



**VMIK
NYTT**

Nr. 304, 41. årg. marts 2018



Forårsklargøring - et tandeftersyn



INFO - SIDEN



BESTYRELSEN: (indtil 1.3.2018)



Formand:
Peder Nielsen
Bakken 10
6715 Esbjerg N
22 80 51 56
formand@vmklub.dk



Næstformand:
Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
75 16 41 14
Ansvarshavende redaktør næstformand@vmklub.dk



Kasserer:
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl
40 26 95 46
Regnskab kasserer@vmklub.dk



Klubmester:
Povl Elkjær
Solbævej 10
6715 Esbjerg N
75 13 52 42 / 40 81 31 24
Klublokale klubmester@vmklub.dk



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



Bestyrelsesmedlem:
Thomas Nielsen
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
21 42 13 42
Co-webmaster bestyrelsesmedlem@vmklub.dk



Bestyrelsesmedlem:
Mogens Andreasen
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V.
60 96 20 16
Sekretær og suppleant



Bestyrelsesmedlem:
Brian Sten Jensen
Østparken 73
6840 Oksbøl
75 27 11 79 / 26 14 11 79
Bladudvalg



Webmaster:
Per Finderup Nielsen
Frejasvej 72
6840 Oksbøl
21 22 39 30
(ikke i bestyrelsen) webmaster@vmklub.dk



Redaktør:
Pia Hansen-Schwartz
Gl.By Ringvej 8
6700 Esbjerg
tlf. 21 26 01 63
(ikke i bestyrelsen) vmknyt@luma.dk



Bibliotek:
Kjeld Kristensen
Solbævej 11
6715 Esbjerg N.
tlf. 75 12 68 78
(ikke i bestyrelsen) kjk@kristensen.mail.dk



Bladudvalg:
Eli Mortensen
Rønnevej 12
6710 Esbjerg V
28 20 13 42
(ikke i bestyrelsen) eliem12@hotmail.com

**KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB,
FORKORTET VMK.**

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

FORMÅL: At fremme interessen for køretøjer 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, i hver måned, kl. 19.30 undtagen i juli! Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i: Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

VMK NYT:

Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i januar, marts, maj, juli, september og november. Indlæg kan sendes til VMK's redaktør. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet. Indlæg redigeres til skrifttype arial 10 pt. Deadline er den 1. i de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

VMK's Generalforsamling	side 3
Livet med Tiger 100	side 4
Til salg	side 11
Faste ugentlige træf i VMK's område	side 11
VMK Billed- og Filmaftner	side 12
Esbjerg Veteranløb 2018	side 13
Maries skriv	side 14
Til salg	side 15
Benny Bilen	side 17
Forårsklargøring	side 19
Garagenytårssnak	side 21
Brunæs Kro - set på et ældre postkort og nu	side 22

Nye medlemmer

15 Sanne Lauridsen, Sønderbyvej 7, 6900 Skjern
124 Erik Thastrup, Vesterbækvej 4 Sig, 6800 Varde
125 Jannik Holmberg, Østergade 13, 7200 Grindsted
127 Henrik Ladefoged, Hyldesti 5, 6800 Varde

AKTIVITETSKALENDER FOR 2018:

Marts	24-25.	Veteranmesse Fredericia
April	5.	VMK Klubmøde
	7.	Stumpemarked, Herning
	16.	Varde Bibliotek / Benny-Bilen kl. 19.00
	28.	Forårssparade, optakt til en ny s/Eson, DVK Aabenraa
Maj	3.	VMK klubmøde: Besøg hos Ahlmann Dækcenter, Taurusvej 16, Esbjerg kl. 19.00
	5.	Esbjerg Veteranløb 2018. Start kl. 10.00 fra Torvet, Esbjerg, se mere side 13
	20.	Veterantræf og stumpemarked på Vintage Farm, info på tlf. 27580283
	26.	Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg 2018, info på tlf. 26738130
Juni	5.	VMK National Køredag. Start kl. 9.30
	7.	Biltema, Esbjerg
	7.	VMK Klubmøde: SA bilpleje, Nærmere info følger i VMK NYT og på hjemmesiden.

Ret til ændringer i programmet forbeholdes. Følg også med på hjemmesiden www.vmklub.dk, der kommer de dugfriske nyheder.

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 4026 9546, mail: register@vmklub.dk

Forsidebilledet:

Forårsklargøring, se omtalen på side 19

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 20, deadline 1. maj 2018



Peder Nielsen byder velkommen til de 45 fremmødte medlemmer og fremsætter Harry Ørsted som bestyrelsens forslag til dirigent.

Der er ikke andre forslag og Harry Ørsted er valgt og får overdraget ordet.

Harry Ørsted konstaterer at mødet er rettidigt indkaldt og giver ordet til formanden til formandens beretning

Formanden fortæller om VMK virke i det forløbne år

Klubmøder og filmaftener har gennem hele året været godt besøgt med en 20 til 25 medlemmer hver gang.

Veteranløbet 2017 blev afholdt i dejligt vejr og mange gode poster. En god tur i det sønderjyske med afslutning i Darum.

National køredag (Grundlovsdag) med mange deltagere gik til Præsteskov. Her var optaget af udendørsmesse, og vi kørte videre til Svalegården.

Klubbens 40 års jubilæum blev afholdt i Middelfart med frokost på Cafe Razz, og besøg hos en flot bil samling.

Juleafslutning var som de andre år en hyggelig aften.

Herud over nævnes i flæng Varde bibliotek, Grimstrup sportsfest, Englændertræf, Vadehavstræf på Rømø, Holsted med Vintagefarm, Sønderjylland rundt, Fjorden rundt, Hjerting byfest, Varde hos Krumtappen, Mælkefestival samt køredage i Varde, Ribe og Henne strand.

Herefter takkede Peder for seks gode år som formand med masser af sjov og ballade.

Desværre var William Pohlmann taget på rekreation så opgaven var blevet overdraget til Kjeld Kristensen.

Regnskabet er udsendt i bladet sammen med indkaldelsen.

Der var ingen spørgsmål hertil, og regnskabet blev godkendt.

Ingen indkomne forslag.

Valg til bestyrelsen.

Til afløsning af Peder Nielsen foreslog bestyrelsen Pia Jørgensen, som blev valgt uden modkandidat.

Jørgen Lind, William Pohlmann og Brian Sten Nielsen blev alle genvalgt, ligeledes uden modkandidater.

Til afløsning af Mogens Andreasen foreslog bestyrelsen Frants Enevoldsen, som blev valgt uden modkandidat

Valg til Revisor

Til afløsning af revisor Roland Munch foreslog bestyrelsen Kjeld Kristensen, som blev valgt uden modkandidat

Til afløsning af revisor sup. Frants Enevoldsen foreslog bestyrelsen Peder Nielsen, som blev valgt uden modkandidat

Budget og kontingent

Samme fremgangsmåde som for regnskabet.

Spørgsmål om årsagen til budget stigning på kr. 2000,00 til nyanskaffelser blev besvaret af Jørgen Lind med at der var købt en ny projektor, da den gamle var ret ustabil.

Herefter blev budgettet godkendt.

Kontingentet er uændret fra sidste år.

Dirigenten takkede for god ro i forsamlingen og gav ordet frit under pkt. 7

Eventuelt



Den nye bestyrelse konstituerer sig ved et møde d. 15.3.18 og præsenteres ved klub mødet d. 5.4.18

Referent





Livet med Tiger 100



Fynbo og englænder-fan Erik Schjerning har haft en del mc'er i sit liv.

Her fortæller han blandt andet om en Triumph Tiger 100, som han købte som ny i 1969, og som han stadig ejer.



Et kort spørgsmål kan ofte føre til en næsten uendelig historie. Og sådan gik det, da jeg ved et tilfælde kom til at sidde over for Pia og Knud til et møde i Albionklubben. Da det var første gang, jeg mødte Knud, spurgte jeg ham, om han også kørte motorcykel. Han fortalte så, at han havde en BMW, og med et smil nævnte han, at han for mange år siden havde haft en Tiger 100, vistnok fra halvtresserne. Knud lod mig forstå, at det havde været en motorcykeloplevelse af værste slags, både teknisk og økonomisk.

