VMK NYT

Nr. 265, 34. årg. august 2011

National køredag

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

Næstformand: Jørgen Lind
Edelsvej 30
Løbs- og turudvalg 6700 Esbjerg
Bladudvalg 75164114
Ansvarshavende redaktør naestformand@vmklub.dk

Kasserer: William Pohlmann
Regnskab Østparken 51
Medlems- og køretøjsregistrering 6840 Oksbøl
Bladudvalg 75279243
Distribution kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Povl A. H. Elkjær
Solbærvej 10
6715 Esbjerg N
Klublokale 75 13 52 42 / 40 81 31 24
Løbs- og turudvalg klubmester@vmklub.dk

Sekretær: Mogens Andreasen
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V
Fotograf 60 96 20 16
Annoncører sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem: Axel Hesel
Morbærlunden 42
6705 Esbjerg Ø
Løbs- og turudvalg 75 14 22 26 / 40 51 22 26
Annoncører

Bestyrelsesmedlem: Thomas Nielsen
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
21 42 13 42
Løbs- og turudvalg bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

Suppleant: Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
75116440
suppleant@vmklub.dk

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

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

Bibliotek: (Under omlægning)

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:

Klummen, af formanden	side 3
Trabant	side 4
National køredag 5. juni	side 11
Glemte veteraner DAF	side 12
Damp - hvorfor ikke?	side 15
Au2huset i Esbjerg	side 17
Sen sommer ture	side 19
Havnegade i Esbjerg, set på postkort	side 20
Veteraners repremiere	side 21
Henne Strand træf	side 22

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER:

125 Henrik Nørrum, Blåmejsevej 4, 6880 Tarm
131 Steen Jensen, Ballenvej 40, 8305 Samsø
136 Orla Jensen, Fortuna Alle 66, 6705 Esbjerg Ø
170 Jacob Mikkelsen, Reimersvej 7, 8963 Auning

AKTIVITETSKALENDER FOR 2011:

August	27.	Sensommer træf, se mere side 19
September	1.	Klubmøde
	3.	Historisk 2 timer race, ved Flyvepladsen 10, Padborg
	6.	Tirsdagstræf i Ribe
	8.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	11.	Henne Strand træf
	11.	9.00 - 16.00 Historisk Dyrskue & Veteranstævne, Karensminde, Grindsted.
	13.	Tirsdagstræf i Ribe
	15.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	18.	Henne Strand træf
	20.	Tirsdagstræf i Ribe
	22.	VMK-Køretur, P-pladsen v. Shell Korskroen
	25.	Sen-sen-sommer-picnic-tur, se mere side 19
	25.	Henne Strand træf
Oktober	6.	Klubmøde
	22. - 23.	Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
	27.	Tirsdagstræf i Ribe

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: Fra National køredag d. 5. juni

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 42, deadline 1. pktober 2011

Klummen
af formanden

Tænk nu går vi allerede mod mørkere tider og mange har en billig ferie til salg.

Arrangement mæssigt set, har der ikke været det helt store. Men hvad det er jo ferietid. Hvad angår fælles køreture med udgang fra Korskroens Parkeringsplads, er det aldrig blevet det store tilløbsstykke, som vi havde forventet. Mange gange er kun 1 – 3 deltagere troppet op, hvilket vi må have ændret til næste år.

Sidste år omtalte jeg Late Night arrangementet om onsdagen i Henne, og jeg må sige, at Tage Kristensen og Mich´s Ishus har gjort noget ved sagen. Onsdag d. 27. juli havde mere end 60 veteranbiler og 7 – 8 motorcykler fundet vej til Henne Strand og det var meget interessent at se publikums store interesse for de smukke veteraner. Spørgelysten var stor på en god blanding af engelsk – tysk – norsk og dansk. Et arrangement, som kan anbefales til en aftentur. At man så får en gratis vaffel is – eller soft is med fri kaffe tæller jo også. Samværet omkring det lange bord er et andet godt tiltag. Her drøftes og løses mange små problemer med vore køretøjer. En cadeau til Tage, som selvfølgelig har nogle travle aftener.

CS/2011

TRABANT

TRABANT
- kunne have
været bilen,
der kørte AUDI-
navnet videre!

Historien om Trabant er lidt indviklet. Den begynder faktisk indirekte i Danmark - og ender i Sachsen.
I sommeren 2010 deltog jeg tilfældigvis i et "Oldtimertreffen" og lige så tilfældigt besøgte jeg "Eisenbahn- und Technik Museum" på den tyske ø Rügen. Her genså jeg IFA'er, EMWer, Trabi'er, Wartburg'er m.m., som jeg husker hjemme fra det tidligere gadebillede i Danmark. Herfra stammer min nysgerrighed for at "bore" lidt mere i deres historie og her tog jeg de fleste af omstående fotos. Med Peter Böhlkes bog "DDR Automobile von A-Z" i hånden har jeg efterfølgende kunnet studere Trabant'en lidt nærmere og skrive dette lille stykke om den.

Det var danskeren Jørgen Skafte Rasmussen, som på sin DKW-fabrik (Dampf-Kraft-Wagen) i Zschopau, Sachsen, startede med at bygge lette motorcykler i 1916 med små 2-taktsmotorer under navnet DKW, men populært kaldet "Des Knabens Wunsch" og "Das Kleine Wunder". I 1920'erne var DKW vokset til at være verdens største motorcykelfabrik, og sidst i samme årti udvidede man aktiviteterne med produktionen af biler.
I oktober 1930 bad Skafte Rasmussen Audi-fabrikken i Zwickau om at konstruere en lille, let bil. Den skulle have DKWs 2-cylindrede 2-taktsmotor, tværliggende, med forhjulstræk, og uafhængigt hjulophæng - og så skulle den være både folkelig og billig. Resultatet blev DKW model F1, verdens første serieproducerede bil med forhjulstræk.

I 1932 sluttede 4 sachsiske bilmærker sig sammen og dannede Auto Union med hjemsted i Chemnitz, nemlig DKW i Zschopau, Audi i Zwickau (grundlagt af August Horch den 25. april 1910), der i forvejen også producerede DKWs model F1, og Horch, ligeledes i Zwickau (og ligeledes grundlagt af August Horch den 10. maj 1904) samt Wanderer i Chemnitz.

Det gamle AUTO UNION logo

Auto Union havde fire sammenhængende ringe - en ring for hvert bilmærke - som logo. Det kendes nu som logo for vore dages Audi, som i virkeligheden intet har med det oprindelige Auto Union at gøre.

Auto Unions berømte og berygtede racerbiler type A til D blev udviklet og bygget mellem 1933 og 1939 af en særlig Rennabteilung på HORCH-fabrikken. De første typer på basis af Ferdinand Porsches konstruktioner.
DKW model F8, som var introduceret i 1939, blev bygget i omkring 50.000 eksemplarer på Audi-fabrikken i Zwickau, indtil personvognsproduktionen blev indstillet i 1942.

