



Indholdsfortegnelse

Side 3. Roadstars fremtid

Side 4. 683 MX-5'ere samlet i Holland

Side 8. Annoncer

Side 9. Takt og tone for bilmotorer

Side 12. Sommerferien 2013

Side 21. Velkommen til nye medlemmer

Side 23. Bestyrelsen

Side 24. Teknik – og turgrupper

Redaktionelle bemærkninger

Dette nummer af Roadstar bliver måske det sidste.

Der er begrænset interesse for at indsende bidrag til bladet og af samme grund udkom den ellers planlagte udgivelse i juni 2013 ikke.

Redaktøren takker derfor af, men håber på, at en ny redaktør kan genoplive Roadstar.

De, som måtte være interesserede i at videreføre Roadstar, bedes henvende sig til bestyrelsen.

MX-5 klubben på internet

Klubbens websted

<http://mx5club.dk/>

Klubben på Facebook

<https://www.facebook.com/>

Søg: MX-5 Club Denmark

Turgruppen MX5-vest

<http://mx5-vest.dk/>

Se også Christian Lundings websted om MX-5

<http://www.five-speed.dk/>

Send et indlæg til Roadstar når som helst

Indlæg og billeder til kommende numre af Roadstar modtages meget gerne og de kan til enhver tid sendes til roadstar@mx5club.dk

Annoncering:

Bladet udgives i A4 format, og sendes til hovedparten af de ca. 400 medlemmer som pdf-fil pr mail.

Der kan annonceres på 1/2 eller 1/4 side.

Prisen er for indrykning i 3 numre (en hel årgang)

1/2 side kr. 1.000,-

1/4 side kr. 700,-

Annoncen skal senest to uger før udgivelsen fremsendes til redaktøren i billedformat (jpg eller andet) eller som en MS Office Word – fil.

Annoncen kan ændres fra gang til gang, således at den hver gang er aktuel.

Redaktørens e-mailadresse er: roadstar@mx5club.dk

MX5 Club Denmark udsender klubbladet ROADSTAR tre gange årligt som anført nedenfor:

Medio marts • Medio juni • Medio oktober

Roadstars fremtid

Af Mogens Gemmer (Fratrædende redaktør af Roadstar)

Fremtiden ser lidt sort ud for Roadstar.

Det ellers planlagte nummer for juni 2013 udkom ikke på grund af manglende indlæg og der har på trods af flere opfordringer på klubbens websted ikke været en stor tilgang af indlæg til dette nummer af bladet.

Generalforsamlingen 2013 vedtog en lille ændring i vedtægterne angående Roadstar, som nu lyder:

Bestyrelsen skal sørge for følgende retningslinjer:

at udgive Roadstar med meddelelser af foreningsmæssig art samt oplysning om MX-5 bilerne m.v. Roadstar kan udgives som trykt blad eller som elektronisk medie udsendt til medlemmerne via e-mail evt. som link til den elektroniske version på hjemmesiden. Medlemmer der betaler forhøjet kontingent herfor, kan få tilsendt Roadstar på tryk. Såfremt bestyrelsen ikke kan skaffe redaktør til bladet nedsættes det forhøjede kontingent til normalkontingentet.

Det er en ret elastisk formulering, som kan indfries ved at udsende et A4 ark en gang årligt og det kan nemt blive resultatet, idet medlemmernes skrivelyst er begrænset og der ikke kommer ansøgere til den ledige post som redaktør af Roadstar.

Roadstar er overflødig

Alt faktuel kan i forvejen læses med ajourførte oplysninger på webstedet. Der kan oprettes poster i Forum med billeder og der kan uploades artikler - også med billeder – for dem med større ambitioner. Roadstar kan ikke noget, som man ikke kan på webstedet på nær, at det kan udsendes i trykt form til de få medlemmer, som ikke har en internetforbindelse.

Roadstar for ikke-medlemmer

Det var mit forslag på den sidste generalforsamling, at Roadstar skulle omlægges til et hverveblad for nye ejere af MX-5 og som kunne udleveres fra udvalgte forhandlere af MX-5 i forbindelse med en handel.

Forslaget fik ikke medvind, men hvis det nuværende Roadstar lukker, kunne tanken tages op igen.

Hvervebladet skal skærpe appetitten til at melde sig ind i klubben ved bl.a. at fortælle om

- Klubben. Dens historie samt udvalgte eksempler på fællesture og arrangementer
- MX-5 historien
- Teknisk snak om kalechepleje samt valg af motorolie og dæk
- Køb af reservedele fra danske og udenlandske leverandører

Det kunne blive et ret godt blad og over årene en slags bibel for nye såvel som gamle ejere af en MX-5.

Det er blot en tanke, i fald Roadstar ikke kan videreføres i sin nuværende form.

683 MX-5'ere forsamlet i Holland

Af Else og Knud Erik Madsen

MAX-5. 15. juni 2013 - World Record Participant på RDW Test Centrum Lelystad, Holland
Fredag d. 14. juni mødtes 8 jyske MX-5 bilejere + deres Co-drivere i Toftlund, for i samlet flok at køre mod Holland. Det blev en fin tur på småveje og med en sejltur over Elben. På Apollo Hotel de Beyaerd i Hulshorst støder endnu en dansk bil (sjællænder) og 4 svenske til det gode selskab. Vi er alle sammen indbudt af Mazda Holland til MAX-5 i Lelystad 15. juni 2013. Her vil de forsøge at samle 800 biler for at slå verdensrekorden.

Bilerne pudses en sidste gang og pyntes med Dannebrogsgflag lørdag morgen, alle er klar med godt humør og sommertøj og solen skinner fra en klar blå himmel, da vi triller ud fra hotellets parkeringsplads lørdag formiddag.

Ak, ak vi har ikke kørt mere end 5 min. før de første skyer og regndråber truer, vi håber det bedste og kører videre med taget nede. Efter kort tid bliver vi dog nødt til hurtigt at få taget slået op, for nu er det ikke bare lidt regn, men et decideret uvejr der er over os. Det er kaskader af regn, der står om bilerne på resten af rutens 28 km til mødestedet i Lelystad.