Det blev starten på en længere samtale hen over bordet. Blandt andet om mine egne dårlige og senere gode erfaringer med Triumph Tiger 100. Faktisk udartede det sig næsten som et forhør. Men på den gode måde. Mens jeg fortalte, sad Pia nemlig og tog notater. Alt hvad jeg fortalte, skrev hun ned på en A4-blok. Da hun startede på 3. side, foreslog jeg, at det var lettere for os begge, hvis jeg selv skrev min Tiger 100 historie og sendte den til hende. Det syntes Pia var en god ide, og her er den så, min historie.

Den første motorcykel

I 1963 købte jeg min første motorcykel hos DKW-forhandler Frank Nielsen i Odense. Det var en Triumph Tiger 100 årgang 1953. Prisen var kun 600 kr for en 10 år gammel 500 cm³ twin. Selv om jeg var maskinarbejderlærling og tjente 40 kr pr. uge, så fortæller prisen alligevel lidt om, at brugte motorcykler ikke havde nogen stor værdi på det tidspunkt.

Selv om den ikke var synet og registreret, sneg jeg mig alligevel til at køre den hjem via nogle stisystemer og små veje. Jeg boede ca. 15 km sydvest for Odense.

Efter bedste evne og med sparsomme erfaringer brugte jeg det meste af vinteren på at reovere den. Den blev lakeret og fik nye udstødningsrør og lydpotter. Jeg drejede nye bøs til forgaflen og lavede flere andre småting. Den lokale skomager syede nyt twinsæde-betræk. Motoren fik nye lejer. I forbindelse

med det fandt jeg ud af, at tidligere ejere havde ødelagt flere gevindhuller i motoren. Det var jeg noget ked af. Dengang havde man ikke adgang til samme reparationsmetoder af gevind som nu til dags. Derfor har jeg formentlig forsøgt med andre nødløsninger, som jeg ikke længere husker. Man bliver heldigvis klog af skade.

Efterfølgende lærte jeg, at hvis man overvejer at købe gamle brugte motorcykler, så skal man kigge nøje på skruer og møtrikker. Her afsløres det hurtigt, om maskinen har været i kyndige hænder på et ordentligt værksted eller hos fuskere i et huggelus.

Jeg fik motorcyklen synet og indregistreret og kørte dagligt på den i 2 år. Den var meget startvillig, kørte godt og havde rigtig god trækraft. Alligevel havde jeg jævnligt mange små irriterende problemer, som jeg i bagklogskabens lys sagtens kunne ha' løst på et senere tidspunkt i livet.

Det lykkedes vist aldrig at få den til at lade stabilt, men heldigvis havde den en rigtig god Lucas-magnet. Derfor var der altid tænding, så jeg kunne køre, selv om det kneb med lyset. Dengang skulle man jo ikke køre med lys om dagen, men man skulle helst have et sundt batteri med strøm til bl.a. stoplys. Desværre havde jeg ikke råd til at få dynamo og laderelæ lavet af fagfolk. Desuden var de fleste mere erfarne motorcyklister altid hurtige og enige om diagnosen: Lucas opfandt mørket. Ergo – Lucas er noget lort. Det må du lære at leve med.

En dag kørte jeg stolt ud ad hovedvej 1 i retning mod Middelfart. På turen blev jeg overhalet af en lille rap 2-cylindret Adler 250. Når man var 19 år og kørte Triumph, så hilste man venligt og høfligt på den travle motorcyklist og gav vedkommende et rimeligt forspring. Herefter blev der givet fuld gas og kørt forbi. Bare lige for at minde ham om, at Tiger 100 betyder 100 miles pr. time. Og det havde den bestemt ingen problemer med at leve op til. - Bare det ikke var for længe ad gangen!



Livet med Tiger 100



Mens det gik allerbedst, registrerede jeg en ny og fremmed lyd fra motoren, og derfor drejede jeg af mod Vissenbjerg for ikke at lade mig offentligt ydmyge.

Efter afkørslen stoppede jeg og fandt ud af, at dynamoen var ved at falde helt af. På hjemturen overvejede jeg, "at prøve noget andet", og nogen tid efter solgte jeg min Tiger 100 for 1.100 kr til en anden begejstret ung mand.



Triumph Tiger 100 1953, Eriks første motorcykel. Den blev købt i 1963 for 600 kr.



En brav DKW RT 250/2 årgang 1954. Erik Schjernings første udenlandstur på mc gik til Schweiz på den. Det var i 1965

Forfra med DKW og NSU

Herefter begyndte jeg forfra med at sætte et par DKW'er og en NSU Max i stand, som jeg kørte på og solgte med en lille fortjeneste for at supplere lærlingelønnen. Men jeg skal hilse og sige, at her var el-anlægget heller ikke problemfrit.

På et senere tidspunkt har jeg erkendt, at jeg ikke var opmærksom på, at min første Tiger 100 havde vitale mangler. Senere har jeg studeret tilsvarende modeller og fundet ud af, at min T 100 simpelthen manglede vibrationsbroen, der skal sidde mellem ventilhusene og stelrammen. Der manglede også det spændebånd, som fastholder dynamoen. På min T 100 var

dynamoen kun spændt fast af tre skruer i takthjuls-huset.

Summa summarum: Gennem et langt liv som motorcyklist oparbejdes en del viden, livserfaring og almindelig teknisk fornuft, som jeg ikke havde så meget af, da jeg havde min første motorcykel. Set med nutidens briller er det da klart, at min gamle Tiger 100 vibrerede og skilte sig selv ad, når den manglede både det ene og det andet.

Moto Guzzi Stornello 125

Som nyudlært maskinarbejder i 1966 tjente jeg ret hurtigt så meget, at jeg kunne købe en helt ny Moto Guzzi 125. Det var på alle måder en rigtig god motorcykel. Jeg fandt den mere spændende end kammeraternes nye MZ'ere. Prisen var 2.800 kr, cirka det samme som en MZ 150 Dana Sport, som var en sportsudgave af den almindelige MZ. På det tidspunkt var Danmark MZ's største marked uden for Østblokken. Derfor lavede MZ en lidt peppet udgave, som hed Dana Sport og var beregnet til det danske marked. Sjovt nok blev det ikke nogen stor salgssucces.

Guzzi'en kunne ikke følge med Dana-MZ'en i acceleration, men topfarten var cirka den samme, omkring 110 km/t. Til gengæld var den utrolig brændstoføkonomisk. 40 km pr. liter benzin var ikke usædvanligt, og benzinøkonomien blev endnu bedre, da jeg fik kåbe på. Det skulle man jo have dengang, især når den lille firetakter lød som en racer.

I årene 1967–68 aftjente jeg værnepligt i 14 måneder. Soldater fik ikke løn dengang. Soldater fik lømpepenge, som var dårligere end lærlingeløn. Derfor var jeg ekstra glad og tilfreds med min økonomiske Guzzi, som jeg kørte 25.000 problemfrie kilometer på.



Mens han var soldat, ejede Erik Schjerning en Moto Guzzi Stornello 125 som denne

Triumph Tiger 100 S

I marts 1969 besluttede jeg at skifte min lille Moto Guzzi ud med en større mc. Jeg fik mulighed for en prøvetur på en Honda CB 72, som er en 250 cm³ twin. På mange måder tiltalte den mig, men jeg blev skuffet over trækraften i 5. gear. Jeg husker, at det var nødvendigt



Støt vores annoncører
de støtter os



VETERANBILSBATTERIER

Kvalitet til konkurrencedygtige priser

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



Building a better
working world

Ernst & Young P/S
Havnegade 33,
Postboks 371
6701 Esbjerg

Telefon 73 23 30 00
Telefax 72 29 30 30
www.ey.com/dk

Gå ind på nordiskveteran.dk
eller ring på telefon 3547 7747

Pas godt på din
gamle kærlighed

Alm Brand
NORDISK VETERAN

**Alm
Brand**



Livet med Tiger 100



Erik Schjernings Tiger 100 S ved Imatra i Finland den 25. juli 1975.

med nedgearing ud ad lige vej i modvind. Jeg havde forventet noget mere trækraft. I reklamerne var den opgivet til 160 km/t.



