VMK NYT

Nr. 262, 34. årg. februar 2011

Isbaneløb på Hauge Sø

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
6731 Tjæreborg
Løbsudvalg 75175547
Ansvarshavende 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
Indkaldelse til generalforsamling	side 3
Indvidelse af P-hus	side...3
Julemøde i VMK, 2.12.2012	side 4
Honda,Ford Escort og mig selv af Eli	side 5
Esbjerg Veteranløb 2011	side 7
Nyhedsbrev fra MhS	side 8
Dynamoen og Vekselstrømsgeneratoren	side 9
Klubmøde 6.01.2011 med Erik Gundersen	side 11
Veteranmotorcykler og dieselmotorer	side 15
VMK-Køreture og mange	side 17
Kærlighedsportrætter efterlyses	side 17
MONICA´ en 1970'er luksusbil	side 19
Haandbog i Motorcykling	side 20
Foreningens regnskab	side 21

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER:

10 Tom Hedegaard Christensen, Kløvbakken 71, 6855 Outrup
17 Martin B Jensen, Ternevej 23, 6851 Janderup Vesstj.
26 Laurids Schmidt, Nygade 24, 6690 Gørding
72 Carl Frederik Frandsen, Ølufgårdsvj 26, 6715 Esbjerg N.

VELKOMMEN TIL NY ANNONCØR:

Frøs Herreds Sparekasse, Gl. Vardevej 241, 6715 Esbjerg N.

AKTIVITETSKALENDER FOR 2011:

Marts	3.	Klubmøde
	12. - 13.	Bilmesse og Brugtmarked, Fredericia
	23.	kl. 19-21 Vejle Museum, Spinderihallerne Forfatter og arkivar Allan Kløve Nyborg fortæller om industriimperiet bag Nimbus motorcyklen og Nilfisk Støvsugeren.
	26.	Stumpemarked i Herning
April	7.	Generalforsamling
	9.	kl. 11.30-17.00: Vejle Museum, Spinderihallerne Harley Davidson demotour
	12.	Indvidelse af P-hus på Remisegrunden
	14.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	21.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	28.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
Maj	7.	Esbjerg Veteranløb
	12.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	13. - 15.	Aarhus Classic
	19.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	26.	Gråstenløb

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: Den kolde vinter gav anledning til alternative aktiviteter på fire hjul.

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 17, deadline 1. april 2011

Klummen af formanden
Indkaldelse til generalforsamling

Så er der taget hul på nok et nyt år, men vejret er så sandelig ikke til kørsel med veteran køretøjer og os uden opvarmet garage, må vente lidt endnu inden klargøring og forberedelse kan påbegyndes.
Optimismen ligger stadigvæk og lurer. Det kan ses på en stigende invitation fra nær og fjern om arrangementer. Vi vil forsøge at gøre opmærksom på disse arrangementer via VMK's hjemmeside, og måske på denne måde få vore medlemmer til at benytte denne noget mere. Et besøgstal på 9 – 10 pr. dag kan ikke siges at være særlig imponerende, specielt når man tænker på, vi er mere end 260 medlemmer.

Julearrangementet var igen en succes, hvor mere end 60 medlemmer havde en rigtig hyggelig aften.
Første arrangement i år, var speedwaykører Erik Gundersen, som fortalte om sin spændende karriere, samt viste nogle højdepunkter fra løb, han deltog i. Han opnåede 17 VM titler før den frygtelige ulykke ramte ham. Han har haft en fantastisk fighterånd og er stadig involveret i speedway.
Der var 56 ivrige medlemmer, som overværede denne interessante aften. Så en god start på 2011.
Sidst vil jeg minde jer om generalforsamlingen d. 7. april, hvor I virkelig har mulighed for at præge VMK fremover.

Carlo 2011

Indkaldelse til generalforsamling 2011

Hermed indkaldes til ordinær generalforsamling i VMK
Torsdag den 7. april 2011 kl. 19.30 i Gjesing Fritidscenter

Dagsordenen ser således ud:
1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab. (se side 21 - 22)
4. Fastsættelse af næste års kontingent.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleant.
   På valg er: Harald Mortensen, Svenn O. Philbert og P.E. Jensen.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant.
7. Vedtægtsændringer. §4 Regnskabet: Linie 4 udgår.
8. Indkomne forslag.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen er VMK vært ved et mindre traktement.

Indvidelse af P-hus på Remisegrunden, Nørrebrogade, Esbjerg

Indvidelsen er planlagt til den 12. april kl. 14.00
VMK er inviteret med alle de veterankøretøjer (biler/MC), vi kan mønstre.
Ejere af et veterankøretøj, som har tid/lyst til at deltage bedes henvende sig til
Carlo Simonsen, Strandpromenaden 9/1 6710 Esbjerg V.
telefon 75115254 for nærmere information.

Julemøde i VMK.
2.12.2010.

Skal man lave om på årets julemøde? Nej det går ikke. Hvad der foregår i december måned, er traditionernes tid. Som Julen for familier og venner, er julemødet i december for medlemmer af VMK.

Det kulinariske, såsom æbleskiver og gløgg`en, blev varmet og serveret.

Bingo plader blev solgt. Spillet gik i gang med Carlo som opråber.
1 række, 2 rækker, 3 rækker (hele pladen) gav gevinst.
Enhver er sin egen lykkesmed ved at skrive tallene, som man selv ønsker, på pladen.
Vindere blev Lisbeth og Kristian Mogensen på en række. Undertegnede var så usportslig at vinde den næste række og hele pladen.

Så var der tid til at nyde æbleskiverne og gløgg`en.

Efter bedste vestjysk handelstalent blev der solgt lotteri. Om talentet ikke var godt nok, eller de økonomiske tider har meldt sig, tør jeg ikke udtale mig om. Men solgt lottonumre blev der.
Femten gevinster blev uddelt til lottovinderne.

Som et ekstra indslag satte Tage en bog til salg. Jeg tror titlen hed " Krig og Kærlighed". Om det indkomne beløb gik til Tage eller VMK, blev jeg ikke klar over, (det er nok VMK)

En ny kæde til Triumph`en.

Bestyrelsen har gjort hvad de kunne, så alle 52 fremmødte kunne køre hjem, med den rette julestemning.
Der er noget i luften, jeg ved ikke hvad.

Tak til aftenens personale i køkkenet, Karen, Astrid, Else, Esther, Birthe, Svenn Olav og hvem der ellers har ydet en indsats.

Harald Mortensen.

1985 Honda cs125 - 1974 Ford Escort 1100 XL - 1948 Mig selv, medlem nr. 85

Honda fremstiller motorcykler mange steder i verden, og min er fra Italien. Den har tilhørt en mand ved navn Leo, som har passet rigtig rigtig godt på den dernede i varmen. Jeg købte den på Herning stumpemarked, betalte afgiften, og var så kørende, næsten. Kørekortet manglede. Efter et års betænkningstid, gjorde jeg noget ved sagen, 59 år (gammel). Det gik rigtig godt, selv om jeg var ældste deltager, med 10 år ned til den næstældste, og jeg var den eneste med høreskade. Derefter var det ud på landevejen, hvilket gav 4000 km den første sæson, hvorefter en nyere mellemstor touringmaskine blev tilkøbt til aflastning. Nu er Hondaen kun aktiv ved skærtorsdagstræf, klubregi, lidt bykørsel og lignende. Jeg vil spare den lidt, , der er trods alt kun den ene cs125 indregistreret i DK, og meget få i udlandet.