Vi ankommer som de allerførste, så vi må pænt holde og vente uden for testbanen, indtil Mazdas folk er klar til at åbne for os. Det vrimler til med MX-5 i alle mulige farver, kun banekørselsbilerne får lov at køre forbi, resten må pænt vente i køen bag danske og svenskekolonien. Det er nu et forfærdeligt stormvejr, flagene blafrer, indgangsportalen vælter, det regner, så vi er godt nok spændte på hvordan dagen vil blive.



Pludselig ser vi en lille blå plet på himlen mod vest og regnen stopper, og nu er der åben så vi kan komme ind. Vi får scannet vores billet, vi har nr. 616 og ved endnu ikke, om der kommer nok til at slå rekorden. Vi bliver dirigeret på plads af de mange Mazda hjælpere, der står overalt. Vi skal over til et telt for at skrive under på deltagerlisten, vi får udleveret nye kasketter (smart med clips til at fæstne på kraven, så vi ikke mister den i stormvejret), madpoletter, mærkat til bilen og ikke mindst diverse instrukser til brug for rekordforsøget og dagens program:

12:00 pm - 2:00 pm	Gate open, registration
2:00 pm - 3:30 pm	Gate closed, start activities
3:30 pm - 4:00 pm	Demonstration Ribank MaX5 Cup and Mazda Mazda3
4:00 pm - 4:30 pm	Activities and preparations record
4:30 pm - 5:30 pm	GUINNESS WORLD RECORDS™ attempt
5:30 pm - 8:00 pm	Activities and Asian cuisine meals
8:00 pm - 10:00 pm	Drive-in cinema
10:00 pm	End of program

Det var godt vi kom I god tid, køen af folk i registreringsboden bliver længere og længere, det strømmer stadig ind med biler. Vi kan slet ikke se enden af de 7 rækker, der parkeres i. Heldigvis holder det stadig tørvejr, men det blæser helt vildt. Ingen telte eller huse vi kan komme i læ i, det er godt nok modigt af Mazda at invitere 1600 mennesker til udendørsspising i det vejr. Tiden inden vi skal køre, bruges forskelligt af deltagerne, der er kørsel på bane, glatbanekørsel, simulatorkørsel på Monacobanen, en mad kø eller kø ved toiletterne kan vi jo også stille os i. Selv en strikkeklub kan danskerklubben præstere.



Sidst men ikke mindst ser vi på biler. Der findes godt nok mange forskellige farver og modeller selv om alle selvfølgelig er en MX-5. Behovet for udstyr og pynt er også forskellig.

En hollænder har endda en trailer med. Måske var det noget for Mazda Danmark at arbejde for, at det bliver tilladt i Danmark at køre med trækrog. Det er jo underligt, at der ikke er ens EU regler for det.

Endelig er det tid til briefing om dagens køretur. Der var deltagere fra mange lande, endda helt fra Rusland. Da vi tilmeldte os, troede vi egentlig bare at rekordforsøget drejede sig om at samle så mange biler på pladsen som muligt. Så troede vi bare, at vi skulle køre nogle meter i de 7 rækker vi parkerede i. Sådan var det så ikke, nej alle skulle ud på en 15 km lang tur, en hollandsk kendis, (som vi ikke fik fat på navnet af, men jublen var højlydt blandt de mange hollændere, da han blev præsenteret), skulle køre forrest. Derefter fulgte de mange banekørere, inden vi andre blev dirigeret ind i den lange række. Der måtte på intet tidspunkt blive en større afstand end 2 billængder mellem bilerne.

Kortegen strakte sig så langt øjet rakte frem og tilbage, først en strækning inde på testbanen, derefter ud på offentlig vej. Lange lige veje ved siden af kanaler og flade marker. Det var lidt øde, der var ikke mange huse på strækningen, men hvor de var, stod beboerne og vinkede til os.



Inde på testbanen passerede vi målstregen, hvor den strenge dommer fra Guinness World Record stod med stopuret.



Efter målstregen var passeret, blev vi ledt (via langsiden - Ju-hu så fik lidt fart på ☺) til parkeringen. Her måtte vi vente længe på at alle kom i mål, inden vi kunne køre til Drive In-Bio. Forsøgsresultatet blev offentliggjort, imedens vi stod i en lang kø for at få vores mad udleveret ved de kimono klædte piger.

Vi kunne høre på jublen, at den var godkendt, stor jubel brød ud. 683 biler og den tyske rekord fra 2010 er slået. Godt gået Mazda Holland. Hvem tør binde an med at slå denne rekord?

Bliver vist for stor en mundfuld for både Mazda Danmark og MX-5 Club Denmark.



Der var 3 film at vælge imellem til Drive In Bio. Vi skulle trutte i hornet, støjniveauet blev målt ved hjælp af DB måler. Den amerikanske film "Arbitrage" fra 2012 med bl.a. Richard Gere vandt afstemningen. Det var en sjov måde at være i biffen på. Lyden fik vi igennem bilradioen, så den var perfekt, men det var nogle spøjse undertekster, hollandske altså. Svært at lade være med at læse, men mig ikke forstå ☺

Som så ofte før på en MX-5 tur, sluttede også denne dag med regnvejr på hjemturen til hotellet. Regnvejr på turen frem og tilbage, tørvejr under hele arrangementet, det sker tit. Solen skinner altid på en MX-5☺.

Søndag gik turen atter mod Danmark, nogle fulgtes ad, andre valgte en ekstra overnatning i Holland. Det er godt nok svært at finde en egnet MX-5 vej dernede. Der mangler sving, bakker og bjerge, som er det bedste til MX-5 kørsel. Holland er fladt og med lange lige veje.

Hjemme igen har vi glædet os over alle de billeder og videoer, som efterfølgende er lagt på Facebook og MX5Club Denmarks hjemmeside, her: <http://mx5club.dk/forum/26-ture-arrangementer/3247-verdensrekord-800-mx5-samlet>.

Specielt glæder vi os da over de danske flag, der er kommet med på Mazda Hollands officielle video fra arrangementet.

Læg især mærke til den blå 10 års Jubii model med det danske flag. Der var kun 1 blå med fra Danmark.

Den har givet os så mange dejlige oplevelser i de 11 år vi har haft den og den bliver aldrig solgt.

Den hører med til familien Madsen!



