravan præsenteres,og en Kaptajn i Opel Olympia Rekord design.



Opel Olympia Rekord Caravan, 1953 / Opel Kaptajn, 1953.

1955: En ny Kaptajn med design som de amerikanske flydere kom på markedet.

1961: En stilren Opel Rekord Coupe er på markedet.
1962: Fra den nye fabrik i Bochum kom en ny Opel Kadett, som blev en stor succes.
1964: Der rullede 3 luksusbiler af samlebåndet: Opel Kaptajn, Opel Admiral og Opel Diplomat V8.
1965: Opel GT bliver præsenteret.

Opel GT: 1897/1078 ccm, 90 hk/60 hk, firecylindret.

1967: Opel Commodore A Coupe med en 6 cylindret motor markedsføres.
1970: Opel Ascona og Opel Manta præsenteres.
1971: Bil nummer 1.000.000 kører af samlebåndet, det var en Opel Rekord Caravan.

HØ/september 2009

Knallerttræf i Esehaven den 23.08.2009

Store knallertdag.

Sydvestjyske Museer, som i øjeblikket har tema udstillingen ”gi den gas”, om knallerter i Danmark i 50'erne og 60'erne, havde kaldt ind til knallerttræf denne søndag. Opfordringen lød: mød op med hvad du har, om det er boret, hakket eller tunet, bare det har en historie at fortælle. Med denne opfordring tog jeg til Esehaven med min pt. eneste kørende knallert, en Puch MS 50 med 2 gear fra 1977, købt ved Carl Nielsen, Storegades cykle og knallert service i Esbjerg for den nette sum af 2990 kr. af Kristian Mortensen, far til Harald og Eli, som begge er medlemmer i VMK.

Da jeg ankom ved 10 tiden, var der allerede mødt en 6-7 stykker op, heriblandt Hans med 3 stk. knallerter foruden de 5-6 stykker, som indgår i selve udstillingen på museet. Da jeg ikke tidligere havde haft tid til at se udstillingen, tilbød Hans en guidet rundvisning og efter lidt snak med en af de ansvarlige for udstilling, blev det besluttet, at der skulle være fri entre denne dag. Udstillingen er bestemt et besøg værd. Mange fine knallerter, plancher og plakater, nyfremstillet, men med motiver og tekst fra de originale gamle annoncer, brochurer og reklamer.

Tilbage i Esehaven, hvor der nu var kommet mange flere knallerter. TV Syd og Jyske Vestkysten er kommet godt i gang med optagelser, og således blev der også optaget 15 minutter med at fortælle historien om min Puch. Samme aften blev der vist maks. 1 minut i alt om arrangementet, men dog nok til, at jeg fik mange bemærkninger af arbejdskollegaer den følgende uge.

Kl.14.00 startede vi ud på en køretur. Først i retning mod veldtofte, og her var der lidt snak om, vi skulle køre videre til Kammerslusen eller til Sydvesten på Esbjerg havn. Enden på det blev Sydvesten og derfra tilbage til Esehaven. Godt for det, for i den lille time vi var på hjul, var der nogen, der var gået forgæves og var lidt utilfredse med det.

Den lokale knallertklub var også repræsenteret, og de var ude efter at få et fast mødested, evt. ved Sydvesten en gang om ugen. Også andre fælles ture efterlystes. Hvis der er nogle, der vil vide mere eller har lyst til at være med, kan man kontakte:

Chr. Arnfred Laugesen
Skolebakken 114
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75137969/61790626
Email: arnfred@esenet.dk

Tekst/Foto: Lars Nørgård/Carlo Simonsen sept. 2009

Karensminde
-historisk dyrskue

Mange VMK-medlemmer var blandt de hundredevis af udstillere ved årets Historiske Dyrskue på museumsgården Karensminde ved Grindsted, som fandt sted søndag d. 13. september. Andre VMK-medlemmer var "bare" tilskuere lige som os.