Escorten er tysk fremstillet, kører rimeligt, men der er pladearbejde hele vejen rundt. Den har slidt en del på de danske landeveje, men er slet ikke færdig med det. Jeg selv slider for at få den køreklar til sæson 2011, hvilket er tvivlsomt, selv om den kun skal fremstå patineret.

SÅ er der mig selv: Har haft DKV rt250 2, Citroen 2cv azu og 11 sport, Opel Olympia 1953 og 57 og p2 , Renault 4 og 10, Nsu Prinz 4, Audi 80 og 100, Ford Sierra og nu Peugeot 405 og Toyota Corolla. Min ønskebil er den nye selvparkerende årets bil, Ford Focus c-max.

Min filosofi er at man godt kan have interesse for og eje gamle køretøjer, og samtidig være moderne kørende med jordvarme, hjemmeside, digitalcamera, elcykel, mobiltelefon, termoruder, fladskærm, led sparepærer, m.m., og få det bedste ud af det. Man kan også, når man ser i kalenderen, at der kun står klubmøde, tilbyde at komme med indslag. Det kunne være billeder, film, fortællinger, medtage forskellige effekter, forslag til ture, starte diskussioner, tilbyde at gå til, og skrive / fotografere forskellige events. Til sidst - alting må forandres for at forblive det samme. Trække lidt fra central-bureaukrati og over mod fælles- projekt/produkt udvikling. Flere, især unge medlemmer. Sikre større gennemslag.

Godt nytår! Eli

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

- 25 % rabat på køretøj nr. 2 og efterfølgende køretøjer, som er forsikret med ansvars- og kaskoforsikring
- Op til 15 % rabat, hvis du er *plus*KUNDE i Alm. Brand
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj og familieforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 179.089 kr.

Klik ind på: www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene

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

ALM. BRAND
WWW.ALMBRAND.DK

ESBJERG VETERANLØB 2011
- lørdag den 7. maj!

VMK – Vestjysk Motorveteran Klub afholder det 13. veteranløb i rækken **lørdag den 7. maj**.
Der er lagt op til en spændende køretur på fortrinsvis mindre veje i det sydvestjyske.

I år går ruten mod sydøst, der er indlagt nogle pauser med underholdende opgaver undervejs,
en lækker middags-buffet omkring midtvejs, og en afslutning efter omkring 100 km's kørsel
med kaffebord og præmieuddeling et hyggeligt sted med god plads til både køretøjer og deltagere i Ribe.

Løbet er åbent for alle interesserede med et min. 25 år gammelt veterankøretøj
- bil eller motorcykel. Max. 100 deltagende køretøjer = de første 100 tilmeldte!

Mødested/start: Torvet i Esbjerg med registrering, kaffe og rundstykker m.m.
på **Dronning Louise fra kl. 8.30.** **Første start kl. 10.00** – derefter afsendes én pr. minut i den rækkefølge, man er ankommet til Torvet.
Køretøjerne præsenteres i forbindelse med starten.
Ved ankomst til start får du en "løbspakke", der indeholder: Løbsskilt, kort og rutebeskrivelse, klippekort m.v.

Pris for løbspakken: *350,- kr. i startgebyr for køretøj incl. fører, 250,- kr. pr. voksen ledsager og 125,- kr. pr. ledsager under 12 år – rabat for VMK-medlemmer.*

Tilmeldingskupon: *VMK-medlem:* ☐ *nej* ☐ *ja* ☐ *medl. nr.*

*Fornavn:*_____*Efternavn*_____

*Gade/vej:*_____

*Postnr.:*_____*By:*_____*Tlf.*_____

*Køretøj: Personbil:*_____*Varebil:*_____*Lastbil:*_____*Bus:*_____*Kabinescooter:*_____

*MC m. sidevogn:*_____*MC solo:*_____*Andet:*_____

*Fabrikat:*_____*Type:*_____

*Årgang:*_____

Betaling:	*Løbspakke pr. køretøj incl. fører.....*	*kr.*	*350,-*
	*Voksne ledsagere - antal:*_____*á kr. 250,-.....*	*kr.*	
..	*Ledsagere under 12 år - antal:*_____ *á kr. 125,-.....*	*kr.*_____	
	- rabat kr. 50,- for VMK-medlemmer.....	*- kr.*_____	
Beløb i alt:		*kr.*_____	

TILMELDING: ***Send kuponen senest den 26. april til:***
VMK–Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg *- eller Online tilmelding: www.vmklub.dk.*

BETALING: ***senest d. 26. april til***: **BankNordik – konto nr. 8119 – 0001782185**
(husk navn og adresse på betalingen – du er først tilmeldt, når betalingen er registreret i banken)

Nyhedsbrev fra MhS
Januar 2011

Veterankøretøjer undtaget i finanslov

Som forventet blev veterankøretøjer undtaget fra den nye registreringsafgift i Finansloven, som Folketinget vedtog kort før jul. De gamle regler sagde, 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 almindelige biler (motorcykler har fortsat 75%-grænsen) for dels at skaffe flere penge til Staten og dels for at skifte ud i den danske vognpark.

Takket være indsats fra MhS vil veterankøretøjer over 35 år nu (og som tidligere) fortsat blive undtaget fra denne nye registreringsafgift. Skatteministeren er kommet med et høringssvar til fordel for veterankøretøjer, hvilket som forventet blev vedtaget i Folketingssalen den 17. dec. under den endelige behandling af finanslovforslag L80.

I høringssvaret skriver Skatteministeren: "Det fremsatte lovforslag går alene ud på at ændre på grænserne for hvornår en bil eller motorcykel er skadet så meget, at en genopbygning udløser registreringsafgift. De foreslåede regler ændrer ikke på hvilke køretøjskategorier, der er omfattet. Som følge heraf vil den aktuelle fritagelse for køretøjer, der er mere end 35 år gamle og som fremtræder som ved første registrering, fortsætte uændret".

Da ministerens høringssvar er afgivet i forbindelse med vedtagelse af Finansloven L80, er svaret gældende efter vedtagelsen den 17. dec. 2010.

Miljøzoner i Europa

Skal man køre ud i verden i sin gamle bil elle rpå sin gamle motorcykel vil det være klogt først at sætte sig ind i reglerne for de miljøzoner som flere og flere byer indfører.

Nedenfor et kort resume af de regler som betyder noget for ejerne af historiske køretøjer. På nuværende tidspunkt omfatter miljøzonerne kun udvalgte byer, og zonerne markeres ved skilte ved indkørslen til byerne. I provinsen Lombardia i Italien omfatter miljøzonerne dog alle kommuner. Man kan finde yderligere oplysninger på www.lowemissionzones.eu.

Periodisk syn fastholdes

Under behandling af beslutningsforslag B142 fra Dansk Folkeparti fra foråret 2010 tilkendegav transportministeren, at Trafikstyrelsen ville gennemføre en høring om eventuel indførelse af ejerskiftesyn for køretøjer, der er registreret til veterankørsel.

Høringen er nu overstået og transportministeren er kommet med sin endelige indstilling: Den gældende ordning fastholdes med periodisk syn første gang 40 år efter første registrering og derefter hvert 8. år. Der indføres altså ikke ejerskiftesyn, sådan som det var foreslået i B142.

