VMK NYT

Nr. 317, 43. årg. maj 2020

MOTO GUZZI AIRONE - i et vestjysk bjerglandskab

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand: Jørgen Lind
Overordnet ansvar for VMK — Vestervang 15
Ansvarsh. redaktør, — 6830 Nørre Nebel
Bladudvalg — 2016 6614
Løbs- og turudvalg — formand@vmklub.dk

Næstformand: Thomas Nielsen
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
Kontaktudvalg — 5336 5181
Løbs- og turudvalg — naestformand@vmklub.dk

Kasserer: Pia Jørgensen
Nymindegabvej 121
6855 Outrup
Regnskab — 2166 1217
Medlems- og køretøjsregistrering — kasserer@vmklub.dk

Klubmester: Povl Elkjær
Solbærvej 10
6715 Esbjerg N
Klublokale — 4081 3124
Løbs- og turudvalg — klubmester@vmklub.dk

Sekretær: Frants Enevoldsen
Sportsvej 8
6740 Bramming
2527 6909
Sekretær, Referent, Fotograf — sekretaer@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem 1 Axel Hesel
Morbærlunden 42
6705 Esbjerg Ø
4051 2226
Løbs- og turudvalg — bestyrelsesmedlem_1@vmklub.dk

Bestyrelsesmedlem 2 Brian Sten Jensen
Østparken 73
6840 Oksbøl
bestyrelsesmedlem_2@vmklub.dk
Bladudvalg — 2614 1179

Suppleant: Johannes Frandsen
Lilbækvej 2
6715 Esbjerg N
2237 2201
suppleant@vmklub.dk

Webmaster: Per Finderup Nielsen
(ikke i bestyrelsen) — Frejasvej 72
6840 Oksbøl
2122 3930
webmaster@vmklub.dk

Grafiker: Kenny Hansen-Schwartz
(ikke i bestyrelsen) — Baggesens Alle 13
6700 Esbjerg
4082 2855
kenny@lumaprint.dk

Bibliotek: Kjeld Kristensen
(ikke i bestyrelsen) — Solbærvej 11
6715 Esbjerg N.
4025 7868
kjk@kristensen.mail.dk

Eli Mortensen
(ikke i bestyrelsen) — Rønnevej 12
6710Esbjerg V
Bladudvalg — 2820 1342
eliem12@hotmail.com

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk
Facebook: VMK - Vestjysk Motorveteran Klub
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:

Her er vi NU ..... side 3
Bremen i februar ..... side 4
Endnu en italiener ..... side 8
Bugatti-Skrædderen ..... side 13
Adresseændring ..... side 20
Garage snak ..... side 21
Postkort ..... side 22

NYE MEDLEMMER
113 Elvig Frost Rasmussen 6715 Esbjerg N.

AKTIVITETSKALENDER:
TOM
Se side 3 og følg med på vmklub.dk

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 Pia Jørgensen, Nymindegabvej 121, 6855 Outrup, tlf. 21661217 mail: kasserer@vmklub.dk

Forsidebilledet:
MOTO GUZZI AIRONE - i et vestjysk bjerglandskab

Deadline til næste VMK blad er 1. juli 2020

HER ER VI LIGE NU - ENDNU!

Aktiviteterne, som vi stillede medlemmer og os selv i udsigt i AKTIVITETSKALENDEREN i VMK NYT 316 blev ikke som vi havde regnet med.
Coronavirussen og statsminister Mette Frederiksen med eksperter og rådgivere greb så kraftigt ind i vores planer, at vi ikke kunne gennemføre noget af det planlagte. Men set her fra hvor vi er lige NU, kan vi kun være taknemmelige for indgrebene. Vi kan jo stadig køre os en tur, alene eller flere sammen med afstand. Det kunne vi sikkert ikke, hvis virussen havde fået mulighed for frit at brede sig. Altså har vi lige NU udsat alle aktiviteter til senere, men sådan, at vi ret hurtigt kan stable dem på benene - eller hjulene - igen. Vi melder ud så hurtigt vi kan, bl.a. med tilmelding ESBJERG VETERANLØB 2020, som afholdes så snart det er muligt. Hold øje med kalenderen på hjemmesiden!

Midt i dette mørke lige NU må jeg indrømme, at aflysningerne rent faktisk har passet os særdeles godt, personligt og egoistisk set. Ja, undskyld, men 3 uger inde i marts fik vi omsider/pludseligt solgt vores hus på Edelsvej 30 i Esbjerg, Køberen så helst, at vi flyttede ud straks, men der var så meget, der skulle ordnes forinden, at en praktisk mulig overtagelsesdato blev rykket hen til d. 28. april. Blandt andet var vores sommerhus, som vi nu er flyttet ind i som helårsbolig, udlejet 1 uge i marts og 2 uger i april, men også her hjalp Mette Frederiksen os ved at lukke grænserne. Lejerne var tyske, som så ikke kunne komme herop. Heldigt for os, at vi fik mere tid til at gøre huset klart. Mens vi lige NU venter på en byggetilladelse, så vi kan komme i gang med en nødvendig tilbygning af huset, blev der skabt et 'hul' til at lave VMK NYT nr. 317…

VMK-medlemmerne får ikke meget for kontingent-pengene lige NU. Måske derfor har 'de sidste' - trods flere rykkere - valgt at undlade at betale kontingentet? En del af disse, som måske bor udenbys og langt væk fra klubaktiviteterne, er formentlig kun blevet medlemmer efter krav fra deres veteranforsikring, og man har valgt VMK som ét af de billigste medlemsskaber. Forsikringsselskaberne opretholder os bekendt ikke mere dette krav og kontrollerer ikke, om man fortsat har sit medlemsskab. Dette er ikke ment som et TIP, der skal få flere til at melde sig ud, men kan være én af mulige forklaringer.
Andre af de udeblevne er ældre medlemmer, nogle gennem årtier, og her kan vi heller ikke se nogen logisk forklaring. Vi tror heller ikke på, at betaling via bankoverførsel er for kompliceret. OK, det er ikke ulovligt at tabe interessen, men vi kunne godt ønske os et lille PIP, hvis man ikke længere ønsker at være medlem. Så skal vi ikke spilde tid på rykkere.
Er man ikke længere medlem af VMK, modtager man selvfølgelig heller ikke VMK NYT fremover. Og da produktion og udsendelse af bladet er VMKs største udgift, så er tabet ikke så stort. Da slet ikke lige NU, hvor der ikke foregår andre aktiviteter.
Og dog! - mens alt andet ligger stille, er vores klub-bibliotek vokset. Bibliotekar Kjeld K. har måttet udvide med flere meter hyldeplads, da et medlem (læs: formanden) har overgivet sin samling af nogle hundrede engelske magasiner og blade med 'alt' om klassiske biler til biblioteket/klubben. Samtidig har vi fået lov til at sætte nogle skabe med diverse ind i et lille nabolokale, hvilket gav plads til reolerne. Lokalet kan ikke aflåses, men det kan skabene.
Det hele står klar til medlemmerne, når Danmark åbnes så meget op, at vi igen må komme i klublokalerne.

Uanset - vil vi gerne opfordre alle til at skaffe nye, friske medlemmer til vores lille, hyggelige klub. Der er plads til lidt flere, vi glæder os til at komme i gang med aktiviteterne igen og ønsker alle en forholdsvis god sommer..

VMK / Jørgen Lind

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran

FRA BREMEN I FEBRUAR

foto: Thomas Nielsen tekst: Jørgen Lind

På Messen i Bremen kiggede Thomas først på nogle tyske scootere fra 1950'erne - de 3 viste må nok siges at høre til i sværvægtsklassen !

Øverst t.v. en GOGGO, scooter. Andreas Glas fra den tyske familievirksomhed, der fabrikerede landbrugsmaskiner, var i 1949 på en landbrugsudstilling i Verona, Der så han hvordan de populære VESPA'er summede omkring. Hjemme igen gik han straks i gang med at udvikle sin scooter, og hans udgave kom frem i 1951. Modellen kom i 46-47.000 eksemplarer og fik også en lille udbredelse i Danmark, men er i dag ret sjælden - Thomas har selv en af dem. I 1956 indstilledes produktionen, da fabrikken besluttede sig for at koncentrere sig om GOGGOMOBIL'en.

Øverst t.h. en BASTERT, som til gengæld er ganske ukendt udenfor Tyskland. Har nogen set sådan en ? Helmuth Bastert havde lavet små motorcykler siden 1918. I årene 1952 - 1955 blev der lavet ca. 1.200 af disse scootere, der nærmest var en motorcykel med et aluminiumskarrosseri. Prisen var lige så høj som salget var lavt, så det blev ikke nogen økonomisk succes. Firmaet gik over til produktion af plastic, og det gik bedre. Det menes, at kun omkring 20 af scooterne har overlevet til i dag, og sjældenheden gør dem selvfølgelig meget efterspurgte - gode eller dårlige - pæne eller grimme.