Faktisk havde vi ikke på forhånd planer om at tage derop, men vejret var fint, intet andet var på programmet, og såvel SPRITE´en som fru Else ville gerne ud og luftes i det flotte solskinsvejr med den friske vind.
Altså kørte vi til Karensminde, ad de mindste veje vi kunne finde fra Esbjerg via Rousthøje, Næsbjerg, Nordenskov og Ansager.

Vi har aldrig været der før, så det var overraskende at se så mange knallerter, motorcykler, traktorer og biler – foruden alle de forskellige dyr, kaniner, får, geder, køer, heste, hunde ikke at forglemme.
Overalt inde og ude var der et mylder af mennesker, der ivrigt studerede museumsgården, håndværks- og husflidsvarerne og de forskellige mad- og drikkevarer, der kunne købes.

Der var god tid til at kigge nærmere på alle de lange rækker af fine køretøjer og få en snak hist og her. Jeg synes, det var et meget bredt udsnit af veteran- og klassiske køretøjer med rigtig mange typer, modeller og mærker, som man ikke ser så tit.

Og vi synes begge der herskede en meget hyggelig og afslappet stemning over hele arrangementet, så mon ikke vi finder vej derop igen næste år.

Jørgen Lind

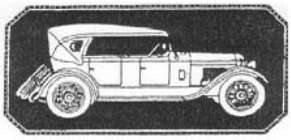
Harald Mortensens Fod A

Chevrolet lastbil

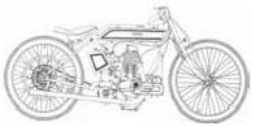
3 X Opel

Motorcykelparade

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

Foreningernes dag 5.09.2009
Klubtur 3.09.2009.
Historisk Korrekte Nummerplader

Foreningernes dag.
Igen i år var Vestjysk Motorveteran Klub inviteret til at deltage i dette arrangement og var tildelt en plads på Torvet. Vejret var fra morgenstunden ikke det bedste. Der blev lagt ud med stærk blæst og regn, så deltagerne var kun: Harald Mortensen med Ford Tudor Sedan fra 1929, Aksel Hesel med Alfa Romeo Spider fra 1969, Egon Mosgaard med Nimbus Special m. sidevogn fra 1952, Kjeld Kristensen med Royal Enfield Bullet fra1958 og Carlo Simonsen med BSA A10 Golden Flash fra 1954.
Mange kom forbi for at snakke gamle dage og fortælle, hvad de kunne huske fra den tid, og der blev uddelt en del VMK NYT, som måske senere kan give nye medlemmer, men det var tydeligt, at vejret holdt mange tilskuere hjemme. CS/6.09.09
Foto: CS og JydskeVestkysten

Klubtur den 3. september.
Mellem kl. 18.00 og 18.30 stimlede en lille sej gruppe sammen i gården ved Fritidscenteret i ly for regn og storm. Efter at have taget pejling af vejret var der enighed om at aflyse den annoncerede tur ud i Eventyrets land på grund af vejret.
Så i stedet for at komme ud og opleve naturen og dyrelivet fik de fremmødte en hyggetime over kaffen i mødelokalet.
Formanden orienterede om de kommende møder. Til mødet i november får vi besøg af Castrol, der vil fortælle om deres produkter. Vil du gerne have lavet et smøreskema til dit køretøj, vil Castrol i forbindelse med mødet udfærdige et sådant – men **betingelsen er at du <u>senest 2</u> uger inden mødet** kontakter formanden og meddeler ham, hvad det er for et køretøj, du har!
Det var så den aften, der i stedet for naturoplevelser gav de fremmødte en hyggetime.
Ærgerligt turen måtte aflyses – mest ærgerligt for Svenn O. Philbert, der skulle have guidet os på turen. Tak til Svenn for dit desværre spildte arbejde i forbindelse med tilrettelæggelsen af turen.

Fra Motorhistorisk Samråd:
Historisk Korrekte Nummerplader:
Det er nu ca. 1 ½ år siden opgaven med udstedelse af nummerplader overgik fra politiet til SKAT, og det gælder også for de Historiske Korrekte nummerplader.