Trafikstyrelsen vil i bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer fastlægge i hvilken udstrækning, der skal kunne bevilges udsættelse af periodisk syn for køretøjer, der er registreret til veterankørsel. Veterankøretøjsejere må derfor vente med at få en afgørelse på, om de kan få udsættelse af syn i vinterhalvåret.

Transportminister Hans Chr. Schmidt skriver blandt andet til de høringsberettidgede organisationer, herunder Motorhistorisk Samråd.

— Høringen er gennemført og de indkomne høringssvar viser, at hverken Motorhistorisk Samråd, Danske Synsvirksomheder eller EU-Kommissionen ønsker den foreslåede ændring. På den baggrund har Trafikstyrelsen indstillet, at den gældende ordning fastholdes, og at Trafikstyrelsen i bekendtgørelsesform fastlægger i hvilken udstrækning, der kan bevilges udsættelse af periodisk syn for køretøjer, der er registreret til veterankørsel. Jeg kan tilføje, at jeg kan tiltræde Trafikstyrelsens indstilling, skriver Hans Chr. Schmidt.

Dynamoen og Vekselstrømsgeneratoren

Overgangen fra dynamo til vekselstrømsgenerator, var et stort plus, i nyere biler.
Dynamoen, der i mange år havde som funktion, at levere strøm til batteriet, er blevet fortrængt af vekselstrøms-generatoren.
Det var i 70. erne, bilerne blev udstyret med vekselstrøms-generator og 12 volt batterier.

Sammenligningen med dynamoens arbejdsprincip og generatorens er, at de har begge til opgave at oplade batteriet. De erstatter begge det "underskud" der opstår ved strømforsyningen til bilens elektriske forbrug. Batteriet modtager og leverer kun jævnstrøm.
Dynamoen leverer jævnstrøm til batteriet, hvorimod strøm fra vekselstrømsgeneratoren, skal ensrettes, før den tilføres batteriet.

Dynamoen er baseret på elektromagnetisk induktion, som frembringer jævnstrøm i kobberbeviklingen omkring et jernanker, der roterer inden i det elektromagnetiske felt, som dannes af en elektromagnet (induktoren). Den frembragte elektriske strøm opsamles af kul, som står i forbindelse med kommutatoren, der er en fast bestanddel af ankeret.
Spændingen i den strøm, der leveres af dynamoen, stiger med højere omdrejninger. Ved lav hastighed er den inducerede spænding lav. For at forhindre modstrøm, dvs. at batteriets højere spænding driver strømmen tilbage til dynamoen, der ville virke som en elektromotor, er det nødvendigt at indskyde en automatisk afbryder i kredsløbet.
Omvendt er ved store hastigheder spændingen for høj, så der skal indskydes en spændingsregulator i kredsløbet for at undgå en udbrænding af batteriet.

Disse problemer undgår man ved vekselstrøms-generatoren. Vekselstrømsgeneratorens virkemåde er helt anderledes end dynamoens. Den inducerede strøm frembringes ikke i en roterende spole, men i vindingerne på et stationært element (statoren), inden i hvilken en koncentrisk induktor roterer, således at man ikke behøver hverken kommutator eller kul.

Rent bortset fra, at det er disse dele i dynamoen, som slides mest, er vekselstrømsgeneratorens væsentlig større robusthed, medvirkende til at begrænse vedligeholdelsesudgifterne.

Tilbage står spørgsmålet om at ensrette vekselstrømmen. Dette sker ved hjælp af transistorer, der har den egenskab, at de kun tillader strømmen passere den ene vej.
Vekselstrømsgeneratorens transistorer virker desuden også som automatiske afbrydere.
På grund af deres halvleder-egenskaber forhindrer de effektivt enhver modstrøm i at gå fra batteriet til generatoren

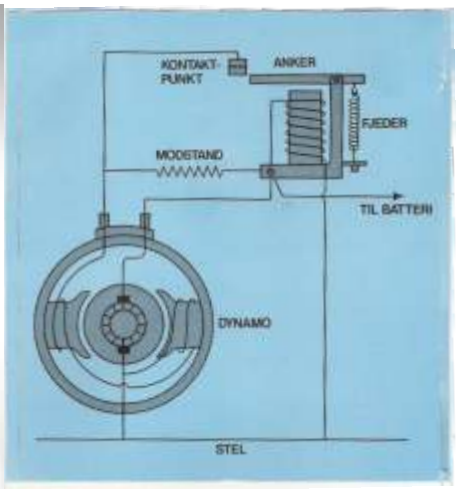
Spændingsregulatoren er også forenklet, fordi vekselstrømsgeneratoren og dynamoen har forskellige input-kurver. Spændingsforskellen ved lave og høje hastigheder er mindre i vekselstrømgeneratoren. Desuden er spændingen tilstrækkelig høj, selv ved lave omdrejninger.

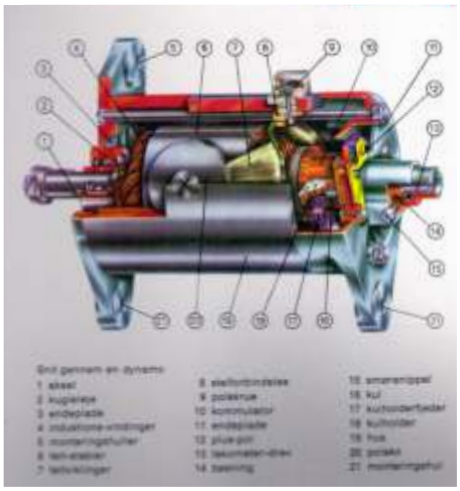
Dette er en af de største fordele ved vekselstrøms-generatoren, det er ensbetydende med, at batteriet ikke aflades så hurtigt under spidsbelastninger, for eks. ved bykørsel om vinteren, hvor der stilles øgede krav til bilens elektriske installationer (viskere varmeapparat osv.).
Vekselstrømsgeneratoren vandt større udbredelse og er monteret i alle nye biler, der bliver produceret i dag.
Jeg har erfaret at veteranbiler, der er født med jævnstrømsdynamo, bliver monteret med vekselstrøms-generatorer.

Harald Mortensen.

Tekst til den midterste tegning

Skematisk tegning af spændingsregulatorens virkemåde. I princippet består spændingsregulatoren af en elektromagnet med anker, der er forbundet over dynamoens plus- og minuspol og derfor har samme spænding som dynamoen. Når dynamoens spænding når en vis højde, tiltrækkes ankeret, der holdes i stilling med en fjeder, af magneten, hvorved kontaktpunkterne åbnes, så strømmen i stedet passerer en modstand. Det heraf følgende fald i dynamoens spænding får elektromagneten til at slippe ankeret, kontaktpunkterne lukker sig, modstanden afbrydes, og spændingen stiger. På denne måde vibrerer ankeret 30 til 50 gange pr. sekund, således at spændingen holdes konstant





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
6.01.2011

Årets første klubaften bød på et foredrag af den dengang på speedwaybanerne så kendte superstjerne, Erik Gundersen. Der var mødt 55 medlemmer. Det overrasker mig ikke. Trods vintervejret, ville man ikke gå glip af at høre om Eriks tilværelse fra sit 9. år til ulykken skete på speedwaybanen, som vi alle husker, samt det efterfølgende operationsforløb.

Erik er født og opvokset i Tourup ved Esbjerg, hvilket havde betydning for hans speedwaykarriere, han boede ikke langt fra savskærer Larsen, som havde to drenge, der hed Bent og Flemming. Deres far "savskæreren", som vi kaldte ham, fik lavet en bane til sinedrenge, som startede med at køre knallert. Det fangede Eriks interesse.