Annoncer

Så skal du kun 1 sted

Altid et flot udvalg af importerede MX-5 som leveres nysynet, med 1 års 100 % garanti på alle dele og med ny tandrem. Vi tager også biler af andre mærker i bytte.

Mange nye og brugte originale Mazda dele og lækkert alternativt tilbehør til din MX-5, som monteres hos os eller leveres til din hoveddør.

Her får du MX-5 erfaren serviceeftersyn, klargøring, reparation, air. con. service, 4-hjulsudmåling, synet bilen, undervognsbehandling, udbedret forsikringsskader, monteret dæk og fælge i alle mærker, Castrol eller alternativ olie, bagagebærer, måtter, bøjler, windbreaker, stof eller vinyl kaleche ... bare til en bedre pris!

Du bevarer fabriksgarantien på din nye bil efter service hos os ... uanset mærke!



Fårupvej 38 • Øvre Skovdal • 7300 Jelling • Tel. +45 75871263 • info@mx5specialisterne.dk

AU2FAST



Salg og service af Mazda MX5

Au2fast har solgt og repareret MX5'ere til de danske veje siden 1998 og har derfor stor erfaring med de forskellige modeller og udstyr.

Alle MX5'ere sælges med 1 års 100% garanti.
Au2fast sørger gerne for transport af biler til og fra reparation & service.

Alle biler har været igennem vores mekanikers kyndige hænder, før de er sat til salg. Det sikrer, at du undgår ubehagelige overraskelser, når du køber bilen hos os.

Vi tilbyder professionel rådgivning, hvis du er i tvivl om, hvilken bil der er den rette til dit behov. Har du spørgsmål til forsikringer og garantier, hjælper vi naturligvis også med det.

Søger du råd og vejledning til bilkøbet, står vi altid klar med svar på dine spørgsmål, og vi giver gerne en professionel vurdering af, hvilken type bil der passer bedst til dine behov.

Læs mere om vores forretning på hjemmesiden eller kom forbi til en uforpligtende snak.

Au2fast II // Kådekildevej 15 // DK-5492 Vissenbjerg // Mobil: 40 31 74 08 // **Link : Au2fast.dk**

Takt og tone for bilmotorer

Af Mogens Gemmer og Finn Schmidt-Sørensen

Lige siden grækerne opfandt dampturbinen som et stykke legetøj for over 2000 år siden, har mennesket prøvet at udvikle metoder til at slippe for det tunge arbejde. Den første rigtige dampmaskine blev opfundet af Thomas Savery og blev opsat i en kulmine i 1698, hvor den pumpede vand op. Dampmaskinen blev videreudviklet bl.a. af James Watt og den blev dominerende i 1800 tallet, hvor den både blev brugt stationært på fabrikker og som motor i lokomotiver og diligencer, der var datidens rutebiler. Men dampmaskinen var dyr og svær at passe, og der var generelt brug for en billigere motor til transport.

Denne artikel handler derfor om udviklingen af forskellige typer bilmotorer og deres navngivning. Det som kendetegner disse motorer, er at det er stempelmotorer med *forbrænding af luft og brændstof inde i motoren*. Det var det, der muliggjorde udviklingen af en billig og nem motor.

Væsentligt for udviklingen af bilmotorerne var den mekaniske udvikling af principper og materialer i dampmaskinen, hvor James Watt er mest kendt, og at Sadi Carnot i 1824 beskrev den energimæssige omsætning af energi til arbejde i en motor, som foregår i fire trin for alle motortyper. Dette førte i første omgang til, at Étienne Lenoir i 1860 tog patent på en motor med gas som brændstof og med elektrisk tænding.

Nicolaus Otto fik i 1864 videreudviklet Étienne Lenoir's patent til en brugbar bilmotor på benzin, hvor benzinen tilsættes indsugningsluften i en karburator og herefter antændes af et tændrør.

Rudolf Diesel udviklede i 1893 en motor, der kunne køre på tynd olie (Dieselolie). Her var det ikke muligt at tilsætte olien via en karburator i indsugningsluften og antænde den med et tændrør. Dels kunne olien ikke forstøve og opblande sig tilstrækkeligt hurtigt i indsugningsluften og endvidere selvantændte den under det 2. carnottrin, kompressionstakten.

Derfor udviklede Diesel brændstofpumpen og et dysesystem, hvor olien bliver indsprøjtet i tændingsøjeblikket og selvantænder uden tændrør. For at sikre selvantændingen og en effektiv forbrænding uden sod, hævede han kompressionen betydeligt, hvorved motoren fik en virkningsgrad, der er ca. 50 % bedre end ottomotoren.

(Biler med dieselmotor har derfor en medfødt tilbøjelighed til at køre længere på literen og som sideeffekt, at motorens smøreolie og kølevand efter en koldstart tager længere tid om at opnå de optimale driftstemperaturer. Netop derfor er biler med dieselmotorer ikke velegnede til et kørselsmønster med mange koldstarter og små ture).

Felix Wankel udviklede i 1953 drejestempelmotoren, hvor et trekantet stempel roterer i en nærmest oval bane. På hver af de tre sider af stemplet gennemløber Carnotprocessens fire trin så på en omgang, således at der i alt forløber 3 hele Carnot-forløb på en omgang. Dette sker uden ventiler, så det eneste, der bevæger sig, er selve stemplet.

Både Carnot og Lenoir er gledet ud af den offentlige hukommelse, mens Otto, Diesel og til dels Wankel lever i bedste velgående med følgende motorer:

- 4-taktsmotorer med frem – og tilbagegående stempler
- 2-taktsmotorer med frem – og tilbagegående stempler
- motorer med drejstempel/wankelmotor

4-taktsmotoren og 2-taktsmotoren ligner konstruktionsmæssigt hinanden med stempler og krumtapaksel, men hvad funktionen angår, har 2-taktsmotoren størst lighed med drejstempelmotoren.

På trods af forskellighederne og navngivningen har de tre motortyper det til fælles, at de følger Carnotprocessens fire trin.