Det er dog stadig Motorhistorisk Samråd (MhS) der i praksis forestår tildeling af numre og sikring af de rigtige nummerpladetyper.
Da SKAT overtog opgaven var man forpligtet til at udbyde fabrikationen af nummerpladerne i et EU-udbud,, og opgaven blev vundet af en ny leverandør.
Når en sådan opgave skifter hænder vil der uundgåeligt opstå enkelte fejl, og i starten var der også længere ekspeditionstid, men ved meget velvillig indsats fra de involverede parter er der nu gennemsnitlig den samme leveringstid som tidligere nemlig 6 – 8 uger fra bestillingsdatoen.
En ting der har medvirket til at tingene kom til at fungere hurtigt, var at personalet på Centralregisteret for Motorkøretøjer heldigvis fulgte med over til SKAT, så ekspertisen var til stede fra starten.
En praktisk oplysning er, at man ikke behøver at afvente, at køretøjet er blevet synet og godkendt, før man bestiller Historisk Korrekte Nummerplader. De kan ordres i god tid og kan henligge hos SKAT i maksimalt 6 måneder, hvorefter de destrueres. De kan selvfølgeligt først udleveres til ejeren, når køretøjet er godkendt. Man kan altså sikre sig, at man kan komme ud at køre ved at ordre pladerne i god tid.
Der har også været enkelte tilfælde af nummerplader med fejl, men de er hurtigt blevet rettet, når MhS er blevet gjort opmærksomme på det, og både SKAT og fabrikanten har været hurtige til at få fejlene rettet. Alt i alt er der et udmærket samarbejde imellem de involverede parter, og nu venter vi så bare på at få lov til at udstede to-bogstavs nummerpladerne, der var gældende fra 1958 til 1976. Det sker forhåbentligt pr. 1. april 2011, men der foreligger ikke noget endeligt tilsagn.
Er der spørgsmål, er man altid velkommen til at kontakte undertegnede.

Erik Mieth MhS

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

Ud at se
- med VMK

Nogle VMK medlemmer har flere gange rejst spørgsmålet, om ikke klubben igen kunne arrangere udlandsrejser. Det er ikke ukendt for VMK at arrangere sådanne ture, idet VMK for nogle år siden var inde i en periode, hvor vi sammen med Sydjysk Veteranklub i Vejen arrangerede nogle rejser til udlandet.

Den første rejse i 2002 var en rundtur i England med bus, og formålet med rejsen var at se veteranmuseer. Turen til og fra England foregik med fly fra Esbjerg Lufthavn. Turen startede med afgang torsdag middag og hjemkomst søndag aften.

På de fire dage så vi: The National Motorcykel Museum ved Birmingham, Museum of British Road Transport i Coventry, Cotswold Motor Museum i Burton-on-the-Water, Royal Air Force Museet i Hendon ved London. Udover den faglige oplevelse blev selskabet rystet godt sammen, så der var også et socialt udbytte af turen.

Den anden rejse i 2003: En bustur til Tyskland, hvor vi besøgte flere veteranmuseer. Der var afgang fra Esbjerg en torsdag eftermiddag, og opsamling af SVK folk i Vejen. Hjemkomst til Esbjerg søndag kl. 18.45. På turen så vi: Deutsches Technik-museum i Berlin, Slottet Augustusburg ved Dresden og et museum i Störy indrette i en gammel gård. Udover museums-besøgene havde vi også en sight seeing tur rundt i den spændende by Berlin.

Den tredie rejse i 2004: En bustur rundt i Sverige. Afgang fra Esbjerg en torsdag kl. 16.00 og hjemkomst en søndag kl. 18.45. Turen startede med et besøg på Volvos fabrik i Torslanda og derefter et besøg på Volvo Museum samme sted. Derudover besøgte vi Pansar Museet i Skövde, Motala Motormuseum og Husqvarna Fabriksmuseum i Jönköping. Vi besøgte også Rörstrands fabriksbutik og et glasværk i Kosta.