Det var amerikanerne, der med US Army besatte Zwickau i april 1945, men allerede i juni samme år blev Sachsen lagt ind under den sovjettiske besættelseszone. Resterne af produktionsmaskineriet i de stærkt beskadigede fabrikker blev demonteret og transporteret til Sovjetunionen som krigsskadeerstatning og Zwickau-fabrikken blev genopbygget under sovjettisk kontrol. Samtidig opløstes firmaet Auto Union AG, og de 4 tilhørende mærker blev sløjfede.

Al bil-, motorcykel- og traktorfabrikation i østzonen blev samlet i IFA **(Industrieverband Fahrzeugbau)**, der omfattede mere end 40 virksomheder indenfor biler, motorer, karrosserier og reservedele. De tidligere Auto Union-mærker blev i DDR-tiden statsejede under "**V**olks**e**igenen **B**etrieben" (VEB): Horch blev således til VEB Kraftfahrzeugwerke Horch og ændrede fra 1952 navn til VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Zwickau/Sa.
Audi blev til VEB Kraftfahrzeugwerke Audi og ændrede fra 1952 navn til VEB **A**utomobil**w**erk **Z**wickau (AWZ). Disse selskaber blev som grundlag for Trabant-produktionen igen sammenlagt i 1957 til VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau.
Wandererwerke blev komplet demonteret og genopstod som to firmaer: VEB Büromaschinenwerk Chemnitz - senere ændret til VEB Büromaschinenwerk Karl-Marx-Stadt - og til VEB Werkzeugmaschinenbau Chemnitz - senere ændret til VEB Werkzeugmaschinenbau Karl-Marx-Stadt, begge uden bilproduktion.
Også DKW motorcykelfabrikken i Zschopau blev integreret i IFA, og i 1952 blev fabrikkens navn ændret til **M**otorradwerke **Z**schopau - MZ.

IFA-forbundet koncentrerede sig i første omgang om produktionen af lastbiler og traktorer, men i 1949 rullede den10 år gamle DKW model F8 så igen ud fra Zwickau-fabrikken, nu under navnet IFA F8. Den forblev i produktion indtil 1955 - stort set uden ændringer eller forbedringer - og da var der bygget mere end 26.000 stk.

TRABANT

IFA F8

Auto Union DKW havde allerede før 1940 udviklet og annonceret en ny model F9 med den nye 3=6 motor, men modellen kom ikke kom i produktion, da tyskerne som bekendt havde travlt med at fabrikere andre typer køretøjer.
I 1951 var man i DDR nået så langt, at man kunne præsentere en ny IFA F9 - i virkeligheden den 12 år gamle DKW-konstruktion i næsten uændret skikkelse. Stålkarrosserierne blev fremstillet på den tidligere Horch-fabrik i Zwickau, den nye 3-cyl. 2-takts 3=6 motor på den tidligere Wanderer-fabrik i Chemnitz, mens færdigmontagen fandt sted på den tidligere Audi-fabrik i Zwickau - så det var en ægte Auto Union.

IFA F9 - forende.

I det nye Vesttyskland lå fire tidligere Auto Union-afdelinger i München, Nürnberg, Hannover og Freiburg (Breisgau). De var hver for sig for små til at producere køretøjer, men havde en indirekte fordel frem for andre tyske bilfabrikker: DKW bilerne fra Audi-fabrikken i Zwickau blev på grund af deres 2-takts motorer kun anvendt i et begrænset omfang af de tyske styrker, og da krigen sluttede, stod der derfor mere end 65.000 nye og gamle køreklare DKWer alene i Vesttyskland. Disse blev det første skridt til at opbygge et nyt vesttysk Auto Union. Med lån fra delstaten Bayern og amerikansk Marshall-hjælp blev "Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH“, der skulle sikre reservedele til disse resterende DKW køretøjer, oprettet i Ingolstad den 3. september 1949.
Som følge af, at de fire besættelsesmagter beslaglagde al tysk statslig ejendom, kunne det gamle Auto Union AG ikke føres videre i vest, da det var blevet slettet i det sovjetiske øst. Et nyt Auto Union GmbH dannedes helt fra bunden i 1949/50. Mange medarbejdere fra de tidligere fabrikker i Zschopau, Zwickau og Chemnitz flyttede over til den nye fabrik i Ingolstadt, hvor der i 1950 startede en produktion af den tidligere planlagte, men ikke producerede F9 under betegnelsen DKW F89.
Daimler-Benz overtog det nye Auto Union GmbH i 1958, men produktionen af DKW personvogne fortsatte og videreudvikledes i det oprindelige spor, stadig med de velkendte 3-cylindrede 3=6 2-takts motorer. Ved årsskiftet 1964/65 overtog VW nu virksomheden og samtidigt udskiftede man 2-taktsmotoren med en af Daimler-Benz nyudviklet 4-taktsmotor. DKW-navnet udgik, og model F 102 forvandledes til Audi 60. Således endte den vesttyske DKW's knapt 15-årige historie, hvor den nye vesttyske Audi's historie startede.

IFA F9 - bagende.

Tilbage i Østtyskland flyttede produktionen af DKW F89's østtyske søstermodel IFA F9 i 1953 nordpå til den gamle BMW-fabrik i Eisenach, Thüringen, nu benævnt AWE **A**utomobil**w**erk **E**isenach, hvor bilen med tiden ændrede skikkelse og navn (men dårligt nok teknik) til Wartburg. Men også det er en anden historie.

IFA F8, der som mange andre efterkrigsmodeller var en førkrigsmodel næsten uden ændringer, var faktisk allerede temmelig forældet, da den kom på markedet i 1949. VEB Automobilwerk Zwickau præsenterede så i 1955 en ny model i Leipzig under navnet AWZ P70, hvor P stod for plastik - karrosseriet var en trækonstruktion

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

beklædt med Duroplast - og 70 indikerede motorstørrelsen på 700 ccm. Under det "moderne" udseende ponton-karrosseri var der dog ikke meget nyt - bilen var stadig baseret på IFA F8, både teknisk og konstruktivt.
Modellen kunne fås som Limousine, Kombi og Coupé - alle med nøjagtig den samme teknik.

*AWZ P70 - **A**utomobil**w**erk **Z**wickau - før den hed Trabant.*

Model P70 blev i 1957 afløst af den nye P50, som var den første, der bar navnet Trabant, inspireret af den russiske Sputnik. P50 havde en mindre 500 ccm/20 PS motor end forgængeren, men det var stadig den samme teknik, der lå bag - en 2-cylindret 2-takts, tværliggende frontmotor med forhjulstræk. I virkeligheden samme princip, som DKW anvendte til den første model F1 i 1930/31, og som i dag er særdeles udbredt i alverdens biler. Ganske som forgængeren havde bilen plastkarrosseri, men denne nye model var måske lidt mere tidssvarende i formen. I en luxusudgave blev den endda leveret med flerfarvet karrosseri.

Trabant-logoet. "S" står for "Sachsenring". VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau var fra 1957 navnet på fabrikken, der producerede Trabant, og som naturligvis var opkaldt efter den traditionsrige racerbane, der ligger tæt ved Chemnitz: "Sachsenring".