4-taktsmotoren

Carnotprocessen fremgår mest tydeligt i 4-taktsmotoren, hvor hver takt i "åndedrættet" svarer til en af carnotprocessens fire trin og motoren derfor skal have stemplet op og ned 2 gange for at fuldføre processen:

- **Indsugning**, der er 1. Carnot trin/takt, hvor stemplet går ned og luft og brændstof suges ind i cylinderen.
- **Kompression**, der er 2. Carnot trin/takt, hvor stemplet går op og kompressionen sker.
- **Forbrænding**, der er 3. Carnot trin/takt, hvor det komprimerede brændstof og luft antændes, når stemplet er i top, hvorefter det forbrænder og trykker stemplet nedad. Det er her, at energien i brændstoffet omsættes til mekanisk arbejde.
- **Udstødning**, der er 4. Carnot trin/takt, hvor stemplet går op og presser det afbrændte brændstof og luft ud og kan begynde en ny cyklus startende med 1. Carnot trin/takt.

2-taktsmotoren

I 2-taktsmotoren går stemplet kun op og ned én gang for at gennemløbe carnotprocessens 4 trin, idet stempelbevægelsen, ned eller op, hver gang udfører 2 af carnotprocessens 4 trin.

Motorens åndedræt styres af stemplets position i forhold til placeringen af skyllekanalerne, der tilsammen er 2-taktsmotorens svar på ventiler.

Et andet særegent træk ved 2-taktsmotoren er, at drivgassen fra karburatoren suges til krumtaphuset under stemplets opadgående bevægelse og først under sin nedadgående bevægelse presses herfra til forbrændingskammeret.

Det er nærmest det omvendte af, hvad der sker i en 4-taktsmotor og krumtaphuset skal som en mellemstation for den indsugede drivgas derfor være lufttæt overfor alt andet end de åbninger stemplets position giver sammen med skyllekanalerne.

Af samme grund kan 2-taktsmotorer med flere cylindre derfor heller ikke dele krumtaphuset uden, at det er opdelt i lufttætte kamre for hver cylinder.

2-taktsmotorens funktionsmåde kan beskrives i disse trin:

- **Første takt**, hvor stemplet går ned, sker der først forbrænding (3. Carnot trin). Herefter passerer stemplet udstødningsskyllekanalen, der åbnes, og der iværksættes udstødning (4. Carnot trin). Til sidst passerer stemplet indsugningsskyllekanalen, der åbnes, og den forkomprimerede indsugningsluft (1. Carnot trin) tilføres cylinderen og hjælper med at presse udstødningen ud af cylinderen.
- **Anden takt**, hvor stemplet går op, lukker stemplet først for indsugningsskyllekanalen (1. Carnot trin). Herefter lukkes der for udstødningsskyllekanalen (4. Carnot trin). Herefter sker der kompression (2. Carnot trin) indtil stemplet er i top, og første takt startende med forbrænding (3. Carnot trin) kan påbegyndes.

Ottoproces

Nicolaus Ottos benzinmotor med tændrør, hvor benzinen tilsættes indsugningsluften i en karburator og herefter antændes af et tændrør, er på tysk navngivet: "Otto-Kreisprozess". Derfor benævnes alle tre motortyper ottomotorer, hvis de anvender tændrør.

Dieselpoces

Rudolf Diesels motor med indsprøjtning og selvantænding, er på tysk navngivet: "Diesel-Kreisprozess". Derfor benævnes alle tre motortyper dieselmotorer, hvis de anvender indsprøjtning og selvantænding.

Afslutningsvis kan vi ud af dette opliste de tre generelle motortyper og deres navne efter Otto, Diesel og Wankel:

- 4-takts motorer med frem – og tilbagegående stempler, der benævnes otto - eller dieselmotorer afhængig af, om motoren tænder med tændrør eller selvantænding.
- 2-takt motorer med frem – og tilbagegående stempler, der benævnes otto - eller dieselmotorer afhængig af, om motoren tænder med tændrør eller selvantænding.
- motorer med et drejestempel, der mest er kendt som wankelmotoren, der benævnes Otto-Wankel og Diesel-Wankel afhængig af, om motoren tænder med tændrør eller selvantænding.

Udover disse i alt seks varianter findes der motorer, som ikke nemt lader sig placere. F.eks. en dieselmotor med ekstern tænding og en petroleumsmotor med glødehoved.

4-takt motoren blev vinderen

Den motor, der har været bedst til at holde takt og tone gennem tiden, er 4-takt motoren, hvor carnotprocessens fire trin mere effektivt kan styres af ventilerne.

Hverken 2-taktsmotoren eller Wankelmotoren har på trods af deres simple og geniale konstruktioner overlevet som bilmotorer, hvilket hovedsageligt skyldes deres dårlige brændstoføkonomi, som igen skyldes:

- Fraværet af ventiler i 2-taktsmotoren, som medfører et stort brændstofspild gennem udstødningen i den første takt.
- Forbrændingskammerets udformning i Wankelmotoren, som medfører, at trykket fra forbrændingen sker vinkelret på rotationsretningen, hvorved trykket ikke effektivt kan drive stemplet rundt samt, at den ligesom 2-taktsmotoren mangler ventiler.

4-takt ottomotoren er løbende blevet forbedret med variabel ventilstyring og computerstyret indsprøjtning i stedet for karburator samt trykladning (kompressor og/eller turbolader), som giver en højere litereffekt og hermed mulighed for reduktion af motorens slagvolumen, vægt og indre modstand.

Til sammen benævnes disse tiltag som downsizing og det betyder alt andet lige, at bilen kører længere på literen.

4-takt dieselmotoren bliver løbende gjort bedre med brændstofpumper med højere tryk, computerstyret indsprøjtning og endvidere trykladning, hvor trykladningen ligesom for ottomotoren kan udnyttes til downsizing.

Sådan er historien om takt og tone for bilmotorer foreløbig endt.

Sommerferien 2013

Af Lis Collstrup. Fotos: Ole Collstrup

Sommerferien i år, som i parentes bemærket var vores første egentlige længere ferie i MX-5'eren, skulle gå til Alsace. Så den lille bil blev pakket, og hver centimeter i bagagerummet blev fyldt ud. På bagagebæreren satte vi den store vandtætte sportstaske, som rummede alt vores tøj, og så gik turen mod vest med ophold hos Andreas Fast i Vissenbjerg for check af bilen. Efter en times tid gik turen videre i sjask regnvejr til Almind hos Knud Erik og Else Madsen for en kort visit og derefter mod Fredericia, hvor vi skulle besøge en "gammel" veninde. Efter overnatning i Fredericia og endnu et vennebesøg i Fraugde på Fyn og en overnatning mere kørte vi ved middagstid tilbage over Lillebæltsbroen og sydpå i silende regn.