For en ordens skyld skal lige nævnes, at VMK også har haft nogle indenrigs ture sammen med SVK, Vejen, bl.a.:

En bustur til FYN en søndag i januar 2003. Vi besøgte Vedstaarup Veteranmuseum A/S ved Assens, hvor vi så den meget fine samling af eksclusive veteranbiler. Næste mål var et besøg på Jernbanemuseet i Odense. Turen arrangeredes i samarbejde med SVK, Vejen.

En bustur mere til FYN en søndag i marts 2006: Vi besøgte Strib Automobilmuseum i Strib, hvor vi så et flot og nyt museum, skabt og ejet af E. Hindsgaul Madsen. Derfra gik turen videre gennem vinterlandskabet til Skoda Museet på Krengerup Gods. Museet havde 28 Skoda biler fra perioden 1937-1995.

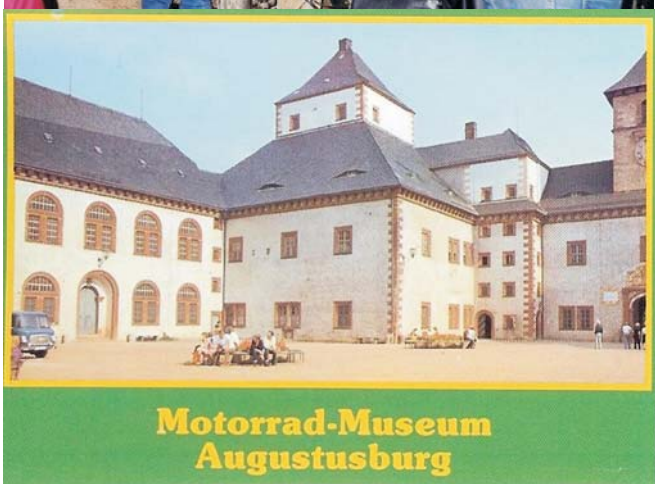
Det har været nogle udbytterige ture, som det uden tvivl også vil blive, såfremt VMK igen arrangerer sådanne ture.

Det er dog en betingelse for at starte rejserne:

- At VMK's medlemmer er interesseret.
- At der vil være tilslutning nok (SVK, Vejen er vel stadigvæk interesseret, og hvad med TVK, Tønder?).
- At der et VMK medlem, der sammen med et rejseberau vil tage sig af planlægningen.

Udover det faglige udbytte af en sådan tur, er der også som nævnt et socialt udbytte, idet deltagerne bliver ryste godt sammen.

Så - overvej forslaget og giv en tilbagemelding til formanden.



Meilenwerk, Berlin

Man kan lokkes til meget. Noget har man godt af, andet er skidt. Olaf lokkede mig til at besøge Meilenwerk i Berlin. Det var godt!