Rastepads i DDR. Egon Bush, Ardie BZ 350, Svend Andersen, BSA B31 og i midten Tiger 100'eren på vej til FIM i Krakow i 1969.

Jeg henvendte mig hos Mogens Pedersen, som var Honda, Triumph, MZ-forhandler i Odense. De solgte også Kawasaki, Moto Guzzi og Norton. Mogens Pedersen ville gerne tage min Guzzi i bytte, hvis jeg købte en ny motorcykel. Jeg forklarede, at jeg havde "forelsket" mig i en ny Honda CB 450, fordi jeg ved forskellige træf havde lagt mærke til, at de gik så fint i motoren. CB 450 havde dobbelt overliggende knastaksler, ligesom de racere jeg med stor begejstring læste om i motorbladene. Mogens Pedersen var en erfaren motorcyklist og dygtig motocrosskører, derfor lyttede jeg naturligvis til hans gode råd, selv om de gik mig imod. Han brugte lang tid på at fraråde mig køb af en Honda 450. Det fandt jeg underligt, når han var forhandler af dem. Han anbefalede mig at købe en ny Tiger 100, som kostede en anelse mindre. Mit svar til Mogens var *Aldrig mere Triumph!*

Og så begyndte jeg at remse op af mine dårlige

erfaringer. "Jamen Erik – du kan ikke sammenligne din gamle pre-unit Triumph med en ny Tiger 100." Hvorefter han forklarede om vedligeholdelsesfrit 12-volt vekselstrømsanlæg, selvslående møtrikker, nem at vedligeholde, let og handy, godt bundtræk, gode køreegenskaber o.s.v. Jeg stod fortsat og betragtede "The Black Bomber", som 450 Honda'en blev kaldt, mens Mogens fortsatte: "Erik, du kan slet ikke finde dig i at køre på sådan en, du skal gear ned, så snart du skal op af en lang bakke. Gå du ned på værkstedet og snak lidt med mine to mekanikere, bare spørg dem, hvad de vil anbefale til dig."

Det lignede næsten en sammensværgelse, fordi mekanikerne sagde stort set det samme som chefen. I tillæg faldt også en bemærkning om, at Honda-importøren, Skjold P, ikke altid var så samarbejdsvillig, hvis man hurtigt skulle bruge reservedele.

Det sidste havde jeg også hørt lidt om blandt motorcyklister, derfor lod jeg mig lidt modstræbende overtale til en ny Tiger 100 S.

Jeg gik så tilbage til butikken og skrev under på en købekontrakt. Jeg har gemt købekontrakten og synes stadig, købsprisen er lidt morsom. Prisen var 8.449 kr og 60 øre. Årsagen til det var vistnok, at importøren, C. Reinhardt, var en dygtig og kreativ købmand. For at opnå så lille en registreringsafgift som muligt blev maskinerne officielt leveret uden omdrejningstæller og midterstativ. Prisen på de dele blev så bare påført købekontrakten som ekstraudstyr.

I marts 1969 kørte jeg glad og stolt foråret i møde på min nye Triumph Tiger 100. En af de første dage lagde jeg turen forbi mine forældre. Syntes lige, de skulle opleve, at det gik godt fremad for deres næstældste søn. Jeg glemmer nok aldrig min fars første kommentar: "Hvorfor har du købt sådan noget skidt?" Lidt irriteret spurgte jeg, hvad han så mente, jeg skulle ha' købt? "Norton eller BMW," svarede han kort og bestemt. Jeg fortalte ham så, at en Norton koster en halv gang mere og en BMW ca. det dobbelte. Det vidste jeg, fordi en bekendt lige havde købt en ny BMW R 69 S.



For at skåne Tiger 100'en for alt for meget vejsalt, blev denne MZ ES 150 anskaffet i 1972. Det var en fremragende vintermc.



Livet med Tiger 100



Hans Mangor, Norton Comando, og Erik Schjerning, Triumph T 100 gør klar til start på en pinsetur til Øland i Sverige i 1975

I starten var der virkelig længe imellem, at jeg oplevede positive kommentarer om min nye Triumph. Til gengæld fik jeg rigtig mange advarsler og eksempler på, hvad jeg kunne forvente af tekniske forskrækkelser. På trods af, at min nye Tiger 100 kørte rigtig godt, blev jeg naturligvis inderst inde påvirket af folks fortællinger, men efterhånden blev jeg vant til alle dommedagsprofeternes bimlen og bamlen med alarmklokkerne, og heldigvis skete der aldrig de grusomme ting, som folk advarede om.

Jeg kørte rigtig mange kilometer dengang. 25.000–35.000 pr. år var helt normalt. Da det var mit eneste transportmiddel, kørte jeg på den hele året.

I sommeren '69 kørte jeg sammen med to andre til Spa i Belgien for at opleve et VM GP i road racing. Kort efter kørte jeg til FIM Rally i Krakow i det sydlige Polen. Det blev starten på flere årlige deltagelser i FIM Rally. I 1970 var det i Prag, og de følgende år var jeg til FIM Rally i Ohrid i Makedonien, Franka Ville al Mare i Italien, Krems i Østrig, Lublin i Polen, Neptun ved Sortehavet i Rumænien og Pau i Frankrig. I 1971 deltog jeg ikke, fordi jeg kørte Europa rundt sammen med Svend Jørgensen. Svend kørte på en helt ny Honda CB 350.

Vi var på farten i tre måneder og kørte i alt 15.000 km, inden feriepengene slap op. Undervejs foretog vi selv almindeligt service som f.eks. olieskift, ventiljustering og kogte kæder. Bortset fra et knækket udstødningsrør på Honda'en, som jeg svejsede hos en mekaniker i Italien, havde vi ingen mekaniske problemer på turen. Svend væltede i Rumænien og smadrede blinklys og forlygteglas, men det kunne Honda'en jo ikke gøre for.

Må jeg låne din Tiger?

Mens jeg boede i Norge sidst i 70'erne, var min Tiger 100 opstaldet hos Niels Bonneville, som mange Triumph-kørere kender. I forbindelse med et besøg hjemme i DK, blev jeg opsøgt af en gammel mc-ven, Poul Bøgelund. Poul spurgte lige ud: "Må jeg låne din Tiger 100?" Det var et af de spørgsmål, som på få sekunder sætter mange tanker i gang, alt imens man står og sparker i jorden efter en god undskyldning for at

sige nej. Efter nogle hurtige overvejelser sagde jeg dog ja, men at jeg lige ville give den et serviceeftersyn (på det tidspunkt kørte jeg på min Bonneville T 140).

På spørgsmålet om, hvad han da skulle, forklarede Poul, at han ville køre til Barcelona og opleve det berømte 24-timers løb. "Hvorfor kører du ikke på din BMW R 60," spurgte jeg så, og så fik jeg en masse forklaringer, som jeg faktisk har glemt. Men det var noget med, at han tvivlede på Bimmerens stabilitet. - Det var en tidligere politimodel fra 1960'erne. Jeg vendte så min tvivl om til noget positivt og tænkte ja, hvorfor ikke.

Jeg skiftede olie, stillede ventiler og tænding, tjekkede kæde og kabler og monterede sidetasker m.m., nøjagtig som hvis jeg selv skulle på langtur. Det var lidt vigtigt, at det hele var i god orden. Jeg kendte Poul som en god motorcyklist, men jeg kendte også hans temperament, hvis han mødte tekniske problemer. Han kunne godt i arrigskab kaste et par dækjern 30 meter væk, hvis han kom til at nappe slangen.

Men Poul fik heldigvis en rigtig god tur til Spanien. Han nåede også lige et besøg på Camping Moto i Frankrig og et træf i Norge på min T 100, inden jeg fik den igen. Som tak for at låne den ud en halv sommer, fik jeg foræret en tur til VM i Speedway på Wembley Stadion i London.