Den første Trabant 0-serie forlader Zwickau-fabrikken. (Bundesarchiv, Bild 183-52061-0023. Foto: Schmidt Januar 1958.)

En kortere periode fra 1962 til 1964 var en næsten identisk model P60 på markedet. Største og næsten eneste forskel var motoren, der var øget til 600 ccm/23 PS.

Trabant model P50 og efterfølgeren model P60, som her er vist i Kombi model, kan næppe skelnes fra hinanden i det ydre (fra "DDR Automobile von A-Z")

I 1964 præsenteredes så model P601, hvor P'et stadig indikerede, at bilens karrosseri var af plast. Taget, som på hidtidige modeller havde været af stål, var nu også af Duroplast, da man omsider havde fået en presse, der kunne klare så store emner. 601 stod for motorstørrelsen på 600 ccm, men motoren havde fået nye cylindre, topstykke og udstødningssystem, hvilket øgede ydelsen fra 23 PS til hele 26 PS.

TRABANT

Trabant 601 - indsatslederens bil. Er de flade dæk ikke symbolske?

Engang smilede man bestemt ikke af en Trabant "Armeekübel" med uniformeret indhold - men her er det såmænd bare fra starten af Ringkøbingløbet 2009.

Trabant Special Truck

Trabant 601 S - som østtyskernes MG Midget?

Bilen kunne leveres som "Limousine" og som Kombi "Universal" og tilmed i Standard "S" eller De Luxe "L" udgave. Til brug for militær, politi o. lign. byggedes også en "Armeekübel" med et Jeep-lignende karrosseri. I dag muntrer folk sig til stadighed med at bygge personlige udgaver af Trabi'en.

VEB Saggsnringwerke ZWIGGAU

Modor	Luftgekiehlter Zweezeilnder-Zweedackder mit Drehschieberella ßteierung und Golbenzrickhoffeder
Hubraum	595 Gubickzentimeto
Vodichtunk	7,6/1
Leledunk	Brutole 26 PS bei 4.200/Min.
Max-Drähmoment	54 NM bei 3.000/Min.
Zindunk	Möotov-Abreißzindunk mit vagromten Zindfunken
Vendile	Keene
Noggenweile	Keene
Zahnriem	Haßa a keen
Zindkerzen	Crustschow 175 HL (UDSSR)
Vergasa	Haßa
Benzülbumbe	Haßa nich, Benzin läßt ieber aSteigrohr innen Vergasa
Anlasser	VEB Anlassergombinat Winterschneck
Graßiebertrogunk	Frondadriebb, vollsingronsiertes, supermodernes Viergonkgetriebe mit Freilauf im 4. Gonk
Fahrwerg	Arzelrodaufhängunk vorn, hinne und fon's Ansatzrod, ä Gelenkhinnerache in Gummiledam, Seitzuglänkunk mit sudomadischer Spunverbreiderung nach 10.000 KM. Hidraulische Drommelbrems vorn und gelegenlich a hindn
Garosserie	Viersitzische Limusine mit zwee Tüem, Stahlblechgarosserie mit Plaste-Beplankunk, Bodengrubbe 2mm Blech, Lieschesitze nach Lösen von vier Schraum SW 22 schnell bedriebsbereid. Der Dacho ward dursch e' Windrod am Bug a'gedriem, daher bei Jegenwind leichte Fehlmessung möglich. Scheibenwischer-Handbedrieb dursch gleichmäßisches ziehn an dr roden Schnur. Sonnenausstaddunk Scheimwaschantache in Form von Wasserpistol (liecht im Handschuhfach). Falls eine Beheitzunk des Wogens notwensch wird, isses zweckmäsch erm Spirdusgocher zu kal'n (VEB Spirdusgochergombinat), dr Gocher paßd genau in de Middelgonsole, ACHDUNG!, beim schaldn Asbestihandschuh dragn sonst Brandblesen an'me Pfoo'n
Denkinhaid	24 Lidder
Beschleinigunk	0-100 KM/h in hervorragenden 43 Sek.
Fahrleadunk	Die Geschwindigkäth is enne ungehaine, se könnt in de DDR noch nich Rich'tsch erforscht wern, do hier enne hehere Geschwindigkäth als 100 KM/h nich erlaubt tech
Fahrgereische	Haldn sich in Grenzen: Inne 125 DB, Außn: 138 DB.

Trabant datablad - skrevet på saksisk! - som jeg fik af min "nabo" på Rügen.

Lige efter færdiggørelsen af P601 begyndte fabrikken at udvikle type P602. Ud over at forbedre affjedringen skulle bilen udstyres med en ny 28 hk 2-takts motor, som dog mislykkedes. På samme tid var Sachsenring-fabrikken pålagt også at producere dele for AWE til den nye Wartburg. Sachsenrings eget potentiale var for svagt til at klare begge dele, og så blev den videre udvikling af type P602 indstillet.

TRABANT

I december 1966 forsøgte man sig med en ny type - model P603. Bilen var en hatchback, der svarer til den første VW Golf. Der blev bygget ni prototyper, som blev testet med forskellige motorer: Den velprøvede 3-cylindrede 2-takts motor fra Wartburg, en fire-takts motor fra Skoda og en nyudviklet Wankel-motor. Til trods for lovende resultater blev projektet igen opgivet i november 1968 og en del af prototyperne blev ødelagte, mens andre kørte op til slutningen af firserne.

I januar 1970 påbegyndte man så udviklingen af P760. Da udviklingen af en helt ny bilmodel oversteg DDRs økonomiske formåen, blev P760 gjort til et fælles projekt for Sachsenring, AWE og Škoda, men DDR måtte trække sig ud af projektet i efteråret 1973, og fabrikkerne skulle hver især fortsætte udviklingen.
I Tjekkoslovakiet kom projekt P760 til at danne grundlag for de baghjulstrukne hækmotorbiler Škoda i 105/120/130-serien og til dels også for den senere forhjulstrukne model Favorit.
I DDR blev projektet videreført som P610. Planen var en større udgave af Wartburg og en mindre af Trabant, men også denne udvikling blev afbrudt.
Derfor forblev model 601 næsten uændret i produktion indtil 1991. Kun få tekniske forbedringer blev indført. Fra 1980 fik den 2-kreds bremser, fra 1983 12 Volt el-anlæg, el-bagrude og H4-halogenlygter og fra 1986 skruefjedre bagi i stedet for bladfjedre.

I 1984 var der dog et tegn på fremskridt: IFA havde købt licens af Volkswagen til at bygge VW Polo motorer, der så blev fremstillet fra 1988 på Barkas-fabrikken. Samtidig fremmedes udviklingen af en ny Trabant, som skulle bygges på en ny Sachsenring fabrik i Zwickau-Mosel, men af hele projektet blev der af økonomiske årsager kun en smule tilbage: Fire-takts Polo-motoren blev installeret i den karrosse, som hovedsagelig - bortset fra motorhjelm, kølergrill, kofangere og baglygter - gik igen uændret fra 1960'erne, og med undervognen fra IFA F8, der altså kom fra DKW F8 fra slutningen af 1930'erne. VW Polos McPherson-fjederben forhjulsophæng blev brugt foran, mens bagakslen kørte videre fra de seneste Trabant 601'er med spiralfjederben. Kun baghjulenes bremsecylindre og -tromler blev tilpasset de nye forhold.