Herover er det så en MAICO MOBIL scooter, endda med sidevogn. MAICO-firmaet fabrikerede ILO 2-taktsmotorer fra 1926. Efter 2. Verdenskrig begyndte man med Marchall-hjælp at fremstille motorcykler og fik rigtig god succes med motocross- enduromaskiner. MAICOLETTA scooteren kom med større motor og større hjul end de fleste andre scootere - 247 cc/ 277 cc til sidevogn og 14". Og så kom MAICO MOBIL, der tilstræbte at ligne en 'bil på to hjul'. Den var designet med et rørstel og et stort aluminiumskarrosseri med integreret vindskærm, der omsluttede forhjul og styr. så motorcykelhåndtering blev kombineret med scooter-bekvemmelighed, et stort bagagerum, og god vejrbeskyttelse. Nogen elegant fremtræden havde den ikke, men hvorfor mon den fik tilnavnet "skraldespanden"? MAICO MOBIL blev produceret fra 1950 til 1958.

FRA BREMEN I FEBRUAR

Et sjovt tema på messen var, at man havde sat gamle ÆRKE-RIVALER op mod hinanden:

Her er det
FORD TAUNUS 17 M P3 1960-64
og
OPEL REKORD P2 1960-63
der kigger hinanden i øjnene.

Og her gælder det
OPEL KADETT GT/E 1977-79
mod
VW GOLF GTI 1977

2 italienske fuldblods
FERRARI 365 DAYTONA 1980
og
LAMBORGHINI MIURA 1980

2 tyske af amerikansk afstamning
FORD CAPRI Mk I 1969-74
og
OPEL MANTA A 1970-75

FRA BREMEN I FEBRUAR

Endelig noget af det ypperste - og dyreste - i tyske supersportsvogne, begge Bremen-registrerede:
MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER 1957-1963, produceret i 1.858 eksemplarer
og den yderst sjældne BMW 507 Convertible, bygget 1956-60 i kun 252 eksemplarer.

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

VMK NYT

Granly Gruppen A/S

Målerhusvej 2 · DK-6700 Esbjerg
Tlf.: +45 7610 5858 · Fax: +45 7545 1155
mail: info@granly.dk · www.granly.dk

CVR-No. 11402305 · Sydbank No. 7701-0002454427
IBAN No DK8577010002454427 · Swift Code SYBKDK22

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS

Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322

www.grindsted-bk.dk

ENDNU EN ITALIENER…

tekst og de fleste fotos: Jørgen Lind

'Den ser spændende ud' Sådan tænkte Finn Stepping, da han her i det tidlige forår så, at en ældre MOTO GUZZI var til salg i Grindsted.

Han kender det italienske mærke ret godt i forvejen. for tidligere har han haft et par af de mere moderne: en 850 cc MOTO GUZZI LE MANS og en 500 cc MOTO GUZZI V50, begge med den 2 cylindrede V-motor - foruden en LANCIA FULVIA, som med sin 4 cylindret V-motor næsten også hørte til i den italienske familie…

Finn fandt sin LE MANS-model rigeligt lang, stor og tung til kørsel på de små veje, som han er omgivet af på sin bopæl, så han solgte den igen for nogen tid siden. V50'eren blev også solgt igen på et tidspunkt, men da han i virkeligheden syntes bedre om denne mindre model, der er mere all round anvendelig end LE MANS-modellen, købte han V50'eren tilbage 'til stalden' igen. LANCIAen er desværre også solgt, for der er en vis udskiftning i bestanden - omend han gerne ville have beholdt alle de køretøjer, som han har ejet gennem årene.

Har men set bare lidt til Finns skiftende samling af veterankøretøjer gennem nogle år, afspejles hans åbenlyse interesse og begejstring for originale, konstruktivt spændende, smukt udformede og udførte, gerne lidt mere sjældne, eksotiske motorcykler og biler, store eller små, uanset hvilket land de er fremstillet i - snarere end dem mange kubik og hestekræfter, høje tophastigheder, forkromning i lange baner, brede fælge, bulder og brag…

V50'eren har nu fået selskab af den lille 250 cc MOTO GUZZI model AIRONE fra 1950, som det endte med at Finn købte.
Ikke just fordi han lige stod og manglede en tohjuler, for i stalden står blandt andet også en dansk NIMBUS og en engelsk VELOCETTE foruden en sjælden velbevaret tysk KREIDLER og den sjove lille HONDA DAX knallert, men han blev betaget af AIRONE'nens særprægede konstruktion og teknik, ja, af hele den måde, som den italienske fabrik havde lavet den fine lille, og forholdsvis billige motorcykel på.

MOTO GUZZI har med grundlæggerne Carlo Guzzi, Giorgio og Carlos Parodi fremstillet motorcykler siden 1921. Motorcykler til alle mulige formål: til almindelig hverdagstransport, til politiet og militæret, men så sandelig også til sport og til racerkørsel.
Lige fra starten byggede man 1 cyl. topventilede motorer med vandret liggende cylinder og med udvendigt svinghjul - populært kaldet pålægsmaskinen - som 'varemærke'. I de første motorer var ventilerne stødstangsstyrede, men ret tidligt lavede man dem også med overliggende knastaksler, både på 2- og 4 ventilede cylindre. Motorerne var meget holdbare, og blev videreudviklede til både 2-, 3- og 4 cylindrede, især til brug i TT-race, hvor man for alvor gjorde sig gældende fra 1930'erne.

Se bare denne 2 cylindrede racermaskine fra 1938, som den britiske mc-racerkører og -museumsejer Sammy Miller havde taget med for at vise frem på Isle of Man for nogle år siden.

ENDNU EN ITALIENER…

MOTO GUZZI ofrede meget af overskuddet fra salget af de almindelige gadecykler på design, udvikling og bygning af racermaskinerne, som den ene af grundlæggerne, Carlo Guzzi, selv stod for. Under 2.verdenskrig leverede MOTO GUZZI tusindvis af motorcykler til krigstjeneste. Carlos Parodi omkom under krigen, og efter krigen trak Carlo Guzzi sig tilbage. Han havde overladt konstruktion og design til Giolo Carcano, og MOTO GUZZI var hurtigt ude med nye modeller.

Racermaskinerne kunne nu købes af privatpersoner - hvis ellers de havde penge nok - og i nogle tilfældeudlånte fabrikken racere til fremmede kørere udenfor SCUDERIA MOTO GUZZI. I begyndelsen af 1950'erne forsøgte man sig med en racer med en 4-cylindret vandkølet rækkemotor og kardantræk, og nogle år senere med en højtydende 500 cc V8-motor, men det var blevet så kostbart for fabrikken, at den måtte trække sig ud af motorsporten. I stedet satsede man på at bygge motorcykler fra 50 cc og opefter til hvermands-brug og -eje. Også scootere var på programmet en overgang. Bilfabrikanten De TOMASO, der blev etableret i 1959, var på et tidspunkt også inde som medejer af MOTO GUZZI, og et samarbejde med franske MOTOBECANE indledtes. De TOMASO havde allerede interesser i BENELLI. Det så en overgang ud til, at de 3 firmaer skulle smeltes sammen, men da BENELLI, modsat MOTO GUZZI, ville fortsætte i motorsporten, blev denne fusion ikke til noget.
Hen i 1960'erne præsenterede MOTO GUZZI en ny model med en 2-cylindret V-motor, indbygget på tværs i stellet. Den blev basis for mange varianter med motorstørrelser fra 350-1.000 cc. Sideløbende blev der i en årrække fortsat bygget maskiner med den vandretliggende 1-cylindrede motor - som direkte efterkommere af de første modeller.

Men i dag er det udelukkende modeller med V2-motorer i alle tænkelige varianter og udstyr, som f.eks. denne V9 BOBBER…

MOTO GUZZI ejes i dag af PIAGGIO GROUP, der desuden omfatter mærkerne VESPA, APRILLIA, PIAGGIO, GILERA, DERBI, SCARABEO og APE. Så blev den første fusion ikke til noget, så gjorde til gengæld en række andre i anden, tredie eller fjerde omgang.

Vi vender tilbage til Finn's MOTO GUZZI AIRONE: Herunder er de tekniske specifikationer og priser, foråret 1951.