Men hvad er Meilenwerk da for noget? Meilenwerk i Berlin er stedet for alle venner af klassiske biler.
Min ikke, ret, bilinteresserede gamle skoleven og hans heller ikke specielt interesserede kone fulgte dog med min kone Else og mig på gåturen hen til Wiebestrasse i kvarteret Tiergarten. Og jeg ville bare derhen - med eller uden følgeskab.
Det er på en måde et levende museum fyldt med biler, en stor restaurant, udstillings- og mødelokaler, en række bil- og motorcykel-værksteder, butikker med nyt og gammelt automobilia, tilbehør og udstyr, firmaer med udstillinger og salg af klassiske biler, kontorer, lokaler for bil- og mc-klubber og meget mere.
Det hele er indrettet i et meget stort kompleks af fire sammenhængende haller, som er en tidligere sporvognsremise, der er meget flot istandsat og nyindrettet med en rigtig god stemning i behold. Meilenwerk i Berlin blev åbnet i 2003.
En del af de udstillede biler og mc tilhører folk, der parkerer deres private klassiske køretøjer i 88 store glasbokse bygget i 2 etager til opbevaring under betryggende sikkerheds- og klimamæssige forhold. Køretøjerne i de lejede glasbokse er kun tilgængelige for ejerne, men glasset i alle boksens flader giver alle mulighed for at beundre dem som i et museum.
En stor restaurant kan betjene fra 2 op til 600 personer foruden en udendørs Biergarten, mens et omkring 800 kvm stort lokale i den modsatte ende af komplekset kan danne rammen om galla-arrangementer, symposier, banketter, messer, udstillinger konferencer, film, foredrag og workshops.
Langs den ene façade i hele bygningens længde ligger værksted efter værksted for f.eks. JAGUAR, FERRARI, PORSCHE, MERCEDES, CITROEN/PEUGEOT/PANHARD m.m., og butikker med ALT til BMW-fans, modelbiler, ældre benzinstandere, jukeboxe, kufferter, skilte og lignende er spredt ind mellem klublokaler og de større salgsfirmaer som CAR CLASSICS BERLIN, det kendte E. THIESEN og en FERRARI-butik, hvor det mærkelig nok er forbudt at fotografere, så jeg fik ikke et foto af den formel 1-racer, der var hængt op på væggen.
Udstillet til salg var alle tænkelige modeller fra VW, VOLVO, MG, DKW, GINETTA, MERCEDES, ASTON MARTIN, JENSEN, MORGAN, ALVIS, AUSTIN, FACEL VEGA, AUSTIN HEALEY, FERRARI, PORSCHE, LAGONDA, MASERATI, BMW, BENTLEY, RR, HORCH, til den flotteste og dyreste ægte LOTUS Eleven jeg har set – og ret overraskende: en danskbygget OScar, en af de kun 18 stk. COBRA-lignende VOLVO baserede biler, som Ole Sommer byggede i 1980'erne.
Én ting undrer mig. Et "bed" langs TROFEO Biergarten-terrassen var dækket af glas! Ikke af bilruder eller lygteglas, men af knuste flasker! - glasskår! Hvad mon ideen er med det?
Der er fri adgang for besøgende, og med lidt held - og forudgående tilladelse – kan man endda også få lov til at "snuse" lidt på værkstederne.
Meilenwerk er absolut et besøg værd. Både min ven og vore koner måtte erkende, at det var imponerende.
Det forlyder, at nogen har planer om at etablere noget lignende i Århus og andre i Odense. Tænk, om det også kunne laves i den gamle DSB-remise Esbjerg!

Tekst/Foto Jørgen Lind

" De fire gavle".

1. sal.

Alvis Graber.

En laaaaang Citroën.

Meilenwerk, Berlin

Horch (tilhørt Hermann Göring)

Biler til salg (kommission)

Jaguar værksted.

Isetta og Harley.

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!

Blåtonede udstødningsrør.

