VMK NYT

Nr. 261, 33. årg. december 2010

Et dejligt vinterbillede

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

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

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

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

Sekretær:
Harald Mortensen
J.M. Terkelsenvej 19
Løbsudvalg 6731 Tjæreborg
Ansvarshavende 75175547
redaktør sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem:
Thom Kikkenborg
J.M. Terkelsensvej 15
6731 Tjæreborg
tlf. 75175444
bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Suppleant:
Poul Erik Jensen
Ådalshaven 38
6710 Esbjerg V
75153482
suppleant@vmklub.dk

Webmaster:
(ikke i bestyrelsen)
Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
75154317/40599710
webmaster@vmklub.dk

Redaktør:
(ikke i bestyrelsen)
Pia Hansen
Gl.By Ringvej 8
6700 Esbjerg
tlf. 2126 0163
vmknyt@luma.dk

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

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

FORMÅL: At fremme interessen for veterankøretøjer af teknisk-historisk interesse.

ORGANISATION:
VMK er tilsluttet Motor-historisk Samråd, som er en hovedorganisation for tilsluttede foreninger, og bl.a. på disses vegne forhandler med diverse myndigheder.

KLUBMØDER:
Afholdes første torsdag, hver måned, kl. 19.30 undtagen i 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. Indlæg redigeres til skrifttype arial 10pt.

Deadline er den 1. de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Formandens klumme	side 3
Klubmøde den 7.10.2010	side 3
De sidste biler med karakter	side 4
Klubmøde den 4.11.2010	side 7
Nyhedsbrev fra MhS	side 8
Fra Oldtimerarkivet	side 9
Klubmøde dem 18.11.2010	side 11
Det var dengang	side 12
Motorbogen 1954. Dødsdromen	side 15
Automobilens udvikling i dobbeltmonarkiet Østrig-Ungarn	side 20
Indholdsfortegnelsen årg. 2010	side 22

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER:

276 Preben Kjær, Toften 17, 6715 Esbjerg N.
277 Mads Gedved Chritoffersen, Hjallelsevej 90 2.mf. 5230 Odense

AKTIVITETSKALENDER FOR 2011:

Januar	6.	Klubmøde. Foredrag af Erik Gundersen
	19.	kl. 19-21 Vejle Museum, Spinderihallerne Harry Krintel fortæller om brugen af motorcykler
	20.	Filmaften
Februar	3.	Klubmøde
	14.-17.	kl. 11.30-17 Vejle Museum, Spinderihallerne Motorcykel designes
	17.	Filmaften
Marts	3.	Klubmøde
	23.	kl. 19-21Vejle Museum, Spinderihallerne Forfatter og arkivar Allan Kløve Nyborg fortæller om industriimperiet bag Nimbus motorcyklen og Nilfisk Støvsugeren.
April	7.	Generalforsamling
	9.	kl. 11.30-17.00: Vejle Museum, Spinderihallerne Harley Davidson demotour
Maj	7.	Esbjerg Veteranløb
Juni	5.	National køredag

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 75279243, mail: register@vmklub.dk

Forsidebilledet: Snelandskab med Ford A phaeton 1930
.

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 8, deadline 1. februar 2011

Klummen af formanden
Klubmøde
den 7.10.2010

I årets løb har vi haft tilgang og afgang til VMK, men det er dejligt, at medlemstallet stort set er uforandret. Medlemstallet er 262, som er fordelt over hele landet og en enkelt i udlandet, så vi har forhåbentlig fundet vores normale leje. Jeg kan lige nævne, at vores samarbejdspartner Tønder Veteran Klub har haft en eksplosiv fremgang, Klubben er ikke meget over 5 år gammel og har mere end 300 medlemmer.
Vort årlige veteran løb, Esbjerg Veteranløb, var igen en succes dette til trods for, at vejrguderne ikke helt var med os. Kun få, valgte at forblive hjemme. Veteranløbet for 2011 er fastsat til lørdag d. 7. maj, så sæt kryds i kalenderen for denne dag. Løbsledelsen er allerede i fuld gang med planlægningen og efter, hvad jeg kan se, vil denne også blive en meget interessant rute.
Vi er nu ved at få vores hjemmeside i gang igen, hvilket betyder, at mange arrangementer og invitationer løbende blive vil sat på denne. Bemærk her, at hver torsdag aften, undtaget de torsdage, hvor der er klubaften, i tidsrummet 14. april til 15. september, arrangeres fælles køreaften. Her er der frit fremmøde ved Korskroens Shell tank, og det er medlemmerne selv, som arrangerer ruten, med afgang kl.18.30
Som i ved er VMK medlem af Motorhistorisk Samråd og modtager normalt adskillige skrivelser derfra. Men fremover bliver det sådan, at VMK medlemmer selv kan gå ind på deres hjemmeside og finde svar på netop jeres spørgsmål. Gå ind på www.motorhistorisk.dk
Husk lige, at pr. 1. januar gælder medlemskabet af VMK hele husstanden, hvilket betyder, at en husstand ikke behøver flere medlemskaber for at deltage i klubbens aktiviteter.
Med disse ord vil jeg ønske alle vore medlemmer en rigtig glædelig jul samt et godt nytår.

CS 2010

Efteråret er over os med løvfald regn og blæst.

Nu falmer skoven trindt om land,
og motorlyden daler,
oplevelser på vej og strand,
i året der ej var kvaler.

Køretøjerne bliver snart kørt i garagen, årets oplevelser er næsten slut, med minderne om gode oplevelser, som medlemmerne har deltaget i.
Jeg tror over en bred front, har der været tilfredshed med arrangementerne i år 2010, men trods det kommer der nye tiltag i 2011.
Der var flere deltagere, som ønskede min. 5 aftenturer i 2011. Der bliver i VMKNYT en beskrivelse af aftenturerne fra april – september.

Andre mente, der var nok af tiltag. Man skal møde op til de aktiviteter, der er.

Der blev ved klubmødet drøftet årets arrangementer:
7. maj (Esbjerg Veteranløb), juni (National Køredag), juni (turen til Tjæreborg), ang. klubmøde henlagt til Gredsted, september (turen til Baldersbæk), foruden Hennetræf og Ribe Classic.

Eli viste billeder fra en DVD, som er optaget på Ring Djursland.

Jørgen viste billeder fra Bornholm Rundt i godt vejr og fra Bornholm Bilmuseum. Bornholm Rundt er en af klassikerne med 101 køretøjer, start fra Nexø og slut i Nexø. Man kører ikke Bornholm Rundt uden, at der står røget sild og rå æggeblomme på menuen.

Et tilbud om Nimbus aften på Borbjerg Møllekro blev omdelt.

Resten af aftenen hyggede de 25 fremmødte sig.

Harald Mortensen

De sidste biler med karakter

I Jyllands-Posten den 30. oktober 2005 anmelder Stig Olesen en bog, skrevet af Niels Kryger: Bilen i 60'erne – Design i bevægelse. Bogen er på 128 sider, og udgivet af Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck. Anmeldelsen vækker minder i en veterankører, der i 60'erne var mere ny (red.).

I 1960'erne kunne man endnu kende en Opel fra en Ford, og japanske biler var noget, der kørte rundt ovre i Japan. Sådan står der i overskriften.
Der var engang, da enhver rask dreng efter en biltur med far og mor, ved et enkelt blik på blyantsnotaterne i sin lommebog kunne fastslå, at man denne dag havde mødt 32 Folkevogne, 28 Opel Rekord, 16 Ford Taunus, 9 Morris Minor, 5 SAAB, 3 Citroën 2CV, 2 Lloyd Alexander og en enkelt Ford Mustang.
Det var i 60'erne, og det vil være temmelig klichéagtigt at påstå, at det var dengang, da der både var biler og drenge til, men det er ikke desto mindre en kendsgerning.

Omfattende rustskader.
Langt de fleste af bilerne fra1960'erne er for længst gået støvets vej – og drengene fra dengang begynder også at udvise omfattende rustskader, lad os se det i øjnene – men når de fleste af os stædigt har beholdt pladerne på og trofast møder frem til de periodiske syn, skyldes det blandt andet forventningerne til, at motorhistorikeren Niels Kryger skulle nå til 1960'erne i sin store og vidtfavnende trilogi om automobilets designmæssige og tekniske udvikling fra 1930.
Nu forligger så det ultimative værk om, hvordan den almindelige dansker midt i Cubakrise, præsidentmord, kold krig og rumkapløb besluttede sig for at investere i det lille mobile ekstra rum til lejligheden.