Trabi Safari i Berlin - nu en turistattraktion!

Et nyt Sachsenring Automobilwerke GmbH blev dannet i juli 1990, og forsøgte i et år at sælge denne nye Trabant 1.1, men uden held. Genforeningen af øst og vest standsede produktionen. Øst-marken blev ved valuta-reformen opskrevet med flere hundrede procent, så pludselig kostede en Trabant ikke længere bare 10.000 øst-mark, men 10.000 D-mark. Projektet var dødfødt.
Dermed kunne VEB Automobilwerk Zwickau (AWZ) ikke længere konkurrere, man måtte lukke, og den 30. april 1991 forlod den sidste Trabant samlebåndet i Zwickau.
I alt blev der produceret omkring 3 mio. Trabanter.

Trabi'en blev et symbol på bilismen i Østtyskland. Bortset fra Wartburg var det stort set den personbil, som almindelige DDR-borgerne kunne købe, endda efter års ventetid. Den store efterspørgsel skyldtes i højeste grad mangel på alternativer. Konstruktionen var forældet. Kvaliteten var kun middelmådig. Man talte om, at bilen var samlet med en skovl og justeret med en hammer plus et spark hist og her. Men den var billig, nem at vedligeholde og reparere - og så opfyldte den et behov.

Den blå udstødningsrøg har lagt sig, og de store mængder Trabant er hurtigt forsvundet fra gadebilledet - nu er Trabant'en en kult-bil!

*To "plastikbiler" mødtes på Rügen i sommeren 2010: Lotus Elite **501** og Trabant **601**.*

Jørgen Lind

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

National køredag
5. juni

Søndag d. 5. juni 2011
Med VMK til "Motorhistorisk køredag" med afgang fra Esbjerg havn.
På denne dag deltager næsten alle veteranbilklubber i Danmark i den "motorhistoriske køredag", alle med forskellige arrangementer, og alle med en livsbekræftende glæde.

For mange år siden, i 1849 fik vi vores "demokratiske grundlov". Den blev hurtigt efterfulgt af den indskrænkede udgave "den gennemsete grundlov" i 1866. Herefter opstod de traditioner vi kender i dag. Den "motorhistoriske køredag" er et af de sidste skud på den stamme.

Her kan jeg nok omskrive de faktiske forhold lidt, for den 5. juni er grundloven ikke det eneste vi fejrer. Det kunne måske tænkes, at der var en anden årsag til, at vi kan holde national køredag netop den dag, som MhS lagde grundsten til for en del år siden.
Det er også Fars dag, det var jo den dag "far" selv fik lov til at bestemme, eller fik han?
Tanken om Fars dag opstod, som så meget andet i USA. Efter at have hørt en Mors dag's prædiken i 1909 valgte Sonora Dodds sin fars fødselsdag d. 5. juni til at skulle være Fars dag. Helt sådan gik det dog ikke, og den første gang dagen blev afholdt var d.19. juni 1910 i Spokane, kraftigt støttet af YMCA (KFUM) og præsteforeningen.
I Danmark blev Fars dag fejret første gang omkring 1935. Nu holdes den hvert år bl.a. på Danmarks Tekniske Museum med en "maskinfest" (DTM er et besøg værd for bedsteforældre, børn og børnebørn).

Det primære for os er dog veteranbil folket. De mødes mange steder rundt om i landet på denne dag, alle med deres altid polerede, og yderst velholdte køretøjer som er kørt frem til almindelig beundring.

VMK er ingen undtagelse. Klubben satte sine medlemmer stævne på Esbjerg havn ved restaurant "Sydvesten" hvorfra udflugten startede omkring kl. 11:00, i spredt orden for ikke at genere den øvrige trafik.
En lille halv time før dukkede de første deltagere op, havfriske som altid, klar til en frisk køretur i det vestjyske landskab i et smukt vejr, skyfrit og med høj sol. Lad os tro på, at det fremover skal være tradition for VMK's arrangementer.
Da klokken var lidt over 11:00 klappede formanden afgang for de fremmødte 4 motorcykler og 6 biler med medlemmer og pårørende. Første samlingssted var Ribehøj Familiepark med en "madpakke frokost", som kun vore koner kan fremtrylle den. Derfra kørtes videre til Lintrup Safari Zoo Park hvor man samledes med Tønder Veteran Klub.

Herfra må jeg overlade resten til Carlo Simonsen da der var andre aftaler der pressede sig på for mit vedkommende.

Fra Esbjerg kørte vi mod Ribehøj Familiepark hvor flere af medlemmerne stødte til. Nu var vi 9 biler og 7 motorcykler.

I Ribehøj var vejret fint, så det var hyggeligt at sidde i græsset og nyde vores medbragte klemmer. Det var faktisk et rigtigt hyggeligt og pænt sted, så vi kom lidt sent

derfra, og da de "lærde" var enige om vejen til Lintrup Safari og Zoo Park blev der givet afgangs signal.
Da vi ankom til Lintrup var der allerede en del Tønder folk på stedet, men de sidste kom først ved 14:15 tiden, så der var god tid til at hilse på alle.

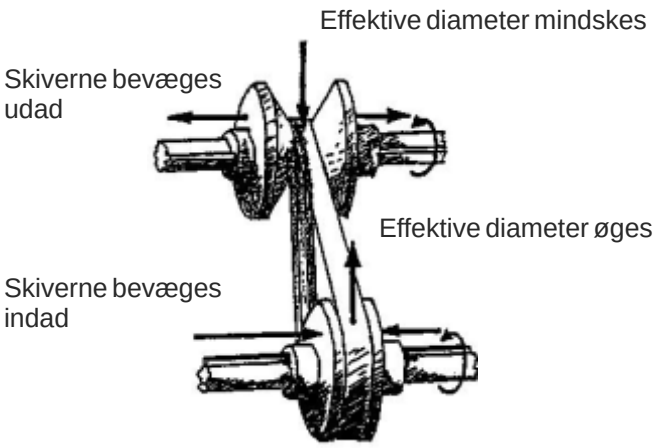
Fra Tønder blev det til hele 21 biler, hvilket må siges at være ganske flot. Det blev en rigtig hyggelig eftermiddag, hvor der blev tjattet meget frem og tilbage.

Sidst på dagen var alle deltagere enige om at man skulle ses igen, så snart lejlighed bød sig.

