VMK NYT

Nr. 247, 31. årg. august 2008

Flotte fartøjer på Esbjerg Havn

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

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

Kasserer: Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
75150166
Bladudvalg kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Arne Høeg Jensen
Stigårdsvej 4
6715 Esbjerg N
Klublokale 75130072
Løbsudvalg klubmester@vmklub.dk

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

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

Bestyrelsesmedlem: Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Løbsudvalg 75126002
Ad hoc udvalg bestyrelsesmedlem@vmklub.dk

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

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

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

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

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

KLUBMØDER:
Afholdes første torsdag, hver måned, kl. 19.30 -undtagen i januar og 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. Deadline er den 1. de pågældende måneder.
Indlæg kan sendes til VMK's redaktør. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet..

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Nationale køredag	side 3
DKV	side 6
Opel Admiral	side 12
Bugatti Royale i Møgeltønder	side 13
Motorcyklist, som ung eller lidt ældre	side 14
Esbjerg Veteranløb 2008	side 17
Skagen - Gråsten 2008	side 18
Indholdsfortegnelse 1998 - 2003	side 21
KØB-SALG-BYTTE	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

245 Fjeld Fjeldsted, Vænget 10, 6710 Esbjerg V
251 Hans Ole Johansen, Engsvinget 26, 6740 Bramming

AKTIVITETSKALENDER FOR 2008:

Bemærk:		På alle tirsdage t.o.m. 26/8 er der veterantræf på Hovedengen i Ribe kl. 18 – 22.
August:	31.	Sensommertræf v. Rindsholm Kro.
September:	4.	Klubtur, hvor vi ser naturlivet ved Filsø, den Tilsandede egeskov v. Kærgård, (Danmarks eneste – den gror endnu) og til sidst hører vi hjortebrøl ved Grærup. Husk kikkert. Guide er Sven O. Philbert. Afgang fra Gjesing Fritidscenter kl. 18.30 – mere info her i bladet.
	6.	Veteranbil træf v. Jysk Autom. Museum, Gjern.
	6.	Foreningernes dag i Esbjerg.
	14.	Museumsgården Karensminde: Historisk dyrskue og veteranstævne kl. 9.30-17.00. Info: 75322345.
Oktober:	2.	Fællesmøde VMK / DVK.
	18.-19.	Bil & Brugtmarked i Fredericia.
November:	1.	Stumpemarked i Herning.
	6.	Klubmøde: På motorcykel til Nordkap - ved Børge Burgaard.
December:	4.	Julemøde

HUSK AT:

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

Forsidebilledet: Forsidebilledet: Forrest Jørgen Linds smukke Lotus Elite S1 placeret foran kongeskibet Dannebrog på Esbjerg Havn ved besøget i juni 2008.

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 43, deadline den 1. oktober 2008.

Nationale køredag
- den 5. juni 2008

Høj, blå himmel og strålende dansk sommervejr – bedre kulisser kunne man ikke ønske sig til vor årlige køredag. Dagen fik da også en god tilslutning af både biler og motorcykler, der mødtes på P-pladsen ved EFI-hallerne. Efter udveksling af hilsener, så deltagerne køretøjerne og hinanden lidt an, inden turen startede under Arne Høegs ledelse – det var for øvrigt andet år i træk den nationale køredag blev afviklet.
Fra Esbjerg blev der kørt over Andrup, Solbjerg, Ålbæk, Bramming til Ribe, hvor vi samlede nogle af vore klubmedlemmer op. Så blev kursen sat mod sydøst, og videre gik det gennem Obbekær, Harreby og ind på Årup Hede, og inde på heden mellem indlandsklitterne var der en fin lille parkeringsplads, hvor vi gjorde stop for at nyde den medbragte mad.
Efter pausen kørte vi gennem heden og ned til Gelsbro, videre mod Gram og så gennem Brogård Plantage til Fole, hvorfra vi så kørte til Gram Slot. Efter VMK's ankomst og opmarch ankom vore kolleger fra Tønder Veteran Klub, så pludselig havde Gram Slot besøg af omkring 100 veterankøretøjer.

Det gamle slot og de mange gamle køretøjer klædte hinanden godt i den flagsmykkede by.

Gram Slot og Nybøl Godser A/S kaldes i daglig tale blot Gram Slot. Det er opført gennem tre århundreder med start omkring år 1500, blev overtaget af Sanne og Svend Brodersen i sommeren 2007. De overtog et historisk, betydningsfuldt slot, der i 13 generationer har været i familien Brockenhuus-Schacks eje.
De nye ejere vil realisere en drøm, der handler om at skabe et åbent slot og et åbent landbrug, et sted hvor historien om slottet og egnen fortælles. Drømmen er man i fuld gang med at realisere, bl.a. ved .hjælp af egne håndværkere.
Arangementet, der var VMK's første fællesarrangement med Tønder Veteran Klub, var en absolut succes, derfor en stor tak til TVK og vor egen guide Arne Høeg for turen.

Deltagerne samles ved EFI-hallerne.

Turens guide Arne Høeg instruerer inden afgang.

On the Road.

Siesta på Årup Hede – madpakke, samvær og natur nydes.
Ankomst til Gram Slot, og velkomst ved Svend Brodersen.

Nationale køredag
- den 5. juni 2008

Motiver fra voldgrav og en flot men tør slotspark.
*Foto/tekst: KS/*HØ.09.06.*08*

Så er vi desværre nået til årets sidste klubtur, og den afvikles

Torsdag den 4. september,
med afgang fra Gjesing Fritidscenter kl. 18.30.
På turen kan bl. a. opleves

- ***den flotte natur og fuglelivet i Filsø området – bl.a. tusindvis af gæs***
- ***den tilsandede egeskov ved Kærgård – der for øvrigt gror endnu, og den er Danmarks eneste af slagsen***
- ***inden kursen bliver lagt til hjemturen, vil der blive lejlighed til at høre hjortebrøl ved Grærup.***

Forventet hjemkomst kl. ca. 22.
Turens guide er P. O. Philbert.
Så hvis du vil med på denne spændende tur i godt selskab, så mød op med godt humør, kaffe og kage til eget forbrug – og husk kikkerten.

POP/HØ – august 08.

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2008

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1973 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	493	1.216
50.000	618	1.522
75.000	720	1.771
100.000	784	1.929
150.000	968	2.385
200.000	1.133	2.789
300.000	1.494	3.679
Kun ansvar	184,-	416,-

KUNDEFORDELE

- 25% rabat på veterankøretøj nr. 2, hvor der tegnes ansvar og kaskoforsikring
- Der ydes yderligere rabat, såfremt du er Pluskunde i Alm. Brand.
- Aftale med Dansk Autohjælp (kun for veterankøretøjer)
- Forsikringssummen fastsættes individuelt efter køretøjets handelsværdi.
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj samt indboforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 160.579 kr.

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Midtermolen 7, 2100 København Ø
Tlf. 70 21 70 75 · Fax 70 21 70 76
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

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

www.nordiskveteran.dk

ALM. BRAND

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

DKV

Hvad de tre bogstaver DKW står for, har der gennem tiderne været mange gisninger om – og udlægninger deraf. Virksomheden DKW blev skabt af Jørgen Skafte Rasmussen, der blev født i Danmark i 1878, og 18 år gammel rejste til Tyskland, hvor han studerede ved flere universiteter, og afsluttede sin ingeniøruddannelse i Zwickau.
Jørgen Skafte Rasmussen begyndte at fremstille damparmaturer i 1904 i en lille virksomhed i Chemnitz, men da bilerne blev praktiske og anvendelige køretøjer, fangede det hans interesse,og han holdt på, at damp var det rigtige drivmiddel. Af hans projekt "Dampf Kraft Wagen" blev kun de tre bogstaver DKW tilbage. DKW har skrevet sig ind i historien som en af de store banebrydende producenter af **biler og motorcykler.**

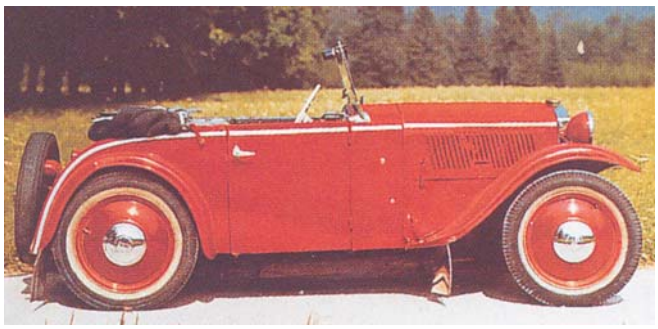
DKW – bilerne.