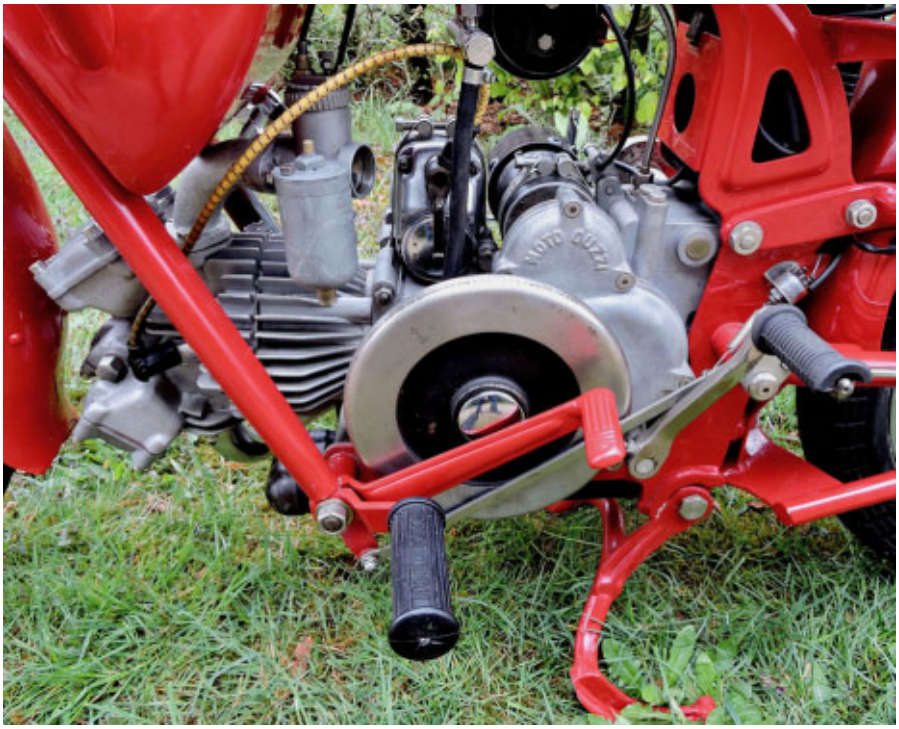
MOTO GUZZI, model Airone 2 Sport

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 64 mm, slagvolumen: 250 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 9,5 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.
Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Dækstørrelse: 3,00—19.
Stelkonstruktion: Sammenboltet rør og plade.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Svinggaffel med friktionsdæmpere.
Stativ: I midten.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1 liter på reserve.
Olietank rummer 2 liter.
Tænding: Magnet.
Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Egenvægt: 137 kg.
Tophastighed: 118 km/t.
Pris: Kr. 4035,— excl. omsætning, kr. 5439,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Letmetalcylinder med støbejernsforing.

Modellen blev præsenteret i 1939 som en efterfølger af P.E. 250 (øverst), og der var naturligvis mange lighedspunkter mellem de to.
Men allerede i 1940 kom en revideret udgave med en ny ramme, dels udført af presset plade, dels af rør, og der indførtes affjedring af baghjulet med to svingarme, en central

ENDNU EN ITALIENER...

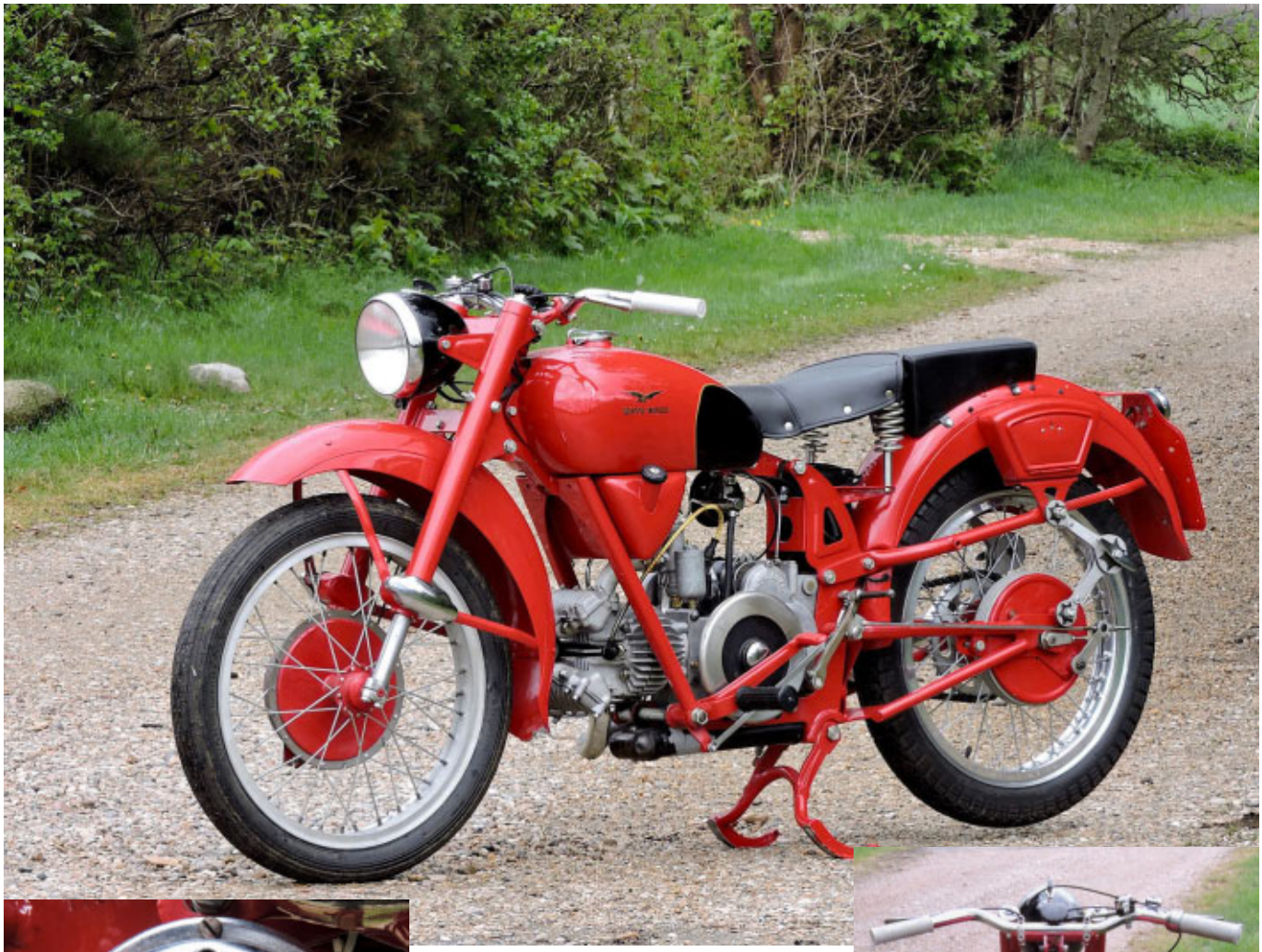
fjeder og finger-justerbare friktions-dæmpere på hver side. Som næsten alle motorcykler fik efterkrigsmodellerne en fin teleskopforgaffel med fjederdæmpning i stedet for den efterhånden noget forældede fjeder trapezkonstruktion. Og på AIRONE var den naturligvis også justerbar, blot ved at dreje på en skrue, der gemmer sig under de forkromede dæksler på hvert af gaffelbenene. Alt funktionelt og elegant udført. Bemærk også de usædvanligt store 200 mm ventilerede bremsetromler på både for- og baghjul.



Hvad hjulenes affjedring eventuelt ikke selv kan klare, overlades trygt til sædets fjedre med den lange vandring. Ikke mange stød kan nå helt op i førerens rygrad (et gælder dog næppe for passager-puden på bagskærmen !).
Igen: funktionelt og elegant udført.

Motoren er en oplevelse for sig. Nej, vi kørte ikke på den, for der afventes nogle dele fra Italien, og det kan jo godt trække lidt ud i disse tider. Men alene at se på den er en fornøjelse. Så fint formet og forarbejdet. Letmetalcylinderens, ja, alle delenes fine støbning. Koblingsarmen, hæl- og tå gearskifteren - det er ikke bare bukket fladjern, men fine, pressede dele, der er forkromede.
Usædvanligt er det, at fodbremsen skal trædes på med hælen. Det virker sikkert godt, men mon ikke det kræver en vis tilvænning? Pedalen sidder meget tæt på 'pålægsmaskinen', men svinghjulet er så glat, at det ikke kan gribe fat i noget. Bremsearmen er sjovt nok rødmalet lige som stellet, og den har intet pedalgummi. 'Det skal kickstarteren heller ikke have originalt' sagde Finn, og pillede det af.