Ataöy Camping, Istanbul i 1976. Sammen med hans Mangor, Norton 850, kørte Erik til Tyrkiet og Grækenland. Undervejs mødte de to amerikanere, som på en rød Comando var på vej fra London til Isreal.

En ny bruger

De følgende fem år fik min Tiger 100 igen en ny bruger. Det var min daværende samlever Lise, som var rigtig glad for at køre på den. Hun følte sig godt tilpas på den, bl.a. fordi hun fandt den meget nem at starte, handy, let at køre og parkere. Lise kørte meget på den, og hun var en rutineret og god motorcyklist. Vi var på flere ferieture til bl.a. Norge, hvor vi kørte på hvor sin Triumph, et par gange også med børn på bagsædet.

Mens jeg boede i Norge, tilbød jeg min bror Helge, at han måtte låne min Tiger 100. Hensigten var, at vi så kunne mødes til et træf i Eidfjord, som ligger ved Hardanger. Helge kom derop sammen med en gruppe danskere, og han fik præmie for "den fineste



Livet med Tiger 100



brugscykel". På hjemturen var han på afstikkere lidt rundt i Norge og Sverige.



Eriks «nye» Triumph, en / 140 årgang 1976.

Generelle indtryk og erfaringer

Hvis jeg skal opsummere 47 års erfaringer med min Triumph Tiger 100, så vil jeg prøve at nuancere det med både plus og minussider.

Den har kørt mange kilometer, men jeg har ikke helt styr på det, fordi jeg har skiftet speedometer omkring 1980. Den oprindelige kilometertæller havde passeret 100.000 to gange. Om det var 210 eller 225 husker jeg ikke. Den nuværende har talt 38.000 km, og det

fortæller jo, at jeg ikke har brugt den til længere ture, efter at jeg fik min T 140 i 1976. Men jeg foretrækker stadig min T 100 på de mindre fynske veje. Den råber på snoede veje, som der med tiden desværre bliver færre af. Med to gode Dunlop TT 100-dæk på en Tiger 100, så hilser man hvert et sving velkommen.

Den originale 7" simpleks-forbremse var simpelthen ikke virkningsfuld nok, slet ikke med passager på. Derfor skiftede jeg hurtigt dette navn ud med det nyere koniske bremsenavn. På et tidspunkt fik jeg tilbudt et billigt siameser-udstødningsrør hos Mogens P i Odense. Nærmest som et forsøg monterede jeg det, og det har jeg kørt med lige siden, fordi motoren trives godt med det. Ellers har den altid været meget tæt på at være standard. Da jeg har brugt den rigtig meget til daglig og lange ture, har jeg aldrig været fristet af tuning.

Alle Triumph-motorcykler er leveret med en meget lav gearing, som må være beregnet til kørsel med passager i London. På danske veje sidder man hele tiden og fisker efter et højere gear. Derfor skiftede jeg hurtigt de originale tandhjul med 18 og 46 tænder til 19 og 43 tænder og fik en meget bedre og behageligere motorgang. Og jeg havde stadig rigelig med trækraft.

Motoren har kort slaglængde og er meget omdrejningsvillig, noget der faldt i min smag, særligt i mine yngre år. Det skete jo ofte, at man blev budt op til dans af venner på nyere japanske mellemklassecykler, og det endte som regel lykkeligt.

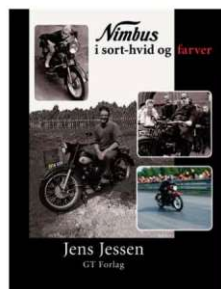
Min Tiger 100 er aldrig gået i stykker, men i takt med tiden blev den slidt. Nogle steder endda meget slidt. I grove træk vil jeg sige, at alt det under cylinderen har



Tiger 100'eren som den ser ud i dag.

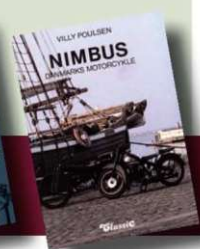
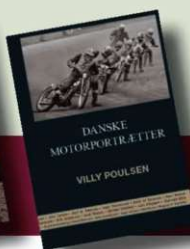
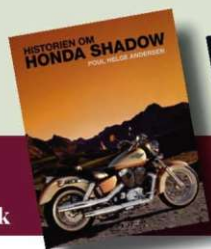


Støt vores annoncører
de støtter os



Bøger om klassiske køretøjer - skrevet på dansk

- 10% til medlemmer af VMK
- Ved bestilling på www.veterania.dk, huske at skrive VMK



www.veterania.dk
Tlf. 2990 8890
e-mail: bogsalg@veterania.dk



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



Granly Gruppen

Nyhavnsgade 20, DK-6700 Esbjerg
Tlf. +45 75 45 01 11 / Fax +45 75 45 11 55
www.granly.dk

**AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE**



**GRINDSTED BREMSE- &
KOBLINGSSERVICE ApS**

Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322

www.grindsted-bk.dk



Livet med Tiger 100 Til salg Faste ugentlige træf



jeg næsten aldrig rørt ved. Altså "næsten". Til gengæld har den fået nye ventiler og ventilstyr flere gange. Ventil sæderne er efterhånden lidt dybe, hvilket betyder, at den har mistet en del effekt.

Allerede da den havde kørt 45.000 km, begyndte den at ryge blå, og det var en stor skuffelse, fordi den var relativ ny. Det viste sig, at der var slidt bølger i cylinderen. I første omgang blev den honet og fik nye ringe. Mogens Pedersen og andre fagfolk kendte problemet. Støbejernscylindre, drejebænksvanger og andre støbte ting skal efter støbeprocessen ligge og modne, jo længere tid – des bedre. Men Triumph solgte rigtig mange motorcykler i tresserne, og for at følge med markedet har de brugt "ikke tilstrækkeligt modnede" cylindre, hvilket var årsagen til, at de var for bløde i godset. Det lærte vi også om i materialelære på teknisk skole.

Hos Svend Jensen's motorrenovering i Odense fik cylinderen nye kvalitetsforinger og dermed standardstempler. Det kører den stadig med.

Motorblokken har været adskilt to gange, hvor jeg har renset oliekanalerne i krumtappen for slam samt monteret nye lejepander og sidelejer. Den har fast leje i højre side.

Krumtappen er aldrig blevet slebet, og knastakslerne har jeg aldrig rørt ved. Det samme gælder gearkassen, som dog rent rutinemæssigt fik nye lejer samtidig.

Konklusion

Opskriften på et langt og problemfrit Triumph-liv er: Hold motorcyklen i god mekanisk stand og justering. Det gælder i alle detaljer, men først og fremmest tændingstidspunkt, ventil- og karburatorjustering, olieskift og bagkæde. Hvis der er unormale vibrationer, så er der en årsag til det. En veltrimmet Tiger 100 vibrerer ikke meget.

En Bonneville er meget let at holde olietæt. En Tiger 100 har endnu tyndere pakflader, og derfor kan den være lidt vanskeligere at holde tæt. Men jeg har ingen problemer med utætheder. En twin-motor kræver en god udluftning. Man skal være omhyggelig, når man skruer – men det gælder jo for alting, også for en Tiger 100.

Min gamle Tiger 100 har for længst fået både Boyer tænding og O-ringskæde. Derfor skal jeg nu om dage bare tjekke for benzin og rengøre visir på hjelmen, inden jeg starter ud på en tur.

Naturligvis er en Triumph Tiger 100 ikke længere nogen konge på landevejen, men den kører godt, og den har indtil nu kørt så godt, at der ikke har været behov for at pynte på historien.