Ad små veje gik det gennem det lidt kedelige og ensformige nordtyske landskab, indtil vi nåede Elbfähre, en færgeforbindelse over Elben noget nordvest for Hamburg. I mellemtiden var regnen stilnet af, og vi kunne derfor nyde den korte men hyggelige sejltur. Der var forholdsvis mange passagerer og biler med på den relativt lille færge, bl.a. fik vi en snak med en MX-5 kører, som var på vej hjem til Bremerhaven.



DSC00605.JPG. På vej over Elben med Elbfähre sammen med Hamburg Centermotor Club

Herefter fortsatte vi sydpå med første overnatning i Rothenburg, en hyggelig by på højde med Bremen og en del ældre bindingsværkshuse. Vi fandt et rart hotel, hvor vi efter en lille gåtur i byen og en portion brasekartofler med spejlæg godt trætte tørnede i seng.

Turen gik videre sydpå mod Giessen via Heidelberg, som er en smuk sydtysk by. I Heidelberg skal man give sig tid til at se på slottet og eventuelt tage en tur med udflugtsbådene på floden Neckar.



DSC00606.JPG. Smalle gader i Heidelberg - det er ikke nemt at parkere her

Efter nogen søgning i Giessen fandt vi endelig et hotelværelse - og så var vi der næsten! Godt udhvilede var vi næste morgen klar til at køre mod Colmar i Alsace, hvor vi havde bestilt fem dages overnatning på Hotel Kyriad Colmar Centre Gare. Vi havde overvejet at lægge ruten forbi Strasbourg, som er kendt for sin smukke domkirke og tuttenuttede småhuse, men da vi ikke havde mod på at køre rundt i storbyer, forsøgte vi at følge Rhinen sydpå mod Colmar. Dette kunne desværre kun lade sig gøre på et mindre stykke af vejen.

Hotellet i Colmar var udmærket, men vi savnede en lille altan, hvor vi kunne sidde og nyde et køligt glas Alsacevin i den lune sommeraften. Dette hotel skulle i de næste fem dage fungere som base for vores ture rundt omkring i Alsace.

Selv om vi ikke selv skulle sørge for kosten, havde vi besluttet at frokosten skulle bestå af indkøbt mad, og vi skulle derfor af og til finde et supermarked. Dette skulle vise sig, at blive en større udfordring end bjergkørsel i Vogeserne. For det første er dagligvarebutikkerne ret små og ikke nemme at få øje på, for det andet virker det, som om franskmændene aldrig køber ind, for der er langt imellem butikkerne, og et par gange måtte vi køre igennem flere byer for at finde en Coop, der havde et udvalg som en 7-Eleven.

I Alsace ligger småbyerne som perler på en snor, den ene by mere tuttenuttet end den anden. Gamle huse med bindingsværk, enkelte steder proppet ind mellem hinanden, hvor der viste sig at være en strimmel jord til rest, og små idylliske gader.



DSC00658.JPG. Byhuse i Colmar

Rundt om byerne ligger vinmarkerne, hvor mange af gårdene tilbyder vinsmagning. Ganske fornøjeligt som passager.

Alsace er et meget flot område, og da det ligger for foden af Vogeserne, blev der også mulighed for bjergkørsel. Vi havde planlagt ture rundt i selve vinområdet og ture i Vogeserne, men det viste sig, at de fleste ture blev en kombination af begge dele, da vi hver gang skulle igennem vinområdet for at komme til Vogeserne.

I Alsace bør man besøge et par vingårde, bl.a. er der meget store vingårde i Riquewihr og Ribeauvillé, men med et bagagerum som i en MX-5, er pladsen jo ret begrænset, så det blev bare til et par flasker.

Route des vins d'Alsace

Derudover kan det anbefales at følge vinruten, som snor sig gennem småbyer med pastelfarvede bindingsværkshuse spækket med altan- og blomsterkasser og storkepar i reden på kirketårnet.



DSC00667.JPG + DSC00671.JPG Storke i Ribeauvillé



DSC00683.JPG. Byporten i Ribeauvillé



DSC00673.JPG, DSC00737.JPG. Gadepartier i Alsace



De fleste byer på vinruten ligger ved foden af Vogeserne med vinstokke, der gror op ad østskråningerne.

DSC00699.JPG

Vinruten strækker sig over ca. 170 km, er afgrænset af Strasbourg i nord og Mulhouse i syd og er et studium af huse, der er flere hundrede år gamle, vinmarker, gamle borge, der knejser på toppen af Vogeserne, intakte bymure og meget, meget mere.



DSC00766.JPG. Nemt at finde vej i Alsace?



DSC00774.JPG. Storkene er næsten tamme!

Til frokost er det godt med en Tarte flambée eller Flammkuchen. Det er en specialitet fra Alsace, som med lidt god vilje kan sammenlignes med en tynd pizza. Og så smager den himmelsk!

På billedet herunder sidder vi og spiser en Tarte flambée på torvet i Colmar tæt ved museet Unter Linden.

Opskrift på Tarte flambée/Flammkuchen

Dej:

250 g mel

1/2 tsk flagesalt (måske lidt mere)

2 spsk olivenolie

ca. 1,8 -2,0 dl vand

Ælt dejen og lad den hvile 10 minutter

Rul ud på bagepapiret - ganske tyndt

Fyld:

ca. 2 dl. crème fraîche, 18 % el. 38 %

ca. 150 g bacon, helst tørsaltet

1 stort rødløg

en kvist frisk rosmarin

Fordel crème fraîche på dejen og drys derefter med baconern, rødløg i tynde skiver og finthakket rosmarin.

Træk bagepapiret forsigtigt over på den varme plade. Bag midt i ovnen ca. 10-15 minutter til den er sprød og gylden.