ENDNU EN ITALIENER...

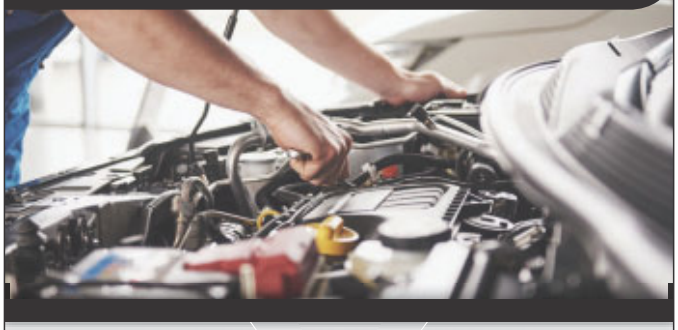


AIRONEen har seperat olietank, der rummer hele 2 liter. Olierørene, der leder olien ud til alle smørestederne i krumtaphus og topstykke og retur til tanken, er lige som kickstarterdrevet, koblingsarm og -kabel samt mange andre funktioner ført udvendigt, let tilgængeligt og nemt at inspicere og justere

Det menes, at MOTO GUZZIen altid har kørt i Danmark, men ingen efterladte spor beviser det - der er ingen papirer overhovedet på den, og hverken sælger eller køber ved noget om netop denne motorcykels historie. Vi må håbe, at den nu får et langt kapitel hos Finn.

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

Vi tager os af det mekaniske ...



Continental MICHELIN

... og vi har altid dæk og fælge til gode priser!

Ahlmann Dæk & Autoservice

Taurusvej 16 · 6700 Esbjerg · Tlf.: 7512 2027
Åben: mandag - torsdag 8.00-16.30 · fredag 8.00 - 15.00
www.ahlmanndaek.dk

Vi er også veteraner – men still going strong!

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

Aut. VVS-installatør
I.C. Nielsen
Tlf. 75 13 35 68
Tømrervej 3 - 6710 Esbjerg V - www.ic-nielsen.dk - info@ic-nielsen.dk

SCANNING
PRINTNING
KOPIERING
FOLIEPRINT
LAMINERING
PLAKATPRINT
BANNERPRINT

WWW.LUMAPRINT.DK • NYGAARDSVEJ 23 • 6700 ESBJERG • +45 75131956
LUMAPRINT

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

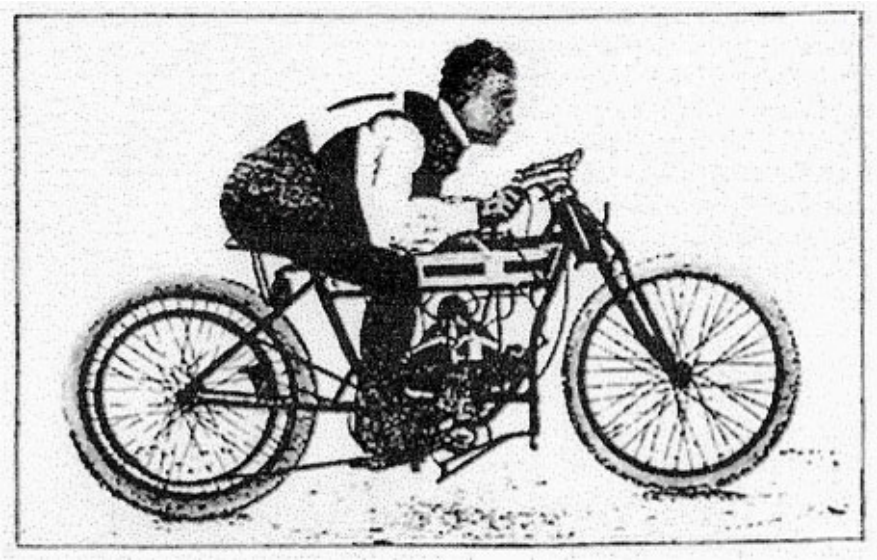
Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

af Jørgen Lind

Allerede for 115 år siden var den københavnske skræddermester, vestjyden Niels Christensen, en meget aktiv, erfaren og kendt motorsportsmand.Fra mange forskellige kilder: familie og bekendte, diverse af tidens motor- og dagblade, statslige-, forenings- og private arkiver og samlinger og ikke mindst fra hans egenhændigt - såvel med højre og venstre hånd skrevne postkort og breve, har jeg gennem en årrække indsamlet viden, materiale, fotos samt enkelte sølvpokaler fra Niels Christensen og hans karriere.
På grundlag af dette er her noget af den spændende historie fra hans motorsportsepoke kort nedskrevet.

Niels Christensen blev født den 29. marts 1878 som søn af Gaardmand Christen Christensen og Hustru Ane Maria Lund på gården "Jepsborg" på Lindbjerg Mark ved Ølgod i Vestjylland.
Begge forældre var sønderjyder, og begge var født før landsdelen kom under tysk herredømme, Christen i 1834 i Pøl ved Nordborg på Als og Ane Maria i 1848 i Kolsnap vest for Vojens.
Niels blev hjemmedøbt af sognepræsten den 2. april og fremstillet i Ølgod Kirke den 16. juni 1878.
I 1882 købte fader Christen "Askærgaard" ved Sig i Thorstrup Sogn, og familien flyttede således lidt længere mod sydøst.
Niels ville ikke være landmand og derfor kom han i lære som skrædder hos Frøsig i Ølgod. Efter udstået læretid rejste Niels sammen med sin 2 år ældresøster Ane Marie til Haderslev, men der hørte han ikke hjemme. Det fortælles, at han ligefrem var blevet udvist af landet, hvorpå han så tog til København. Der slog han sig ifølge folketællingslisterne ned i 1898 efter et kortere ophold i Nørre Aaby på Fyn.
Faderen havde givet ham 900 kr., og med hjælp af dem grundlagde han sin egen skrædderforretning i Gothersgade 33, hvor han boede på 1. sal t.h. helt til sin død i 1964.
Da Niels blev soldat - så vidt det kan konstateres var det i Livgarden - syede han sin egen uniform. Den blev noget pænere end kammeraternes, og de gav ham tilnavnet "Forgyldt Elendighed", men det skaffede ham mange kunder til skrædderforretningen, især blandt de højerestående officerer, som var gode betalere.
Niels Christensen var desuden meget tidligt interesseret i den vågnende motorsport, og han var med fra begyndelsen af "Motorcycleklubben af 1907", der havde ændret navn fra "Motosacoche-Klubben af 27. november 1907", der igen blev en gruppe "udbrydere fra "Dansk Motor Cycle Club af 9. Marts 1904".



Niels Christensen på sin trofaste 345 cc Douglas motorcykel, her i baneracerudgave, hvilket vil sige standardmaskinen, hvor skærme, lygter og andet overflødigt er skruet af.

Huset Gothersgade 33A, hvor Niels Christensen boede på 1. sal. Bygningens ydre er stort set uændret i dag.

SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

Ved generalforsamlingen den 7. november 1912 skiftede man til navnet “Dansk Motor Klub” - hvis rester stadig eksisterer, nu dog kun som en “eksklusiv” selskabelig herreklub uden motorsportslige relationer. I år år var Niels Christensen foreningens uundværlige kasserer, og siden var han i en årrække dens revisor.