Venligst udlånt af MC Touring Nyt

Erik Schjerning

LOTUS ELITE 501 S1 1976:



Pris side kr. 160.000,-

Jørgen Lind - 75164114 - 20166614 - jlind@esenet.dk

En yderst sjælden og velkørende 4 pers. rejse/sportscoupé i rigtig god stand sælges. Det lave, markante 'Wedge-shape' karrosseri med Cw<30 er sprøjtstøbt glasfiber på en kraftig ryggrad af stål efter LOTUS princippet og udstyret med de unikke LOTUS køreegenskaber. Frontspoiler (bedre køling) og bagkofanger (større baglygter) fra S2-modellen. I DK siden 1978, hele tiden kørende og vedligeholdt. Topstykket m. 16 ventiler og 2 overliggende knastaksler er senest renoveret, så alle 160 HK i den 4 cyl. 2 liters LOTUS alumotor er til stede igen - rigeligt til den kun 1000 kg tunge bil. Én af kun 236 LHD bygget. 8 års syn, lav afgift og billig forsikring. Nuv. ejer gennem 12 ½ år-50.000 km. Fuld historie i VMK NYT 298 og i februar 2017 og i VT489 marts

Faste ugentlige træf i VMK's område:

marts - november	BOSSEN/VMK: Træf HVER TORSDAG fra kl. 17.30. ved DAGLI'BRUGSEN Borgergade 11, 6752 Glejbjerg
april & September	Ribe Classic: Træf HVER TIRSDAG 17.30-21.00 på P-NORD i Ribe.
maj - august	Ribe Classic: Træf HVER TIRSDAG 17.30-21.00 på Hovedengen i Ribe.
juli - ½ august	Henne Strand, Late Night: VMK-træf for alle HVER ONSDAG fra 18 - 21.
april - oktober	Torvet i Varde: Træf HVER MANDAG fra kl. 18. (Jens Jessen).



VMK Billed- og Filmaftner Torsdag d. 18. januar 2018

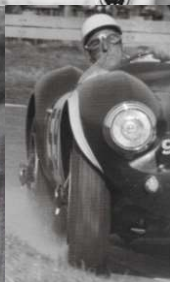
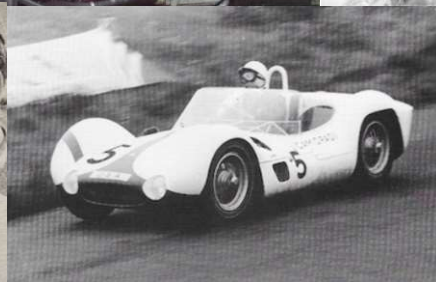
VMK NYT

Torsdag d. 18. januar 2018

Tema:

Stirling Moss - Verdens mest berømte racerfører, der aldrig blev verdensmester.

Vi så gode billeder og fantastiske filmklip i godt selskab = en herlig aften.



Torsdag d. 15. Februar 2018

Gennem nogle hundrede fotos fortalte Jørgen Lind om en mere end 2.000 miles og næsten 3-ugers lang tur i september 2015 gennem Tyskland og Holland til South Downs i det sydlige England og hjem igen.

Vintervejret sørgede for, at der ikke kom alt for mange, og det blev en meget hyggelig aften med interesserede tilhørere.

Billed- og filmaftnerne fortsætter i oktober 2018 - hvis alt går som ventet.





ESBJERG VETERANLØB 2018

Du skal ud og køre på små sydvestjyske veje i en ny rute og opleve nye, spændende steder, når **VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB** lørdag d. 5. maj kører det **20. ESBJERG VETERANLØB**.

I år går turen mod nord fra Esbjerg, og et sted derude deler ruten sig i to, så den ene halvdel af deltagerne kører den ene vej rundt og resten den anden vej - for så igen at mødes ved målet.

Undervejs støder du på nogle interessante opgaver, og midtvejs byder vi på en lækker middagsbuffet. Vi ender i mål efter 100-120 km's kørsel til et stort kaffebord med præmieuddeling og afslutning.

Løbet er åbent for **alle** interesserede, der stiller med et **minimum 25 år gammelt** motorkøretøj. Max. 100 køretøjer kan deltage = de første 100, der tilmelder sig!

Mødested/start: Torvet i Esbjerg med registrering og morgenkaffe på **Dronning Louise fra kl. 8:30**. Ved ankomst til start får du udleveret en "løbspakke", der bl.a. indeholder et løbsskilt, et rutekort, en rutebeskrivelse - og ikke mindst: et point-kort. Morgenkaffen med rundstykker, middagsbuffet en og det helt store vestjyske kaffebord med lagkage m.m.m. er incl. i prisen - dog excl. evt. vand, vin og øl.

Første start går kl. 10:00 – derefter afsendes et køretøj med et par minutters mellemrum.

Hvert køretøj præsenteres individuelt i forbindelse med starten.

Seneste ankomst i mål er sat til **kl. 16:00**.

Pris for "løbspakken": 350,- kr. i startgebyr pr. køretøj incl. fører.
275,- kr. pr. voksen ledsager og 150,- kr. pr. ledsager under 12 år.
- rabat for VMK-medlemmers køretøjer.

TILMELDING: senest d. 24. april på hjemmesiden: www.vmklub.dk

Alle felter med oplysning om navn, adresse, e-mail, antal deltagere og køretøjet skal udfyldes.

Oplever du problemer, kontakt kassereren på 40 26 95 46

BETALING skal ske **senest d. 24. april** til: Frøs Herreds Sparekasse konto nr. 9736-0002699559
Husk at angive for- og efternavn.

Du er ikke tilmeldt før din indbetaling er registreret på kontoen !

Når din indbetaling er registreret, vil du modtage en bekræftende e-mail med info om dit startnummer, et køretøjsskema, find vej til startstedet m.v.



Maries skriv



Vete- ran- biler som fritids inter- esse

— hvorfor det ?

FAKTA:

Projektet 'Veteranbiler som fritidsinteresse' er udarbejdet af Marie Amalie Pedersen, 25 år.

Studerende på Syddansk Universitet i Kolding, 6. semester på bachelor uddannelsen Design kultur og økonomi

Bor i Esbjerg midtby med sin kæreste.

Har altid haft en interesse i biler og drømmer om at eje en 1979 Pontiac Firebird Trans Am.



Jeg havde på 5. semester i min uddannelse fornøjelsen af, at skulle udarbejde et eksamensprojekt omhandlende fritidsinteresser i faget "Kvalitativ metode". Fritidsinteressen måtte ikke omhandle noget, som vi selv praktiserede – det skulle være en interesse, som vi kunne undersøge med nysgerrighed og en vis fascination. Valget af fritidsinteresse kom hurtigt til mig, idet at jeg altid har synes, at biler var fascinerende. Jeg ville i mit projekt gerne undersøge interessen for veteranbiler – for hvordan kan det være, at man ønsker at "holde liv" i biler, der oftest ikke er billige drift og reparationer?

Mit projekt skulle indeholde to interviews af to personer, der kunne gøre mig klogere på veteranbiler. For at kunne lave nogle interviewspørgsmål til mine interviewpersoner, skulle jeg først finde information omkring veteranbiler, købere og ikke-købere af veteranbiler samt undersøge hvilke regler og love veteranbilerne er underlagt. Jeg havde fra projektets begyndelse tænkt over, hvilken slags mennesker der begiver sig ud i købet af en veteranbil – havde disse entusiaster en bestemt alder og var de specialister i veteranbiler?

Eksamensprojektet skulle bygges op omkring en teori, som beror på, at man som menneske gennemgår syv stadier i en købsproces. Købsprocessen fortæller hvordan disse stadier påvirker hinanden og det endelige køb.

Formalierne for projektet lød således: jeg skulle lave dokumentanalyser af de dokumenter, som jeg fandt spændende for projektet, idet at disse skulle udgøre en form for baggrundsviden for mine spørgsmål til mine to interviewpersoner. Jeg skulle også reflektere over forløbet og argumentere for mine valg undervejs i mit eksamensprojekt. Kravene til opgaven lød i mine øre som overskuelige, idet at projektet kun måtte fylde ti sider og så kunne vi vedlægge de bilag, som vi fandt relevante – mit eksamensprojekt endte med at blive 144 sider hvoraf de ti af siderne var den egentlige opgave!

Jeg gik i krig med mine dokumentanalyser, som bød på spændende vinkler af interessen for veteranbiler. Jeg lærte at nogle fejrer fødselsdag for veteranbilen og andre ser veteranbilen som en investering. Af de mange forskellige synspunkter på veteranbiler, som jeg undersøgte, fandt jeg køreglæden, som den mest vigtige grund til, at eje en veteranbil.