I 1973 startede Erik på en knallert med SCO-motor og fik lov at bruge banen og deres værksted.

Erik kom med til Grand Race på Korskrobanen i 1971, hvor han så Ole Olsen vinde. Det gav ekstra gnist i den unge mand. Skolen i Jerne gik for Erik som så mange andre drenge, når de har benzin i blodet og drømmen om gashåndtaget. Engelsk var dog faget, der gik bedst og som der blev brug for senere i England.

En dag i 1973 aftalte Erik med sin mor om at blive væk fra skolen (skulke). Han kunne få et job, hvor han kunne hjælpe Oles mekaniker at køre traktor med slæb og blev derved en oplevelse rigere. Næste skoledag tog læreren Erik i forhør om hans sygdom, som Erik bekræftede. Men ak og ve, lærer Langelund tog en annonce fra avisen op af lommen, hvor Erik sad på traktoren og bekendelsen måtte frem.

I 1976 fik Erik selv en speedwaycykel, 500 cm^3. Kørte som junior for Klitdrengene og blev Dansk Mester i 1977 i juniorklassen. Hardy Jensen var holdleder. Erik husker den store opbakning, han fik på Korskrobanen

Talentet og et dansk mesterskab var der. Det fik en promotor fra Birmingham øje på og kontaktede Erik. Dog skulle svendeprøven som mekaniker hos Nellemann først i hus, så det måtte vente 1½ år.

Året 1978 blev Erik senior og nr. 3 ved D.M.. Der skulle mere til. Interessen var større. Han kom med Kristian Præstbo til Wolverhamton i 1979, hvor han boede hos Tina og Kristian Præstbo. Han fik kontrakt med Chredy, som de begge kørte for.

Det var noget anderledes at køre for 20.000 tilskuere end det antal tilskuere, der var i Danmark. Uheldet var ude og skinnebenet brækkede, dermed blev der en pause på 10 uger. Promotoren pressede Erik. Enten skal du lære at

køre som en professionel eller også tilbage som mekaniker hos Nellemann. Det hjalp, for Erik begyndte at vinde løb og turde satse. Men ikke bare med det, for Kristian Præstbo stoppede efter 1 år, og så var der ingen hjælp at hente der.

I 1980 er Erik mere rutineret og Preben (bror) kommer over som mekaniker i 3 år. Efterhånden kom flere danske kørere til England og antallet var oppe på 22, fordelt i forskellige klubber.

Et løb, Erik husker tydeligt, var i Coventry (10.000 tilskuere), hvor Ole Olsen deltog. I et af heatene skulle Ole og Erik begge til startsnoren. I et sving pressede Erik Ole så meget, at Ole styrtede og rev en flænge i læderdragten og sit lår. Erik tager Ole med på et lift til ryttergården. Først der får han læst skriften på væggen af en vred Ole. " Hvis du kører sådan engang til, kører jeg dig gennem stakittet, så du skal betale for at komme ind ". Hvorpå Ole fik beskede: "Det var fordi, du ikke kørte stærkt nok". Det gjorde Ole endnu mere ophidset.

Næste løb slår Erik på reglementeret vis Ole, og kommentaren lød: "Det er sådan, det skal gøres Gundersen".

På Wembley, foran 92.000 tilskuere kvalificerer Erik sig første gang med dannebrog kørevest ved at blive nr. 4, Ole Olsen nr. 2 og Tommy Knudsen nr. 3. Han slog banerekord på 66,2 sek., som står endnu, der bliver nemlig ikke kørt løb mere på banen.

I begyndelsen af 1980 får Danmark succes med alle sine kørere. Som 34 årig sluttede Ole Olsen karrieren. Men Ole fortsatte som holdleder for landsholdet og var med hans erfaring og sorte bog samtidig personlig rådgiver for Erik. Det gav problemer, idet Hans Nielsen mente det var unfair.

VM i Ullevi 1984 er Ole især psykologisk rådgiver. Ole lærer Erik, hvordan man får styr på nerverne, og han var især god til at vende negative tanker til positive.

VM finalen i Ullevi stadion i 1984. I den store pause træder Hans Nielsen ind med sin manager. Hans og Erik taler ikke sammen som rivaler. Erik går og smækker med døren, med det resultat, at Hans forsvinder. Inden sidste heat, beordrer Ole Erik ud på parkeringspladsen, hvor han skal sidde ene og koncentrere sig. Det gjorde Ole selv i 1971, da han vandt sit første VM. Det sidste heat bliver en drømmestart, Erik vandt og blev dermed verdensmester. Den nat blev der ikke sovet meget. På hjemturen med færgen til Frederikshavn var der to lejre. Eriks og Hans. Fest i den ene lejr og gravøl i den anden. Ikke mindst i Tourup blev Erik fejret, hvor hans far Svend Åge satte æresport op. Det kunne være den skulle bruges igen, så den blev sat bagved hønsehuset, efter Svend Åges udsagn.

3 uger senere kører Erik 1000 m langbane i Herxheim, hvor cyklen har 2 gear. I finalen kom Erik, Karl Meyer og Erik Müller. Erik blev verdensmester og slog tyskernes egen elite og favoritter på lånt cykel.

Guldcyklen fra 1988

Resultaterne på banen som verdensmester, gav bedre sponsorer, indtægter og dermed også et større pres på Erik og hans mandskab.

1984 i Gøteborg: Verdensmester
1985 i Bradford: Verdensmester, Hans Nielsen nr. 2
1086 i Katowice, Polen: Hans Nielsen verdensmester, Erik nr. 2.
1087 Amsterdam: Hans Nielsen verdensmester.
1988 Vojens: Verdensmester, Hans Nielsen nr. 2 ved omkørsel i finalen. Her tangerede Erik Oles serie på 3 titler. Erik har i alt vundet 17 VM Titler.

Verdensmester 1988

Erik begynder at blive "ældre (30 år)" inden for speedway sporten (England 10 år) og slutter efter et godt år i (Chredy) Flytter til Danmark med Helle

Erik havde et godt år i 1989, indtil den fatale ulykke i Bradford, som vi ikke glemmer. I et heat presser Lance King og Jimmy Nielsen hinanden med det resultat, at Jimmy Nielsen kører op i Eriks baghjul, hvorefter han bliver kørt over af Simon Cross, kommer på hospital og i koma.

Efter koma kunne han ikke tale, havde brud i nakken, som blev skruet sammen, lam i arme og ben og udsivning i nakken, hvilket trykkede på nogle nerver. Men efterhånden kom der reaktioner i den ene side. Diagnosen lød bl.a. på 6 – 8 måneders indlæggelse. Det slog Eriks verden i grus. Patienten ved siden af havde ingen udsigter til bedring, han var en stor hjælp for Erik.

Efter 5 måneder blev Erik flyttet til en fortsat genoptræning i Linnköbing, Sverige, som varede i 17 uger, med økonomisk hjælp fra forsikringen. Derfra hjem til Danmark. Han blev derefter landstræner i 10 år og stoppede i 1991. Erik var taknemmelig trods alt og kunne leve videre og fik til stor glæde en datter, sammen med Helle i 1993.