Jørgen Skafte Rasmussens berømmelse startede allerede med motorcyklerne han byggede før han byggede sin første bil. I 1928 overtog Jørgen Skafte Rasmussen en fabrik, og startede med at producere biler. Motorerne til disse kom fra den amerikanske fabrik Rickenbacker og fra Peugeot.
DKW' s første automobil blev kaldt "Der Kleine Bergsteiger". Bilens to passagerer sad bag hinanden i bilens åbne karrosseri. Motoren trak med en kæde på det venstre baghjul.
To år senere kom DKW med en rigtig bil, hvor passagererne kunne sidde ved siden af hinanden. Denne P model var forsynet med en to-cylindret , to-takts motor på 584 ccm, der ydede 15 hk. Motoren var anbragt under kølerhjelmen foran. DKW byggede også sportsvogne - ikke alle kunne betegnes som racerbiler.

Herover: En DKW type 15 fra 1928 med baghjulstræk!

En af de bedst sælgende vogne: DKW FA 600 fra1931.

I sportsvognsmodellen PS monteredes en motor som ydede 18 hk., men der blev kun produceret meget få af denne model. I stedet for begyndte Rasmussen at producere sedan og cabriolet modeller. Bilerne blev produceret på forskellige fabrikker.



Karrosseriet på denne F1 Roadster var lavet af krydsfiner dækket med en slags syntetisk læder.

Den store DKW blev produceret mellem 1930 og 1940 på fabrikken i Spandau. Som ved de første modeller havde disse biler også baghjulstræk. Motorerne var på denne tid firecylindrede totakts maskiner
Rasmussen begyndte at bygge to-takts biler med trækarrosseri og et ret traditionelt firkantet udseende , men først da man efter svære økonomiske kvaler i 1932 fik dannet den sachsiske industrisammenslutning Auto Union AG, der også omfattede Audi,, Wanderer og Horch fabrikkerne, kom der vind i sejlene for Jørgen Skafte Rasmussens bilkoncept: En forhjulstrukken let vogn med trækarrosseri og en to-cylindret to-taktsmotor.
Det var ikke mindst folk, der fra motorcykelkørsel kendte den særegne motors gode og dårlige sider, der faldt for denne vogn. Det blev F serien, der fra 1930 til 1940 dominerede DKW

produktionen. Bilerne kunne fås i 3 priskategorier. Trækarrosserierne var forskellige, men chassis og den to-cylindrede, to-taktsmotor på 584 ccm var den samme.

Trods beskedne ydre mål fremtræder DKW'en med harmoniske proportioner, men med en umiskendelig tysk formgivning.

DKV

Den kompakte sammenbyggede motor-gearkasse og forhjuls- trækaggregat fylder ikke meget under hjelmen. Den lille motor findes ved at mærke med hånden efter varmen nede i mørket, mener spøgefugle.
Denne to-sædede DKW F – K 700, Front Luksus Sport

solgtes i 1936 og 1937. Twinmotoren på 692 ccm ydede 20 hk .og gav en tophastighed på 90 km/time.

I 1933 øges slagvolumen til 692 ccm, og med en ydelse på 20 hk. havde DKW'en nu en tophastighed på 85 km/time.
For at imødegå en truende økonomisk krise startedes den 1. november 1931 "Auto Union" sammen med Horch, Audi og Wanderer. Denne fusion var dog begyndelsen til afslutningen på Jørgen Skafte Rasmussens æra i Tyskland. Kun 2 år senere måtte Jørgen Skafte Rasmussen på bankens foranledning forlade virksomheden.
Han ejede dog stadig en mindre virksomhed, der fremstillede køleskabe, og et andet firma, der fremstillede biler.
Efter anden verdenskrigs afslutning lå disse fabrikker i den russiske sektor af Tyskland, men de blev eksproprieret og Jørgen Skafte Rasmussen vendte tilbage til Danmark, hvor han døde i 1964.
Efter den anden verdenskrig lå de fleste af de ødelagte DKW fabrikker i den russiske zone. De tidligere modeller af DKW blev nu produceret som IFA., og DKW måtte selv starte med at opbygge en produktion fra bunden af.
DKW startede op i Düsseldorf, og det var her, den første bil efter krigen blev produceret i 1950 – en DKW Sedan. Bilen blev kaldt Meisterklasse F – 89, og den videreførte den gamle to-takts motor og forhjulstrækket. Karrosseriet var af stål og vognen kunne leveres som 2 dørs sedan eller cabriolet. I 1950 leverede fabrikken 1.380 stk. biler, og året efter blev der produceret 10 gange så mange.

F 89 Meisterklasse var den første efterkrigs DKW. Karmann

byggede denne cabriolet. .

I 1953 blev modellen radikalt modificeret. Den fik en større bagrude, en ny oval kølergrill og ændrede hjulstørrelser. Motoren trecylindret, to-takts, slagvolumen 900 ccm og en ydelse på 34 hk. hvilket gav en tophastighed på 120 km/time. I 1954 blev modeludvalget udvidet så den nu kunne fås som en 2 dørs, 4 sædet sedan, en 2 eller 4 sædet Coupe, 2 eller 4 sædet cabriolet eller en 2 dørs stationcar. I 1955 blev den større DKW 3 = 6 , der ses t.v. præsenteret. Dens breddemål var øget med 100 mm, og motoren havde en ydelse på 36 hk.. I modelårene 1955-1959 blev der produceret 157.330 stk. DKW 3 = 6

En Monza sports vogn baseret på DKW 3 = 6 var en 2 sædet coupe model med et karrosseri af polyester. Modellen blev ikke solgt gennem DKW's salgskanaler.

Den 2 dørs DKW 1000 havde dørene "rigtigt" hængslet. Med sideruderne nede, lignede bilen en coupe med hardtop.
DKW 1000 Sp var i design inspireret af Ford Thunderbird, af

SPARBANK

Har du bilen - har vi lånet...
Sammensat efter dine ønsker og behov.
Hos os er en handel nemlig først go',
når begge parter er tilfredse.

Kom ind og forhør nærmere.
Hos os kan du tale med den samme
medarbejder hver gang...

Stormgade 2 - 6700 Esbjerg - tlf. 96 16 18 00 - www.sparbank.dk

DKV

DKW 1000 SP Cabriolet blev kun solgt 1.640 stk..

I 1957 blev DKW Junior modellen introduceret, men produktionen blev først startet i 1959. Prototypen havde en 3 cylindret, 600 ccm motor, Produktionsbilen kom med en 750 ccm, 2-takts hakkende motor. Junior de luxe modellen med en 800 ccm, som måske var mere succesfuld. I modelårene 1959-1963 blev der produceret 118.986 stk. DKW Junior og 118.619 stk. Junior Deluxe.
DKW Junior Deluxe, hvilket er afmærket på kølergrillen.

DKW F 102 der efterfulgte DKW Junior modellerne blev introduceret i august 1963, og det var den sidste DKW bil. I starten blev den kun leveret som 2 dørs men 6 måneder senere kom den 4 dørs model. Den 3 cylindrede, 2-takts motor, havde nu et slagvolumen på 1175 ccm, og en ydelse på 60 hk..
Den sidste DKW F 102 model med dens 4 takts motor, var den første efterkrigs Audi.

De sidste DKW F 102 modeller havde fået et større karrosseri, forhjulstrækket var bibeholdt, men den hakkende 2-takts motor var udskiftet med en 4 takts motor. Disse modeller var måske ikke særligt interessante, men de var forløberne for de kommende Audi modeller. Med andre ord bilen var ikke længere en ægte DKW. I modelårene 1964-1966 blev der produceret 52.753 stk. DKW F 102.

DKW - motorcyklerne.