Jeg synes, at det var utroligt livsbekræftende at høre – jeg måtte gennem mine interviewpersoner se om dette var rigtigt! Projektet var tilrettelagt således, at jeg ikke måtte have en relation til mine to interviewpersoner, og at de i eksamensprojektet skulle anonymiseres.

Der herskede ingen tvivl - jeg måtte finde mine interviewpersoner gennem Vestjysk Motorveteran Klub. Jeg var heldig, at **Brian** og **Leif** ville være mine to **anonymiserede** kilder og hjælpe mig til, at forstå veteranbiler som fritidsinteresse. Jeg fik gennem mailkorrespondance og et telefon opkald aftalt med Brian, at vi kunne mødes hos ham og lave interviews. Mine to interviewpersoner er "opkaldt" efter to veteranbils entusiaster fra den egn, hvor jeg er opvokset.

Da dagen for mine interviews af Brian og Leif kom, var jeg meget spændt på at se personerne bag veteranbilerne - og hvilke biler de havde udset sig som deres "øjesten".

Min tilgang til mine interviews af Brian og Leif var, i første omgang, en underen over hvordan de var kommet i besiddelse af veteranbilerne – altså købsprocessen. Men under selve interviewet kunne jeg ikke undgå, at leve mig ind i deres fortællinger om deres (skønne) veteranbiler, og jeg fandt egentlig ud af, at mine interviews i sidste ende ikke handlede



Maries skriv

Til salg



om deres køb af bilerne, men nærmere hvad Brian og Leif fik ud af deres fritidsinteresse. Jeg fandt gennem mine interviews ud af, at det vigtigste for Brian og Leif ikke kun var bilerne og køreglæden, men alle de ting der følger med dét at eje en veteranbil: klublivet, fællesskabet, rejsen og selv udfordringerne spiller en stor rolle i ejerskabet af en veteranbil. Jeg fandt også ud af, at Brian og Leif havde forskellige syn på veteranbilerne, når det for eksempel omhandlede modeller og mærker. Dog var de ens i, brugen af deres veteranbiler og deres fælles interesse, i nye såvel som gamle bilers levetid og elektronik. Jeg fik gennem Brian og Leif svar på nogle ting, som jeg ikke selv havde tænkt over. Jeg føler, at deres bidrag til projektet, gav et meget menneskeligt og reelt aspekt af dét at eje en veteranbil. Deres bidrag både ændrede min opfattelse af veteranbiler som en form for stigma af alder og som "garagedronninger". Tilgangen som Brian og Leif har til veteranbilerne er, at de skal køres i – ikke kun ses på.

Til slut vil jeg sige, at jeg synes, at det var skønt at se hvilke veteranbiler Brian og Leif "drøner" rundt i. Det var fascinerende at se, at de begge både har biler der er maskuline og kraftfulde, men at de også har biler, der afspejler et mere afslappet og roligt ydre. Jeg har på et par timer og et par kopper kaffe, i hyggelige omgivelser, lært meget om forskellige aspekter af veteranbiler og ejerne af disse.

Mine overvejelser, undersøgelser og interviews af Brian og Leif kan læses i mit eksamensprojekt "Veteranbiler som fritidsinteresse" som vil være tilgængeligt for alle medlemmer i Vestjysk Motorveteran Klubs bibliotek.



NSU PRINZ 1000 L 1966:



En fin, original og velholdt NSU PRINZ 1000 1966 sælges. Bilen er oprindeligt importeret til Danmark af fa. Fred. Rasmussen, Odense, solgt til Norge, og igen importeret fra Norge d. 26.3. 2007., og er derfor uden rust. Har kun kørt 63.250 km. 4 cyl. 996 cc med overliggende knastaksel, 43/51 DIN/SAE HK. Motor nr. 782023882 - Stel nr. 6761232. Farve Capri Bleu.

Klargjort på eget værksted. Synet og godkendt uden anmærkninger - veteransyn 8 år.

Pris kr. 67.800.

Arnfred Nielsen, Degnestien 4, 6760 Ribe. 40428048



Støt vores annoncører
de støtter os



Udlej dit sommerhus gennem NOVASOL

Det vi lover, holder vi
– og helst lidt mere...



NOVASOL tlf. 39 14 35 00
ejerservice@novasol.dk
husejer.novasol.dk

...fantastiske
ferieoplevelser
siden 1968



-vi har blik for VVS

Vi er også veteraner - men still going strong!

VVS, Blik- eller Rørarbejde...
DWA rykker ud!



Altid
friske
med et
godt
tilbud!

Aut. VVS-installatør

DWA-VVS & Blik A/S

Falkevej 16 - 6705 Esbjerg Ø

Tlf. **75 13 35 68**

Henning Nielsen: 41 29 25 35

Mail: info@dwa-vvs.dk ·

Hjemmeside: www.dwa-vvs.dk



STORT UDVALG I DÆK OG FÆLGE



FIRSTSTOP Ahlmann DÆK

– DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED

Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg · tlf. 75 12 20 27

Åben: mandag - torsdag 8.00 - 16.30 · fredag 8.00 - 15.00

www.ahlmannaek.dk

Klik ind...

www.jydsk-polstring.dk

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

✓ autopolstring ✓ sædevarme ✓ læderindræk

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

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



JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. **75 17 32 99**



Mandag 16. april kl. 19:00 på Varde Bibliotek.

Mød et kulturhistorisk ikon: Benny Bilen

Siden den næstsidste Olsen Banden-film blev indspillet i 1981 har Bennys amerikanerbil levet et hårdt og omskifteligt liv på lagre, slotte og på kanten af skrotning, indtil mekaniker Kasper Christensen købte det kulturhistoriske ikon.

Han har siden restaureret bilen ned til mindste detalje.

På aftenen fortæller Kristian om bilens lange liv, hvordan bilen overhovedet blev "skuespiller" og den rolle, bilen spiller i filmene og om arbejdet med at restaurere bilen. Han medbringer også en samling originale Olsen Banden-effekter.

Mød op med dit køretøj, så er der fri entre og en kop kaffe for VMK-medlemmer.



Støt vores annoncører de støtter os



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1988 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	615	227
75.000	895	227
125.000	1.104	227
175.000	1.309	227
225.000	1.506	227
275.000	1.725	227
325.000	1.994	227
375.000	2.261	227
425.000	2.528	227
475.000	2.740	227
525.000	3.064	227
Osv.		
Selvrisko	1.521	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år.

Klassiske køretøjer 1989-1993 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.513	517
75.000	2.204	517
125.000	2.715	517
175.000	3.222	517
225.000	3.705	517
275.000	4.245	517
325.000	4.905	517
375.000	5.561	517
425.000	6.221	517
475.000	6.739	517
525.000	7.535	517
Osv.		
Selvrisko	3.042	

Nyheder i 2018

- Veterankøretøjer fra 30 år
- Klassiske køretøjer fra 25 år
- Gratis vejhjælp uden selvrisko*
- Ingen selvrisiko ved tyveri hvis der er GPS i bilen**

* Gælder for veterankøretøjer med ansvars- og kaskoforsikring

** GPS'en skal være aktiveret på skadetids-punktet

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer, og vi ser os selv som en del af veteranfolket. Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtegningsregler.

Telefon 75 91 21 92

E-mail veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk



En del af

ThistedForsikring

25% rabat ved indtegnning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.

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.



SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE



CITROËN
SPECIALIST



SERVICE

Nørrevold Auto

v/ERIK SØRENSEN & LARS THOMASEN

Murervej 9 · Varde Syd · www.nrvold-auto.dk

75 21 21 60 • 75 22 22 60

Mobil: Erik 40 45 72 60 • Lars 40 28 33 50





Forårsklargøring

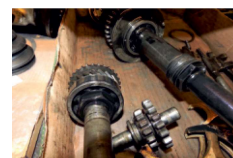
Klargøring til køresæsonen 2018. Nogle motorcykler og biler skal vel bare støves lidt af og have frisk luft i hjulene, så kan de køre ud på gader og veje, når saltet efter den sene vinter er skyllet af kørebanerne. Andre har i løbet af vinteren arbejdet på at reparere de småfejl og udskifte de slidte dele, der i sidste køresæson viste sig at være trætte. Endnu andre har gennemført de større reparationer og restaureringer, der var nødvendige før det ældre køretøj helt nåede op på toppen. Det fortælles endda, at nogen ganske har udskiftet 'den gamle' eller har købt endnu én...