I det hele taget er Alsace jo et fantastisk område, hvis man er til gastronomiske specialiteter så som specielle pølser, gåseleverpostej, tærter og meget mere - og dertil den dejlige Alsacevin.

Colmar

Colmar, som jo var vores base, er et kapitel for sig og ligger nærmest midt på vinruten. Denne by har præg af storby, og her er der rig mulighed for at handle. I en restaurant ved kanalen i Petit Venice, som bydelen kaldes, fordi den minder om Venedig, bestilte vi en lækker treretters menu, som bl.a. indeholdt gåseleverpostej, og det smagte fantastisk. Stedet var absolut et besøg værd. Vi sad lige ud til vandet og havde fornøjelse af en flok ænder, som var meget tamme og vant til at blive fodret med madrester fra de mange restauranter, der ligger lige op til kanalen.

Derudover byder Colmar på museet Unter Linden, som er et gammelt kloster. Museet huser bl.a. det fantastiske Isenheimeralter malet af Matthias Grünewald 1512-1516.

Vi stod længe ganske betaget af det smukke kunstværk. Ascension fandt vi var lidt pudsigt og naivt.

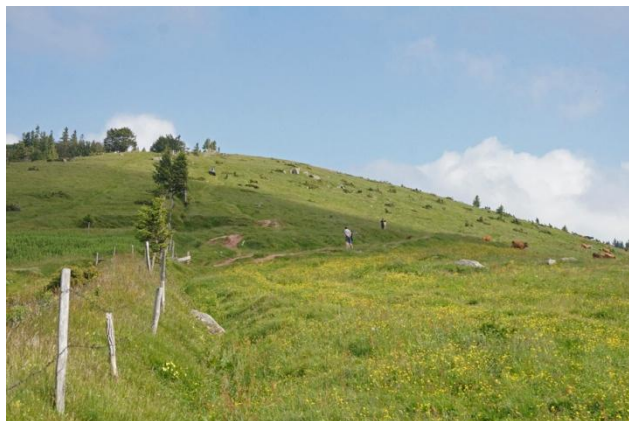


DSC00642.JPG. Isenheimeralteret



DSC00640.JPG. Ascension af Martin Schongauer

Vogeserne



Vogeserne bød på rige muligheder for bjergkørsel. Godt nok er bjergene ikke så høje, men de har alligevel mange gode MX-5 sving og bakker, og stigningerne til Grand Ballon på 1424 m og Petit Ballon, er ret store.

DSC00748.JPG Petit Ballon, Vogeserne

Overalt mødte vi folk på motorcykler og mountainbikes. Hårnålesvingene var belagt med chausseesten, som på grund af rumleriet og støjen jo giver en fornemmelse af at køre stærkt, og de var nogle steder meget skarpe, så der var rigeligt med udfordringer til MX'eren, dennes fører og MC'erne. - Så ka' de lære det, ka' de!

Samtidig byder bjergene på nogle fantastiske udsigtspladser, der ofte er prydet med gamle middelalderborge. En af de kendteste borge er Haut-Koenigsbourg, som oprindeligt er fra 1200-tallet. Desværre blev borgen helt ødelagt under trediveårskrigen, men kejser Wilhelm 2. lod den genopbygge

i 1901, og i dag troner den højt oppe i Vogeserne. I klart vejr er der udsigt over hele Alsace-sletten til Rhinen og Schwarzwald.

Vogeserne strækker sig stort set lige så langt fra nord til syd som vinruten, så der var rigelig mulighed for afstikkere ind i højlandet. Det benyttede vi os meget af - dels var det en fornøjelse og en stor udfordring at køre i højlandet, og dels var der dejlig svalt. Efter at have kørt fra et regnfuldt og råkoldt Danmark kunne vi jo godt mærke, at vi var kommet til en noget lunere del af Europa.

Men så til Schweiz

Efter fem dage i Alsace-området besluttede vi at køre mod syd, da vi havde set, at der ikke var mere end 60 km til Basel. Vi kom fra motorvejen, så Basel er en by, der opleves gennem en lang tunnel med stoplys og små parkeringspladser i tunnellen. En gang imellem dukker man lige op til overfladen for en kort bemærkning og så ned igen. Vi så stort set ikke noget af byen, og sådan fortsatte det gennem en del af Schweiz. Me...en Schweiz byder altså også på skønne områder og udsigter. Et af dem er bjergmassivet Jungfrau, som nås via alpebyen Interlaken. Fra Interlaken køres videre mod Lauterbrunnen, som er udgangspunktet for ture ind mod Jungfrau. Vi parkerede i Lauterbrunnen, da vi tilsyneladende ikke kunne komme nærmere på bjergmassivet med MX'eren, men udsigten fra Lauterbrunnen mod Jungfrau var ganske fantastisk.



DSC00799.JPG. Jungfrau set fra Lauterbrunnen

Bjergtoppen er 4.158 m og er dermed en af de højeste i Europa. Der var en del turister i området og også en del drageflyvere. Ufatteligt at nogle vovehalse tør kaste sig ud over bjergkanten blot hængende i en tynd tråd - men udsigten må jo være fantastisk.

Videre til Østrig

Fra Lauterbrunnen og Jungfrau fortsatte vi mod øst igennem Liechtenstein og ind i Østrig, og lige efter grænsen mellem Schweiz og Østrig fandt vi et hotel i byen Feldkirch. Næste dag fortsatte vi igennem de østrigske dale af gode mindre veje og passede mange hyggelige småbyer, der lå ganske tæt i dalene. Undervejs kørte vi igennem en "sløjfe", hvor vi "snurrede rundt om os selv" et par gange. Det var ganske morsomt. Ved aftenstid fandt vi et godt hotel midt i Kitzbühler alperne, Landhotel Gut Sonnberghof, et meget lækkert hotel med hovedvægten lagt på velvære og gode råvarer fra hotellets eget landbrug. Vi nød opholdet på dette skønne hotel og spiste vores lækre treretters middag på den store udendørs terrasse med en storslået udsigt mod bjergkæden Hohe Tauern med Grossglockner i baggrunden. Et fantastisk sted, der også viste sig at byde på udfordringer. Badeværelset var indsat som en slags stor brusekabine i vores værelse, og da det var lavet af glas, dog med enkelte graveringer i

glasset på de strategiske steder, var der frit udsyn/indkig til både bade- og toiletafdelingen. Men alt var meget lækkert lavet, rent, pænt og velholdt.