En lille to-takts motor som legetøj deltog i produktionsprogrammet, og den viste sig at have en overraskende trækkraft.
Næste etape var udviklingen af en lille påhængsmotor, der i 1919 blev spændt bagpå en cykel, og dermed var begyndelsen til DKW's motorcykelæra startet. I 1928 producerede man 43.000 motorcykler og var dermed verdens største producent af motorcykler på det tidspunkt.
I 1939 blev en ny lille 125 ccm, " RT 125" introduceret , og den blev efter den anden verdenskrig den mest kopierede motorcykel.
Herover: DKW, årgang 1925, 1 cylindret, cylindervolumen 206 ccm, ydelse 4,1 hk., tophastighed 70 km/time.

Herunder: DKW, årgang 1928, 1 cylindret, cylindervolumen 300 ccm, 8 hk., tophastighed 85 km/time.
DKW årgang1930, 1 cylindret, 500 ccm, ydelse 14 hk., tophastighed 110 km/time.
DKW årgang1935, 2 cylindret, 500 ccm, ydelse 15 hk., tophastighed 110 km/time.

Efter krigen var der ikke noget som helst tilbage af DKW eller Auto Union. De 2 vigtigste DKW motorcykelfabrikker lå i

Østtyskland i Chemnitz og Zschopau, og herfra blev alt produktionsudstyr og materiel flyttet til Sovjetunionen, og så blev en 125'er "Røde Oktober" ret hurtigt præsenteret. De oprindelige DKW fabrikker i Chemnitz og Zschopau blev nationaliseret af DDR, og så blev der igen produceret 125'er. I Chemnitz var det motorcykler med DKW mærket på tanken, og i Zschopau med IFA mærket på tanken og senere med MZ-mærket. Østtyskerne producerede frimodigt DKW

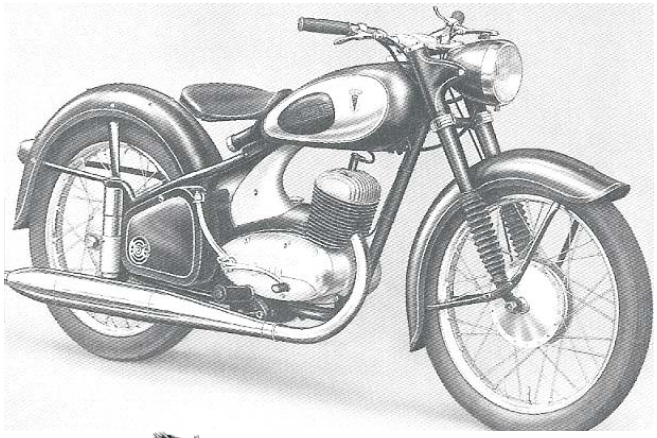
DKV

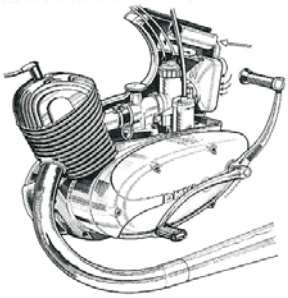
motorcykler under dette navn, men det blev stoppet ved en retssag , og så var det IFA og MZ mærker der afløste DKW mærket.
I 1949 blev produktionen af DKW motorcykler genoptaget i Vesttyskland på en ny fabrik i Ingolstadt
Den første efterkrigsmodel: En relanceret DKW RT 125.

Den første model der blev relanceret var en RT 125, og den var så god, at andre fabrikker over hele verden kopierede den. Designet blev afleveret til de allierede, som en del af Tysklands krigsskadeerstatninger. Harley Davidson's 125 og BSA's

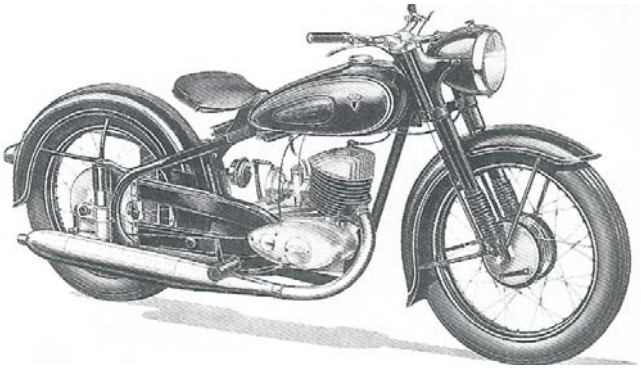
Bantam var begge udviklet fra DKW RT 125.
Den første DKW RT 125 kom til Danmark i 1950.
Modelprogrammet blev derefter udvidet med DKW RT 175, og så fulgte DKW RT 250, DKW RT 250/2. DKW holdt stædigt fast ved den teleskopiske baghjulsaffjedring helt til 1957, hvor samtlige modeller fra 175 ccm med eencylindret motor fik svinggaffel på baghjulet - og forhjulet! Modelbetegnelserne fik tilføjet VS, der står for "Voll Schwingen" Rahmen
DKW RT 175 Pioner, med indkapslet karburator, gearpedalakslen som sædvanlig ført gennem den hule kickstarteraksel.

Indkapslingen af karburatoren dæmpede indsugningsstøjen betydeligt.



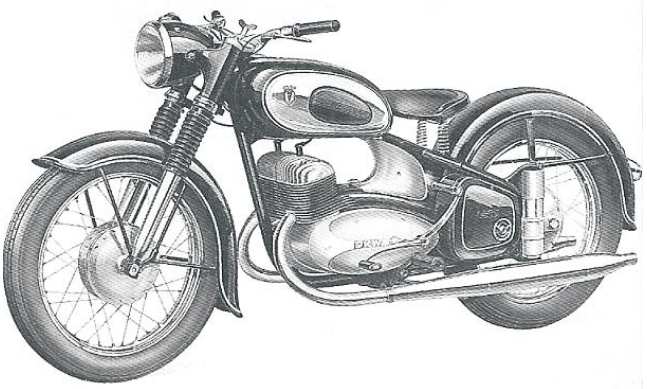


DKW RT 250 Standard, d.v.s. sortlakerede fælge og tanksider.
Årgang 1952,1 cyl., 244 ccm, ydelse 12 hk., tophastighed 105 km/t.
DKW RT 250/2, årg. 1956, 2-takts, 2 cyl., motor på 250 ccm.,

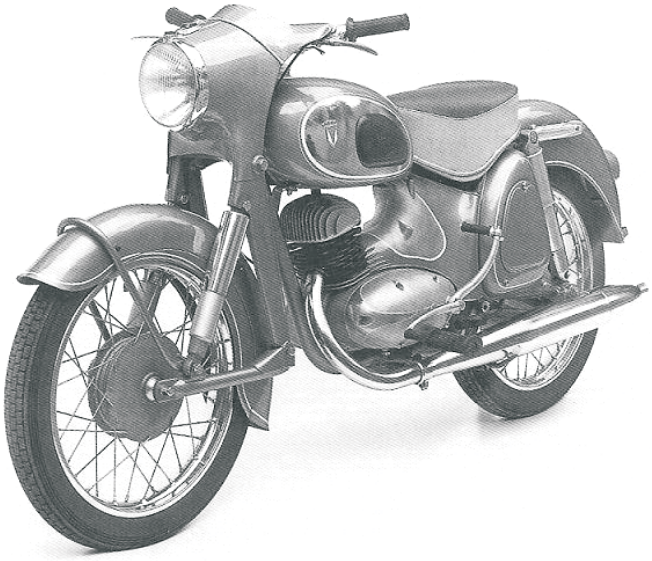


RT 175 VS – en ganske køn motorcykel, der til sidst var alene om at repræsentere DKW i Danmark.

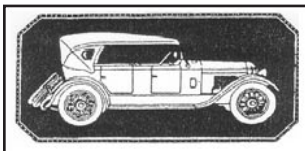
Auto Union var heldigere stillet end flere andre tyske motor-



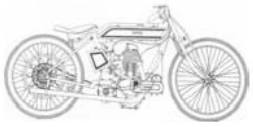
cykelfabrikker, fordi man også havde en bilproduktion. Med det dalende motorcykelsalg helligede Auto Union sig



bilerne, og DKW motorcykelproduktionen blev afhændet til Zweirad Union AG i Nürnberg. Men i begyndelsen af 1960'erne forsvandt DKW navnet helt.
HØ/december 2



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, Denmark
Tlf. 86426613, fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: kosters_motorboghandel@post.tele.dk eller www.kosters.dk

DANMARKS STØRSTE UDVALG – OGSÅ TIL MODERNE KØRETØJER.