Skræddermester Christensen? Det lød ganske almindeligt, såvel titlen som navnet. Men i motorsportens barndom var der kun én berømt skrædder - og det var motorsportsmanden Skræddermester Niels Christensen. “At nedskrive Skræddermester Christensens Bedrifter, er det samme som at skrive Dansk Motorsports Historie. Han mødte frem som Sportens Pioner, og er endnu den Dag i Dag i fuld Vigeur” skrev motorjournalisten Jesper i Motor Mandens Magasin i juli 1925.
“Han er meget interesseret i Motorsport - han er en Type for sig selv - han elsker Sporten for Sportens egen Skyld - han tænker aldrig paa Udbyttet - han er til enhver Tid gentleman-like og reel i sin Optræden, selv over for sin farligste Modstander - ingen var mere agtet og afholdt end han”. Sådan karakteriserede andre motorjournalister denne Skræddermester Christensen i tidens motorblade.
Grundighed og forfinet akkuratesse var egenskaber, der betegnede ham, både som skrædder og motorsportsmand. Klargøring og eftersyn af de “kære dyr”, som altid stod i den bedste stand før løbene, havde mest karakter af hyggelige samtaler, for han fandt det både nødvendigt og nyttigt at stå sig godt med motorcyklerne, som han kendte som sin egen lomme. Det var mindre kendt, at han også var en meget dygtig tekniker. Det fortælles, at en reparatør havde knuder med en motorcykel. Ingen på værkstedet kunne få “bæstet” til at gå, og man tilkaldte da Skrædderen - til svendenes og lærlingenes store misfornøjelse. Han mødtes da også med ironiserende smil, men efter nogen tid havde han fundet fejlen og fik motoren til at gå som en nyfødt…

Skrædderens påklædning var lige så ulastelig og gennemført. Det faldt ham ganske naturligt at køre motorløb iført hvid skjorte med stiv flip og manchetknapper, slips, vest, i spidsbukser med viklers. På køligere årstider havde han naturligvis en frakke over, og man har set ham ved vinterløb med sine tidsudregninger omhyggeligt fastsyet på frakke-ærmerne.
Allerede i det første motorløb “Sjælland Rundt” i 1907 træffer vi “Skrædderen”, hvor han racer de mere end 300 km øen rundt på sin lille 2 1/2 Wanderer og kører i mål som nr. 1 og vinder sin første sølvpokal. Siden da deltog han i alle tænkelige og mulige bakkeløb, stjerneløb, vifteløb, trekløverløb, kammeratskabsløb, benzinforbrugsprøver, Sjælland Rundt, Sjællandsløbet, Smidighedsløbet, Udstillingsløbet, Esbjergløbet, Fanø Motorløbene, Fyen Rundt, Knudshovedløbet, Blokhus og Løkken strandløbene og løbene på Bagsværd Motorbanen og Københavns Motor Væddeløbsbane i Glostrup - blot for at nævne nogle få - og fik sølvtøj med hjem næsten hver gang.

Ulastelig klædt på til race - her på 398 cc ABC, Fanø 1920.

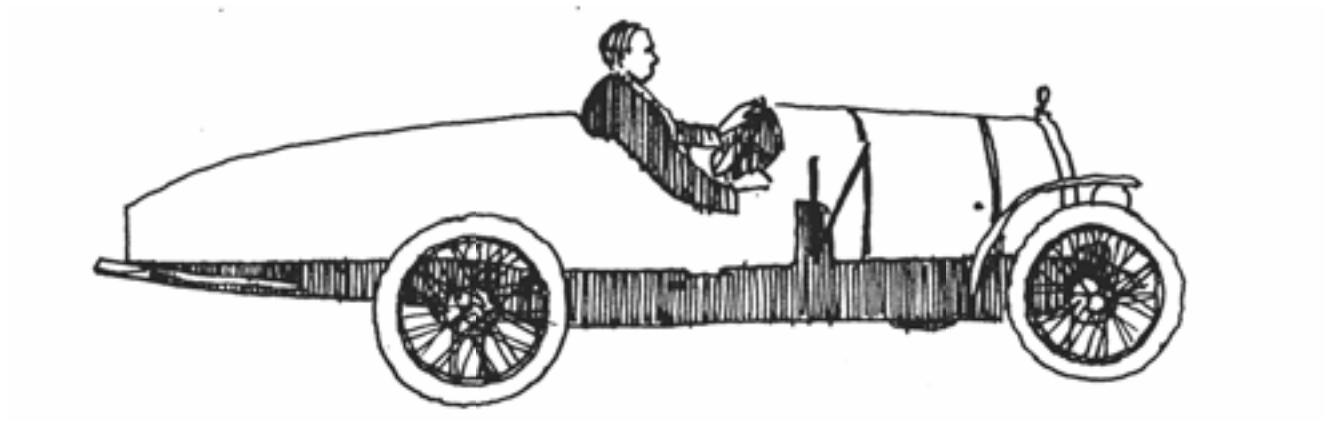
Han deltog i alle 6 Fanø Motorløb 1919-1924, de første 2 år på 2 forskellige maskiner i hver sin klasse, i 1919 på 345 cc Douglas og 550 cc Triumph, i 1920 på 350 cc Douglas og 398 cc ABC, i 1921 “kun” på Douglas’en, i 1922 både i en motorcykelklasse på Douglas’en og i en racerbilklasse i en Bugatti Brescia, som han lånte af bilimportøren, grosserer Hersleb Christiansen, der havde købt den hjem til Grand Prix Paris-København i juni 1922 med Niels Christensen som navigatør. Bugatti’en fik nummeret K13.850.

Skrædderen nåede lige hjem fra Paris, overtog bilen og fik lige sit bil-kørekort dagen før han stillede op til start i Bugatti’en på Fanø den 1. juli, hvor han ikke kun vandt 1.præmie i sin klasse, men også en ekstrapræmie for at køre kilometeren på 32,97 sek. svarende til 109,2 km/t !

SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

Fra det tidspunkt kaldtes han for “Bugatti-Skrædderen”, for blandt konkurrenterne kom også “Essex-Skrædderen” Eduard Chr. Christensen fra Aarhus.

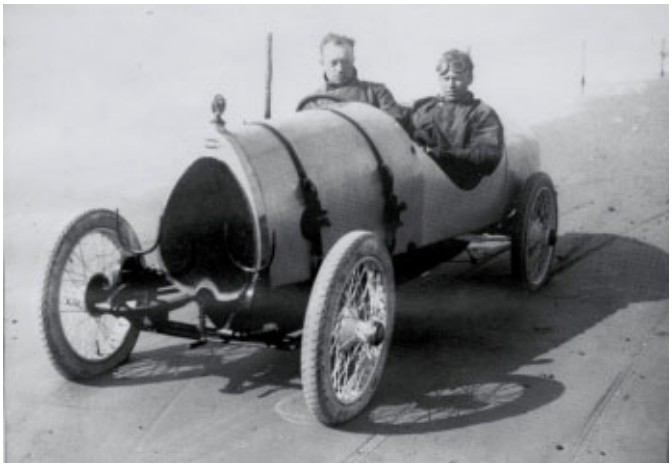
Niels Christensenkørte både på sin 345 cc Douglas og sin 398 cc ABC motorcykel til åbningen af Skandinaviens første rigtige motorbane i Bagsværd den 31. oktober 1920, bl.a. i overværelse af Kong Christian X. Han var også med i Bugatti’en, da den noget større og længere Glostrup Motorbane blev indviet den 12. august 1922 for øjnene af ca. 6000 tilskuere. Her tog han ikke mindre end 3 sejre på den samme dag.



Skrædderen havde nu overtaget Bugatti’en og fik ad uransagelige veje fat i nummerpladen K13, som ellers efter sigende skulle tilhøre Kongehuset. Inden sæsonen 1923 havde den kendte motormand, Malermester Hast på Hellerupvej, ikke alene bygget, men også malet et nyt karrosseri på raceren, så den fik en lang, strømlinet bagende i stedet for det åbne chassis med “benzintønden” på tværs bag sæderne - her vist i Thorkild Ry Andersens fine streg, tegnet efter et foto.

Efter 1923 kørte han ikke længere motorløb på motorcykel, men udelukkende i sin lille Bugatti Brescia, som han også anvendte som sin daglige bil ! Når den skulle bruges til racerløb, blev lygterne, skærmene og tudehornet afmonteret - mens nummerpladen K13 oftest blev siddende.

Alene på Glostrupbanen vandt Skrædderen i løbet af sæsonen 1923 ikke mindre end fire 1. præmier, fem 2. præmier og to 3. præmier i hård konkurrence med bl.a. Pauli Harder, Ford-Special, og Carl Høltzer “på” Salmson. Ved samme års Fanø Motorløb vandt han to sølvpokaler. Den 2. september 1923 fandt et alvorligt uheld sted på Glostrupbanen, da N. Christensen forulykkede med bilen og nær havde sat livet til. Det skete i Automobil-Handicap-Løbet i det sidste opløbssving.

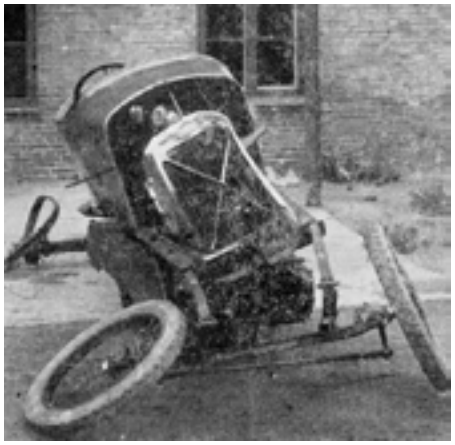


Pludselig så man Bugatti’en glide rundt på den fedtede, hårdt lerstampede og tjærede belægning, og som en usynlig magt blev bilen drevet ind mod banens inderside, hvor den væltede rundt flere gange for til sidst at blive liggende som en vingeskudt fugl. Officials, kamerater og tilskuere kom ilende til, og også ambulancen rykkede ud. Ved vraget af vognen fandt man Christensen og hans passager, Georg Valery, liggende. De kom straks under lægebehandling og blev begge kørt til undersøgelse på hospitalet. Dettesørgelige uheld kostede Niels Christensen flere dages bevidstløshed, den højre arm brækket to steder, et lettere læderet ansigt, et bid i tungen og et langt sygeleje. Valery var derimod næsten sluppet med skrækken fra dette farlige luftspring. Årsagen til ulykken blev aldrig helt klarlagt.