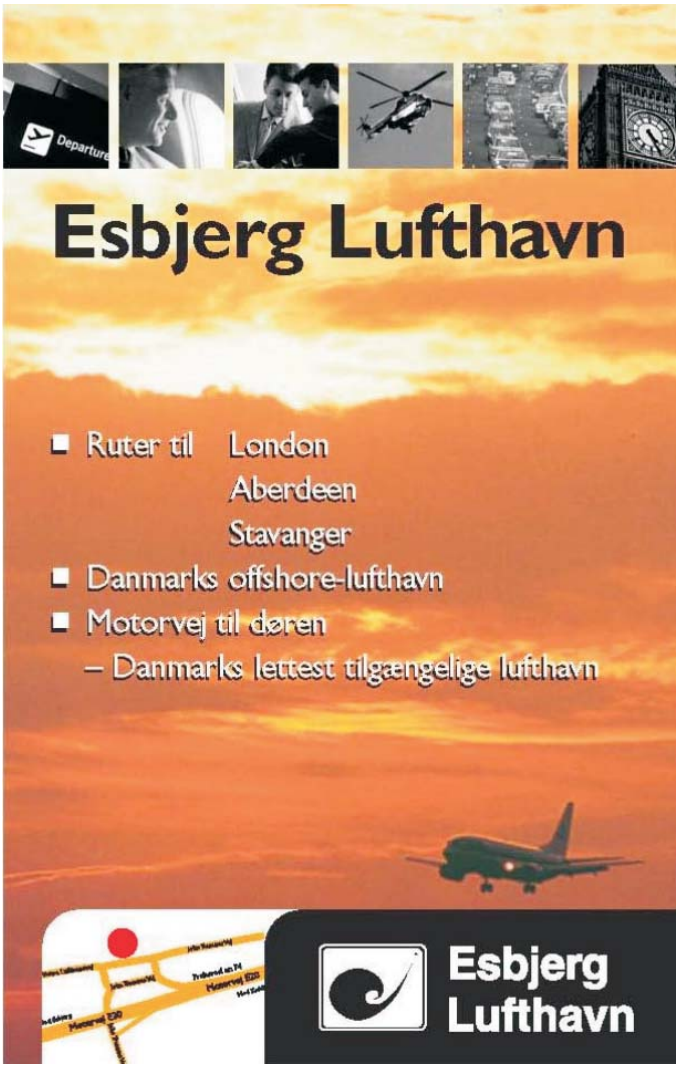
Vi motorcyklister taler jo ofte om det ærgerlige ved at forrørerne bliver blå, og hvad man kan gøre ved det. Jeg har prøvet forskellige produkter og metoder uden held.
Jeg læste i et engelsk blad Old Bike Mart om et amerikansk produkt Blue-Job, der fik en meget rosende omtale, og da jeg har bekendte i Californien, der skulle hjem på ferie, fik jeg dem til at købe produktet og tage det med hjem.
Jeg har nu prøvet det, og det virker, det er et langsommeligt og hårdt arbejde, men det er muligt at få forrørerne som nye igen, men det er helt klart ikke så let, som salgsbeskrivelsen forklarer.
Produktet kan findes på www.Blue-Job.com
Efter at jeg har købt det, har jeg fundet ud af, at der er en dansk importør www.Blue-Job.dk, det er dog væsentlig dyrere end i Amerika. Jeg har nu lidt arbejde til vinter-perioden, så jeg kan have flotte forrør på hele flåden til foråret
.

Kjeld Kristensen/september 2009

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.

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

Støt vores annoncører
de støtter os



LATE NIGHT TRÆF
Motorhistorisk Samråd

Redaktionen siger tak for et indlæg fra VMK medlem Tage Stockholm Kristensen, der havde arrangeret tre træf ved Henne Strand i juli og august. Arrangementet incl. vejret var perfekt, godt klaret Tage, (red.).

Her er Tages beretning:
Det her er fanme det flotteste, jeg nogensinde har set. Der var ikke mangel på rosende ord som formanden for Henne Handel-standsforening, købmand Hansen, brugte, da han tog afsked med os ved afslutningen af det store sommertræf "Late Night" ved Henne Strand:
Der hvor havet slår ind imod en sandfyldt strand.
Der hvor solen går ned over havet.
Der hvor naturen er endeløs storslået.
Der hvor musikken gør alle mennesker glade i gaderne.
Der vil vi igen mødes til træf næste år!
HENNE STRAND!
Det blev til tre forrygende aftener med fest, glæde og god stemning. Ikke mindre end 33 flotte biler var kørt i front og solede sig i det mest fantastiske vejr, man kunne tænke sig. Der blev snakket meget - mest på dansk - men også på tysk. Små og store detaljer omkring de smukke biler blev livligt diskuteret. Der blev hverken brug for ambulancer eller politi, skønt der også var mange læderjakker med deres Harleyer til stede - det var næsten f o r roligt!! (Lad os få lidt mere rav i den til næste år!). Ellers mæskede vi vore ganer med kaffe, is, øl og sodavand helt gratis fra Mich i "Ishuset", vel og mærke til alle også påhæng. En stor tak til Mich og Henne Handels standsforening - vi glæder os allerede til næste år.

Tage Stockholm Kristensen

Fra Motorhistorisk Samråd: FIVAs definition af historiske køretøjer.