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

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

KVALITET I TOP!
- OGSÅ NÅR DET GÆLDER VETERANBILER

Esbjerg Cylinder Service aps
Kvalitet i top...
STOREGADE 26
6700 ESBJERG
TLF. 75 13 92 55
FAX 75 12 59 43
ECS
Esbjerg Cylinder Service aps
- MOTORRENOVERING
- CYLINDERUDBORING
- TOPSTYKKEARBEJDE
- OPRILNING AF LASTVOGNS-TOPSTYKKER OG FORINGSKANTER
- OMBYTNINGS-TOPSTYKKER
- MASKINSERVICE DREJE- OG FRÆSEARBEJDE PLAN- OG RUNDSLIBNING
- STORT LAGER AF MOTOR-RESERVEDELE

FRØKJÆR PAPIR & VIN

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

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO-PARTNER VÆRKSTED

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

Opel Admiral

Vort tidligere medlem og mangeårige bestyrelsesmedlem Kurt Frikke, der døde i 2005, var mange år aktiv inden for automobilbranchen. Blandt hans efterladte papirer, som vi har fået overdraget var det materiale, som danner baggrund for denne historie.

Året 1937 var et ganske specielt år for Opel. Firmaet havde 75 års jubilæum, og på Automobil og motorcykeludstillingen i Berlin den 17. februar præsenteredes Opels nye flagskib:

Opel Admiral der gav Opel et comeback i "overklassen" af biler.

Den nyudviklede Admiral havde en 6 cylindret motor med et slagvolumen på 3,6 liter, og vognen var den første Opel bil med hængende ventiler. De væsentlige fordele ved denne topventilede motor var de homogene forbrændingsrum, den større ventildiameter, god hvirveldannelse af brændstofblandingen, bedre virkningsgrad og så den fine tilgængelighed ved vedligehold og reparation.

Ventilstyringen skete over en tandhjulsdrevet knastaksel, stødstænger og vippearme – en konstruktion der blev brugt af Opel ind til 1965. Den nye Admiral-motor havde et næsten kvadratisk forhold mellem boring og slaglængde: 90x95 mm, hvilket gav en lavere stempelhastighed, mindre slitage og længere levetid. Krumtapakslen var kun lejret i 4 lejer, men på grund af det relative lave omdrejningstal, mente Opel, at 4 lejer var en acceptabel løsning. Motoren med slagvolumen på 3601 ccm ydede 75 hk ved 3200 omdr./min.

Opel Admiral havde ved præmieren mange spændende nyskabelser som afviservinger, smarte positionslys bagpå, forsænkede dørhåndtag, m.m..

En Opel brochure fortalte, at den store motorkraft muliggjorde anvendelsen af en tretrins gearkasse, der havde en så gunstig udveksling, at man knap nok havde brug for at skifte gear!

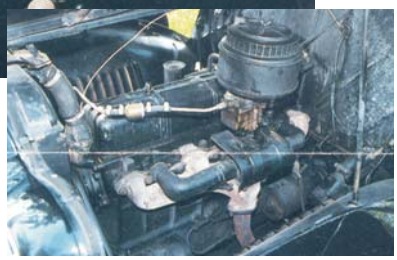
Forhjulene var enkeltvis ophængt og var affjedret efter et "Dubonnet prinzip", eller bedre kendt under betegnelsen "Opel-synkron-affjedring". Komforten blev yderligere øget ved hjælp af tykke ballondæk med dimensionen 6.50x16.

Motorkraften overførtes via en tretrins gearkasse og en kardanaksel til baghjulene placeret på en stiv bagaksel. Anden og tredje gear var synkroniseret, hvorimod der skulle bruges mellemgas, når første gear skulle bruges. Admiral motoren havde et stort drejnings-moment. Fabrikken opgav brændstofforbruget til mellem 13 og 18 liter pr. 100 km.

Pressen roste denne nye model fra Opel. En yderst vellykket bil med et moderne elegant formet karrosseri, et gedigent udstyr og et kæmpe bagagerum. Trods det righoldige udstyr havde Opel en pris på Admiralen, som konkurrenterne havde svært ved at klare.

Indtil 1939 blev der produceret 6.404 stk. Opel Admiral, men så stoppede krigen produktionen, og først i 1964 kom der igen en Opel Admiral – men det er en helt anden historie!

Den nye elegante Opel Admiral



Her det dengang nyeste inden for bilers instrumenter, og t.h. den store sekscylindrede maskine.

Senator/Admiral

fortsatte Opel traditionen i 1964.

HØ/05.04.08.

Bugatti Royale i Møgeltønder

Brudeparret tiljubles. Chauffør Peter Linnet til højre i bilen – og stående t.h i billedet. T.v. i bilen ses den engelske mekaniker.

Lørdag den 24 maj 2008 stod en Bugatti Royale med nummerpladen "krone 41"foran kirken i Møgeltønder. I forbindelse med HKH prins Joachims bryllup med prinsesse Marie var denne bil en speciel brudekaret. De mange tilskuere, hvoraf flertallet sandsynligvis aldrig har set en Bugatti Royale før, så et royalt brudepar i en royal bil – og endda en af de sjældne.
Bugatti type 41 med tilnavnet Royale var – dengang som nu – toppen af luksusklassen, hvor chauffør og butler sad i den åbne del, og i den bagerste lukkede del sad husets herre og frue.
Bilen er på alle områder en stor sag: Længdexbreddexhøjde = 6,4 m x 2,2 m x 1,85 m. Akselafstand = 4,3 m. Vægt = 3,175 kg.
Motorens længde = 1,4 m, motorens 8 cylindre har et slagvolumen på 12,7 liter, og den yder 300 HK . Der er 3 gear.
Bilen var udlånt til brylluppet af Donnington Grand Prix Collection i England, hvor de nuværende ejere havde købt den på nettet for en pris af 55 - 60 mio. kr.. Prins Joachims faste chauffør Peter Linnet havde udover den store fornøjelse at køre for brudeparret, glæden ved at køre en af verdens fineste biler. Under forberedelserne til brylluppet blev der foretaget opmålinger i Møgeltønder, der blev brugt ved Peter Linnets ophold i Donnington i Midtengland. Her skulle han blive dus med den højrestyrede luksuslimousine og dens store vendekreds, bl.a. ved at køre mellem nogle kegler opstillet efter de mål der var taget hjemme i Møgeltønder. Som det kan ses på det øverste billede, og som det fremgik af fjernsynstransmissionen fra brylluppet, lagde bilen et pænt røgslør efter sig, en gene som bliver minimeret ved en højere hastighed. Peter Linnet udtalte efter at have kørt den eksklusive bil, at havde han trykket lidt på speederen var den sprunget frem og overhalet alle - inklusive politiet, jo det var en speciel oplevelse at køre verdens måske dyreste bil.

Her ses bilen med den engelske ejer bag rattet.

Bugatti 41 er en meget sjælden bil, der findes kun 6 eksemplarer i hele verden – alle med forskelligt karrosseri. Den mest bemærkelsesværdige var Coupé Napoléon. Krone 41 er en nøjagtig kopi af Coupé Napoléon. At der kun blev bygget 6 eksemplarer skyldes ikke, at der er gået nogle til siden produktionen i årene 1927 – 1933. En afgørende årsag til den lille produktion var, at bilen kom på markedet lige da den store økonomiske depression hærgede Europa.
Bugatti er i dag et af de mest eksklusive italienske bilmærker, men grundlæggeren af firmaet Ettore Bugatti, der til trods for at være født i Brescia, startede han i 1909 bilproduktion i Molsheim i Alcsace i Frankrig. Det var dog mest sports og racervogne til deltagelse i de tidlige Grand Prix-løb, hvor mærket hjemførte mange sejre.