DSC00822.JPG. Landhotel Gut Sonnberghof

Efter en god morgenmad gik det næste dag videre mod en af turens højdepunkter, Hochalpenstrasse på 48 km og Grossglockner, der er 3.798 m høj. Hochalpenstrasse er en betalingsvej og desværre ret dyr (33 euro), men vi fortrød alligevel ikke et sekund, at vi havde betalt pengene for at køre på vejen.

Så gik det opad helt op til Kehre, og undervejs mødte vi adskillige motorcykler, mountainbikes og sågar turister på almindelige cykler med blomster på cykelkurven! Ganske godt klaret, når man tager i betragtning, at selve passet ligger i ca. 2.500 meters højde. Vel oppe på toppen tilbød en tysker at tage et billede af os ved skiltet "Ziel".



DSC00850.JPG. Kehre på Hochalpenstrasse



DSC00855.JPG. Så har vi nået das Ziel

Online hjælp fra Teknikgruppen

Undervejs havde vi bemærket en kraftig benzinlugt fra bilen, og vi var derfor noget nervøse for, om der var noget galt med bilen, men en telefonsamtale med Finn Schmidt-Sørensen løste problemet. Finn spurgte, hvornår vi sidst havde tanket, og da vi fortalte at det var i lavlandet, bad han os om at lade lidt på benzindækslet. Og pssst... så forsvandt lugten, og overtrykket var lukket ud. Ingen af os havde haft den tanke, men det ved vi nu, og nu sker det nok ikke igen, så Finn skal have tak for sin hjælp, og så kunne Ole igen slappe af. Vi gav os god tid til at nyde det storslåede syn med hviddækkede bjerge overalt ligeegyldigt i hvilken retning man kiggede.



Der var mange turister på den store parkeringsplads, bl.a. to motorcyklister fra Moskva! Vi mødte også et tysk par fra Cuxhaven i en MX-5. De havde aldrig hørt om klubber for MX-5'ere før, så vi måtte belære dem om, at der faktisk også fandtes indtil flere tyske MX-5 klubber. Vi gav dem vores hvervebrochure som souvenir. Efter en kop cappuccino var det blevet tid til at begynde nedstigningen, og igen mødte vi en del motorcyklister og mountainbikere.

DSC00842.JPG. Udsigt fra Hochalpenstrasse

Hjemturen

Vel nede af Grossglockner gik turen nordpå, hvor vi havde besluttet at finde et logi i Sydtyskland, og i Mühlendorf fandt vi et rart sted med en smuk udsigt til en sø, men desværre var der en del myg, så vi måtte indtage vores middagsmad inden døre.

Næste dag fortsatte vi nordpå ad hyggelige små og snoede veje gennem den østlige del af Tyskland, og vi fandt et hyggeligt hotel i Landsberg, hvor vi havde et godt værelse og fik besøg af en lille kat, som ikke måtte løbe løs udendørs og gik i gedetøj udenfor. Vi fandt et rart sted at spise på torvet, men det kunne godt mærkes, at vi var kommet længere nordpå, og da det blæste kraftigt måtte vi tage en jakke på.

Vi fortsatte nordpå næste dag og gjorde ophold i Dessau, da vi ville se Bauhaus arkitektskolen og museet. Dette er et virkeligt interessant museum, som absolut er et besøg værd.



DSC00865.JPG. Bauhaus, Dessau



DSC00869.JPG. Bauhaus, Dessau

Herefter var vi indstillet på at køre mod Rostock og få en færge hjem til Danmark, men da det viste sig, at vi enten skulle nå en færge kl. 19, hvilket var umuligt, eller skulle vente til kl. 23, besluttede vi at tage en overnatning mere i Tyskland. Vi fandt et lille hotel ved en stor sø i en ferie- og naturpark et par hundrede kilometer fra Rostock, hvorefter vi næste morgen satte kursen mod færgen.

Vi var hjemme i sommerhuset ved 19-tiden, og det var så slut på en dejlig ferie, hvor den lille MX'er havde været vores "hjem" i fjorten dage.

Velkommen til de nye medlemmer fra siden sidst

I er blevet en del af en slags familie, hvor alle på forhånd er godkendte; blot fordi man har en MX-5. Vi ser frem til at møde jer ude i landskabet til klubbens mange arrangementer og nogle af jer har måske allerede haft fornøjelsen, når dette læses.

Specielt velkommen til de fem svenske medlemmer, hvis medlemskab man nok kan tilskrive klubbens 'Swedish Connection', Helge og Grete Pedersen.

Medlems nr	Navn	Postnr	By
20131186	Mogens Gjerløv	5500	Middelfart
20131189	Verner Lauersen	6270	Tønder
20131190	Peter Simonsen	5220	Odense M
20131191	Jesper Bjerg	8600	Silkeborg
20131192	Steffen Steffensen	2665	Vallensbæk
20131193	Henning Nielsen	4960	Holeby
20131194	Pernille Vestergaard	6715	Esbjerg N
20131195	Mammad Arazm	8881	Thorsø
20131196	Ken Petersen	8310	Tranberg
20131197	Martin Holten	9210	Ålborg SØ
20131198	Anders Lassen	2605	Brøndby
20131199	Simon Lundsgaard	7100	Vejle
20131200	Michael Sørensen	8410	Ugelbølle
20131201	Niels Andreasen	7500	Holstebro
20131202	Nicolai Markmann	2600	Glostrup
20131203	Lone Markmann	2600	Glostrup
20131204	Ann-Mari Kofoed	2600	Glostrup
20131205	Peter Gregersen	2670	Greve
	Jens Christian Riis		
20131206	Jørgensen	8471	Sabro