Bilens demokratisering.
Forfatteren har koncentreret sig om de bilmodeller, der i 1960'erne bragte de mange på hjul. Det er massemotoriseringen og demokratiseringen af bilen, der er hans ærinde. Det er naturligvis det helt rigtige fokus, når en bilhistoriker beskæftiger sig med netop det årti, selv om det sikkert har gjort ondt langt ind i Krygers æstetiske sjæl at skulle skrive sig uden om epokens flot svungne klassikere eks. Volvo P1800.
Men når man er vild med biler som design og kulturdokument, så banker hjertet også hurtigere ved synet af den skulpturelle Ford Taunus 17M, der i dag stadig holder skansen som et stykke usædvanligt elegant og vellykket tysk bilarkitektur.

Tvivlsom effekt.
Fra England kom der i begyndelsen af 1960'erne også et lille stykke kunsthåndværk på hjul, nemlig Ford Anglia 105E med den karakteristiske, indadskrånende bagrude, de hængende mundvige i frontgrillen og en lille 40 hk topventilet motor, der nærmest tryglede om at blive tunet.
Dengang skulle design-udskejelser helst begrundes i tekniske hensyn, og Anglia's sensationelle bagrude blev forklaret med mindre risiko for dug og gunstige forsøg i vindtunnel. Effekten var mere end tvivlsom, men rigtig godt så den ud, den lille 105'er, og britisk Ford genbrugte da også en overgang den skrå bagrude i den lidt større Consul, mens amerikanske Ford i 1965 benyttede ideen i stor skala i Mercury Park Lane Breezeway, og her kunne bagrudens midtersektion endda åbnes – gad vide hvor meget udstødningsos det trak ind i kabinen.

Herregårdsvogn.
Én af årtiets store salgssucceser var lille velskabte Opel Kadett, der appellerede til de bilister, som var betænkelige ved Folkevognens hækmotor og foretrak en konventionel model med motor foran, gearkasse bagved og et roligt baghjulstræk.
Særligt vellykket var stationcarvarianten, men i øvrigt var betegnelsen for disse ombyggede og rummelige sedan'er i 1960'erne forskellige fra land til land bemærker Kryger.
I det demokratiske Sverige hed den Herregårdsvogn, i USA en stationwagon, i England Estate eller Shooting-brake, i Frankrig Week End, Italien en Giardiniere (gartnerbil).

Sæbekassebil.
Det var vel i virkeligheden en græker, der kom til at markere sig med epokens største stilbrud. Alec Issigonis skabte med Morris Mini en ultrakort og særdeles velkørende sæbekassebil, hvor motor, gearkasse og forhjulstræk var kombineret og tværstillet i et tætpakket maskinrum.
Men på de danske landeveje noterede små drenge sig i 1960'erne også: Ctroëns strømlinede og renfærdigt smukke ID 19, den klassisk yndefulde Fiat 1300/1500 og Pininfarinas aristokratiske Peugeot 404, foruden de små iltre Hillman Imp og Triumph Herald, samt de billige og kompakte Lloyd og Autobianchi.

Niels Kryger har opsporet mange af de gamle biler og af ejerne fået udleveret nøglerne – en toppræstation – der medførte, at bogen indeholder en lille perlerække af miniprøvekørsler, som der her er en chance for at stifte bekendtskab med..
En virkelig spændende bog at læse for en veteran, såfremt du kan få fat i den.

HØ 2010

I anmeldelsen omtales og vises en række skønne, ældre biler. Nogle af dem med tilføjede bemærkninger,

ses herunder (red.).
"En flot svungen klassiker"- Volvo P1800.

De sidste biler med karakter

"Den skulpturelle Ford Taunus 17M - et stykke usædvanligt elegant og vellykket tysk bilarkitektur".

"Et lille stykke kunsthåndværk på hjul – Ford Anglia 105E".

"I Sverige hed den en herregårdsvogn".

"Morris Minor en ultrakort og særdeles velkørende Hundehus også kaldet sæbekassebil"

"Citroëns strømlinede og renfærdigt smukke ID19".

"Den klassisk yndefulde Fiat 1300/1500".

"De små iltre Hillman Imp".

"Den lille franske succes - Renault Dauphine, blev produceret i 2 mio. eksemplarer.
Til venstre "Pininfarinas aristokratiske Peugeot 404".

Støt vores annoncører
de støtter os

Vi er eksperter i alt
inden for beklædning til
offshore- og vindmølleindustrien
samt profilbeklædning!

PUMA Safety Shoes

os

TRANEMO workwear

ComtecInt
Workwear

Vesterhavsgade 153 · 6700 Esbjerg
www.comtecint.dk · Tlf. 75 12 09 30

NORDISK VETERAN
- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2010

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1975 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	537	1.324
50.000	673	1.655
75.000	782	1.926
100.000	851	2.097
150.000	1.052	2.592
200.000	1.232	3.032
300.000	1.625	3.999
Kun ansvar	200,-	453,-

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

Klubmøde
den 4.11.2010.

I efterårets mørke novemberdage, hvor vejene er lagt øde for veterankøretøjer, var 30 medlemmer mødt til klubaften.

Aftenen var sat af til hyggeaften, hvor snakken gik livligt, nok en del om sæsonafslutningen og hvordan året er gået, forhåbentlig godt.

Rim i græsset, dug på vinduerne og korte dage tyder på, at vinteren er lige om hjørnet.

Køretøjerne er gjort vinterklare og kørt i garagen eller hvor man ellers opbevarer dem.

Så er de klar til olieskift og hvad der ellers skal smøres. Kontrollere om der opstår kondensvand i benzintanken o. s. v. Vinterdæk tynger ikke budgettet på veterankøretøjer.

Nogle har måske reparationer i tankerne, det er der tid til i vinter. Når foråret kommer, er det rart, at alt fungerer.

Aktivitetskalenderen blev drøftet.

Harald Mortensen.

Julestemning fra Ribe.

Redaktionen ønsker
Glædelig jul og godt nytår

Veterankøretøjer i klemme i ny finanslov

Mandag, 22. november 2010 13:51 Ole Pedersen

I finansloven for 2011, som netop nu er til behandling i Folketinget, foreslår regeringen og dennes støttepartier, at der indføres nye regler for registreringsafgift af skadede biler. Det betyder, at de mange historiske veterankøretøjer kommer i klemme, hvis finanslovforslaget ikke laves om.

De nuværende regler siger, at der skal svares ny registreringsafgift af skadede køretøjer, hvis udgiften til reparation af et skadet køretøj udgør mere end 75 procent af handelsværdien – med mindre køretøjet er et veterankøretøj mere end 35 år gammelt. Denne procentsats sænkes nu til 65 procent for dels at skaffe flere penge til Staten og dels for at skifte ud i den danske vognpark.

I det nye finanslovsforslag er de historiske køretøjer blevet overset, så loven kan tolkes derhen, at også veterankøretøjer skal svare ny registreringsafgift, hvis reparationerne overstiger 65 procent. Mange veterankøretøjer har en forholdsvis lav handelsværdi (til gengæld har de stor affektionsværdi), hvor selv ret små reparationer hurtigt kan overstige den reelle handelsværdi.

I praksis vil det betyde, at langt flere veterankøretøjer, som Folketinget er enig om er en vigtig og vægtig del af den danske kulturarv, forsvinder, idet det simpelthen bliver for dyrt at få et historisk køretøj køreklart efter et større uheld. Bilerne vil i stedet blive skrottet.

Motorhistorisk Samråd (MhS) har indgivet høringssvar til Folketinget i forbindelse med finansloven og har her påpeget det uhensigtsmæssige i, at loven rammer de motorhistoriske køretøjer. MhS håber, at loven vil blive lavet om, så det præciseres, at alle motorkøretøjer mere end 35 år gamle vil blive undtaget fra den nye registreringsafgift.

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!

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

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

Fra Oldtimerarkivet.

Trafikproblemer. Automobilantallet. Tekniske betegnelser.

Stigende trafik og afledte problemer.

Den stigende trafik omkring år 1900, med hestetrukne vogne, dampkøretøjer, benzindrevne køretøjer og elbiler, gav myndighederne problemer med trafikreguleringen.
Ryttere og førere af hestetrukne køretøjer afskyede bilerne, fordi hestene ofte stejlede når de mødte en bil.