Efter at Ettore Bugatti havde mistet sin søn ved en testkørsel af en racerbil i nærheden af fabrikken i Molsheim, begyndte det at gå tilbage for firmaet, og det oprindelige Bugatti-firma gik fallit under den anden verdenskrig. Ettore Bugatti døde den 21. august 1947. Derefter havde firmaet en omskiftelig tilværelse, bl.a. startede den italienske entreprenør Romano Artioli firmaet Bugatti Automobili Spa i en ny fabrik placeret i nærheden af Modena i Italien, og efterfølgende er produktionen er blevet genoptaget to gange af Volkswagen koncernen

HØ/16.06.08

Motorcyklist
som ung eller som lidt ældre

Hvad er det, der vækker nogle menneskers interesse for et to-hjulet motorkøretøj, og måske endda anskaffe et sådant til eget brug, når man med et firehjulet køretøj kan sidde mere komfortabelt, og mere sikret mod trafikuheld, vejr og vind ? Det er der gennem tiderne givet mange og skiftende forklaringer på .
Starten på de to-hjulede køretøjers æra startede med trædecykler i mange forskellige konstruktioner. I begyndelsen af det nittende århundrede fandt man så på at forsyne disse trædecykler med en motor. Dermed forsvandt det tunge arbejde, når man skulle transporteres fra et sted til et andet. Dette var begyndelsen til en gryende motorcykelindustri. Efter de to verdenskrige, hvor man startede med genopbygning mange steder i Europa, måtte man igen ty til det forholdsmæssige billige køretøj motorcyklen.
I vor tid er der igen en stigende interesse for disse pragtfulde maskiner, og denne interesse deles af såvel unge - som lidt ældre unge, herunder også kvindelige motorcyklister. I Esbjerg er der ifølge Danmarks Statistik registreret 1.619 motorcykler pr. 1. januar 2007, hvor der den 1. januar 1997 var registreret 800 – en stigning på 819 stk. eller 102 %! En medvirkende årsag til den stigende interesse er først og fremmest den omstændighed, at der er flere penge til rådighed blandt folk, og derfor søger mange mennesker den frihed og kontakt med omverdenen, man oplever som motorcyklist ude på landevejen, en oplevelse man ikke får så intenst i en bil.
Min interesse for motorcykler er nok arveligt overført fra min far. Han havde ejet forskellige mærker af motor-cykler, og i 1950 købte han en mærkeligt udseende maskine med et stort svinghjul på venstre side af maskinen. Det var en engelsk motorcykel med navnet Douglas og den var produceret i 1930'erne.

Den vakte min store interesse, og på det tidspunkt var jeg i lære som maskinarbejder i Aabenraa, så min interesse udviklede sig til en stor omsorg for maskinen, der blev passet og plejet til min fars store tilfredshed – hvad han ikke vidste, var, at jeg engang imellem tog en lille tur på den, så Douglas var den motorcykel, jeg blev motorcyklist på - endda uden kørekort .

Efter at have erhvervet kørekort blev jeg i mine unge år ivrig motorcyklist. Den første motorcykel med mig som ejermand var en 500 ccm, eencylindret Ariel, Red Hunter, årgang 1954, købt på indkøbstilladelse.
Ariel'en blev senere udskiftet med en 500 ccm tocylindret BMW R51/3, årgang 1953. Begge disse maskiner gav mange interessante oplevelser på ture i ind og udland.

Da jeg begyndte på min videreuddannelse, måtte jeg desværre skille mig af med den, da den skulle indgå som en del af finansieringen af min uddannelse (dengang var der intet der hed SU – man kunne få studielån, og med lidt held et legat).
Færdig som ingeniør og ude i det pulserende liv igen, stiftede jeg familie, anskaffede hus og bil, og med et mere end fuldtidsjob gled motorcykel-interessen lidt i baggrunden.
I 1998 blev jeg pensionist, og så blev den gamle interesse opprioriteret igen. Jeg havde dog i tiden inden forberedt mig på at skulle være motorcyklist igen. I begyndelsen af 1998 købte jeg derfor en 500 ccm, to-cylindret BMW R50/2, årgang 1956, og derefter fulgte så en rar tid med renovering.
En af mine gode venner – Bakken Hansen – overtalte mig i foråret 1998 til at prøve at gå med til et møde i en motorveteran klub, der hed Vestjysk Motorveteran Klub, og så var jeg pludselig medlem af klubben, som for øvrigt i de forløbne år har givet mig mange dejlige oplevelser og en række nye fine kammerater, som jeg er meget taknemmelig for at have fået. Inden udgangen af 1998 havde jeg bl.a med hjælp fra disse VMK kammerater renoveret min BMW, så den i dag fremstår som en fin, brugbar cykel, jeg anvender på ture.
I Skagen fandt jeg ved en bekendt et år efter en 600 ccm, tocylindret BMW R60/2, årgang 1965 – men ikke færdig samlet. Den blev også købt og bragt til Esbjerg, hvor den blev monteret færdig, og så var det ikke så interessant mere med den, så den blev efter en kort tid solgt.

Begge BMW'er var med ved indvielsen af den sidste del af motorvejen Esbjerg -Kolding ved Lunderskov. T.v.: BMW R 50/2. T.h: BMW R 60/2. Baggrundstruppen er t.v.Ingrid Bakken Hansen, Jens Aksel, Bakken og min søn Lars.

Min næste motorcykel blev en 600 ccm, to-cylindret AJS model 30 G11, årgang 1958. Den brugte jeg ikke så meget selv, men min søn blev meget betaget af den, og i dag er det hans.
Ved Mors Bike i Lindved stod en motorcykel, som jeg ved et besøg i november 2006, blev betaget af. Det var en 350 ccm, 2 - cylindret Douglas, årgang 1951, en mark 5 model. Den

maskine måtte jeg have - i dag står den i min garage.
På grund af manglende tid har jeg indtil nu kun fået nogle få ture på den, men jeg håber, at det bliver bedre fremover.

Billederne herover viser min Douglas Mk. 5 fra 1951.

Douglas'en er importeret fra England i efteråret 2006. Den blev sendt fra fabrikken til en forhandler i London den 3.10.1950. Den 2.03.1951 blev den første gang reg. og fik det engelske registreringsnummer 806UXR. Den første ejer var bosiddende i Parham Woodbridge i England.
Maskinen har en boksermotor (Douglas var for øvrigt først på markedet med den type motorer), og så har den en række – for den tid usædvanlige konstruktioner, eks. for og baghjulsaffjedringen, der er ret speciel.

Efter anskaffelsen af Douglas'en er jeg blevet medlem af klubben THE LONDON DOUGLAS MOTORCYCLE CLUB LTD, et medlemskab, som jeg indtil nu har haft glæde af, bl.a. med at få tekniske oplysninger, klubbens blad, der indeholder mange spændende artikler og meddelelser fra og for Douglas kørere. Bladet udkommer 6 gange årligt. Klubben er startet i 1928 og sidder i dag på næsten alt vedr. oplysninger / reservedele mærket.

Tekst/foto: HØ.8.11.2007

VA
TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08
Spekulerer De på: ▲ Ny villa ▲ Ombygning ▲ Tilbygning
▲ Udnyttelse af tagetage ▲ Nyt tag
▲ Udskiftning af termoruder, vinduer og døre
▲ eller har De brug for hjælp til almindelig vedligeholdelse
byg garanti www.byggaranti.dk
Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.
Bredgade 21 · Alslev · 6800 Varde · Bil 23 41 19 06 · Fax 75 26 95 70

MOR'S BIKE'S
v/ Anne Grethe Corvinus
Gl. Landevej 16, Lindved, 7100 Vejle.
Tlf. 4575851681, Fax. 4575851564.
mors.bikes@mail.tele.dk - www.mors-bikes.dk

For at følge med udviklingen er vi begyndt at importere italienske motorcykler såsom Ducati, og Laverda. Men det er – og vil altid være – de klassiske, engelske motorcykler – eks. Triumph, BSA, Norton, Velocette, Vincent, Ariel, Royal Enfield – som udgør størstedelen af vort program. Vi skaffer alt i reservedele. Vi udfører alle former for reparation, renovering og servicering af engelske/italienske motorcykler,
Vi gir dig den tid – og service – du har behov for!

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

Esbjerg Veteranløb 2008
- en hilsen fra Næstved

Vedr. Esbjerg Veteranløb i anledning af 10 års jubilæum /
Et par sjællænders oplevelser.