20131207	Pernille Kromann-Olsen	9560	Hadsund
20131208	Bettina Fristed	8260	Viby J
20131209	Ole Nyboe	4000	Roskilde
20131210	Michael Hansen	4230	Skælskør
20131211	Hans Henrik Hansen	4281	Gørlev
20131212	Connie Hansen	8700	Horsens
20131213	George Dalmose	2900	Hellerup
20131214	Peter Gullstrand		SE-243 95 Höör
20131215	Thomas Herschend	3200	Helsingø
20131216	Rolf Gullstrand		SE-226 55 Lund
20131217	Martin Grøndahl	2730	Herlev
20131218	Kim Hansen		SE-274 50 Skivarp
20131219	Johan Fogh	5500	Middelfart
20131220	Steen Bøgelund	7120	Vejle Øst
20131221	Mikkel Grud Hansen	8882	Fårvang
20131222	Keld Merrild	9210	Aalborg SØ
20131223	Kasper Laustsen	2200	København N
20131224	Peter Bo Hansen	2200	København N
20131225	Jes Thomsen	2920	Charlottenlund
20131226	Henning Rasmussen	5800	Nyborg
20131227	Carsten Vive	7182	Bredsten
20131228	Anne Hjeds	2791	Dragør
20131229	Carsten Frederiksen	8300	Odder
20131230	Peter O Jensen	4700	Næstved
20131231	Thomas Wrige-Larsen	3600	Frederikssund
20131232	Ole Vinther	8752	Østbirk
20131233	Ralf Nord		SE-760 31 Edsbro
20131234	Monica Hessleryd		SE-760 31 Edsbro
20131235	Klaus Hansen	7130	Juelsminde
20131236	Inge Hyldebrandt	2900	Hellerup
20131237	Martin Lykkeboe	8240	Risskov
20131238	Steen Nielsen	2600	Glostrup
20131239	Nicolai Guido Klausen	1864	Frederiksberg
20131240	Jan Håkonsson	5260	Odense S
20131241	Jan Danielsen	2791	Dragør
20131242	Christa Byrting	2791	Dragør
20131243	Leif Ginnerup	9200	Aalborg SV
20131245	Klaus Lassen	4100	Ringsted
20131246	Jørgen Bang Pedersen	8660	Skanderborg
20131247	Else M. Rasmussen	8660	Skanderborg
20131248	Morten Eshøj	5000	Odense
20131249	Per Rasmussen	5270	Odense N
20131250	Hanna Madsen	8305	Samsø
20131251	Kristian Hvam	8305	Samsø
20131252	Bertel Bang	8250	Egå
20131253	Jens Peter Thomassen	3520	Farum
20131254	Helge Jakobsen	8700	Horsens
20131255	Tommy Nielsen	6430	Nordborg
20131256	Jonna Nielsen	6430	Nordborg
20131257	Elisabeth Lauersen	6270	Tønder
20131258	Asbjørn Elazar	7900	Nykøbing Mors
20131259	Lars Jacobsen	5600	Fåborg
20131260	Sonja Jacobsen	5600	Fåborg
20131261	Simon Lundsgaard	7100	Vejle
20131262	Connie Steffensen	2665	Vallensbæk
20131263	Laila Guldhammer	2690	Karlsunde

Klubbens bestyrelse

Formand

Mangler

Næstformand

Ole Collstrup

nformand@mx5club.dk

4819 2299

2084 2299

Kasserer

Søren Zak

kasserer@mx5club.dk

2097 8866

Bestyrelsesmedlem

Sanne Kutscher

2235 3859

Suppleant

Mangler

Suppleant

Mangler

Revisor

Else Madsen

Revisorsuppleant

Hans Kristian Mors Møller

Webmaster

Ole Geismar

webmaster@mx5club.dk

Co-webmaster

Jacob Nors

jacob@mx5club.dk

Go-West kontakt

Carl Erik Vadstrup

4029 9100

Allan Hansen

6130 1175

Go-East kontakt

Ole Colstrup

4819 2299

Lis Colstrup

2084 2299

Kontingenter for 2013

Post-medlem

Kr. 350

Modtager Roadstar i 4-farvetryk i A4 format

Email-medlem

Kr. 200

Kan downloade Roadstar som pdf-fil

Husstandsmedlem

Kr. 100

Modtager ikke Roadstar

Indmeldelsesgebyr

Kr. 75

Til dækning af bl.a. porto for en velkomstpakke

Indmeldelse, ændring af medlemskab, adresse, e-mail, bil oplysninger, ønske om anonymitet m.v. sker ved henvendelse til medlemsadministrationen: kasserer@mx5club.dk eller evt. 2097 8866

Indlæg og annoncer i Roadstar

Materiale, som ønskes publiceret, bedes fremsendt som et tekstdokument (Word eller lignende).

Eventuelle fotos bedes medsendt som vedhæftede filer direkte fra kameraet eller scanneren og de skal altså IKKE indsættes i dokumentet.

Der skal i teksten blot anføres hvilke af de medsendte billeder, der skal indsættes hvor.

Bidrag fra medlemmerne og annoncører bedes fremsendt senest 2 uger før de herunder anførte udgivelsestidspunkter til roadstar@mx5club.dk

MX5 Club Denmark udsender klubbladet ROADSTAR tre gange årligt

Medio marts • Medio juni • Medio oktober

Teknikgrupperne

Teknikgruppe Vest

Axel Høgh, Ringe
2084 3974

Jens Staugaard, Herning
5918 6421

Morten Andersen, Svendborg
2064 2102

Teknikgruppe Øst

Finn Schmidt-Sørensen, Hillerød
4826 6740 og 2269 7157

Flemming Nielsen, Frederikssund
4731 5324

Karsten Gade, Ringsted
4173 4013

John Laursen, København K
5045 6504

Turgrupperne

Turgruppe Vest – Go West

Allan Hansen
6130 1175

Carl-Erik Vadstup
8696 9082

Turgruppe Øst – Øerne

Ole Collstrup
4819 2299

Om turgrupperne

Deres funktion er at bistå med råd og vejledning samt koordinering af fælles køreture tilrettelagt af klubbens medlemmer.

Turgrupperne har selv tilrettelagt nogle af de fælles køreture, vi har haft glæde af de sidste mange år, men en stor del af dem er tilrettelagt af medlemmer med et godt lokalkendskab, som senest Sort Sol i oktober 2012, eller af et medlem, der bare bliver ramt af en god idé, som Helge Pedersen gjorde for turene til Harzen i 2011 og 2012.



Absolut Fair Trans for 44 danske og svenske MX-5'ere i Harzen i efteråret 2012