Carlo Simonsen/Mogens Andreasen 2011

Glemte veteraner
DAF

Et af de personbilmærker, der er gået over i historien, er det ikke så store og heller ikke så kendte bilmærke DAF.
Det hollandske firma var grundlagt i 1928 af brødrene Huub og Wim van Doorne i Eindhoven, Holland. Navnet var oprindeligt Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek, Som man næsten kan se ud af navnet var firmaets startproduktion påhængsvogne.
Krigen havde ikke været let for den lille fabrik, som måtte ekspedere mange militære ordrer, men det lykkedes også hemmeligt at få fremstillet værktøj og jigs til produktionen af nye påhængsvogne. Hvordan det også, i det skjulte, kunne lykkes at fremstille tre prototyper af lastbiler, står hen i det uvisse.
Brødrene havde set, at der efter krigen med Europas ødelagte jernbaner, og en masse foranstående opbygningsarbejder, utvivlsomt måtte komme et stort lastbilmarked - det var dette marked brødrene satsede på.
Der kom også et stort marked for lastbiler, men det blev mere end tilfredsstillende dækket af efterladte amerikanske lastbiler, så for en lille fabrik, der skulle starte fra bunden, var der kun én ting at gøre, nemlig at holde sig væk fra dette marked. I stedet for fik man en ordre til de hollandske jernbaner på 300 trailere indrettet til persondefordring til erstatning for de ødelagte jernbanelinier Denne ordre gav fabrikken en god start, og samtidig byggede man en del landbrugsmaskiner.
I 1948 fremstillede man til Shell en ny type benzinvogn, og da lagrene af amerikanske overskudslastbiler var ved et være tømt, og netop som DAF var begyndt at gøre sig klar til en lastbilproduktion, kom der en anmodning til DAF fra den hollandske regering om at fremstille lastbiler for på den måde at spare udenlandsk valuta. I 1950 startede lastbilproduktionen i en beskeden bygning på 9.000 kvadratmeter, og det gav arbejde til 184 mennesker.
Hub van Doorne havde siden starten i 1928 haft lyst til at bygge en personbil, og i 1957 var det en nybygget fabrik, der dannede base for en bilproduktion, der i starten var udlagt til en produktionskapacitet på 50.000 biler/år.
Den første prototype af en personbil blev præsenteret i 1957, og i 1958 blev DAF 600 introduceret på et hollandsk motorshow.
Til DAF 600 havde Hub van Dorne konstrueret det første trinløse transmissionssystem CVT. Systemet består af to kileremme og 4 remskiver med skrå indersider. Den effektive diameter på disse remskiver kan ændres under kørslen ved at forskyde skiverne på akslerne.



Princippet i transmissionssystemet fremgår af skitsen herover. Huub van Doorne, der var den mest "mekaniske" af brødrene lod sig ikke gå på af den kendsgerning, at et lignende transmissionssystem med kontinuerlig variabelt udvekslingsforhold tidligere var faldet til jorden, pga. datidens utilstrækkelige materialer og konstrutionen af remmene. Han havde set mulighederne i nye materialer.

Denne variomatic transmission med kileremme tiltalte mange, fordi man her havde en lille vogn med et fuld-automatisk transmissionssystem til en fornuftig pris.

Boksermotorens 2 cylindre på tilsammen 600 ccm var luftkølede,og med en ydelse på 22 hk, kunne bilen præ-stere en topfart på 90 km/time.

DAF 600 var en trang og noget ubehagelig lille bil med så beskeden motorkraft, at det kunne være svært at finde ud af bilens køreegenskaber. Fabrikken arbejdede efterfølgende hårdt på at fjerne de dårlige indtryk fra den første personbilproduktion. Problemer med remtrækket, gjorde

Glemte veteraner
DAF

at mange betragtede det automatiske transmissionssystem med skepsis. For at overbevise skeptikerne indbyggede man et modificeret variomaticsystem i nogle formel 3 racerbiler, og de vandt flere klassesejre, og erfaringerne fra racerbilerne blev overført til perrsonbilerne.

Premiere: Den første DAF 600.

I 1961 kom DAF 750, der var mere forfinet og indeholdt mange forbedringer bl.a. en kraftigere motor på 26 hk, der gjorde det muligt for DAF kørere at slippe fra cyklisterne ved grønt lys. De Luxe udgaven, benævnt Daffodil, kom i 1963. Sammen med Giovanni Michelotti blev der løbende gennemført små forbedringer på modellerne. DAF 33, der efterfulgte DAF 750, havde en kraftigere motor på 28 hk og den blev afløst af DAF 44, der også var designet af Giovanni Michelotti. DAF 44, der var større og hurtigere, med en motor på 34 hk. Den havde et mere attraktivt udseende med det lidt større karrosseri, modelbetegnelsen blev senere ændret til DAF 46.

"Røntgenbillede" af en DAF 600.

Næste model i rækken var DAF 55, her var den tidligere 2 cylindrede motor udskiftet med en 4 cylindret Renault motor på 1.108 ccm, der ydede 45 hk., men stadigvæk med variomatic transmissionssystem.

Billedet tv. nederst: DAF 55 Coupe, med en 4 cylindret Renault motor på 1.108 ccm og 45 hk.

Produktionen af personbiler ekspanderede på bekostning af lastbilerne. Som en midlertidig løsning blev der åbnet en afdeling til produktion af førerhuse til lastbiler i Oevel i Belgien. Det gav lidt luft, men ikke nok, så i sommeren 1967 begyndte personvognsproduktionen i en nyanlagt ultramoderne fabrik ved Limburg med en planlagt dagsproduktion på 200 personvogne pr. dag. Antallet af ingeniører ansat på fabrikkerne var højest 20, og de havde alle deres eget felt, hvorpå de var specialiseret, så det var ikke fremmende for det interne samarbejde. Eks. vidste en af disse ingeniører intet om logoritmer, men han vidste alt om empiriske grænser for kileremstransmission.

I slutningen af 1972 blev Volvo medejer af DAF personvogne. I 1973 blev der produceret 99.000 personvogne på fabrikken i Limburg. Volvo overtog akiemajoriteten i 1974, og dermed blev den fremtidige politik og produktionsprogram ændret. DAF 46 og DAF 66 blev de sidste DAF modeller, og sidstnævnte blev omdøbt til Volvo 66, der senere blev afløst af Volvo 343.

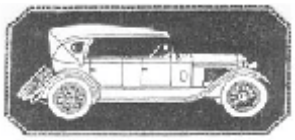
I årene 1959 – 1972 blev der totalt produceret omkring 800.000 personbiler i modellerne DAF 600, DAF 750, DAF 33, DAF 44, DAF 46, DAF 55, DAF 66, Dertil mindre mængder af specialvogne til militæret, o.a..

DAF 66 / VOLVO 66.
VOLVO 343.

I slutningen af 70'erne havde undertegnede selv en rød 343, og i den lille, sjove bil havde vor familie med 39.000 km's kørsel mange oplevelser.

HØ/ Februar 2011.

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.