Vi havde set for lang tid siden, at der afholdtes et sådant løb i Esbjerg, vi har ikke deltaget i så meget tidligere, så vi syntes det kunne være en god ide at deltage og se hvordan det foregik.
Så fredag den 25.4 startede vi Celicaén op med kurs mod Jegum, hvor vi havde lejet et sommerhus.. Lørdag morgen kørte vi så til Esbjerg Torv, hvor der allerede var en del biler linet op ved Den Danske Bank, og her fik vi materiale udleveret og kaffe med rundstykker.
Vejret var ikke det bedste, men det holdt dog tørvejr. Efter at have gået rundt og set på de andre 93 biler og motorcykler, blev alle køretøjer præsenteret af politikommisæren, som var rigtig god til det. Der var mange mennesker og midt i det hele kom der en flok demonstrerende sygeplejersker, men de ødelagde dog ikke stemningen
Ved 12 tiden blev vi sendt af sted på ruten, som var 95 km lang. Da der var så mange deltagere blev der sendt 10 køretøjer af sted af gangen. Vi havde fået en rutebeskrivelse, men da vi jo ikke var kendt kneb det lidt med at følge med de foran kørende p.gr.a. de mange lyskryds, her havde det været rart, hvis det var de forankørende, der skulle holde øje med de bagvedkørende, og ikke omvendt, hastigheden på ruten kom derfor mange gange over det tilladte – ikke så rart!
Undervejs var der poster, første gang ved et autoværksted Kent Noer i Darum, hvor vi skulle gætte nogle ting om nogle specielle motorcykler, senere gjorde vi holdt ved Kvickly i Ribe, hvor vi bl.a. skulle trække et tov og komme så tæt på 7 m som muligt, det gik meget godt, jeg mener, vi nåede 6,63. Begge steder var der en del mennesker for at se køretøjerne, så det var rigtigt sjovt. Man vil jo gerne, at andre beundrer ens bil.
Målet var ved Esbjerg Højskole, hvor vi simpelthen fik den bedste frokost, vi har fået længe med en kæmpe buffet. Her blev der så uddelt præmier, og der var mange – vi blev dog ikke præmieret, jeg ved ikke hvilke kriterier, man blev udvalgt efter, eller om det bare var almindelig lodtrækning.
Så efter en spændende dag drog vi atter ad Jegum til, søndagen brugte vi til at køre lidt nordpå og se lidt mere af Jylland – og da havde vi sol hele dagen. Mandag gik turen så atter mod Næstved. En god oplevelse – tak for det.

Venlig hilsen
Else Kamstrup
Bistrupgade 26
4700 Næstved

Tak til Else for brevet.
Du har ret det kan være svært at finde vej, når man er på et ukendt område, men det er udfordringen ved løbet, der er en konkurrence for den enkelte deltager. Med hensyn til præmieringen er det de opnåede point under løbet, der afgør, hvem der skal præmieres.
Tak for jeres deltagelse – og på gensyn ved Esbjerg Veteranløb 2009. (Redaktøren).

Vil du træffe veteraner?
Så skulle du måske overveje et medlemskab i
Vestjysk Motorveteran Klub!
Stedet hvor du under hyggelige former
- møder veterankørere - som du udveksler erfaringer med
- oplever ture, løb, træf, o.m.m.

Skagen - Gråsten 2008

Skagen – Gråsten løbet d. 30 maj 2008

Igen i år var vi 5 startende motorcykler fra Esbjerg nemlig:
Pia Hansen på BMW R69S med sidevogn årgang 1967
Poul Nymand på Nimbus fra 1945
Villy Andersen på BSA A10 Golden Flash (ny renoveret)
Carlo Simonsen på AJS M20 fra 1955
Søren P. Møller på Nimbus fra 1938 (bagsæde passager var datteren Lotte)
I alt var der 48 startende motorcykler i Skagen og løbet blev startet af Troels Bredal i strålende solskin og højt humør. Første stop var Hedebo Camping, hvor alle nåede frem, men ved starten derfra var der allerede 3 motorcykler som måtte skubbes i gang. Løbet fortsatte så syd på ad en dejlig rute ned

over Hals, næste stop var Skanderborg. Men i Randers kunne Villys BSA ikke mere, den gik i stå ved det mest trafikerede kryds midt i middags myldre trafik. Det viste sig senere at være karburatoren som ikke ville lade benzinen passere, så han blev Helges første kunde på opsamle vognen. Derefter gik det så videre mod Skanderborg, undervejs dertil begyndte min AJS at lave nykker med koblingen, men vi nåede da frem til Sølund. I

Skanderborg var der ca. 40 andre motorcykler fra oplandet Fyn og Sjælland som stødte til os. På dette tidspunkt mente jeg godt at kunne nå Gråsten ved forsigtig kørsel, så jeg var iblandt de første som forlod Skanderborg, men de lange bakker syd for Skanderborg var for meget for min kobling så efter 15 – 20 km. måtte jeg parkere i vejsiden for bare at vinke til alle de andre som passerede samt vente på Helges opsamle vogn. Kort før Kolding var det galt med S. P. Møllers Nimbus så nu var vi 3 fra vores hold ud af 5 startende fra Skagen. Opsamlingen fortsatte så, i alt havde Helge 8 redninger og en anden opsamler vogn måtte have en Russisk DNEPR MT9 m. sidevogn løftet op på traileren. Det var antagelig året med de fleste redninger, men nok også den varmeste.

Det blev sent inden Helge og vi andre nåede Gråsten, hvor vi standsmæssigt blev modtaget, af vore respektive koner, med kolde øl til en tørstig gane.
Lørdag var der Oldtimerløb langs Flensborg fjord til Danfoss i Flensborg og jeg var så heldig, at kunne købe 4 nye koblings plader ved en af de mange "handels mænd" så jeg nåede lige at få min motorcykel repareret og kunne således fuldføre Oldtimer løbet.
Det skal lige oplyses at der var rekord deltagelse af køretøjer (ca. 1200) lige fra knallerter til lastvogne og traktorer.
Hvis nogen spekulerer på at prøve sådan en tur kan det varmt anbefales, men godt 400 km. på en gammel motorcykel er ikke en luksus tur. Der er dog et fantastisk sammenhold og hjælpsomhed iblandt de fleste af kørerne.

Filosofisk tanke: Hvorfor gik det så galt? Harry var ikke, som han plejer, tilstede da vi blev sendt af sted fra Skagen.

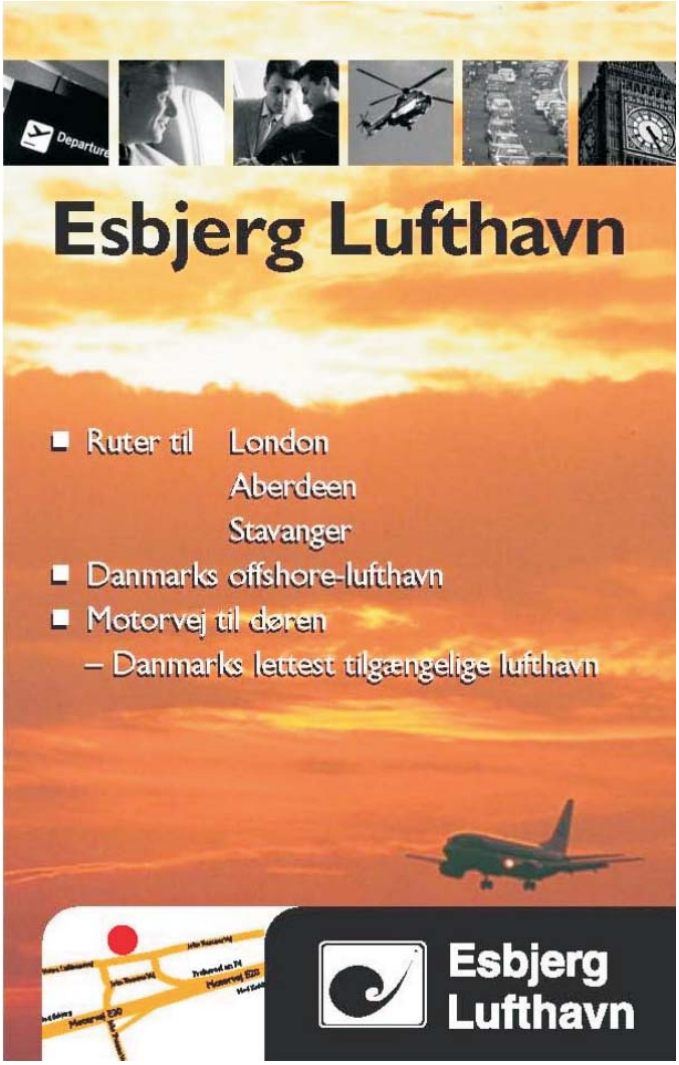
Carlo Simonsen

Skagen - Gråsten
2008

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


Departure
Esbjerg Lufthavn
Ruter til London
Aberdeen
Stavanger
Danmarks offshore-lufthavn
Motorvej til døren
– Danmarks lettest tilgængelige lufthavn
Esbjerg Lufthavn