En ny hverdag skal i gang, det bliver 1½ år på pædagogseminariet i Esbjerg, som han må opgive p.g.a. smerter. En operation bliver nødvendig i arme og knæ. Derefter arbejdede Erik med handikappede børn i 9 måneder.

Erik bliver kontaktet af DMU, om at arbejde med 9 -14 årige (80 cm^3) i 3 år og skriver kontrakt. Det bliver han rigtig glad for og skrev i oktober en ny kontrakt på 3 år.

Dengang Erik var aktiv speedwaykører, var indtægterne ikke så store som de er i dag, hvor der også bliver kørt i Sverige og Polen.

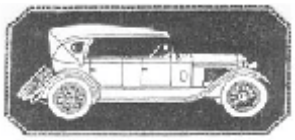
Om 3 år regner Erik med, at Danmark igen bliver stærk på speedwaybanerne bl.a. på grund af arbejdet med de unge talenter.

Man behøver ikke at være stor
af bygning for at nå store resultater.

Tak til Erik Gundersen

Harald Mortensen

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

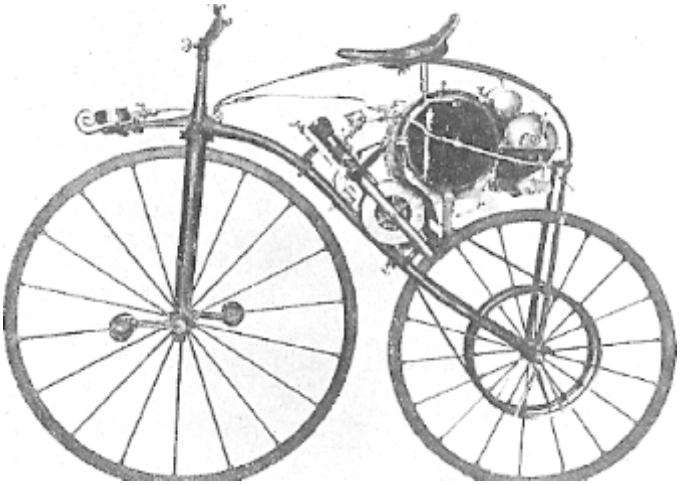
Besøg os - og vor vinkælder.

AUTO PARTNER VÆRKSTED

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

Veteranmotorcykler –
og dieselmotorer ?

I menneskehedens historie har man bl.a. stræbt efter at komme hurtigere fra sted til sted. Først gående, men efter hjulets opfindelse på mange forskellige måder. Opfindelsen af en motor (damp-, benzin- eller dieseldrevet) gjorde det muligt at komme rundt uden større fysiske anstrengelser.
Ved forbrændingsmotorens fremkomst blev de mest anvendte principper i stempelmotorer - ottomotoren og dieselmotoren - begge opkaldt efter deres tyske opfindere N. A. Otto (1832-1891), og R. Diesel (1858-1913).
Dieselmotoren som totakts- eller firetaktsmotor har været anvendt i stempelmotorer i mange år. Den høje virkningsgrad og det store drejningsmoment var en medvirkende årsag til den store anvendelse af motoren bl.a. i transportbranchen, hvor man allerede i 1920 begyndte at anvende dieselmotorer i lastbiler i USA, kort efter fulgte jernbanelokomotiver med dieselmotorer. De første traktorer med dieselmotorer kom i 1930'erne. Den første bil med dieselmotor, en Mercedes 270 D markedsførtes i 1937. Der gik dog 50 år inden dieselbiler først blev rigtig udbredt på personbilsmarkedet.
Den først fremstillede motorcykel er efter nogles mening Gottlieb Daimlers motorcykel fra 1885. Franskmænd, og andre mener det er Michaux-Perreauxs motoriserede tohjulede køretøj fra 1869. Maskinen, der var forsynet med en lille dampmaskine ses herunder..



Det tradionelle kraft til vægt forhold i en dieselmotor var årsag til, at denne motor i mange år ikke var anset som velegnet til brug i en motorcykel.
Efter perioder, hvor damp og benzin har været anvendt som drivmiddel i motorcykler, ser det nu ud til, at motorer med diesel som drivmiddel vil gøre sit indtog på området.
Miljøhensyn, bedre kørselsøkonomi, m.m., vil være motivationsfaktorer, når først børnesygdomme, myndighedskrav, etc., er overvundet.
I Indien blev der med støtte fra regeringen udviklet nogle små diselmotorer til at drive vandpumper, så de fattige bønder kunne lave vandingsanlæg til deres marker.
På grund af de høje benzinpriser fandt bønderne hurtigt ud af at flytte motorerne over i deres motorcykelstel, og selv om disse små motorer på nogle områder gav motorcyklerne begrænsede ydelser, var metoden populær og Royal Enfieldfabrikken, Indien, tog ideen til sig og startede en produktion af dielselmotorcykler.

Royal Enfield Lightning Diesel 435.

NATO styrkerne i Europa standardiserede i 1980'erne alle deres køretøjer til at fungere med dieselolie. Nogle af NATO's styrker, der har mange motorcykler, har gennemført forsøg med dieseldrevne motorcykler.

Rækker af M1030M1 dieselmotorcykler står klar til afsendelse hoe fabrikanten..

Støt vores annoncører
de støtter os

Isfuglen - en flyvende ædelsten

Isfuglen er en elegant fugl klædt i den flotte blå- og rødlige fjerdragt. En symfoni af farver, der får den til at ligne en flyvende ædelsten. Den lille karakteristiske isfugl er fuglen i Frøs-logoet. Den er lille, lynhurtig og flittig. Isfuglen som symbol giver et godt billede, af det du kan forvente, når du går i Frøs Herreds Sparekasse

"Kontakt os - måske kan vi gi' din økonomi et godt tilbud"

Ole Madsen
direkte 76 10 96 75
om@froes.dk

Frøs
www.froes.dk

Gl. Vardevej 241
6715 Esbjerg N
Tlf 76 10 96 96

Stort udvalg i dæk og fælge

FIRSTSTOP Ahlmann DÆK
- DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED
Taurusvej 16 · Esbjerg · tlf. 75 12 20 27
Åben: mandag - torsdag 8.00 - 16.30 · fredag 8.00 - 16.00
Hjertingvej 74 · Esbjerg · tlf. 75 45 30 01
Åben: mandag - fredag 8.00 - 16.30
www.ahlmanndæk.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

Veteranmotorcykler –
og dieselmotorer ?
VMK-Køreture - MANGE!

Et udviklingsprojekt i Californien medførte produktion af en Kawasaki motorcykel med dieselmotor til militært brug inden for Nato. Udviklingen skete i et samarbejde mellem et californisk firma og det engelske militær.

Motoren er trecylindret med et slagvolumen på 800 ccm – men med turbo og interkøler. Den maksimale effekt er på 50 hk og et drejningsmoment på 130 Nm ved blot 1.800 rpm.. Maskinen er kardantrukket på baghjulet, men har også hydraulisk forhjulsdrift, og så vejer den kun 199 kg.

Denne maskine - M1030M1 - hævdes at være verdens første dieseldrevne motorcykel.

Interessen for dieselmotorcykler er stor i USA, Europa og Østen, og der præsenteres hele tiden nye produkter. Et eksempel er en hollandsk dieseldrevet motorcykel for det mere velbeslåede motorcykelmarked.

Dieselmotorcyklerne er endnu for nye til at opnå veteranstatus, men det får de senere, og så må vi veteranmotorcyklister vænne os til lyden.
Problemet med lyden bliver endnu mere udtalt, hvis/når elmotorer introduceres som motorer i de tohjulede køretøjer.