Sidst i november 1923 kunne man læse i motorbladene, at den populære skrædder nu var tilstrækkelig rask til igen at kunne passe sit daglige arbejde. Bugatti’en blev genopbygget, og i den fortsatte han sejrsrækken i 1924 0g 1925 i løb over hele landet.

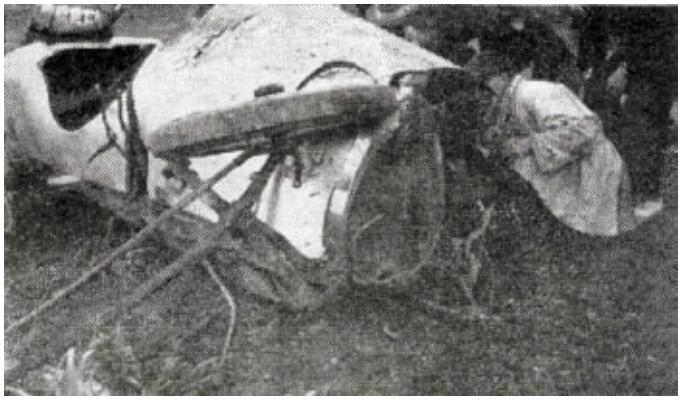
SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

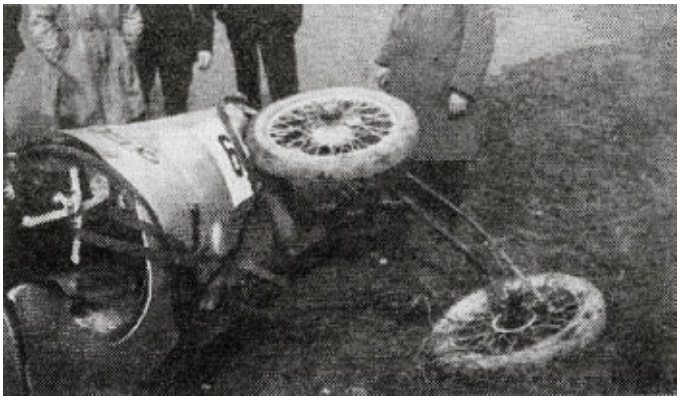
Fanø Motorløbet 1924 blev det sidste i rækken af seks, og Skrædderen havde som en af de få motorkørere deltaget i dem alle. Efter et dødsuheld, som følge af et løbsk fordæk fra Malcolm Campbells verdensrekordbil Blue Bird, blev sikkerhedskravene skærpet så meget, at arrangørerne ikke magtede at leve op til dem, hverken i 1925 eller senere. Niels Christensen havde også været noget tilbageholdende med at starte på Glostrupbanen til trods for, at han ansås for at være den hurtigste kører og tilmed den, der kendte banen bedst. "Den tapre Skrædder", som han nu også kaldtes, var desværre ikke den eneste, der havde haft alvorlige uheld på denne vanskelige bane, der af skeptikerne betegnedes som værende uegnet for væddeløbskørsel i biler.



Den 1. oktober 1922 var Danmarksmesteren, NIMBUS-forhandler og -kører Albert Petersen, omkommet efter et sammenstød med en anden motorcykelkører i et stort løb. Allerede i åbningsløbet 1923 væltede Carl Høltzer med sin Salmson, endda efter at banen var blevet forbedret og svingene hævede, og der havde været mange andre større eller mindre uheld på motorbanen.
Alligevel tilmeldte Bugatti-Skrædderen sig Glostrupbanens 300 km Grand Prix Løb for Automobiler, der skulle køres søndag den 27. september 1925. Det var det hidtil største og længste baneløb i Danmark, svarende til mere end 180 omgange på den 1600 meter lange bane. Som sædvanligt ville Niels Christensen forberede sig omhyggeligt, og allerede tirsdag den 22. kørte han ud til Glostrup. Der havde han lige kun lige påbegyndt træningen, da Bugatti'en skred ud og han blev slynget ud af vognen, der væltede rundt - på nøjagtigt samme sted og på nøjagtigt samme måde, hvor både Carl Høltzer og han selv var forulykket 2 år tidligere.

Ulykken medførte, at Niels Christensens højre underarm måtte amputeres. Han tilbragte 2 måneder på Kommunehospitalet, og det stod klart, at motorsportskarrieren måtte opgives.





SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

I dette brev, som Niels Christensen skrev med venstre hånd til sin bror og svigerinde 3 måneder efter ulykken, beretter han helt nøgternt om sin situation og sine muligheder - uden beklagelser af nogen art.

Grand-Prix'et sidste Søndag

Aarets eneste Billøb paa Bane var imødeset med de største Forventninger. Desværre blev Optakten højst sørgelig. Forrest

blandt de anmeldte var den tapre Skrædder med sin „Bugatti", som man ansaa for at være den hurtigste Vogn. Næppe begyndt paa Træningen styrtede han paa samme Sted, hvor han sidst kom galt af Sted. Aarsagen vides ikke og bliver næppe nogensinde konstateret. Han ligger paa Kommunehospitalet, hvor man har amputeret hans højre Arm noget under Albuen. Han kommer jo ikke til at køre mere, og ved hans Bortgang fra de aktive Køreres Række kan det med Rette siges, at ingen var mere begejstret for Motorsporten end han, og ingen har været mere nobel og rettærdig i sin Optræden end han. Han har ingen Uvenner, men der kommer daglig mange bekymrede Venner for at spørge til hans Befindende.

Uheldet opskræmmede naturligvis alle. Et Dagblad vilde have Løbet aflyst, da Glostrophanen var „livsfarlig" at køre paa, hvilket heldigvis ikke lykkedes. Det viste sig da ogsaa, at baade de mange Træningsløb og selve Mesterskabskampen forløb uden et eneste Tilløb til Uheld.

København d. 29/12 1925

Kære Broder og Svigerinde

Nu i det øjeblik jeg fra Hospitalet d. 23/11 er nu hel Rask, og gaar jeg med Sind om Armen der er kun ganske lidt Saar. Sindet skal skiftes 3 Gange om Dagen, og det gjøres paa Hospitalet hvor jeg ligger. Jeg kommer ikke hjem inden Jeg for di Sindet skal skiftes og ogsaa for di at jeg ikke faar en Hund før om et par Maaneder som Dagen jeg tø Tyskland Der kan jeg først sidst der prøves virkelig gode Hænder jeg kan gø til med hele Albuen som følger bevægelsen

Min Venstre er vist heller ikke det Armen er Dødelig jeg for ind jeg fem Maaneder Dagen jeg ikke den over nu er det ikke saa Trist jeg kan begynt at Skjøre Til. I Gaar Skrev jeg en Klædning til, og Skriver gjør jeg hver Dag, det er ikke alt sammen som forventning Det Hospitalet ophold var Smerte fri, de første 12 Dage var jeg Morfinist jeg har ikke været Syg ingen Feber og Appetit fingerrødt konstant og Godt, jeg har taget meget pæn i Vægt, alt mit Tøj er for lille da jeg kom fra Hospitalet havde jeg en Vægt paa 161½ nu er min Vægt aldrig vendt, dette er et bevis paa at jeg er frisk og levedygtig ja alle er meget forbavset som jeg ligger pæn i Vægt, tro den

haarde med fart jeg havde fuget, og det store Billøbet. Forventningen er ogsaa gaaet meget godt i Efteraaret det er selvfølgelig mine Gamle velkjendte Folk som er Parsagen den i. Til næste Aar Dagen jeg med den ikke blive noget at bestille, vi gaar simpelt omkring Tiden i møds. Hans har jeg ikke besøgt ikke jeg mener i Julen kun Dem Barka 3 Ugl kan fra jeg tænker saa det ikke bliver saa kort som i Dag for i Dag er det slemt nu tænker jeg at i kunde læse min Venstre Hænde skrift det bliver bedre ved Øvelsen saa vil jeg ønske Eder alle en rigtig god Jul og et godt Nytaar fra Eders Ø Christensen

jeg faar nu Gø paa Avisen, hvor jeg læser om mig selv, at jeg fortiden opholder mig i Tyskland det er nemt at jeg kunde læse hvor jeg er henne i hvis jeg skulde tabe Fortningen jeg sender Eder denne lille Notits med

Hilsen NC.