I nogle år var der en "Flaglov" i England. Ethvert automobil på landevejen skulle have en gående mand med et rødt flag foran sig for at advare andre trafikanter- fartgrænsen var 6 km/t.
I Frankrig mødte politiet på Seine-departementets støvede veje tusindvis af biler, der for første gang medførte problemer, som andre lande inden længe også ville få. I 1892 fastsatte Præfekturet i Paris en hastighedsgrænse på 12 km/t inden for byens mure. Men der opstod også andre problemer. Hvordan skulle færdselsreguleringerne udformes, hvem havde forkørselsret i et vejkryds, hvordan skulle man identificere køretøj og chauffør? Der kom love til at klare disse problemer, og eks. blev det sidste problem løst ved at tildele hvert køretøj et registreringsnummer, der indeholdt politikredsens nummer.
Spørgsmålet om rattets anbringelse nu, hvor dette havde afløst styrepinden – skulle det sidde i højre eller venstre side? Afgørelserne var tit modstridende, fordi der stadig herskede usikkerhed med hensyn til om man skulle køre i højre eller venstre side af vejen. Først i 1908 blev det almindeligt at montere rattet i venstre side, vel nok under påvirkning af Amerika, hvor man havde besluttet at køre i højre side, og derfor havde rattet i venstre side. Der var dog undtagelser, især forårsaget af de engelske bilister.
Også i Danmark måtte der trafikreguleres ved hjælp af love. Danmarks første færdselslov er fra 1685, og den vedrørte kun København. Senere kom der en del særregler, og i sidste halvdel af 1800-tallet indgik de vigtigste i de lokale politivedtægter. Ved bilernes fremkomst skabtes der et behov for landsdækkende regler, og den første motorlov blev vedtaget i 1903, mens de øvrige færdselsregler først blev samlet i én færdselslov 20 år senere. I 1955 blev de to loves regler slået sammen til én færdselslov, der med ændringer gjaldt frem til 1976.

Datidens trafikproblemer pga.: Automobilet.

I slutningen af 1800-tallet, var det benzindrevne køretøjer og elbiler der konkurrerede på markedet. Her vil der blive brugt lidt spalteplads til en omtale af elbiler, som igen er højaktuel i dagens debat. .
Tricyklen til venstre, der var blandt pionererne inden for forsøg med eldrevne biler, var batteridrevet.
Elbiler var aktuelle allerede i slutningen af 1800 tallet, men har flere gange siden været oppe igen.
I Frankrig og USA var elbilen på sit højeste i 1880'erne, men det var umuligt at forudse, hvor hurtigt udviklingen ville vende. De mange navne i denne periode af automobilets historie er bemærkelsesværdigt. Det er dog forståeligt, når man tager i betragtning, at elbilen frembød langt færre problemer end biler drevet med damp eller benzin. Derfor var den også nemmere at fremstille på håndværkerbasis, og derfor var der så mange entusiaster, der gik i gang med at bygge et sådant køretøj.
Jævnstrømsmotoren var allerede godt udviklet, det samme var blyakkumulatoren, så de grundlæggende elementer til en elektrisk bil var tilgængelige. Nogle af disse køretøjer der blev bygget mellem 1881 og århundredeskiftet, kom op på betragtelige hastigheder, og dertil kom elbilens lydløshed og pålidelighed.
Den elektriske bils største svaghed var, at den ikke kunne køre ret langt mellem batteriopladningerne. Dette faktum førte til, at den forsvandt ud af billedet omkring 1910. Dette problem arbejder dagens elbilkonstruktører med, og der er sket store fremskridt siden 1910, så "drømmeakkumulatoren" er lige om hjørnet.

Måling af hestekraft.

Til læsere, der er for unge eller for gamle til at kunne huske eks. tekniske betegnelser, denne lille reminder.
Når man taler om en motors arbejdseffekt el. kraftydelse, har man kunnet støde på flere betegnelser for denne. Det er SAE, DIN, CUNA og kW.
Dette er ikke ensbetydende med, at der findes forskellige HK størrelser, Metoden til måling af motorens ydelse er blevet internationalt standardiseret, så motoren som et kompromis kan anbringes i dynamometret (apparatet der bruges til måling af hestekraft) i forskellige grader af "afklædthed", derfor fås forskellige tal for nettoeffekten.
Betegnelserne SAE, DIN, CUNA og kW er alle motorens tilstand i målningsøjeblikket.
Forskellen fremgår af det følgende:

SAE.

Motoren anbringes i dynamometret efter at have fået fjernet ventilator, vandpumpe, dynamo, lyddæmper og luftfilter. Det siger sig selv, at en motor ikke kan fungere ved normal brug under tilsvarende forhold.

DIN.

Motoren anbringes i dynamometret i samme tilstand som den, hvori den monteres i køretøjet. Denne metode giver resultater, som er virkeligheden langt nærmere, men selv dette svarer ikke helt nøjagtigt til en monteret motors krafteffekt, fordi virkningen af faktorer som klima, atmosfærisk tryk, luftfugtighed, m.m. under disse forsøgsforhold er begrænset.

CUNA.

Dette er et kompromis mellem SAE og DIN. Kun lyddæmper og luftfilter fjernes under afprøvningen, dvs. kun det tilbehør som ikke er strengt nødvendigt for motorens normale funktion.

HK.

Udtrykket for en motors effekt/ydelse er mest kendt som HK. Definitionen for 1 HK er fastlagt for mange år siden.
1 HK = 0.736 kW. Betegnelsen kW er med tiden blevet mere almindelig at anvende, når en motors ydelse skal opgives.

HØ/ 2010

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

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

Klubmøde
den 18.11.2010

Så kom den efterspurgte hjemmesideaften men hvor blev medlemmerne af. Kun 11 var mødt frem (heraf 5 fra bestyrelsen).

Formålet var, at man bedre kunne orientere sig på hjemmesiden.

Deltagerne, som godt kunne finde ud af at bruge hjemmesiden, men som gerne ville have tips og oplysning om noget, som de måske ikke har tænkt på.

Thom indledte om forsiden og hvordan man bruger menuen, ”find Google”, ”søg VMKLUB, sæt linket i foretrukne”, hvorefter det er hurtigt at komme ind på siden.

Da Eli er den flittigste bruger af forum, fortalte han om det og lavede et eksempel: Hvis han får lyst til en køretur, skriver han om turen på forum og andre svarer der. På den måde kan der samles et hold.

Har man spørgsmål, det kan f.eks. være af teknisk art, reservedele eller reparationer, kan man ligeledes bruge hjemmesidens (forum).

Der blev forklaret om køb og salg, hvor man kan annoncere i 3 mdr. og derefter bliver annoncen slettet. Klubbens annoncører blev gennemgået.

Kurt fortalte om Ho Bugts hjemmeside, hvor menuen ligger fast i venstre side.