Det er faktisk Anette Frandsen, der ejer den lille røde MG MIDGET Mk 1 1/2 fra 1962, men det er ægtemanden Johannes, der har fornøjelsen - og arbejdet - med at holde bilen vedlige.

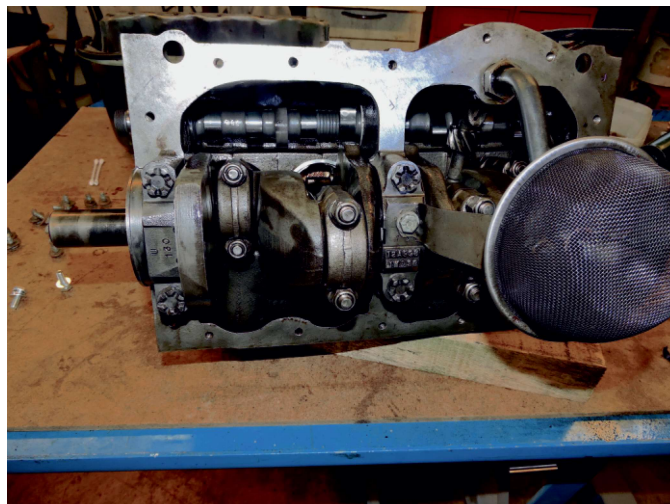
Faktisk syntes Anette, at hendes lille bil kørte ret fortrinligt, men hun kunne jo heller ikke se den lille oliesky, som udblæsningen afleverede en gang mellem. Og hun hæftede sig ikke særligt ved, at gearkassen gav nogle hyletoner fra sig i de lavere gear, for den virkede dog. Hun syntes da også, at koblingen var god nok, og hvad i alverden var der i vejen med den knastaksel? Jo, ganske vist peb for-bremserne sommetider, men det generede hende nu ikke særligt...der er jo så meget anden larm i den bil!

Men som gammel mekaniker var Johannes ikke af den



samme opfattelse, så her i vinter blev motor og gearkasse lirket ud af bilen og begge dele blev adskilt for et nærmere eftersyn.

Gearkassen blev indlagt til observation hos en gammel MG-mekaniker i Sønderjylland, der er specialist i den slags. Han skilte den ad i flest mulige stumper og kunne fastslå, hvad der var årsagen til 'hyletiet' og hvad der skulle udskiftes, for at få den bragt til tavshed - ja, så godt som det nu er muligt med den type gearkasser!



De nye dele blev købt hjem, monteret og gearkassen samlet igen. Et leje viste sig at være så slidt, at det kunne bryde sammen når som helst...





Forårsklargøring



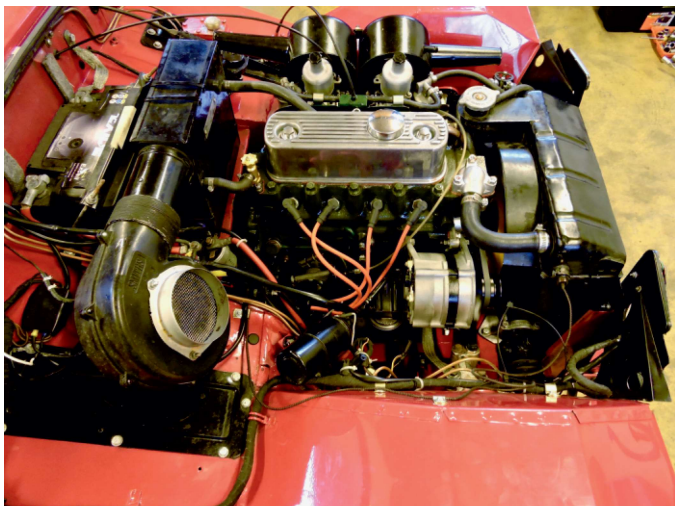
Johannes adskilte MIDGET-motoren og alle dele blev grundigt tjekket. I topstykket blev der isat nye ventilstyr, ventilsæderne blev fræset og ventilerne slebet. Ventilløfterne var arrede/opslidte, og knastakslens lejer havde det ikke ret godt, så de blev udskiftet. Knasterne på knastakslen var slidt lidt for runde i toppen = mindre løft, så det var en god grund til også at skifte den. Og når det alligevel skulle gøres, ja, så faldt Johannes for fristelsen til at købe en lidt 'skrappere' 266 FAST ROAD, men det ved Anette intet om - endnu da!



Cylindervæggene så fine ud, så stemplerne kunne nøjes med at få nye stempelringe. Alle plejstangs- og hovedlejer på krumtapakslen var så fine, at de uden videre kunne genanvendes. For at sikre et godt olietryk, blev oliepumpen samtidigt udskiftet med en ny. Alle motorens udvendige dele blev rensat, slebet og nylakeret. Med gearkassen boltet på motoren igen,



havde Johannes monteret den nye kobling, der fulgte med bilen ved købet. Det kunne desværre bare



konstateres, at den ikke fungerede korrekt, så hele motor/gearkasse måtte ud igen. Det viste sig, at selve koblingspladen - koblingsnavet - ikke passede, men heldigvis bor der en MIDGET-fan i Esbjerg, der har et stort lager af MIDGET-dele, så han kunne levere den helt rigtige type. Motor/gearkasse blev så 'sko-hornet' ind igen, og kardanakslen blev til sidst monteret. Selvfølgelig havde den forinden fået monteret nye kardanled, så der kommer bestemt ikke flere 'klonk' fra den foreløbig.

Anettes lille MG er monteret med en let glasfiner-næse. Næsen har form som de originale forskærme, snuden med gitteret og motorhjelm, men er bygget i ét stykke. Faktisk er den beregnet til racer-brug - for at spare vægt. Det er ret nemt at komme til at arbejde. Så med den afmonteret, i hvert fald ovenfra. Men uanset, er det alligevel et ganske omfattende arbejde at få af- og påmonteret køleren, starteren, kaburatoren, manifold, rør, slanger, generator, ledninger, skruer og bolte m.v. Skulle man gå hen og glemme noget, ja, så nægter motoren i bedste fald at starte! - mens f. eks. manglende vand- eller oliepåfyldning kan ende katastrofalt, når motoren er startet!

For Johannes lykkedes hele sammenskrivningen så godt, at motoren sprang i gang i første forsøg.

Alle dagplejebørnene i Vester Nebel blev tiltrukket af 'musikken' fra motoren, og de fik sig en særlig oplevelse den dag. Efter diverse finjusteringer er der nu kun tilbage at få glasfiber-snuden repareret for 'Mercedes-stjerner', at få den nylakeret og monteret igen, så er Anettes MG MIDGET klar til en ny køresæson, hvor mange oplevelser venter.

Mon ikke Anette alligevel vil bemærke den nyrenoverede motor og gearkasse, der bare spinder afsted? Og at bremserne ikke længere piber?