2 Personers velkendt Racer,

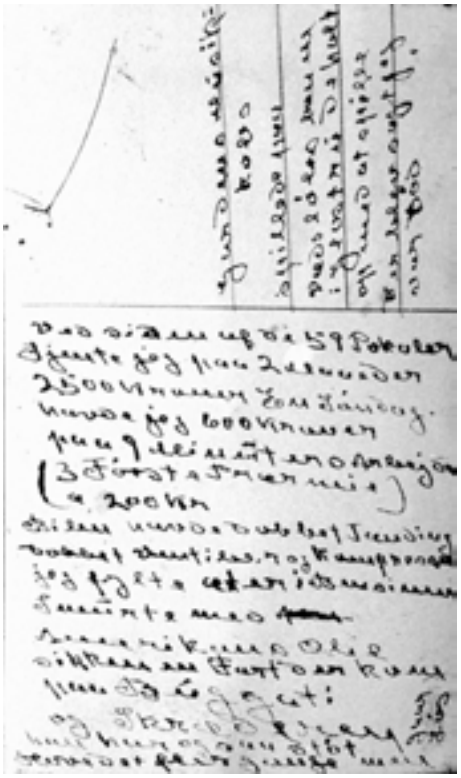
som har deltaget i mange Løb med mange Præmier, bl. a. sidst i Knudshovedløbet med 1. Præmie, er billigt til Salg, da Ejeren ikke mere ønsker at køre Væddeløb. Vognen er i god, velholdt Stand, og Prisen er særdeles overkommelig.

God Lejlighed
til at anskaffe en
prima Racer.

Billet mrk. «Racer» modtager Motorbladets Kontor, Landemærket 31.

Annonce fra Motorbladet den 14. november 1925.

SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN



Ved siden af de 59 Pokaler
Tjente jeg paa 2 Maaneder
2500 Kroner En Søndag
havde jeg 600 Kroner
paa 9 Minutters Arbejde
(3 FørstePræmie)
á 200 Kr
Bilenhavde Dobbet Tænding
Dobbet Ventiler og Kompresser
Jeg fylte æter i Benzinen
Smurte med
Amerikans Olie
sikken en Frat der kom
paa Buggatti
og Skræderen
han har også støt
Hovedet fler gange men
(vend 1/4)
Gardens Musik=
kobs
spillede paa
Væddeløbs banen
i Glostru De holt
op med at spille
Der blev sagt jeg
var død

Skrædderen blev senere i livet mere optaget af sine 59 sølvpokaler og fik lavet mange eksemplarter af dette fotokort af Bugatti K13 og 4 små fotos af alle pokalerne. Han har på forsiden tilføjet "2 originaler" og på bagsiden skrevet om præmierne, Bilen og det sidste uheld.

Allerede mens han endnu var på Kommunehospitalet havde han formået at lære sig selv at skrive læseligt med sin venstre hånd, og han blev i stand til at videreføre sin skrædderforretning helt til pensionsalderen. Men hans kørekort var blevet inddraget efter uheldet. Tidligt på året 1926, da han havde fået sin nye læderhånd, købte han en ny Chrysler G-70 Roadster, og det fortælles, at han vedholdende rendte Indenrigsministeriet på dørene for at få sit kørekort igen. Omsider havde ministeriet overgivet sig, men stillede den betingelse, at kun hvis han kunne bakke hele vejen gennem Strøget fra Rådhuspladsen til Kgs. Nytorv, så skulle han få kørekortet igen. Det gjorde han så. Og det er ganske vist, for det stod i avisen. Udklippet fra denne avis yndede han at vise frem til besøgende, selv mange år senere.
Niels Christensen blev Danmarks første énarmede bilist.

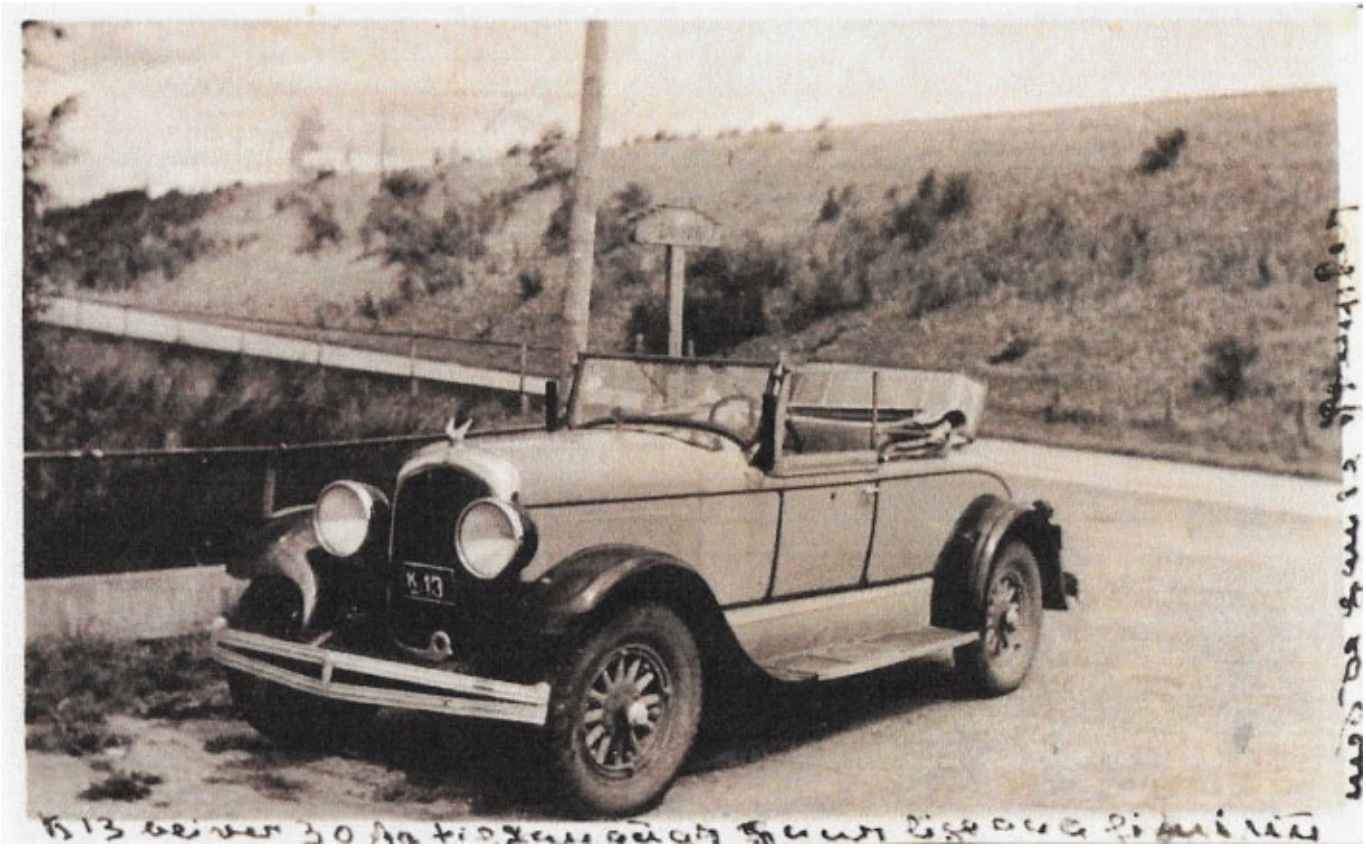
I løbet af hele karrieren fra 1907 til 1925 vandt skrædderen hele 59 sølvpokaler - foruden et anseeligt antal pengepræmier, utallige gaver og meget mere. Havde han ikke tænkt på udbyttet, da han vandt præmierne, så var han - helt forståeligt - meget optaget af dem siden hen. Mange af pokalerne og et stort antal af sølvplaketterne fra de forskellige motorløb er endnu i behold, heraf mange i familien.

Bugatti-vraget blev solgt og atter genopbygget. Der verserer forskellige versioner om bilens skæbne, der kan følges i nogle år efter med forskellige ejere, men i dag er det uklart, hvad der helt præcist blev af den. K13 nummerpladen, der skulle have tilhørt Kongehuset, ønskedes leveret tilbage, men "det får de sgu ikke!" sagde Skrædderen, og satte den på Chrysler'en, som han kørte til sin død 38 år senere. Bilen eksisterer endnu og kører med nummerpladen K13 - igen.