HØ/januar 2011

– Og som De tydeligt ser, er alle pigerne iført særdeles dristige kostumer

MOTOR•MAGASINET NR. 4 31. JANUAR-6. FEBRUAR 2011 MOTOR•MAGASINET

Kærlighedsportrætter efterlyses

Kærlighed ruster ikke, men det gør gamle motorcykler, og så er der kun minderne og foto tilbage, men det kan også bruges.

GAMLE NIMBUS

Jens Jessen, som er en af Motor-magasinets faste journalister, har i løbet af årene udgivet en lang række bøger om datidens køretøjer med emner som lastbiler, busser, biler og motorcykler. Sidst var det en bog om BSA motorcyklerne kaldet, BSA i sort-hvid og farver.

Nu er han i gang igen, og denne gang skal det handle om vores egen Nimbus motorcykel. I den forbindelse søger han gamle fotos af Nimbus motorcyklen, og dem som kørte på dem, og er der en historie tilknyttet, er det kun ekstra godt. Billederne behøver ikke at være prangende udstyrsstykker, men gerne dem, som er i det gamle fotoalbum fra fars eller bedstefars tid. Det kunne måske også være fra dengang, der blev kørt ordonnanstjeneste ved militæret, politi på patruljering eller måske kørsel med post på Nimbus motorcykel. Måske kender nogen måske endda nogen, som har arbejdet på Fisker & Nilsen, dengang man lavede både Nilfisk støvsugere og Nimbus motorcykler.

Er der nogen, der har noget liggende, så kontakt Jens Jessen på 8657 7201 / 2073 7471. På mail er det jens.jessen@mail.dk Billederne vil blive passet rigtig godt på, nænsomt blive scannet ind, og derefter returneret omgående. *spanger*

Det er billeder som dette af Nimbus-motorcyklen, som Jens Jessen søger.

VMK-Køreture - MANGE!

Resultatet af en "brugerundersøgelse" ved oktoberklubmødet viste klart, at mange medlemmer ønsker flere køreture end VMK hidtil har arrangeret.
Det fremgik klart, at turene ikke behøver at være nøje planlagte, men gerne må være improviserede - bare man kommer ud at køre!

Bestyrelsen har på den baggrund vedtaget at sætte køreture i kalenderen hver torsdag aften i sommer halvåret 2011, hvor der ikke er klubmøde = de 3 sidste torsdage om måneden i perioden midt april til midt september.
I juli således hver torsdag aften.

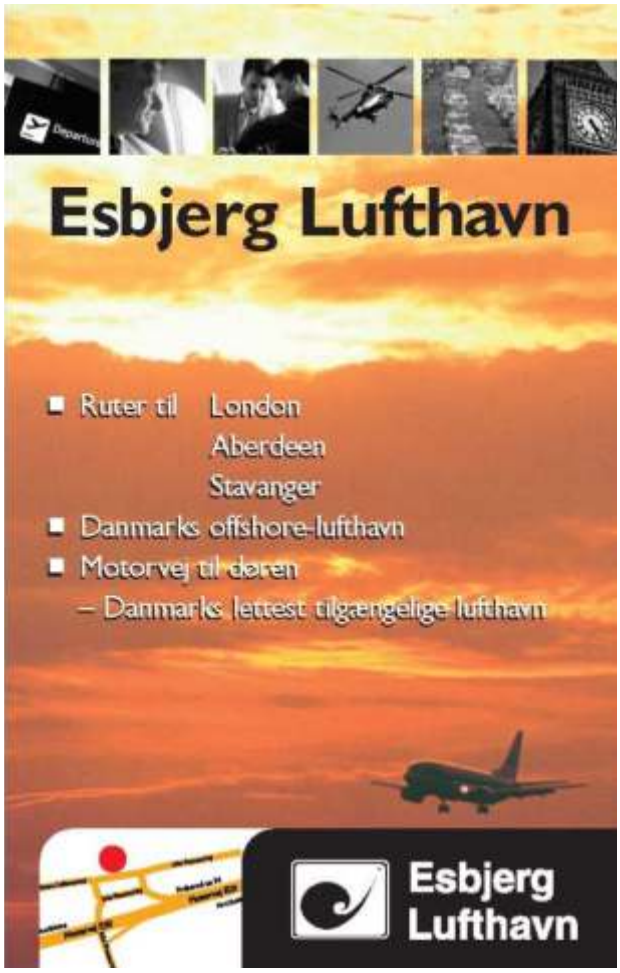
Vi har valgt P-pladsen ved SHELL-tanken ved KORSKROEN som mødestedet, der hvor KORSKROVEJ munder ud i TINGVEJEN.

Mødetidspunktet er før kl. 18.30, hvor der er afgang.
De, som møder op, bestemmer helt selv, hvor turen skal gå hen - i samlet flok eller i mindre grupper, der ikke nødvendigvis behøver at køre samme sted hen, alt efter hvad man bliver enige om.

Til nogle af køreafterne vil løbsledelsen have forslag om et bestemt tema eller et bestemt mål. Dette vil altid blive annonceret på hjemmesiden vmklub.dk. Hvis det kan nås også i VMK NYT, ellers ring til løbsledelsen på 75164114 (Jørgen), 75175547 (Harald) eller 75116440 (Svenn-Olav).
Så gælder det om at møde op til køreturene, så der kan skabes en ny og god tradition.

VMK Løbsledelsen

Støt vores annoncører
de støtter os



MONICA - en 1970'er luksusbil

I 2005 fik jeg for anden gang lejlighed til at besøge THE MORGAN MOTOR COMPANY i Great Malvern, Worcestershire. Det er en helt speciel oplevelse, som man ikke kan få andetsteds i denne verden. MORGAN fabrikken er et kapitel helt for sig selv, men det er faktisk ikke det, jeg vil fortælle noget om her.

På den lille gårdsplads foran den nyindrettede reception - langs med den tidligere udstillingsbygning - holdt der en bil parkeret, som jeg ikke lige umiddelbart kunne identificere. Jeg tog et billede, og ville have kigget nærmere på den, når vi havde været turen igennem hele fabrikken - men da vi kom ud igen, så var den kørt!

Hvad pokker var det for en? Det var en ganske stor bil med flotte, svungne linier. Måske en amerikaner med et italiensk special-karroseri? Eller måske en schweizisk MONTEVERDI eller noget i den retning? Jeg måtte prøve at finde den i en eller anden bog, når jeg kom hjem igen.
Det glemte jeg imidlertid alt om igen, og fotografiet kom ind i albummet sammen med alle de andre.

Mere end tre år senere gik jeg rundt og kiggede biler på Classic Car Park udenfor GOODWOOD banen. Her er næsten lige så mange spændende og sjældne biler at se på, som der er inden for hegnet. Pludselig var jeg ved at tabe brillerne ..... dér stod den,

Jeg var helt sikker på, at det var helt den samme bil, som jeg havde set oppe ved MORGAN fabrikken. Men jeg vidste jo stadig ikke, hvad det var for én.