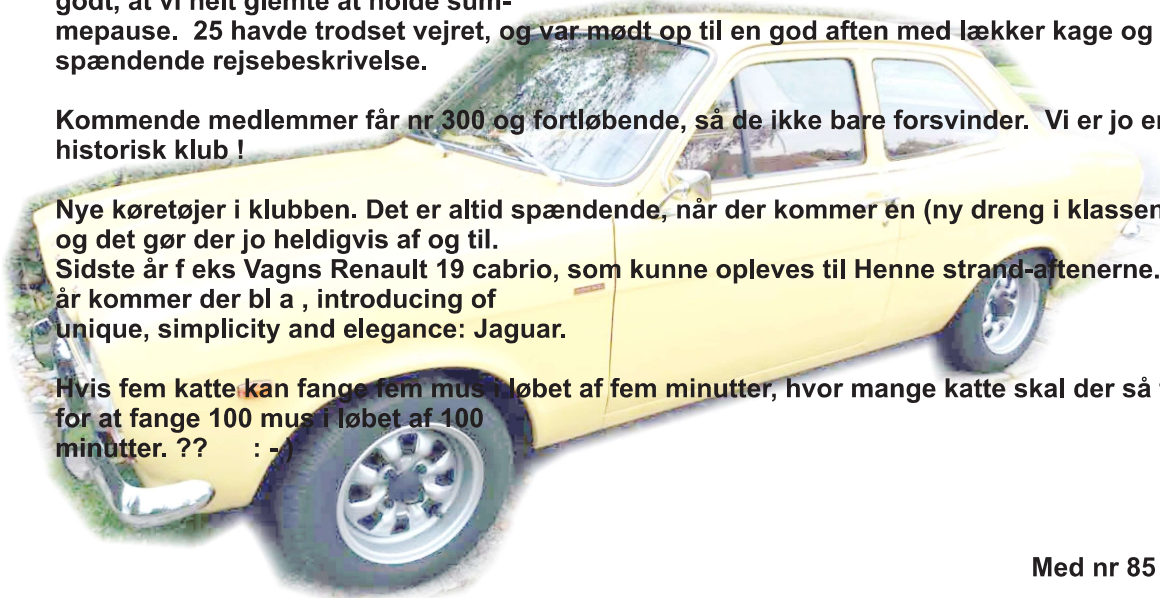
Tekst og fotos: Jørgen Lind





Her i afdelingen for dybdeborende journalistik, har vi valgt at bringe:

- Objektificering:** Elevatorblikket. Det der skannende blik, ældre mænd sender til hinandens motorcykler, når de venter for rødt lys.
- 2018:** Det er blevet 2018, og den nye bestyrelse, som skal køre bussen fremadrettet, er trukket i arbejdstøjet, klar til nye udfordringer, og til videreførelse af de igangværende. Husk at give dem en hånd med, for ingen kan alt, men alle kan noget, og sammen kan vi det hele.
- Forår:** Selv om det for tiden er gråt og trist, venter foråret lige om hjørnet. Hvis du ikke vil komme for sent til højsæsonen, er det nu tid for tjek og evt rep, inden pudsekluden og støvsugeren afslutter vinterhiet. Og husk at kikke efter om den røde dræber er på vej til at bringe køretøjet tilbage til naturen.
- Film:** På - danmarkpåfilm.dk - finder du film fra det sted hvor du bor, og fra den tid som du ønsker. 680 film dokumenterer hverdagslivet landet over, fra 1899 til 1995. Der kommer løbende flere til. Hvis du har nogle, send dem, så alle kan få glæde af dem.
- Billeder:** Billed og filmaften tog Inge Dora og Jørgen sig af, igen. Som de dog kan, de to. Det gik så godt, at vi helt glemte at holde summepause. 25 havde trodset vejret, og var mødt op til en god aften med lækker kage og spændende rejsebeskrivelse.
- Forslag:** Kommende medlemmer får nr 300 og fortløbende, så de ikke bare forsvinder. Vi er jo en historisk klub !
- Nye:** Nye køretøjer i klubben. Det er altid spændende, når der kommer én (ny dreng i klassen), og det gør der jo heldigvis af og til. Sidste år f eks Vagns Renault 19 cabrio, som kunne opleves til Henne strand-aftenerne. I år kommer der bl a , introducing of unique, simplicity and elegance: Jaguar.
- Test:** Hvis fem katte kan fange fem mus i løbet af fem minutter, hvor mange katte skal der så til, for at fange 100 mus i løbet af 100 minutter. ?? :-)



Med nr 85 Eli



Min motorcykel...Min bil...

I hvert af de kommende numre af VMK NYT vil vi forsøge at bringe en artikel, hvor et medlem fortæller om sit køretøj og viser masser af billeder af det.

Derfor vil vi også gerne have dit bidrag - ta' en snak med Jørgen Lind om det på 75164114 eller naestformand@vmklub.dk



Brunsnæs Kro - set på et ældre postkort og nu

af Jørgen Lind

VMK NYT



På sydvestsiden af Broager Land i Broager Sogn i Sønderjylland ligger den meget lille landsby Brunsnæs helt ud til Flensborg Fjord. Brunsnæs har naturligvis en gammel kro, opført i 1777, med hertugelige privilegier. I landsbyen var der også en Toldkontrolpost, dampskibet, der fra 1850'erne sejlede på ruten Flensborg-København, anløb Brunsnæs, og der var tidligere en færgeforbindelse til Holnæs i Sydslesvig - lige ovre på den modsatte side af fjorden. Gendarmstien (efter 1920) går gennem Brunsnæs. Foran Kroen holder her en MORRIS MARINA COUPE - produceret 1971-81 - en OPEL REKORD A-model - produceret 1963-65 - og en FORD CORSAIR - produceret som CONSUL CORSAIR 1963-65 og som CORSAIR V4 1965-70 i ens karrosserier.



Brunsnæs Kro blev omfattende om- og tilbygget i 2004. Den almindelige krodrift er ophørt, og under navnet Brunsnæs Strand udlejes den 925 etagemeter store bygning med 30 sovepladser, mødelokaler, fjernsyn- og internetstue, billiardstue, krokøkken og indendørs svimmingpool med spa og sauna nu som sommerhus. Sådan en halvgrå hverdag i vinterhalvåret er der nu ikke meget aktivitet i og omkring kroen, men fra sommeren 2018, når en færgeforbindelse (gen)indføres tværs over Flensborg Fjord, kommer der nyt liv til stedet. Bygningen, der utvivlsomt har været stråtækt oprindeligt, er ikke ændret meget i sit ydre siden postkortfotoet, men ishuset er forsvundet. Den gamle kro er tom på denne dag, og foran holder kun en enkelt bil, en CITROËN C3 af nyeste model.



Støt vores annoncører
de støtter os

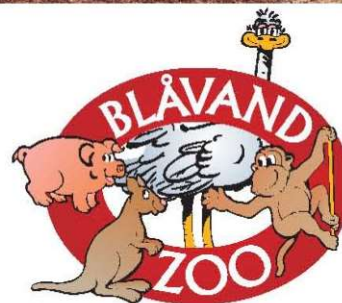


Blåvand Zoo

- En Zoo i børnehøjde!

Hvis du vil give dine børn en god dag, så tag dem med en tur i Blåvand Zoo. Det er en meget børnevenlig park med gode legepladser, og hvor der er lagt vægt på, at børnene kan komme tæt på dyrene. Børnene kan snakke med kaniner, geder, heste, æsler og rensdyr.

De kan også få en tur på en pony eller på verdens største hesterace. Desuden kan de bl.a. fodre kameler, lamaer og zebraer. Hvis du er mere til de lidt større og vilde dyr, kan du også opleve løver, aber, røde kæmpe kænguruer og meget mere.



Blåvand Zoo
Øster Hedevej 1,
6857 Blåvand
www.blaavand.dk

Åbningstier: 1. marts - 31. oktober 10.00 - 18.00
Voksne kr. 120 - Børn kr. 60 - Børn under 3 år gratis
Åbningstider: 1. november - 28. februar: 10.00 - 16.00
Entre halv pris

Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl



2010: 2.300.000 kr.
2060: ? kr.

Mercedes-Benz

Oplevelsesøkonomi.

I 1956 var der autoshow i København. Her udstillede man en Mercedes 300 SL med øgenavnet 'Mågevingen'. Den kunne erhverves for godt 71.000 kr. Bilen er for nylig blevet solgt i USA for 2,3 mio. kr. Det må siges at være en oplevelsesøko-

nomi, der vil noget. Tænk, hvis dine forældre eller bedsteforældre havde været forudseende (og rige) nok dengang...

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

Bent Pedersen AS

Autoriseret Mercedes-Benz, smart, Chrysler, Jeep® og Dodge forhandler. Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf. 7514 0355.

Autoriseret serviceværksted for Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep® og Dodge. Nordre Boulevard 205, 6800 Varde. Tlf. 7521 2133. www.bent-pedersen.dk