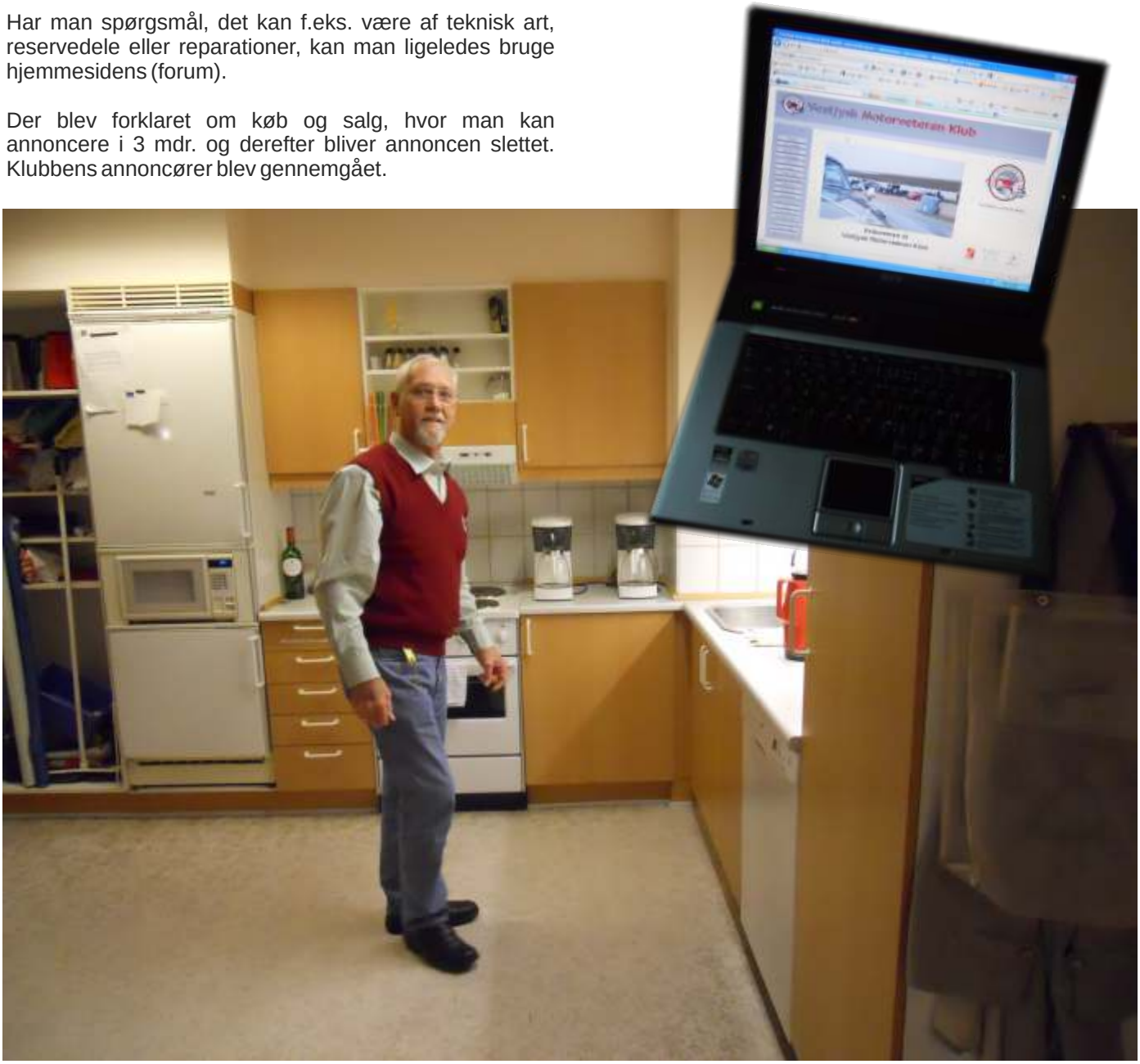
Der blev debatteret livligt, så interessen var der fra de fremmødte

Kaffemesteren, som er maler og kun kender til olie og vandbasis, frembragte en vidunderlig pladekage, men jeg tror, at Birthe har været med i det projekt. Tak for det Birthe.

Jeg vil opfordre medlemmerne til at bruge hjemmesiden.

Jeg tror, at hvis folk vænner sig til at bruge hjemmesiden, så bliver det en naturlig del af klublivet med en mere levende klub til følge.

Harald Mortensen.



Der var engang 1914

AUBURN er et elegant og forsvent Automobil med smukke slanke Linier og en gennemført Konstruktion af Motor og Understel. AUBURN Kørsmerket er overordentligt stærkt forseglet, er forsynet med to Skifte-Sæder, som er helt afhjælpige, og har lukkeven Plads for 4 Personer. AUBURN Automobilerne er forsynet med Selvstarter, Lysdynamo, afhjælpige Fedge, Hastighedsmåler, Kilometertæller etc.

Køber man AUBURN faar man det mest mulige for sine Penge.

AUBURN Automobiler fores i 4 og 6 Cyl. og koster henholdsvis 7,500 Kr. og 10,000 Kr.

Mammen & Drescher, **Kjøbenhavn K.** Hovedkontor: St. Anne Plads 26. Telefon: Central 8765. Udstillingslokale: St. Kongensgade 118-20 (Grønningen). Telefon: Palæ 1416 x.

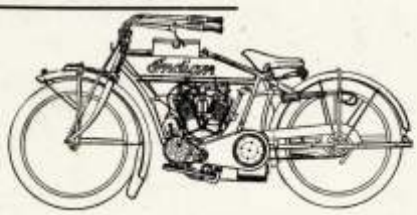
Chandler er et af Amerikas mest ansete Automobilmærker. CHANDLER er et overordentligt elegant, hurtigt og solidt Automobil, har en kraftig, seks-cylindret Motor med et lille Benzinforbrug, og, som Følge af sin lette Vægt, tillige et ringe Forbrug af Gummi. CHANDLER indkom blandt Præmiestagerne i det overordentlig hårde svenske Vinterløb 1914. CHANDLER er udstyret med alle moderne Forbedringer saasom Selvstarter, Lysdynamo, Kilometertæller etc. CHANDLER 6-cyl. 35 HK. fores paa Lager med Turist-, Limousine- og Sedan Karrosseri. Forlang Katalog.

MAMMEN & DRESCHER, København K.

Hovedkontor: St. Anne Plads 26. Telefon: Central 8765.

Udstillingslokale: St. Kongensgade 118—20 (Grønningen). Telefon: Palæ 1416 x.

„Indian"



Den **bedste, billigste** og **hurtigste** Motorcycle. Er bekendt over hele Verden for sin fine og blide Gang. Kan betjenes af alle.

Model 1914.

Elektrisk Selvstarter, elektrisk Signalhorn, elektrisk For- og Baglygte.

„INDIAN" med Sidevogn er uovertræffelig.

CHR. WALTER. Farvergade 2. København.

Rudge-Multi Motorcycles.

2½ HK. fast Maskine	Kr.	1000,00.
„ „ Frigang	„	1100,00.
„ „ „ 20 Gear (multi)	„	1250,00.
7½ „ „ „ „ „	„	1350,00.

Eneforhandlere for Danmark:

L. Bendixen, A/S

København.

Telefoner Central 3650 & 3180.

Rudge Motorcycles faas hos alle vore Forhandlere i Provinsen.

Katalog sendes paa Forlangende

RUDGE-WHITWORTH COVENTRY

Premier Motorcycles.

2½ HK. fast Maskine 750,00
2½ HK. Frigang 850,00
2½ HK. Frigang og 3 Gear-Nav 950,00
3½ HK. Frigang og 3 Counter-shaft Gear etc. 1300,00
3½ HK. Frigang og 3 Counter-shaft Gear etc. 1400,00

Agenter søges.

Tilbud paa Forlangende.

Naar Mørket falder paa

da sørg for, at De har

Original Riemanns

Lyskastere med Gasværk eller electr. Reflectorer

paa Deres Bil!

Brüssel 1910 Grand Prix
Grundlagt 1866

Turin 1911 2 Grands Prix
950 Arbejdere

Fabrik- Mærke

HERM. RIEMANN

Chemnitz-Gablenz 47.

Største Specialfabrik
i extra fine Lygter til
AUTOS, MOTOR-CYCLER, CYCLER

Vejenes Kejser er „PEUGEOT".

Køb „Peugeot" saa køber man Tiden.

Idealet af Hastighed.

Luksus-, Sport-, Last-, Turist-, Vare- og Bivejsautomobiler.

Fransk Automobilforretning A/S. Bredgade 63, K. Tel. 4626.

BABY PEUGEOT

4 Cylindre, 400 kg.,

maa køre paa Biveje.

PEUGEOT

Luxus-Vogne - Omnibusser
Forretnings- og Lastvogne.

Hassel & Teudt. Bredgade 43. København.

„Indian“ The Silent Indian.

1 Cyl. 4 HK.
2 „ 1/2 „
Regular Model m. Frikobling.
Gear Model med 2 Gear, Frikobling og elektrisk Selvstarter.

Elektrisk Model med Selvstarter.

„Indian“ har i 1914 **elektrisk Selvstarter,** elektriske For- og Bag-Lygter, elektrisk Horn, Speedometer etc.

„Indian“ Verdens største Fabrik. Producerer i 1914

60,000 „Indian“.

„Indian“ har taget alle 1ste Præmierne i 1913.

„Indian“ bliver i England regnet for den fineste, og er den bedste og mest efterspurgte Motorcycle.

Indian-Fabrikens originale Sidevogne.

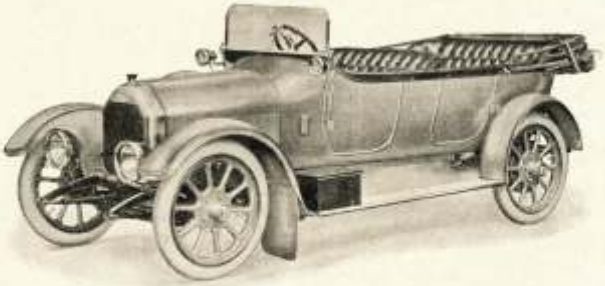
Chr. Walter,
Krystalgade 4.
Tlf. Central 9781.
København.