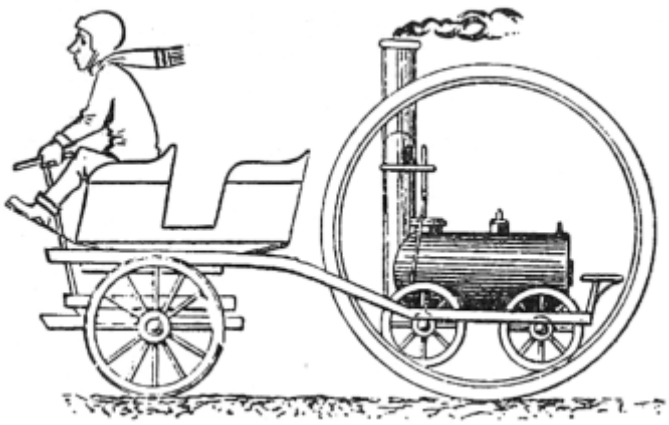
AUTO PARTNER VÆRKSTED

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

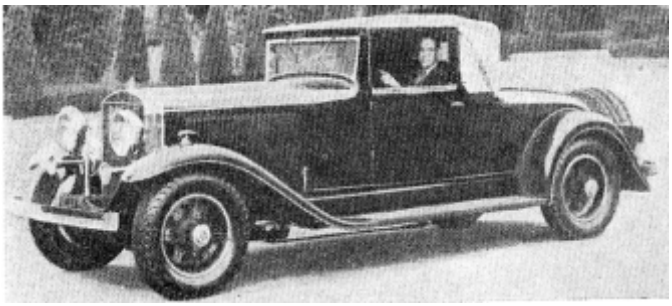
Damp - hvorfor ikke?

I en Skandinavisk Motor Journal fra 1968, behandler den kendte motorskribent ingeniør Mogens H. Damkier, spørgsmålet om, hvorfor man ikke bruger damp som drivmiddel i motorkøretøjer.
MHD. Skriver:
Når man ikke bruger dampmaskiner til biler, skyldes det en helt anden grund, end de fleste antager.

I forkortet form bringes her resten af MHD's indlæg:
Umiddelbart vil man mene, at en dampmaskine indbygget i en moderne bil ville virke fuldkommen latterlig og i høj grad upraktisk. Ikke desto mindre er det kun et par måneder siden, at en VW type 1 med indbygget dampmaskine krydsede det amerikanske kontinent. Der fremstilles også små dampmaskiner i en virksomhed på Isle of Man, og der kører i dag væsentligt flere dampvogne rundt omkring i verden end De antager.
Fra det berømte Issigonisteam kom der for kort tid siden den ret opsigtsvækkende og kuriøse udtalelse, at såfremt automatgear i de mindste biler skulle være almindeligt og et krav fra publikum, så burde man alvorligt overveje at undersøge dampmaskinens status og muligheder.



Når man tænker på en dampbil ledes tankerne uvægerligt tilbage til de gamle monstrummer med kulfyret kedel, eks. de gamle Stanley Streamers, der lignede ganske almindelige personvogne fra begyndelsen af trediverne, og de blev dog drevet med en ganske anseelig hastighed af dampmaskiner. For øvrigt var Stanley indehaver af den absolutte verdensrekord i 1906 med den anseelige hastighed på 195,65 km/time med en dampvogn. Denne rekord stod i tre år, inden den blev slået med en Benz, der opnåede 202,15 km/time.
Det tillokkende ved at bruge damp er for det første gearløs transmission og en overflødig kobling. Dertil kommer lydløs drift og mindre luftforurening, fordi brænderen i den lille rørkedel lettere lader sig indstille til fuldstændig forbrænding i modsætning til en karburator, der skal fungere under vidt forskellige driftsbetingelser. I teknisk henseende får man et væsentligt enklere tændingsanlæg.
De kulfyrede dampmaskiner havde i reglen ikke nogen god brændstoføkonomi, men med en benzin fyret kedel og et godt kondensatoranlæg kan en moderne dampmaskine få en lige så god økonomi som forbrændingsmotoren, der heller ikke udnytter brændstoffets kalorier på nogen strålende måde. Der er heller ingen tvivl om, at man kan fremstille en brænder, der får langt billigere brændstof end benzinen til at brænde rent uden nævneværdig soddannelse.
Derfor vil en dampmaskine have omtrent de samme fordele som en turbine, og den vil tillige have et lavere brændstofforbrug, og antagelig også give bedre accelerationsevne fra stilstand og fra lavere hastighed.
Sammenlignet med andre motortyper skal dampmaskinen naturligvis have en opvarmningsperiode, indtil der er tryk på systemet, men man skal ikke forestille sig, at dette er en langvarig proces, som eks. opfyringen af kedlerne i et skib. Det drejer sig om mindre end et minut ved den første kolde start, før der er tilstrækkeligt tryk på kedlen og senere, når anlægget ikke har haft tid til at blive helt afkølet, drejer det sig faktisk kun om forholdsvis få sekunder, før vognen er køreklar.
Det er tilsyneladende ikke opvarmningsperioden, der virker afskrækkende, og heller ikke vægten spiller nogen rolle, da man på grund af vægtbesparelsen ved udeladelsen af kobling og gearkasse kan bygge dampmaskinen mindst lige så let som en moderne bilmotor.



Denne Doble type F kunne fra stenkold startes og køres på 45 sekunder – man vil vel ikke umiddelbart tro, at dette er en dampvogn.

Grunden til at man ikke benytter dampmaskiner i dag er simpelthen den, at smøreolien fra stempel og cylinder i små mængder føres bort med dampen til kondensatoren, hvorfra olien igen kommer ind i rørkedlen, og her afsætter den sig som koks i et tyndt lag på væggene, og denne varmeisolation ødelægger virkningsgraden. Visse metallurgiske forsøg har imidlertid vist, at det skulle være muligt helt at udelade smøremidler mellem stempler og cylindre på en dampmaskine, når der benyttes særlige legeringer til disse dele. Lykkes det en dag at køre driftssikkert med en dampmaskine uden smøremiddel i cylindrene eller med et smøremiddel, der ikke kan give koksaflejringer i kedelrørene, er det absolut ikke udelukket, at dampmaskinen får en renæssance i automobilerne.

Således skrev nu afdøde Mogens H. Damkier i 1968, og hvad er der så sket siden? Dampdrevne køretøjer eksperimenteres der stadigvæk med, men noget tyder på, at fordelene ved dampdrift, bl.a. de miljømæssige, bør give en høj prioritet til denne driftsform, også selv om eventuelle forretningsmæssige interesser må vige pladsen. Bliver det dominerende "brændstof" til fremtidens bilmotorer benzin, dieselolie, el, damp eller måske noget helt andet.

HØ/august 2011

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

Klik ind...
www.jydsk-polstring.dk

og se eksempler på hvad vi laver og hvad vi forhandler som f.eks.

✔ autopolstring ✔ sædevarme ✔ læderindræk

Finder du noget der er interessant, eller mangler du noget, så kontakt os - vi giver gerne et uforpligtende tilbud.