STEEN's MC-CENTER ApS
Salgsafd.: Tlf. 7516 7010
MC-reservedele:
Tlf. 7516 7033
Autoværksted:
Tlf. 7516 7044
www.steens-mc.dk
Dornen 16
Tarp
6715 Esbjerg N
KØB • SALG • BYTTE
MOTORCYKLER - BILER KØBES KONTANT

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

Har du en kørselsopgave
- så prøv os!
DE BLÅ BUSSER
VICTORS TURISTFART
v/ Erik V. Hansen og Jimmi V. Hansen
Snedkervej 4 - 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 00 98 / 75 15 00 88 / 75 15 66 65
Vi er specialister i alle former for grupperejser f.eks.:
Skolerejser
Studierejser
Seniorrejser
Pensionistrejser
Victours
Vesterstrand 32 - 6710 Esbjerg V - Tlf. 75 12 23 24
Mobil 21 68 84 44 • Fax 75 11 70 68
www.victours.dk - info@victours.dk

VETERANBILSBATTERIER
Kvalitet til konkurrencedygtige priser
Jysk Akkumulator Service
Falkevej 11 – 6705 Esbjerg Ø
Ring efter priser på 76 10 01 34

INDHOLDSFORTEGNELSE
VESTJYDSK MOTORVETERAN
ÅRGANGENE 1998 - 2003

BEMÆRK: - Første tal sidetal, sidste tal bladets. nummer.

OMTALE AF:

BILER

Triangel omnibusser 13 / 185
Ford A: Løsning m. problemet utæt vandpumpe 15 / 191
Mine veteranbiler v./ Arne Høeg Jensen 14 / 200
Trægasgeneratoren H.Ø. 8 / 202
Justeringsskema for Ford A model "A" 6 / 203
Skat på motorkøretøjer gennem tiderne 10 / 203
Kan du huske små biler i 60'erne 11 / 203
Sporvidden på køretøjer 14 / 203
Mercedes 190 SL årg. 1957 v./ Hans Sørensen 5 / 205
Fra de gode gamle dage 16 / 205
Alfa Romeo 1929 25 / 209
Ford 1929 25 / 209
Berg 1903 17 / 210
Glas 1204 – prøvekørsel 10 / 211
Hillman Imp – prøvekørsel 8 / 212
Mercedes er sagen v./ Arne Lange 6 / 213
Fiat 600 v./ Lars Nørgård 14 / 216
Historien om Volvo v./ Harry Ørsted 14 / 218
Historien om Volvo, fortsat v./ Harry Ørsted 20 / 219

MOTORCYKLER

Sidevognen på godt og ondt 5 / 202
Mine motorcykler v/ Harry Ørsted 13 / 202
Vær kritisk – kør britisk 8 / 205
Tips fra de gamle manualer 14 / 206
Lambretta 150 DL 1957 v./Hans Sørensen 26 / 209
Velocette LE v./Finn Stepping Pedersen 11 / 215
Udvikling eller galskab v./Harry Ørsted 16 / 215
Historien om Zündapp 22 / 217
Karburatoren 1. del v./Kristian Mogensen 7 / 218
Karburatoren 2. del v./Kristian Mogensen 7 / 219

LØB / TRÆF

Oldtimerløbet, Gråsten,1998 7 / 187
Smedeløbet 1998 7 / 187
Veterantræf i Vamdrup 5 / 188
Esbjerg Veteranløb 1999 5 / 193
Oldtimerløbet, Gråsten 1999 15 / 194
Smedeløbet 1999 15 / 194
Træf med Club Nord, Flensborg 3 / 195
Veterantræf i Vejen 1999 7 / 195
Esbjerg Veteranløb 2000 5 / 198
Veteran Air Show 2000 5 / 199
Oldtimerløbet, Gråsten 2000 11 / 199
Esbjerg Veteranløb 2001 6 / 204
Esbjerg Veteranløb 2002 10 / 210
Esbjerg Veteranløb 2003 5 / 216
Oldtimerløbet, Gråsten, 2001 7 / 217
BSA-træf i Vendsyssel 7 / 217
Smedeløbet 2003 v./Arne Vendler 16 / 217

UDSTILINGER

Hobby udstilling i EFI Hallerne 1997 3 / 185
Hobby udstilling i EFI Hallerne 1998 3 / 190

DELTAGELSE I OFFICIELLE ARRANGEMENTER

Åbning af motorvejsstrækning Korskro-Holsted 5 / 185
Åbning af Storbæltsbroen 7 / 187
Festuge v. Hjemstavnsgården i Sdr. Hygum 7 / 187
Åbning af motorvejsstrækning Vejen-Kolding 3-5 / 189
Tulipanfest i Ribe 1999 16 / 193
Esbjerg Festuge 1999 14 / 195
Bramming By Night 1999 16 / 194
Esbjerg Festuge 2000 13 / 200
VMK's deltagelse v. Søndags åbent, Sædding C. 8 / 207
Marineforeningens Sendemandsmøde 7 / 216
Sportsfesten i SIG 21.05.03 17 / 216
Søndagsåbent i Bramming 5.10.03 5 / 218
Esbjerg Festuge 2003 23 / 218

TURBESKRIVELSER

MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 12 / 186
MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 12 / 187
MC tur til Lindved – Mors Bikes 3 / 188
MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 10 / 188
MC tur til Randbøldal (Købmandsgården), m.m. 7 / 189
MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 9 / 189
MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 8 / 190
MC tur 1996 fra Rolf's rejseberetning 8 / 191
MC tur til Druust/Silkeborg 5 / 194
MC tur 1998 til D, CH, F v./Bakken H. m. fl. 7 / 197
MC tur 1998 til D, CH, F, fortsat v. Bakken H., m.fl. 8 / 199
MC tur 2000 til S, SF, N v./Esben K.,Bakken H 11 / 202
MC tur 2000 til S, SF, N, fortsat v./E. K., B. H. 12 / 203
MC tur 2000 til S, SF, N, fortsat v./E. K./ B. H. 10 / 204
MC tur 2001 til D, NL, B, F v./Bakken H., m.fl. 9 / 207
En fantastisk englandstur 2003 v./Ole Rotbøll 8 / 217

KLUBMØDER / TURE

Besøg hos Brdr. Schelde, Vejen 7 / 185
Besøg hos Mærsk Helikopters 3 / 187
Besøg hos Henry Schou – Veteranfly 14 / 189
Klubtur til Oksbøl Vandrerhjem – Flygtningelejr 7 / 199
Klubtut til Hærens Kampskole i Oksbøl 7.09.00 7 / 200
Klubmøde 1.03.01 - Om færdselspolitiet 5 / 203
Klubmøde 4.10.01–Besøg: Politistationen i Esbjerg 8 / 207
Klubtur til Bindeballe 2002 22 / 212
Klubmøde 6.02.03 – Horsensbilen Gideon 7 / 215
Klubmøde 6.03.03– Besøg: Esbjergværket Bl. 3 10 / 215
Klubtur til Martin og Jakob 2003 12 / 216
Klubtur til Brdr. Schelde i Vejen 5 / 217
Aftenturen 10.07.03 – Besøg: Smeden i Outrup 26 / 217
Klubmøde m. besøg ved H. Sindby & Co. i Vejle. 13 / 218
Ud i det blå (Sig/Tistrup) v./Lars Nørgård 5 / 219

FLY OG BUSREJSER

Turen til England 2002 11 / 209
Busturen til bil og tog veteranmuseer på Fyn 5 / 215
Busturen til veteranmuseer i Tyskland 19 / 215

DIVERSE

VMK's 25 års jubilæumsfest på Jerne Kro 6 / 207
Tændrør slidtage / service 32 / 212
Miljøet og veteranerne 22 / 214
Gamle kroppe på nye motorcykler v./Harry Ørsted 18 / 217
Nummerpladernes historie Ud og SE v./ J. Jessen 19 / 218
The Good old Days v./Henry Schmidt Hansen 15 / 219

KØB, SALG, BYTTE

Sælges:

Fiskerørhale.
Diameter max. 45 mm
Pris: 250 kr.