Fra April Flyttedag
Farvergade 2.

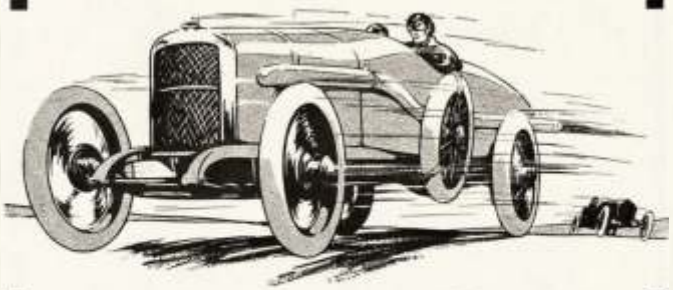
Humber

AUTOMOBILER
fra 10—50 H. K.
med elektrisk Lys og Selvstarter.
Priser fra 4800 Kr.

BIVEJSVOGNE
fra 2500 Kr.
MOTORCYKLER
2, 2 3/4 og 3 1/2 H. K.
luftkølede eller vandkølede
Priser fra 675 Kr.



GENERALAGENTER FOR SKANDINAVIEN:
N. RAABERG & Co. GL. KONGEVEJ 1 C.
(Fra 21. April: Farvergade 10. Telefon 9832.)



DUNLOP
Staalknop-Ringe

giver den største Sikkerhed i Brug. Enhver Automobilist ved, at Staalknop-Ringe er nødvendige ved Kørsel paa vaade eller plørede Veje, og ingen anden Ring er saa sikker som Dunlop Staalknop Ring.

I det fornylig afholdte Tourist Trophy Løb over et Terræn med meget vanskelige Veje var der paasat 72 Dunlop Staalknop-Ringe, og alle ydede den største Sikkerhed.

THE DUNLOP RUBBER Co. Aktieselskab.
(Grundlægger af Luftringe-Industrien)
St. Strandstræde 19, København K.

Med Sæde ved Siden af hinanden.

ADLER
Bivejsvogne.

4 Cylindre, Centralsmøre System, Vandkøling med Pumpe (Ikke Thermosyfon), Cardan Overføring, Magnettænding, 3 Gear frem, 1 Baglængsgang, Ringd. 710×90 etc. etc.

Som 2 Personers Vogn, Tandemform eller som 2 Personers Vogn (Sæder ved Siden af hinanden). Kan ogsaa leveres med Klapsæde til en 3dje Person og som regulær 4 Personers Vogn

og endelig:

som **comb. Varе- og Personvogn** med omskifteligt Karosseri.

Tandem Form.

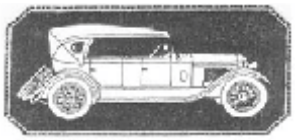
James

SUN - BALTIC - JAMES
The flying **MERKEL.**
MOTORCYCLER
Priser fra Kr. 650.
Se vor Stand Nr. 27 paa Udstillingen i Tivoli.

Merkel Baltic Sun

ADLER CYCLE A/S Kgl. Hof Leverandør. Kobenhavn. Søtorvet 1-3.

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

Kvalitet i top...
- også når det gælder veteranbiler

ECS

A/S Esbjerg Cylinder Service, Hedelundvej 19, 6705 Esbjerg Ø

Tlf. 75139255 Fax.75125943, ecs-itop@mail.tele.dk

FRØKJÆR
PAPIR & VIN

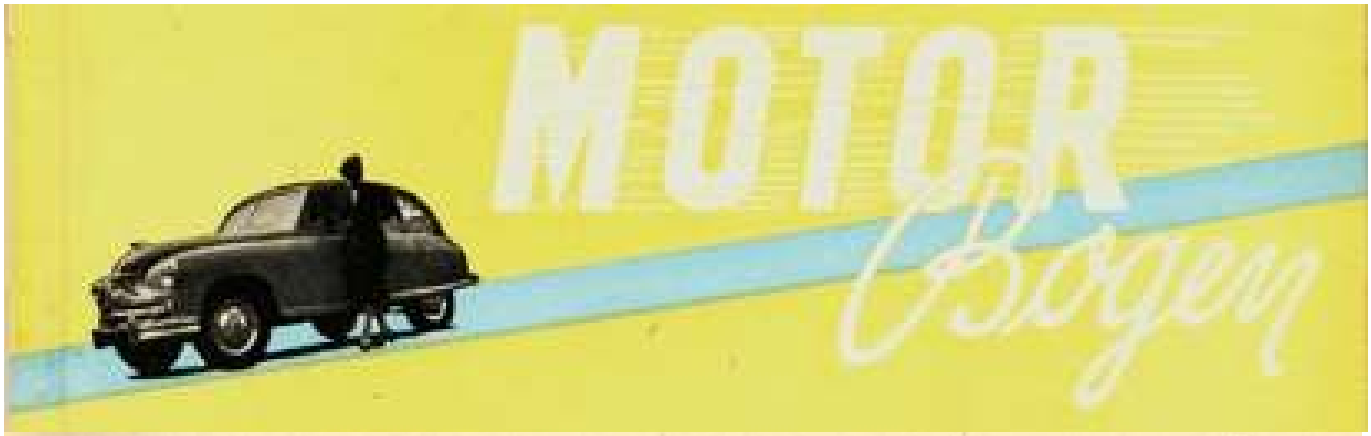
NØRREGADE 71
6700 ESBJERG
TLF. 75450899
FAX: 75452543
e-mail: fp@froekjaerpapir.dk

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO PARTNER
VÆRKSTED

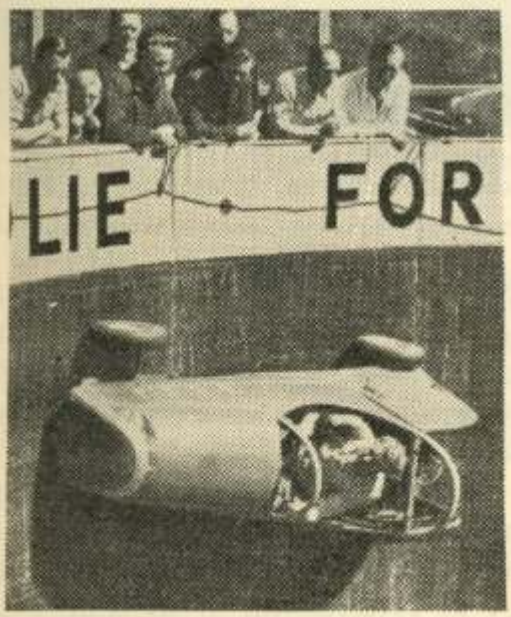
John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75126570, Fax. 75126579



Kørt døds-drom i over 20 år!

Den verdenskendte dødsdromkører Karl Krüger fortæller i dette jubilæums-interview om den farlige sport på de lodrette vægge.

...Højtærede publikum, mine damer og herrer! — Dette er ikke almindelig motorcyklekørsel som ud ad den slagne landevej, men zig-zag kørsel på 10 meter lodrette vægge — akkurat som hvis De kører rundt imellem billederne på væggen hjemme i Deres egen stue. Dette er ikke svindel eller humbug, men en afdeling for folk med stærke nerver — og hvis De ikke er tilfreds efter kaptajn Jacksons og Karl Krügers dødskørsel, får De hele Deres entrebeløb tilbage ved kassen...



Kaptajn Jackson i autocar på dromens lodrette vægge.

Kørerne trækker sig nu tilbage, maskinerne startes, og om et øjeblik går den vilde jagt helt op til dromens øverste kant.

Vi træffer Karl Krüger i en af pauserne, og gæstfrit inviterer han os indenfor i sin store, moderne camperingsvogn for at fortælle lidt om det, han har oplevet som aktiv dødsdromkører igennem 20 år.

— Det hele begyndte i 1932, hvor jeg sammen med min broder havde været en tur i Tyskland og her blandt andet set dromkørsel, hvilket gav os interesse for sagen. Da vi kom hjem, gravede vi et stort hul i jorden med omtrent lodrette vægge — og her trænede vi så først på cykle og siden på motorcykle. Selvfølgelig kom vi ud for nogle hårde knubs, brækkede arme og ben, men vi havde nu fået spændingen i blodet, og efter et halvt års forløb byggede vi os en globus, som vi så drog på tourné med. I 1936 fik jeg lavet en rigtig dødsdrom, som jeg rejste med alene først herhjemme og så til Sverige, Norge, Finland, England og Schweiz.