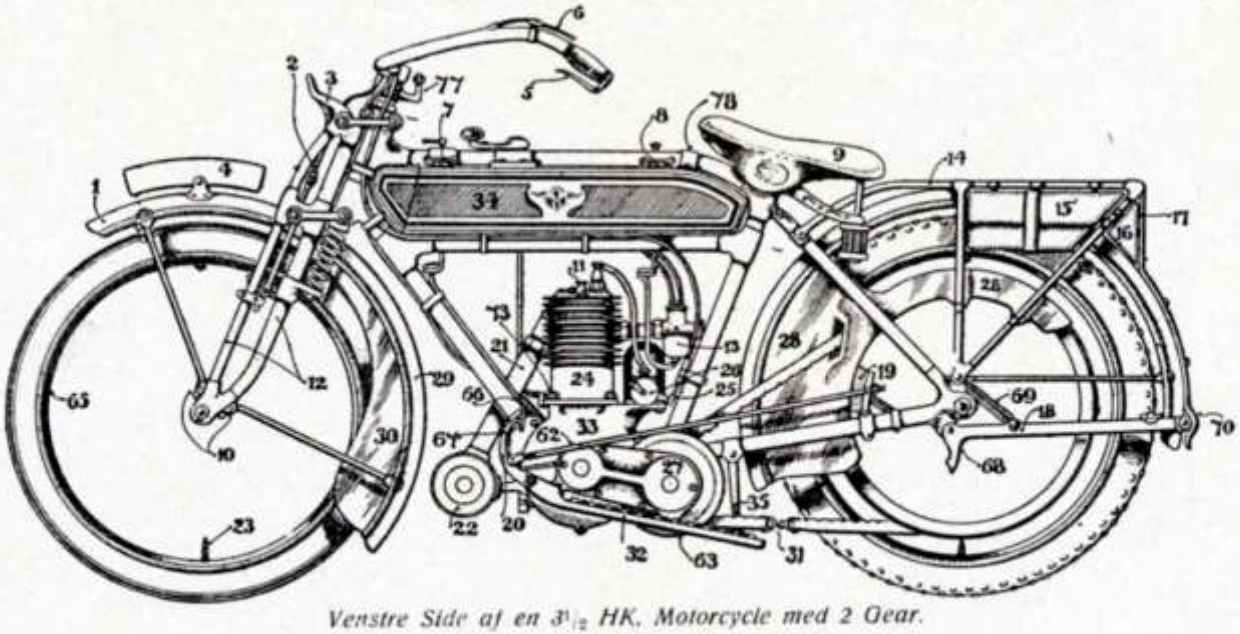
Da jeg kom hjem efter denne tur, sammenlignede jeg de to fotografier og fik bekræftet for mig selv, at det virkelig var den samme bil med samme nummerplade. Jeg mailede billederne til Morgan og spurgte, om de kunne sige noget om bilen.
Først fik jeg svar fra receptionsdamen og siden fra salgschefen: Bilen er en prototype, der hedder MONICA. Den tilhører den engelske bildesigner Chris Lawrence, som stod for designet, udviklingen og fremstillingen af prototyperne, og som siden også har medvirket ved MORGANs egen AERO.

Siden har jeg så kunnet læse mig til, at det var en fransk industrimand, Jean Tastevin, der i 1970'erne ville skabe luksusmærket MONICA - opkaldt efter hans kone - som efterfølger for FACEL VEGA og i klasse med CITROËN SM OPÉRA.
MONICA 560 blev præsenteret på Salon de Paris 1972. Den tidligste prototype blev udstyret med en 3,4 l V8, designet af den legendariske engelske motorkonstruktør og tuningsspecialist Ted Martin, mens de senere og produktionsmodellen fik en 5,6 l V8 CHRYSLER motor. Man kunne vælge mellem enten CHRYSLERs Torqueflite transmissionssystem eller en ZF 5-trins manuel gearkasse.
Styling og forme blev produceret af Bob Curl fra Hastings Motor Sheet Metal Works, og som produktionsrådgiver blev John Drew, tidligere BRISTOL CARS, inviteret ned på fabrikken i Balbigny i Loire, hvor produktionen begyndte i 1973.
Et af problemerne blev, at så mange forskellige nationer var repræsenteret i arbejdsstyrken, at ethvert produktions-problem resulterede i ophedede, multisprogede diskussioner. Men oliekrisen 1973 tog livet af bilen kort efter fødslen, og fabrikken lukkede allerede igen i 1974. Foruden 22 prototyper blev kun 8 biler produceret.
I marts 1975 annonceredes det, at PANTHER WESTWINDS i Surrey, England, havde planer om at genoptage produktionen, men det blev ikke gennemført.

Jeg ved ikke, om Chris Lawrence's egen MONICA er en af prototyperne eller produktionsmodellerne.

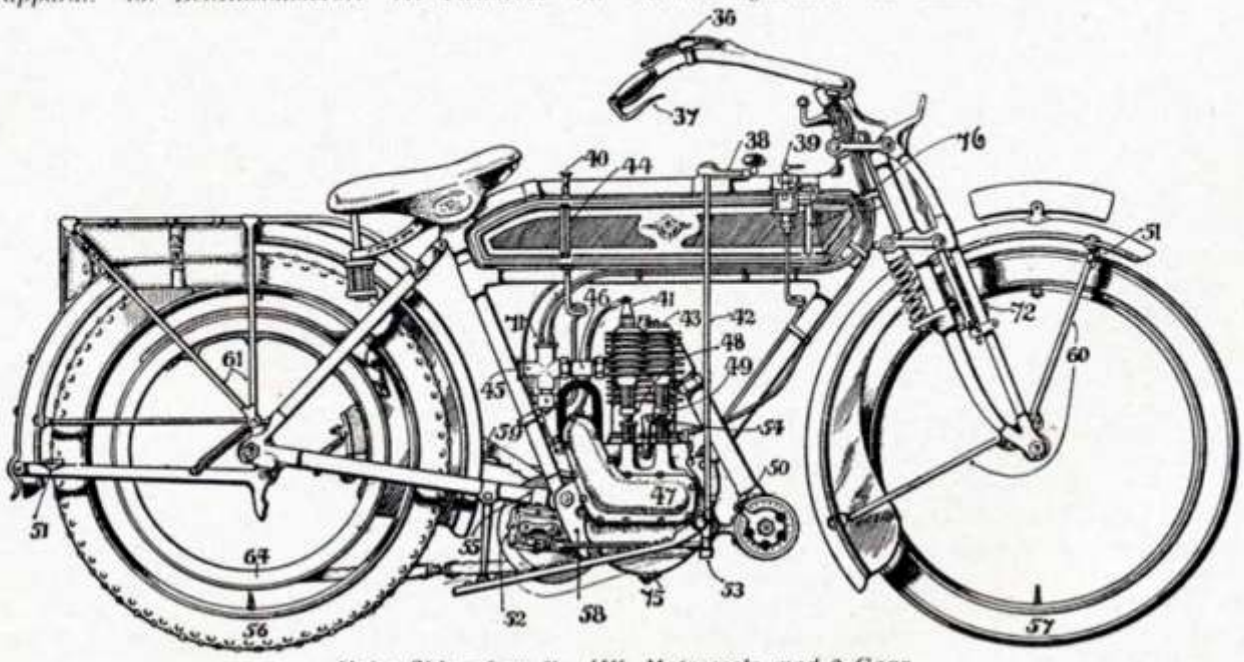
Jørgen Lind

Haandbog i Motorcycling.



Venstre Side af en 3½ HK. Motorcycle med 2 Gear.