Velo Solex model.
Med benzintank.
Pris: 200 kr.

SMITHS spedometer.
Med km visning. 2 udtag til kabler.
Pris: 350 kr.

Reservedunk: Fra Volvo 140 serie.
Pris: 500 kr.

Egerfælge. 4 stk. m. 60 eger til MGB eller andre bilmærker. Der medfølger banjohus, bagaksler, fornav og vingemøtrikker.
Pris: Fælge + diverse – højeste bud over 1.000 kr.

Hans Sørensen
Norgesgade 26
6700 Esbjerg
Tlf. 75132852
E-mail: norgesgade@esenet.dk

Sælges:
Til biler, motorcykler, lastvogne, veteraner, m.m.: Kugle og rullelejer. Priser fra 25 kr. eller efter aftale.
Christian Schmidt, tlf. 75124030

* 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

Veteranforsikring Danmark

”Vi sætter pris på sjæl og charme …”

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1973 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 495	kr. 183
kr. 50.000	kr. 619	kr. 183
kr. 75.000	kr. 720	kr. 183
kr. 100.000	kr. 785	kr. 183
kr. 125.000	kr. 888	kr. 183
kr. 150.000	kr. 969	kr. 183
kr. 175.000	kr. 1.053	kr. 183
kr. 200.000	kr. 1.133	kr. 183
kr. 225.000	kr. 1.212	kr. 183
kr. 250.000	kr. 1.279	kr. 183
kr. 275.000	kr. 1.388	kr. 183
kr. 300.000	kr. 1.496	kr. 183
kr. 325.000	kr. 1.604	kr. 183
kr. 350.000	kr. 1.709	kr. 183
kr. 375.000	kr. 1.819	kr. 183
kr. 400.000	kr. 1.924	kr. 183
kr. 425.000	kr. 2.034	kr. 183
kr. 450.000	kr. 2.142	kr. 183
kr. 475.000	kr. 2.204	kr. 183
kr. 500.000	kr. 2.355	kr. 183
kr. 525.000	kr. 2.465	kr. 183
kr. 550.000	kr. 2.550	kr. 183
kr. 600.000	kr. 2.784	kr. 183
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.224	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1974 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 1.217	kr. 416
kr. 50.000	kr. 1.522	kr. 416
kr. 75.000	kr. 1.773	kr. 416
kr. 100.000	kr. 1.931	kr. 416
kr. 125.000	kr. 2.184	kr. 416
kr. 150.000	kr. 2.383	kr. 416
kr. 175.000	kr. 2.592	kr. 416
kr. 200.000	kr. 2.787	kr. 416
kr. 225.000	kr. 2.981	kr. 416
kr. 250.000	kr. 3.146	kr. 416
kr. 275.000	kr. 3.415	kr. 416
kr. 300.000	kr. 3.679	kr. 416
kr. 325.000	kr. 3.946	kr. 416
kr. 350.000	kr. 4.204	kr. 416
kr. 375.000	kr. 4.474	kr. 416
kr. 400.000	kr. 4.732	kr. 416
kr. 425.000	kr. 5.005	kr. 416
kr. 450.000	kr. 5.268	kr. 416
kr. 475.000	kr. 5.422	kr. 416
kr. 500.000	kr. 5.793	kr. 416
kr. 525.000	kr. 5.062	kr. 416
kr. 550.000	kr. 6.272	kr. 416
kr. 575.000	kr. 6.486	kr. 416
kr. 600.000	kr. 6.849	kr. 416
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 3.669	kr. 0

25% rabat ved indtegning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
Forsikringen omhandler Vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.
Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark

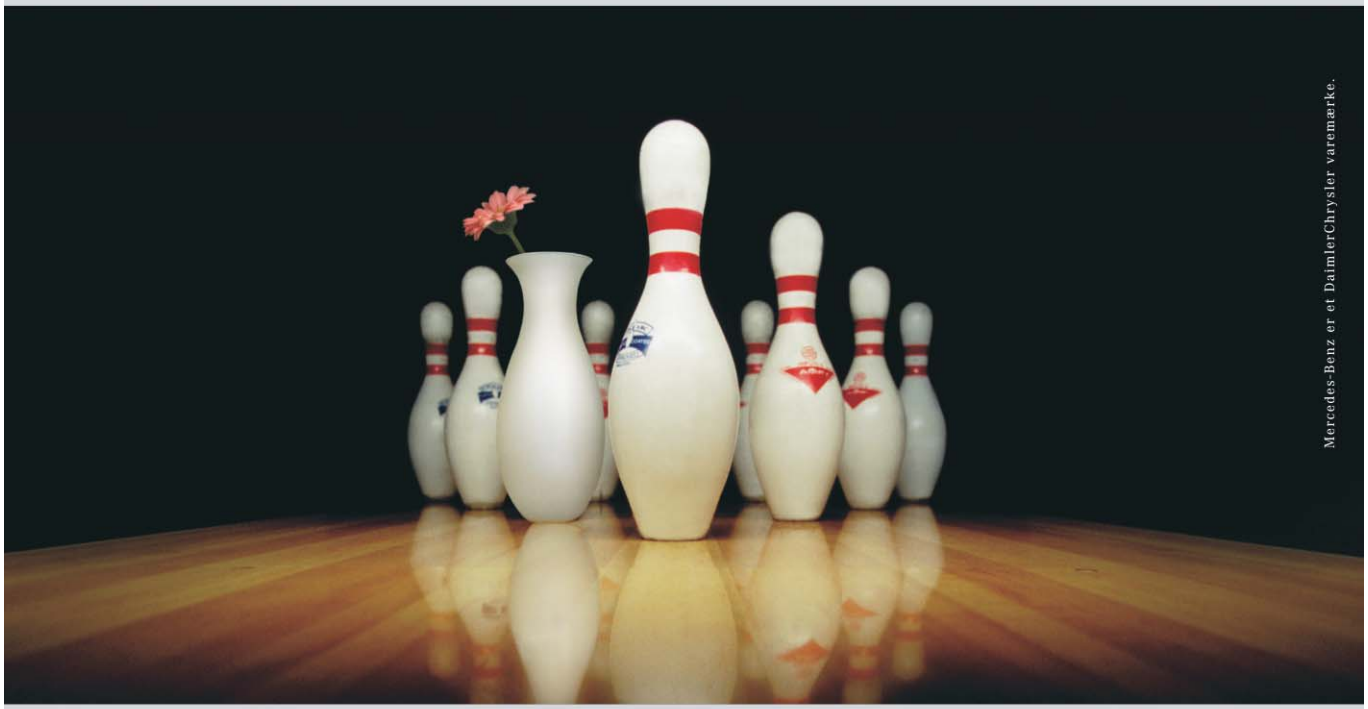
v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring g/s

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

Originale reservedele fra Mercedes-Benz.



Hvornår er en Mercedes en Mercedes?

Helheden er altid skabt af delene. Tager man en del ud eller ændrer den, går det ud over helheden.

►I en ny Mercedes-Benz er selv den mindste skrue testet på kryds og tværs. Og enhver original reservedel holder de samme høje kvalitetsnormer.

►Når du nu har betalt for Mercedes kvalitet og sikkerhed, hvorfor så ikke bevare den ved at bruge originale reservedele. Så er bilen stadig en Mercedes-Benz, når du skal sælge den igen.

►Så vær fornuftig næste gang, du skal skifte dele på din Mercedes. Det koster ikke ekstra. Tværtimod.

Mercedes-Benz

Bent Pedersen AS

Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø • Mandag-fredag kl. 8 -17.30. Søndag 11 -16. • tlf. 75 14 03 55

www.bent-pedersen.dk

bates yor 4186