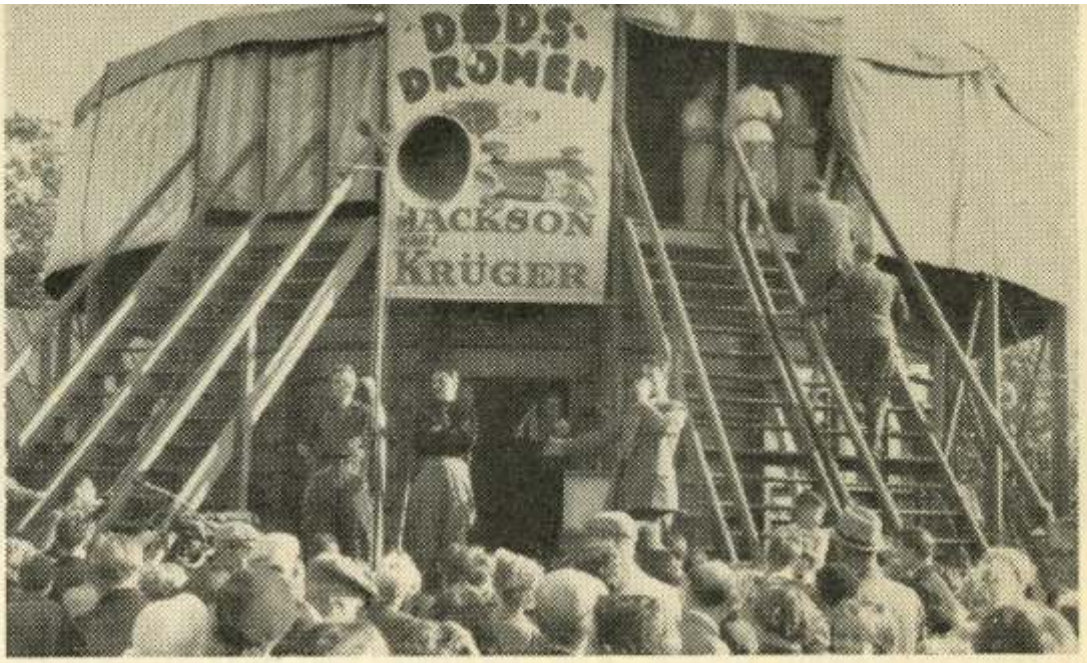
— Hvad koster en dødsdrom?

— Ja, skulle den bygges i dag, ville den koste en 50.000 kroner. Transporten kræver hele 4 store lastbiler, idet dromen vejer sine 15 tons.

— Er opstillingen vanskelig?

— Bunden skal ligge i water, da det ellers er umuligt at køre, men ellers tager selve opstillingen ca. 10 timer for 5 mand.

Støt vores annoncører
de støtter os



»Hold Dem ikke tilbage, om få minutter er vi klar til at starte.«

— Maskinerne, er det Indian Scout?

— Ja, dette mærke anvendes overalt i udlandet, og jeg har heller ikke benyttet andet end disse 30-modeller, hvor jeg dog hvert andet år må udskifte motoren. Midget-raceren, som kaptajn Jackson starter med, er forsynet med en 500 ccm topventilet BSA-motor og var oprindelig bygget til jordbaneløb, men efter en del forandringer ved styretøjet fik vi den omsider til at blive på de lodrette vægge.

— Kører maskinerne på ren benzin?

— Nej, vi kører på en blanding af benzin, benzol og æter. Men under krigen, hvor der var benzinrationering, fik vi fremstillet en speciel vædske.

— De har vel været ude for ikke så få episoder?

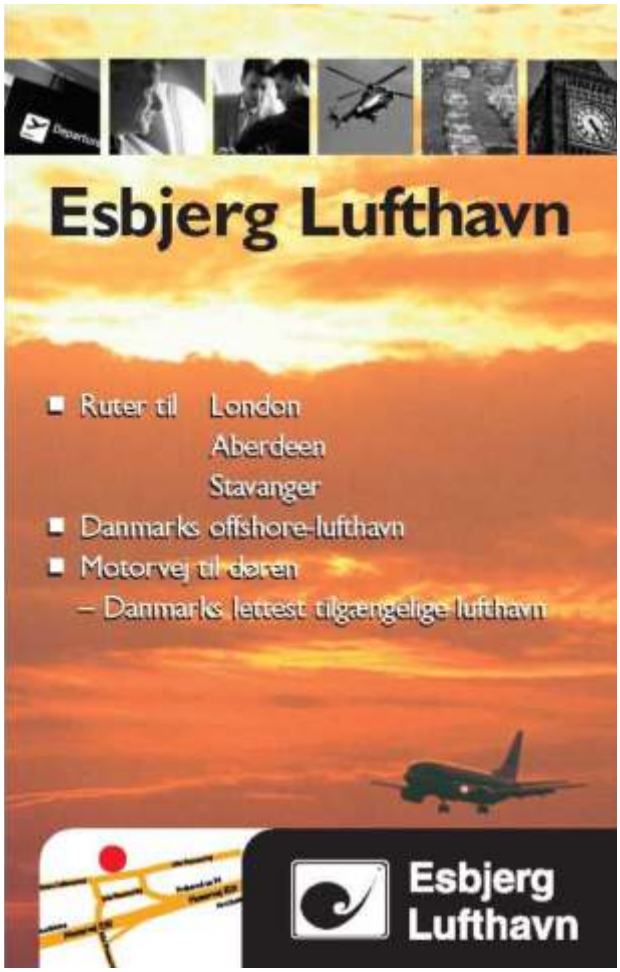
— Stort set har det gået fint i de 20 år, jeg har knaldet rundt på brædderne. Forgaflen har knækket to gange, jeg har haft en hjernerystelse, hvor jeg lå bevidstløs i 6 dage, men det værste jeg har været ude for, var engang cyklen blev hængende fast i den sikkerhedstrosse, som er spændt ud helt oppe ved dromens øverste kant. Her havde jeg valget at springe ned i dromens bund — det er 10 meter — eller hoppe ud i hovedet på tilskuerne. Jeg valgte det sidste, og det gik også godt, bortset fra at et par tilskuere fik et chock og ganske overfladiske skrammer. De tog det dog alle med godt humør og fik udleveret fribilletter til resten af aftenens kørseler, hvis de ikke havde fået nok!

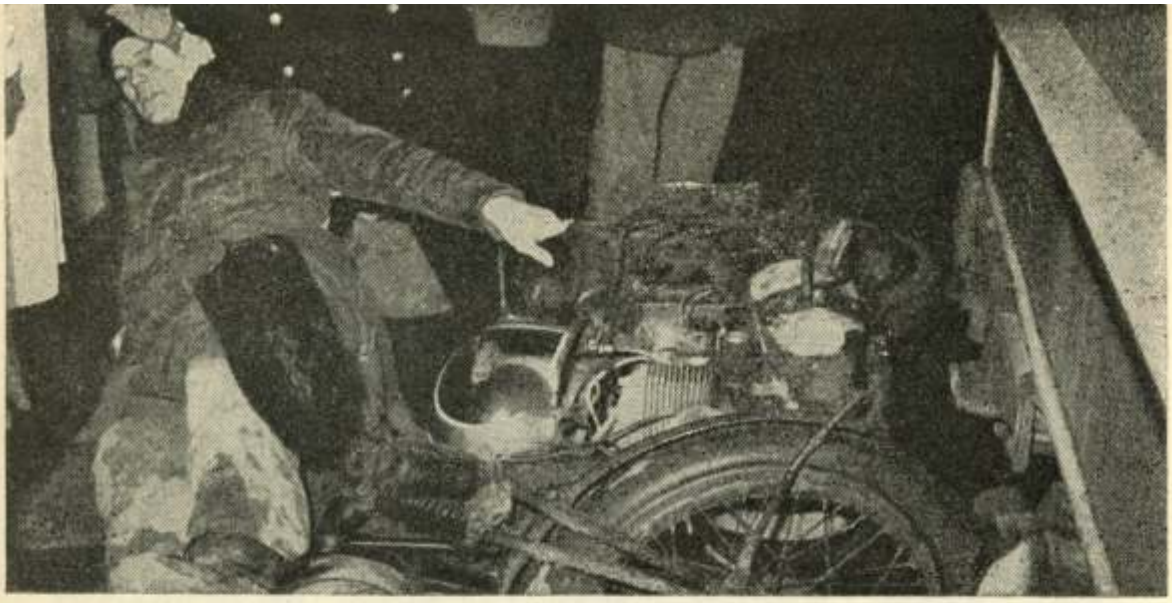
— Morian Hansen har også kørt i dromen?