Hvorfor har FIVA lavet en definition?
En væsentlig del af FIVAs arbejde består i at overbevise embedsmænd og politikere i EU om, at historiske motorkøretøjer fortsat skal have lov at køre på offentlig vej.
Definitionen er intet andet end en formulering af de holdninger som FIVA altid har haft; der er intet nyt andet end 30 års alderen, som er valgt , fordi det stod klart, at den ville EU acceptere.

De enkelte punkter:

1. Et mekanisk drevet køretøj som er mindst 30 år gammelt.
2. Bevaret og vedligeholdt i en historisk korrekt stand.
3. Ikke bruges til daglig transport.
4. En del af vor tekniske og kulturelle arv.

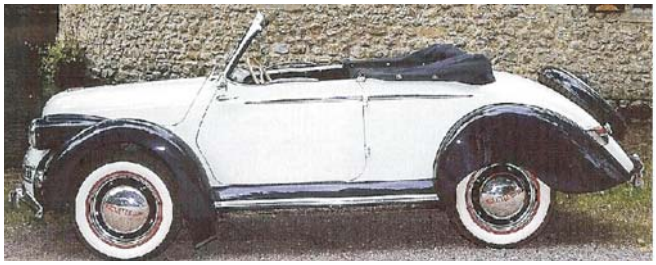
Niels Jonassen.

Mere på : www.motorhistorisk.dk

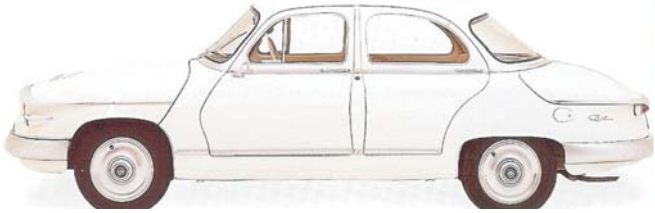
Panhard

Firmaet blev grundlagt af René Panhard og Emil Levassor.
Panhard er et af de ældste bilmærker, dateret helt tilbage til 1872.
I 1943 havde Jean Albert Grégoire den første tegning klar til en ny moderne efterkrigsmodel - Panhard Dyna.
Panhard Dyna, der blev sat i produktion efter krigen for at være med til at dække behovet for en lille, praktisk og økonomisk bil, havde chassis af stål og aluminium og en luftkølet tocylindret boksermotor.

Dyna'en blev i 1954 forhjulstrukket med et nyt strømlinet karosseri. Boksermotoren på 848 ccm der var en perle, og i Tigre- versionen, der kom i 1961, havde 60 hk og en tophastighed på 145 km/time, hvilket var nok til at gøre den til vinder af Rally Monte Carlo. Den blev solgt under reklamesloganet " bilen, der giver mening". PL 17 var en let, hurtig og benzinøko-nomisk bil der, var år foran sin tid.



Dyna som 2 + 2 cabriolet.



Forhjulstrækket sikrede stabiliteten på bilen med den bedste rumudnyttelse i klassen.

PL 17 kunne også leveres som cabriolet, men den var dyr.

PL 17's usædvanlige interiør indeholdt ovale pedaler, ratgear og andre amerikansk inspirerede design elementer.

Efter Panhards mening havde man med det aerodynamiske karosseri den laveste luftmodstandskoefficient på en produktionsmodel i 1956, men det var måske snarere den lave egenvægt, der gav resultatet.
Motordesignet var fra 1940. Cylindrene var støbt sammen med topstykkerne i en letmetalslegering. Topstykkerne havde kugleformede forbrændingskamre og et ventilsystem med torsionsstænger. Karburatoren var en dobbelt Zenith 38 NDIX.
PL 17 Tigre havde tandstangsstyring, og derfor kunne man med kun 2 ratomdrejninger få fuldt styreudslag, derudover havde PL 17 store hydrauliske Bendix-bremser.
I 1955 havde mærket mistet sit overklasse image, og bl.a. derfor måtte firmaet reddes af Citroën, der opslugte mærket helt i 1965.

HØ/ juli 2009

- Det er forbudt at parkere her.
- Nå - men der er jo ingen skilte.
- Nej- de er også forbudt!

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
William Pohlmann
Østparken 5
6840 Oksbøl

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**