1. Forlænget Forskærm. 2. Forbremsestang. 3. Lygteholder. 4. Nummerplade. 5. Kompressionsløfte-Haandtag. 6. Magnetindstiller. 7. Dæksel til Olietank. 8. Dæksel til Benzintank. 9. Saddel. 10. Skærmholdere. 11. Hane til Cylinderen. 12. Dobbelt Forgaffel. 13. Karburator. 14. Bagagebærer. 15.-16. Værktøjstaske. 17. Bagreflektor. 18. Stativ. 19. Bagbremse. 20. Bagbremsepedal. 21. Udblæsningsrør. 22. Lydpotte 23. Luftventil. 24. Cylinder. 25.-26. Magnet. 27. Gearkasse. 28. Bagskærm. 29.-30. Forskærm. 31. Remsamler. 32. Fodbrædt. 33. Krankasse. 34 Olie- og Benzintank. 35. Fodbrætholder. 36. Gasindstiller. 37. Forbremsehaandtag. 38. Gearindstiller. 39. Smørcapparat. 40. Benzinstandsrør. 41. Tændrør. 42. Gearstang. 43. Ventildæksel. 44. Benzinstandsrør. 45. Luftkanal til Karburatoren. 46. Indsugningsrør. 47. Magnetkædedæksel. 48. Indsugningsventil. 49. Udblæsningsventil. 50. Fri Udblæsning. 51. Sømfangere. 52. Gearkasse. 53. Gearstang. 54. Ventilløfter. 55. Holder til Gearkassen. 56. Knopdæk. 57. Riflet Dæk. 58. Gearkasse. 59. Gummirem. 60. Skærmholdere. 61. Stænger til Bagagebærer. 62. Bagbremsestang. 63. Remskive. 64. Baghjulsremskive. 65. Fælg. 66. Olierør. 67. Pedal til Baghjulsbremsen. 68. Stativstøtte. 69. Stativfjeder. 70. Stativholder. 71. Regulator til Gasindstilleren. 72. Forbremse. 73. Cylinderbolt. 74. Bundskrue. 75. Oliestandsglas. 76. Holder til Carbidgasværk. 77. Tankholder.



Højre Side af en 3½ HK. Motorcycle med 2 Gear.

Vestjysk Motorveteran Klub
Resultatopgørelse for perioden
1. januar til 31. december

Foreningsregnskab

Budget '11	Budget '10			2010	2009
72.000	63.000	Kontingent		64.650,00	62.750,00
16.000	17.000	Annoncer, VMK-Nyt		17.700,00	18.300,00
		Klubspil, indtægter	3.430,00		
0	0	Klubspil, udgifter	2.066,99	1.363,01	-700,10
88.000	**80.000**	**Indtægter i alt**		**83.713,01**	**80.349,90**
1.500	2.000	Blomster og gaver		0,00	2.021,00
4.000	3.500	Nyanskaffelser		4.362,50	3.428,45
2.500	2.000	Bestyrelsesmøder		2.443,50	1.284,00
3.500	5.000	Generalforsamling		3.345,00	3.264,50
2.500	5.000	Møder/besøg/arrangementer		1.976,30	2.758,24
1.500	1.000	Telefon og kørsel		1.500,00	500,00
600	1.000	Hjemmeside og internet		585,00	540,00
6.500	5.000	Kontorartikler		6.150,62	6.432,16
1.100	1.100	Porto, forening		848,00	1.001,00
400	500	Bank- og andre gebyrer		304,00	454,00
750	750	Husleje		750,00	750,00
0	500	Klassisk bil MC		0,00	495,00
7.000	7.400	Motorhistorisk Samråd		6.688,16	3.672,00
500	500	Diverse udgifter		0,00	600,00
32.350	35.250			28.953,08	27.200,35
27.000	26.000	VMK Nyt		26.418,00	25.555,50
23.000	21.000	VMK Nyt, porto		24.340,25	20.043,00
50.000	47.000			50.758,25	45.598,50
82.350	**82.250**	**Udgifter i alt**		**79.711,33**	**72.798,85**
5.650	**-2.250**	**Resultat før renter**		**4.001,68**	**7.551,05**
2.000	4.000	Renteindtægter		2.363,52	4.665,48
7.650	**1.750**	**Foreningsresultat**		**6.365,20**	**12.216,53**

Vestjysk Motorveteran Klub
Resultatopgørelse for perioden
1. januar til 31. december

Løbsregnskab

Budget '11	Budget '10		2010	2009
52000	48.000	Deltagerbetaling	49.050,00	42.650,00
0	0	Tilskud	0,00	2.000,00
52.000	**48.000**	**Indtægter i alt**	**49.050,00**	**44.650,00**
47000	49.000	Forplejning	48.764,00	48.750,00
2000	3.000	Kørselsudgifter	1.110,00	5.080,12
800	600	Porto	585,00	702,75
4400	4.500	Tryksager/materialer	4.365,59	0,00
2300	2 000	Præmier	2.500,00	1.648,00
2000	2.000	Lydanlæg	0,00	2.187,00
500	500	Diverse	0,00	713,28
59.000	**61.600**	**Udgifter i alt**	**57.324,59**	**59.081,15**
-7.000	**-13.600**	**Løbsresultat**	**-8.274,59**	**-14.431,15**

Vestjysk Motorveteran Klub
Balance pr. 31. december

		2010	2009
Driftskonto 6119 0001347683		4.794,73	9.708,38
Højrente 6119 0004818830		68.304,81	71.000,00
Løbskonto 8119 0001782185		631,81	602,36
Forudbetalt MhS kontingent		5.220,00	0,00
Aktiver i alt		**78.951,35**	**81.310,74**
Egenkapital primo		72.985,74	75.200,36
Årets resultat:			
Foreningsresultat	6.365,20		12.216,53
Løbsresultat	-8.274,59	-1.909,39	-14.431,15
Egenkapital ultimo		**71.076,35**	**72.985,74**
Forudbetalt kontingent		6.375,00	6.825,00
Forudbetalte annoncer i VMK-Nyt		1.500,00	1.500,00
Passiver i alt		**78.951,35**	**81.310,74**

Oksbøl, den 6. januar 2011

William Pohlmann, kasserer

Roland Munch, revisor

Støt vores annoncører
de støtter os

Veteranforsikring Danmark

”Vi sætter pris på sjæl og charme …”

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1976 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	551	204
50.000	689	204
75.000	801	204
100.000	873	204
125.000	988	204
150.000	1.078	204
175.000	1.171	204
200.000	1.260	204
225.000	1.348	204
250.000	1.423	204
275.000	1.544	204
300.000	1.684	204
325.000	1.784	204
350.000	1.901	204
375.000	2.023	204
400.000	2.140	204
425.000	2.262	204
450.000	2.383	204
475.000	2.451	204
500.000	2.619	204
525.000	2.742	204
550.000	2.836	204
600.000	3.097	204
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.361	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1977 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.354	463
50.000	1.693	463
75.000	1.972	463
100.000	2.148	463
125.000	2.429	463
150.000	2.651	463
175.000	2.883	463
200.000	3.100	463
225.000	3.316	463
250.000	3.499	463
275.000	3.798	463
300.000	4.092	463
325.000	4.389	463
350.000	4.676	463
375.000	4.976	463
400.000	5.263	463
425.000	5.567	463
450.000	5.860	463
475.000	6.031	463
500.000	6.443	463
525.000	6.743	463
550.000	6.976	463
575.000	7.214	463
600.000	7.618	463
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.081	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**