— Ja, han er en herlig gut. Engang vi lå i Aalborg, kom han flyvende i sin sportsmaskine blot for at køre et par dage i dromen. Iøvrigt var Morian en af de første, som kørte dødsdrom herhjemme.

Dødsdromens indehaver — den berømte Karl Krüger.

Støt vores annoncører
de støtter os





Dødsdromkørsel er farlig, men landevejen kræver også sine ofre

— Hvor stor er hastigheden, når De suser rundt deroppe?

— Almindeligvis en ca. 70 km i timen, men undertiden dog helt op til 90—100.

— Har der aldrig været folk, som gerne ville prøve at køre i dromen?

— Ih jo, engang var der en motorkører, som absolut ville ind og køre på sin egen BSA-maskine, og da han nu havde forsikret os om, at dette skulle han nok klare, ja, så fik han tilladelse på egen risiko. Han kom også godt i gang, men pludselig var det, som om han blev rundtosset, for cyklen faldt med et brag ned i bunden, så alle bundbrædderne knustes. Manden kom lidt efter, og så gik turen til hospitalet.

— Og nu tænker De på at holde op?

— Ja, min kone er nervøs, hver gang jeg kører, så jeg har faktisk lovet at lægge op nu, imedens legen er god. Måske vil jeg engagere 2—3 australiere til at køre, og så nøjes jeg med selv at tage en enkelt tur, når jeg ikke kan undvære spændingen mere.

— Det bliver altså svært for Dem at undvære spændingen?

— Ja, når man undertiden har været oppe på hele 24 starter på een dag, bliver det vel nok »mat« kun at skulle køre en enkelt tur — men som min kone siger: ... mens legen er god!

— — —

Mørket har nu sænket sig over festpladsen og dens mange forlystelser. Som en stolt og majestætisk silhuet knejser dødsdromen op imod den klare sommerhimmel. Publikum myldrer op ad trapperne til tilskuerpladserne ved dromens øverste kant. Der hersker stor spænding og forventning, for om få minutter knalder benzineksplosionerne, den store drom vil svaje og ryste, når dødsrytterne suser rundt for at udføre deres akrobatiske numre — måske med døden som ledsager. —*b.*

Automobilets udvikling i dobbeltmonarkiet Østrig – Ungarn.

Automobilets udvikling i Østrig / Ungarn.

Forbrændingsmotorens udvikling i midten af 1800- tallet var meget præget af Otto og Daimler. Otto havde trods modstand fra myndighedernes side fortsat sine eksperimenter på grundlag af Lenoirs principper. Men der var også andre, bla. i Frankrig og Tyskland, der forsøgte sig. I 1865 dukkede der et originalt køretøj op i Wien. Det var bygget af kemikeren, elektrikeren og mekanikeren Siegfried Marcus, som havde bygget en forbrændingsmotor på en trækvogn. Marcus var bange for myndighederne, så han afprøvede køretøjet om natten på en øde gade i nærheden af kirkegården. Men da maskinen var så larmende, at den tiltrak sig politiets opmærksomhed blev der sat en stopper for eksperimentet.
10 år senere byggede Marcus en ny forsøgsvogn, der i dag står køreklar i Technisches Museum i Wien.

Marcus-vognen fra 1875, måske den ældste, bevarede bil med benzinmotor. Den encylindrede, vandkølede firetaktsmotor, på 1570 ccm ydede 0,75 hk v. 500 o./min., hvilket kunne give den 756 kg tunge vogn en 4–5 km/t.. Med elektrisk tænding, karburator og mekanisk ventilåbning, var denne bil foran mange senere biler. Marcusvognen står køreklar i Technisches Museum i Wien.

Det tyder ikke på, at der i monarkiet Østrig-Ungarn, der også omfattede Tjekoslovaliet, har været nogen forbindelse mellem Marcus og den betydende bilindustri, der voksede op i Østrig og Tjekoslovakiet før anden verdenskrig. Efter krigen blev de mest levedygtige sammensluttet i årene 1918 og 1939. Teknikere fra Østrig-Ungarns bilindustri før 1914 fik i perioden efter 1920 stor indflydelse på centraleuropæisk bilkonstruktion. Det var bl.a. navne som Ferdinand Porsche, Hans Ledwinka og Edmund Rumpler.

Nederst i spalten t.v. ses Lohner-Porsche's væddeløbsbil, der i 1900 vandt Semmering bjergløbet med Porsche ved rattet. Den havde en kraftig benzinmotor, der drev en dynamo, som leverede strøm til en elektro-motor ved hvert baghjul.

Ferdinand Porsche startede i 1898 hos Jacob Lohner i Wien med benzinmotor vogne, der havde elektromotorisk kraftoverføring.
I 1906 fortsatte han til Austro-Daimler,hvor han konstruerede den berømte "Prinz Heinrich" sportsmodel, med en 4 cylindret, topventilet motor, med et slagvolumen på 5714 ccm.
I 1923 gik Porsche til Daimler, hvor han udviklede flere Mercedes og senere Mercedes Benz modeller. Porsche forlod Daimler-Benz i 1929, og inden han startede en selvstændig konsulent-og udviklingsvirksomhed var han hos Steyr. Hans konsulent-virksomhed førte til Auto Union's væddeløbsvogne og VW. I 1944 blev Porsche Konstruktionen GmbH flyttet fra Stuttgard til Gmünd i Østrig, hvor Porsche 356 blev udviklet på grundlag af VW.

Porsche 356,1948-1952: Effekt 40/130 hk., todelt forrude.

Hans Ledwinka.

I 1920 begyndte en våbenfabrik, Steyr, at producere biler, og Hans Ledwinka gav mærket en specifikation. 2 år senere vendte Ledwinka tilbage til Tjekoslovakiet for at lede Tatra's særprægede byggeprogram, indtil han i 1951 efter et længere fængselsophold kom til Østrig som teknisk direktør hos Steyr-Daimler.

Tatra 77 , årgang 1934 med hækmotor og aerodynamisk karosseri.

Skoda 1100, årgang 1947.

Automobilets udvikling i dobbeltmonarkiet Østrig – Ungarn. Arrol boksermotoren

Edmund Rumpler.

Edmund Rumpler, østriger, uddannet som ingeniør ved Det Tekniske Universitet i Wien, kom som nyuddannet i 1898 til General Motors Car Company i Berlin. I 1900 flyttede han til Daimler Motoren Gesellschaft, og i 1902 videre til Adlerwerke i Frankfurt som maskinchef, 1903 leder af konstruktionsafdelingen ved Adlerwerke og udviklede der den første af Adlerwerkes egne motorer.

Rumpler vil især blive husket for sine nyskabelser inden for flyvemaskiner, bl.a. kom han med den første tyske flymotor med otte cylindre i V-form.

I 1908 blev den første tyske fly fabrik, Rumpler Flugzeugwerke, grundlagt i Johannisthal. Under første verdenskrig var der i Bayerische Rumpler-Werke AG i Augsburg ansat 2.300, der producerede 1.400 fly.

Efter første verdenskrig blev det i 1919 i henhold til Versaillestraktaten forbudt at producere fly i Tyskland, så derfor kastede Rumpler sig over bilproduktion, og han kom med nogle få dråbeformede/strømlinede modeller.

Rumplers "dråbebil" fra omkring 1920. En bil med plads til chaufføren og 4 passagerer. Motor og tranmission bag bagakslen. Motor først V-form senere 4 cylindre i række. Uafhængig hjulophængning, Strømlinet med en luftmodstandskoofficient på 0,28. Bilen blev en fiasko, og der solgtes kun omkring 100 af dem.

Et andet af Rumplers strømlinede biler. En varevogn til transport af aviser i Berlinområdet. Vognen var forsynet med en 100 hk Maybach motor, der kunne give den en topfart på 80 km/time.

Kilde: Berømte biler, J.D.Scheel, m.fl.

HØ 2010

Arrol boksermotoren.