Åbningstider: Mandag til torsdag 07.30-17.00
Fredag 07.30 til 13.00

JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

Au2huset i Esbjerg

VMK's besøg hos Ole Bendixen og Au2huset i Esbjerg

Torsdag d. 28. april var medlemmerne af VMK inviteret ud til Ole Bendixen og Au2huset på Høgevej i Esbjerg

Au2huset råder over et moderne værksted der klarer alle service-opgaver på bilen, nye som gamle, uanset om det drejer sig om store eller små reparationer

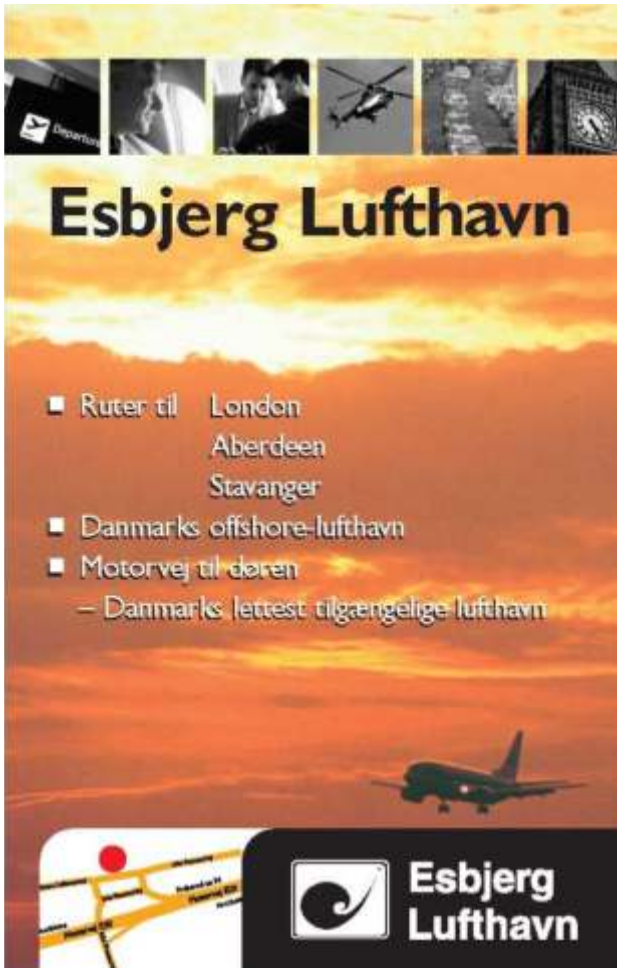
Au2huset tager sig også af alle facetter af bilens service. Uanset om der skal skiftes olie, ordnes bremser eller andet, så er de kvalificerede til at løse opgaven.

Ekstraudstyr, såsom GPS, aluminiumsfælge, sænkningssæt mv. i alle prisklasser fremskaffes på bestilling.

Klubbens medlemmer, der er startet på den første køredag fra Korskro ankommer allerede omkring 19:15.

Derefter følger flere hurtigt efter i biler og motorcykler i alle afskygninger. Aftenens kuriositet var et ikke helt ualmindeligt køretøj, dog et "arvestykke", datterens aflagte cykel, rygtet ville vide at der ingen driftsproblemer havde været på turen.

Støt vores annoncører
de støtter os



GRINDSTED AUTOGENBRUG A/S
Skovgårdsvej 1 - 7200 Grindsted
www.grindsted-autogenbrug.dk

AUTODELE – VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS
Vestergade 114. 7200 Grindsted
Tlf. 75 32 23 22 – Fax 75 32 24 40

Alt i autoreparation
• Støddæmper- og bremseekspert
• Syn af biler til fast pris
• Alt i moderne testudstyr

Bruno's Autoservice ApS
Service på alle bilmærker
Guldager Byvej 44 b • Tlf. 75 46 00 11 • fax 75 46 08 11

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

Au2huset i Esbjerg
Sen sommer ture

Formand Carlo Simonsen sagde tak for invitationen og bød velkommen til de 27 medlemmer der denne aften var til stede. Hovedpersonen ønskede ikke at sige noget, men ville vise rundt i lokaliteterne og svare på alle spørgsmål. Kaffe og småkager var smukt dækket op i et hjørne af værkstedet.
Selv om der var fri adgang til lift og bremsestand og andet udstyr, var der ikke det store mod til at prøve. Et par stykker tog dog mod til sig og fik kontrolleret deres bremser med et pænt resultat.

Under hele sammenkomsten var humøret højt og snakken gik omkring et ualmindelig smukt, men ikke færdigt projekt af en VW boble med blød hat.
Ved 21 tiden begyndte medlemmerne at trække hjemad efter en hyggelig aften.

Mogens J. Andreasen

Lørdag d. 27. august 2011 kl. 9.00
starter vi fra Gjesing Fritidscenter og kører en tur til

SENSOMMERTRÆF I AUTOGALLERIET HERNING

Industrivej Syd 1 B, Birk, 7400 Herning
(indkørsel til AUTOGALLERIET sker fra Industrivej Syd).

Under overskriften "Et godt tilbud" åbner AutoGalleriet Herning nu for bilsalg, stumpemarked, bagagerumssalg og kræmmermarked i forbindelse med dette Super-Træf.
Deltagelse i det udendørs stumpemarked behøver ikke tilmelding, mens deltagere i det indendørs skal tilmelde sig senest 20. august til Peder Fuglsbjerg, tlf. 97 22 13 80 eller pr. mail til: pederf280@gmail.com - se nærmere på www.autogalleriet.dk

Der er lejlighed til at besøge AutoGalleriet og opleve dets samling af privatejede køretøjer samt at se den nyrestaurerede park og området omkring galleriet.

Træf-temaet er denne gang en overraskelse, men det kan dog afsløres, at der er tale om specialkøretøjer af stor kaliber. Men også at den store overraskelse rummer ekstremt små køretøjer med eksplosivt temperament.

Mulighed for at købe drikkevarer, pølser, is, kaffe - samt at nyde den medbragte madpakke. Gode toiletforhold.

Der er ikke tilmelding til VMK-køreturen - bare mød op ved Gjesing Fritidscenter, lørdag d. 27. august 2011 inden kl. 9.00, hvis du vil med.

Søndag d. 25. september 2011 kl. 11.00
starter vi fra Gjesing Fritidscenter og kører ud på en

SEN-SEN-SOMMER-PICNIC-TUR

Turen går ad mindre og små, men asfalterede veje op omkring nabolaget af Varde, hvor der er frokostpause til medbragt mad. Det er tanken at slutte af med eftermiddagskaffen - ligeledes medbragt - ved Lydum Mølle, der oprindelig er bygget som kornvandmølle, men som allerede i 1903 blev ombygget til elværk. Lydum Mølle var i drift til 2002, hvor Foreningen Lydum Mølle overtog den for at sikre den som udgangspunkt for et offentligt tilgængeligt lokalt oplevelsescenter.

Vi vil gerne vide om du/I vil med på turen, så ring til Jørgen Lind 75164114 eller mail til naestformand@vmklub.dk senest dagen fredag d. 23. september.
(i tilfælde af elendigt vejr kan det ske, at vi aflyser turen).