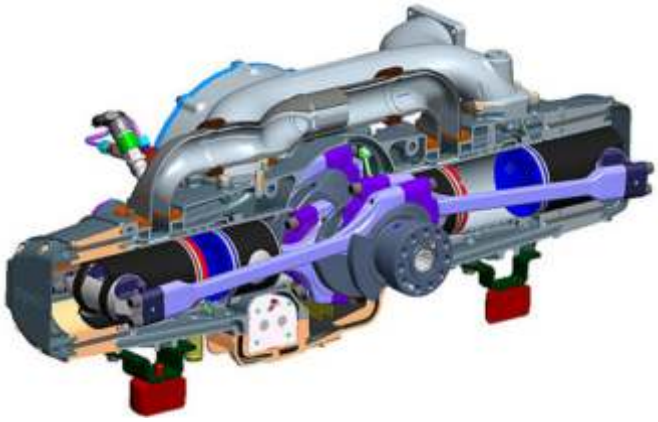
I VMK NYT nr. 256, februar 2010 var der omtalt et veterankøretøj af mærket Arrol-Johnston. Det var ret begrænset, hvad der kunne fortælles om den mærkværdige krumtap, der var udstillet ved siden af køretøjet på museet.

Der kan dog denne gang gives lidt flere oplysninger om selve motoren. Den var sammen med køleren m.m. placeret vandret under vogngulvet bag i køretøjet ved venstre baghjul med krumtappen på tværs. Der var 2 cylindre, hver indeholdende 2 stempler, der arbejdede imod hinanden, men de havde et fælles forbrændingskammer imellem sig, som i Gobron-Brillié motoren, men i modsætning til denne var der ved hvert stempel en stempelstang.

En efterlysning blandt VMK NYTs læsere har ikke givet nogen respons m.h.t. at finde ud af køretøjet, og dets tekniske opbygning.

Redaktøren har ved granskning og besigtigelse af de få billeder, der findes af emnet måske fundet frem til en opklaring af spørgsmålet.

Hvis de yderste søler ved hjælp af et stangtræk kan give en frem- og tilbagegående bevægelse, kunne denne bevægelse måske omsættes til at trække hjælpemaskineri som kølevandspumper, etc..



Til bedre forståelse for den læser, der måske ikke kender så meget til princippet i denne slags boksermotor, ses herover en moderne motor, der er bygget efter næsten samme princip som den omtalte Arrol motor. Det er en af nutidens Eco motorer, men systemet er i store træk sammenligneligt med Arrol motoren. I den venstre cylinder kan man se, at stemplerne er i "top", og modsat i den højre cylinder.

HØ 2010

INDHOLDSFORTEGNELSE
VMK NYT
ÅRGANG 2010

Bem.: Første tal er sidenummer / andet tal bladnummer.

OMTALE AF:

BILER:

Bilen i et moderne samfund, HØ 5 / 256
Gallaria Style & Autos, JL 9 / 256
Arrol-Johnston, KJ/HØ 21 / 256
SAAB-SPYKER, HØ 22 / 256
Ud at køre m. "På taget Carlsson", K. Ellegaard 13 / 257
MG i fortid, nutid og fremtid, HØ 19 / 257
JAWA biler, HØ 22 / 259
De sidste biler med karakter HØ 4 / 261
Automobilets udvikling i Østrig - Ungarn HØ 21 / 261

MOTORCYKLER:

Veteranmotorcykler IV, HØ 17 / 257
Motorcyklisten i 40'erne og 50'erne, HØ 21 / 257
Hedebo Classic MC, CS/HØ 22 / 258
Veteranmotorcykler V, HØ 12 / 259
Nye veteraner, PH 14 / 259
JAWA motorcyklen, HØ 15 / 260
Nimbus oplevelser, HØ 18 / 260

LØB / TRÆF:

Esbjerg Veteranløb 2010, invitation, JL 8 / 256
Esbjerg Veteranløb 2010, løbsudvalget 10 / 257
Esbjerg Veteranløb 2010, CS 3 / 258
Esbjerg Veteranløb 2010, referat, HM 4-5 / 258
Esbjergløbet 2010, Solveig og Bent Esbensen 8 / 258
Englændertræf i Løgumkloster 12.06.2010, DC 7 / 259
Skagen-Gråsten 2010, SLM 9 / 259
6 x sommertræf v. Henne Strand, B + B Borre 11 / 260
Veteranløbet Bornholm Rundt 2010, JL 21 / 260

KLUBMØDER / TRÆF:

Julemødet den 3.12.2009 3 / 256
Generalforsamling 2010, indkaldelse 3 / 256
Klubmødet 7.01.2010 (Isle of Man – Villy Poulsen) 5 / 256
Filmaften 21.01.2010, JL 7 / 256
Klubbesøg 4.02.2010, hos Sports Car Rest. 20 / 256
Filmaftenerne 18.02 og 18.03. 2010, JL 3 / 257
Generalforsamling 2010, referat, HØ 4 / 257
Late Night Træf v. Henne Strand, m.m., TSK 10 / 257
Klubaften med debat den 6. maj, HM 9 / 258
Klubm. 3.05.2010: Hist.om Speedway, Kjeld Kr. 13 / 258
Klubm. 3.06.2010, Intern. dommer, Kjeld Kristen. 4 / 259
Aftentur 18.06.2010, med mål v. HM i Tjæreborg 5 / 259
Klubtur til bilhotel i Gredsted d. 5.08.2010, HM 3 / 260
Klubtur til Baldersbæk Plantage 2.09.2010, PEJ 7 / 260
Klubmøde 7.10.2010, HM 3 / 261
Klubmøde 4.11.2010, HM 7 / 261
Klunmøde 18.11.2010 HM 11 / 261

SPECIELLE TURE:

Tur til New Zealand i 2008, A og K. J. 13 / 257
Classic Race Aarhus, 2010, HM 22 / 256
Route 66, Kurt Ellegaard 20 / 258
Ferieoplevelser I Østrig, PEJ 18 / 259
Veteran-Vintagetur til Vejle, Eli 4 / 260

OFFICIELLE ARRANGEMENTER:

VMK præsent. v. Gjesing Fritidsc. 12.09.2010, CS 9 / 260

EKSTERNE SAMARBEJDSPARTNERE:

MhS Nyhedsbrev nr. 1 2010 19 / 256
MhS Nyhedsbrev nr. 2 og 3, 2010 7 / 257
Præsentation af Kurt Ellegaard, KE 9 / 257
MhS Nyhedsbrev nr. 4, 2010 7 / 258
MhS Nyhedsbrev nr. 5, 2010, OP 8 / 259
MhS Nyhedsbrev nr. 6, 2010 8 / 260
MhS Nyhedsbrev november 2010 8 / 261

TEKNIK:

Køb, salg, bytte 22 / 257
Historiske nummerplader, EM 15 / 258
Forbrændingsmotorens fødsel, HØ 12 / 260

DIVERSE:

Nyt fra bestyrelsen, CS 3 / 256
Formandens klumme, CS 5 / 256
Indlæg til bladet, redaktionen 18 / 257
Fra bestyrelsen, CS 20 / 257
Formandens klumme, CS 3 / 258
Bestyrelsens konstituering, CS 5 / 258
Lidt historie om VMK, CS 18 / 258
Klummen af formanden, CS 3 / 259
Indholdsfortegnelse VMK NYT 2010, HØ 22 / 261
Fra oldtimerarkivet 9 / 261
Der var engang i 1914 12 / 261
Motorbogen 1954 Dødsdromen 17 / 261
Formandens klumme, CS 3 / 261

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.

Støt vores annoncører
de støtter os

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 51
6840 Oksbøl

Oplevelsesøkonomi.

I 1956 var der autoshow i København. Her udstillede man en Mercedes 300 SL med øgenavnet 'Mågevingen'. Den kunne erhverves for godt 71.000 kr. Bilen er for nylig blevet solgt i USA for 2,3 mio. kr. Det må siges at være en oplevelsesøkonomi, der vil noget. Tænk, hvis dine forældre eller bedsteforældre havde været forudseende (og rige) nok dengang...

Du kan få en SL-Klasse fra 1.730.200 kr. men den viste SL 500 koster fra 2.300.000 kr. ekskl. levering. Godt nok uden mågevinger, men til gengæld ligger metaltaget klappet og klar i bagagerummet. 8,4 km/l ved blandet kørsel, CO2 emission 284 g/km. Den viste bil er ekstraudstyret (det gælder også den nederste bil).

Bent Pedersen AS

Autoriseret Mercedes-Benz, smart, Chrysler, Jeep® og Dodge forhandler. Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf. 7514 0355.
Autoriseret serviceværksted for Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep® og Dodge. Nordre Boulevard 205, 6800 Varde. Tlf. 7521 2133. **www.bent-pedersen.dk**