Tur- og løbsudvalget

HAVNEGADE I ESBJERG
-set på et ældre postkort og nu

Havnegade i Esbjerg er en af byens ældste. Gaden løber oppe langs kanten af Esbjerg Kleve - en høj skrænt ned mod strandkanten, hvor den første havn blev anlagt i 1868. I baggrunden ses byens vartegn, Esbjerg Vandtårn, bygget 1886 efter tegninger af den alsidige lokale arkitekt C.H. Clausen, der mestrede alle stilarter. Den øvre del af vandtårnet er en tro kopi af et tårn på en gammel borg i Nürnberg.
Postkortet er fra omkring 1960, og bilerne er tidens almindelige engelske og tyske mærker med en enkelt svensker og amerikaner imellem. Så vidt jeg kan se i venstre side: AUSTIN A40 FUTURA, VW, MORRIS OXFORD (Farina) Estate, OPEL KAPITÄN, MERCEDES 170 og FORD TAUNUS 17M TURNIER. I højre side MERCEDES 180, en ikke-genkendt varebil, OPEL KADETT, VOLVO AMAZON, FORD A og 3 VW - de fleste har ZH og ZN nummerplader, som røber at bilerne er fra Esbjerg og Ribe. Et par "fremmede" biler med AH og KJ-nummerplader er kommet på besøg østfra.

Omkring 50 år senere er træerne i Byparken vokset et par etager op foran vandtårnet, og næsten hele den oprindelige husrække i Havnegades nordside er udskiftet med store blokke med mondæne ejerlejligheder - der er udsigt over havnen, vandet og til Fanø. Autoværnet og det blå skilt med den hvide pil er stadig det samme, omend lidt falmet, mens lysmaster og -armaturer er udskiftet. Bilparken er tilsvarende fornyet med de kendte tyske, franske, en spansk, en italiensk og enkelte japanske biler. De engelske mærker er forsvundet, og ses nu næsten kun til veterantræf o. lign. Bilerne er fra venstre en VW BEATLE, PEUGEOT 406, MAZDA, SEAT, AUDI, OPEL, MERCEDES og CITROEN BERLINGO og i den anden række en FIAT, 3 x CITROEN: PICASSO, BERLINGO og C3, samt en SUZUKI, VW PASSAT stc. og MERCEDES. Man kan ikke længere se på nummerpladerne, hvor bilerne kommer fra - bortset fra den tyske VW PASSAT, der er fra Bad Segeberg.

Veteraners repremiere

Med den stigende købekraft verden over, ser det nu ud til, at flere og flere kendte og interessante veteranbiler fra en svunden tid begynder at vende tilbage til vore dages bilparker, bla. den trehjulede Morgan og et af tredivernes spændende mærker - Alvis.

Morgan Three-wheeler.

Begyndelsen.

Indtil produktionen stoppede i 1953, var de mest benyttede motorer JAP eller Matchless.
Fra 1909 – 1953 blev der produceret omkring 30.000 Morgan Three-wheelers på fabrikken i Malvern Link i England, og et stort antal på licens hos Darmont Morgan i Frankrig.

Morgan-trehjuler fra 1933.

På Geneve udstillingen i 2011 blev en nyhed - et opdateret trehjulet køretøj fra Morgan, præsenteret. Nyheden er bygget op ganske som fortidens Morgan. Det lille topersoners aluminiumskarrosseri består af en rørramme, der er ét trækkende baghjul, to tynde forhjul og en tocylindret motor anbragt på tværs foran.
Foran på de nye trehjulere anbringer man nu den såkaldte "Screaning Eagle" fra Harley Davidson. Det er en tocylindret V-motor, på 1800 ccm og med 100 hk. Gearkassen er fra en Mazda MX-5.
Med en vægt på ca. 500 kg, forvendtes der en topfart på 185 km/time, og en acceleration fra 0 – 100 km/time på 4,5 sek..
Det er planen, at køretøjet kan leveres med diverse nostalgisk tilbehør, som specielle farver, en bemaling som et amerikansk eller engelsk krigsfly fra 2. verdenskrig, racing numre, hajtænder, m.m..

Den nye i 2011 netop præsenterede Morgan-trehjuler

Alvis.
Den engelske afdeling af det amerikanske firma Holley Broders Company i Coventry blev i 1919 købt af T.G. John, der startede en produktion af billige transportmidler, bl.a. en 50 ccm motor-scooter, der blev solgt under navnet Stafford Mobile Pup. Der blev kun produceret 100 stk.. Indtil 1921 var firmaet også forhandler af motorer fra Hillman Motor Car Company.
Kort tid efter, at John havde overtaget firmaet, blev han kontaktet af Geuffrey de Freville, som havde planer om en bil med en firecylindret, sideventilet motor med et slagvolumen på 1,5 liter. De Frevilles motor havde aluminiumsstempler og tryksmøring, hvilket var ukendt på det tidspunkt. De Freville mente han også var ophavsmanden til navnet Alvis. John kaldte fra 1921 sit firma Alvis Car & Engineering Co. Ltd..
Den første Alvisbil, 10/30 hk modellen, satte en ny standard for biler, hvilket medvirkede til, at firmaet fik sit ry for kvalitet. Modellerne 10/30, 11/40 og 12/40 havde alle sideventilede motorer. Krumtaphus og bundkar var støbt i aluminium, hvorimod motorblok og topstykke var af støbejern.. Alvis bilerne havde en firetrins gearkasse.
Alle biler blev lavet færdig rent teknisk på et komplet chassis, før de blev sendt til forskellige karrosserifirmaer, alt efter den enkelte kundes ønske. Med det færdige karrosseri påmonteret kom køretøjerne tilbage til fabrikken for slutkontrol, inden de skulle leveres til kunden.
Kunderne kunne vælge mellem en bred vifte af designs, idet Alvis kunne leveres som tosædet, fire-sædet, cabriolet, saloon eller coupé.

Alvis 12/75 F.W.D., 1928/1929.

Veteraners repremiere

Karrosserierne kunne leveres som et træskelet betrukket med et kraftigt stofmateriale eller et asketræsskelet beklædt med aluminiumsplader.
De sportsprægede modeller leverede man ofte med en poleret aluminiums bagende eller en bagende med et lille bagsæde. Da hver bil blev bygget efter specifikke kundeønsker, blev der i en periode ikke produceret to ens Alvis.
Efter anden verdenskrig producerede Alvis modellerne: Alvis TA 14, Alvis TC 21, Alvis TD 21, Alvis TF 21. Alvis

TC 21, 1953/1955.

Alvis TC, den sidste model med et førkrigskarrosseri, en sekscylindret motor på 2.993 ccm, der ydede 101 hk.

Alvis TF 21, 1963/1967.

Den sidste og den hurtigste model fra Alvis var Alvis TF 21. Den havde en treliters motor, der ydede 150 hk, og gav en topfart på 200 km/time.
I 1967 stoppede produktionen efter at 22.000 fine biler havde forladt fabrikken.

Alvis fremstillede også andet end biler, f.eks. var flymotorer en stor del af firmaets forretningsområde fra 1936 til 1970.

Kilder: JP, Internettet, Eli Mortensen, o.a.

HØ august 2011

Henne Strand Træf.

Henne Strand Handelsforening inviterer til træf for veteranbiler og motorcykler på den store P-plads ved Henne Strand.

Der er træf hver søndag aften kl. 18.00. Første gang den 1. maj til og med 25. september 2011.
Tilmelding ikke nødvendig.

Med venlig hilsen.
Tage Stockholm Kristensen Vandmøllen 3. 6800 Varde tlf. 75 22 54 58.

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**