SKRÆDDEREN
- BUGATTI-SKRÆDDEREN

Chrysler'en med nevøen Magnus Christensen ved siden af, 1931.

På besøg hos en bekendt i Farup ved Ribe. 1950'erne.



"K13 bliver 30 Aar til Januar og gaar lige saa fin inu med de gamle Stempler" skrev Niels Christensen i 1955 i kanten af dette fotopostkort a Chrysler'en, hvortil fotografiet er taget 6-7 år tidligere ved Lillebæltsbroen.

Niels Christensen forblev i nær kontakt med sin ældre bror Kristen i Hostrup mellem Varde og Esbjerg, sin yngre bror Hans Jørgen i Gevninge ved Roskilde. lige som søstrene og den øvrige familie i Sig og omegn - Især var hanknyttet til sin mor, så længe hun levede. Men efter uheldet fornemmede familien, at han havde ændret karakter. For eksempel blev han noget mere påholdende med julegaverne, når han kom på besøg hvert år til jul - og så skulle han altid vise sine filmoptagelser!

En del af disse film er bevaret, desværre for os indeholder de hverken motorcykler, biler eller motorløb, men mest optagelser fra København og omegn, fra militæret, fra sportsbegivenheder, familiefester og nogle klip fra Varde-egnen. Hans glødende interesse for motorsporten var tilsyneladende helt forsvundet efter uheldet.

Skrædderen døde 86 år gammel som ugift og barnløs den 22. maj 1964. Han ligger begravet på Thorstrup Kirkegård i hjemsognet nær Sig ved Varde.

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

Vi sætter pris på originalerne

Veteranforsikring Danmark

Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1989
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	631	233
75.000	917	233
125.000	1.129	233
175.000	1.339	233
225.000	1.541	233
275.000	1.766	233
325.000	2.040	233
375.000	2.312	233
425.000	2.586	233
475.000	2.802	233
525.000	3.133	233
Osv.		
Selvrisiko	1.556	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Klassiske køretøjer 1990-1994
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.548	529
75.000	2.254	529
125.000	2.778	529
175.000	3.295	529
225.000	3.791	529
275.000	4.341	529
325.000	5.016	529
375.000	5.687	529
425.000	6.362	529
475.000	6.892	529
525.000	7.706	529
Osv.		
Selvrisiko	3.112	

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

Hvem er vi?

Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtegningsregler.

75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af ThistedForsikring

SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE

Nørrevold Auto

CITROËN SPECIALIST

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

AUTOPLUS SERVICE

KØB & SALG

ADRESSEÆNDRING:
Else & Jørgen Lind er flyttet til
Vestervang 15, 6830 Nørre Nebel
- samme mobil nr. & email -
2016 6614 / jlind@esenet.dk
Vi kan desværre ikke holde
ÅBENT HUS for hele klubben på én gang,
men kig forbi, så holder vi klubmøde
med et par stykker ad gangen
i forsvarlig afstand. VELKOMMEN!

GARAGESNAK

MIN første bil var en Citroen 2 CV AZU, nok fra omkring sidst i 50erne. Den havde det man kalder A-ramme, som også de senere Dyane og Ami fik. A-rammen, en rektangulær 15-20 cm tyk plamage med trillebørhåndtagslignende vanger i hver ende, vejede næsten ingenting. Ligesom det påskruede karrosseri, var pladetykkelsen næsten ikkeeksisterende tynd, og derfor ekstra følsom overfor rust. Andre Citroen fik skabt en bil, for folket, med lave omkostninger, som kunne køres af alle, og det kan jeg skrive under på: Den gav virkelig en køreoplevelse. Hvad var DIT første køretøj ??

SELV OM / FORDI gennemsnitsalderen i klubben er 50 år plus et mørketal, så kommer her lidt at tænke på. FORSIKRING - KØREKORT - VENTESTRIBER. Forsikring: 250 kr om dagen i gebyr for manglende forsikring på motorkøretøj. KØB forsikring, eller AFMELD hurtigst muligt !! I maj 2018 var der 50.000 uforsikrede køretøjer i Danmark, herunder 3.000 motorcykler. Se mere på WWW.DFIM.DK - Kørekort: Husk at kikke på udløbsdatoen på dit kørekort. Er det udløbet, har du ikke noget kørekort, før det er fornyet. Er det tre år siden, at det er udløbet, ja så er det om igen. Ventestriber: Hvad er ventestriber ?? Hvem kommer med den bedste beskrivelse af ventestriber ??

KLUBLOKALET: Tomt som en folketingssal, når den står på gule ærter i snapstinget. Hvad skal vi dog give os til ?? Er det for tidligt at pynte op til jul ?? Ikke på grund af, men på trods af Corona, så uanset hvor mørkt livet bliver, er der altid lys i køleskabet.

VORT indre kartotek af fortidsminder, kan vi tanke op i Filmcentralen, hvor dakumentarfilm fra hele landet kan ses gratis.

ER klubbens medlemmer en flok amatører ?? Amatører er en hædersbetegnelse. Amatører gør ting af kærlighed, for lav eller ingen betaling, og så er de fagligt dygtige og har stor indsigt i fagområdet. Flere amatører ønskes. Kender vi nogen som er lidt fremme på beatet, så må de gerne skrive ind. Også hvis de ikke er.

TROR du på lykken ?? Hvad er det ?? Et meningsfyldt liv, er det ikke det livet handler om ?? OG græsset er vel grønnest der hvor man vander det. For mit vedkommende hyler min indre tøs, når jeg læser bogen: KØBMAND I BRYNDUM. Køb en god gave, med fornøjelig underholdning i tekst og billeder, til dig selv.

HOP ud af hamsterhjulet. 1.000 vatt i skuldrene, og ingen lys i pæren. NIX IKKE OS !! Vi er ikke gamle, vi er recycled teenagere. Hvilke oplevelser tænker du tilbage på, og vil gerne prøve igen ?? Det kunne måske være: SKULPTURSTIEN i Billund skulpturpark, eller: Rundt om KVIE SØ. Begge steder altid åbne, og ingen entré.

Medl 85 Eli

MIN MC - MIN BIL…

I hvert nummer af VMK NYT forsøger vi at bringe en artikel, hvor der fortælles om et medlems køretøj og der vises masser af billeder af det.

Derfor vil vi også gerne have dit bidrag - ta' en snak med Jørgen Lind om det på 20166614 eller send en email til formand@vmklub.dk

POSTKORT

Torvegade i Esbjerg - set på et ældre postkort og nu. ved Jørgen Lind

Torvegade i Esbjerg er selvsagt en af byens gamle gader. Den går lige ud fra Torvet - eller rettere hen over Torvet - helt fra Havnegade, krydsende Borgergade, Kongensgade, Skolegade, Danmarksgade, Norgesgade, Nørregade, Nygårdsvej, Skjoldsgade, Frodesgade, Rolfsgade, Gormsgade, Svendsgade, Haraldsgade, Strandby Kirkevej og op til Spangsbjerg Kirkevej. En strækning på 1,9 km. Indtil Frodesgade er der overvejende butikker i stueetagerne, derefter er det stærkt aftagende for at gå over i ren boligbebyggelse. En enlig VW 'Boble' holder parkeret lige før Norgesgade.

I dette udsnit af Torvegade fremtræder mange af bygningerne i ret uændret form fra postkort-fotoet er taget - måske i 1960 - til nu. I den store manufakturforretning Rudolf Andersen på hjørnet har der nu i mange år været gardinforretning. Videre ligger en mindre butikker i forskellige brancher. Længere op mod Nørregade er/bliver ældre lavere huse afløst af 3-4 etagers bygninger med boliger oppe og butikker i stueetagen. På den modsatte side af gaden er de små lave butikker omkring den gamle rutebilstation væk, så gavlen af det tidligere Park Hotel nu ligger frit. Der er kørselsforbud fra Borgergade til Skolegade, og Torvegade er ensrettet fra Nørregade til Skolegade. Nærmest holder en OPEL CORSA fra midt 1990'erne, mens en VW GOLF eller lignende er ved at svinge hen ad Norgesgade.

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

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

PP
Danmark
PostNord

Vestjysk Motorveteran
Pia Jørgensen
Nymindegabvej 121
6855 Outrup

Oplevelsesøkonomi.

I 1956 var der autoshow i København. Her udstillede man en Mercedes 300 SL med øgenavnet 'Mågevingen'. Den kunne erhverves for godt 71.000 kr. Bilen er for nylig blevet solgt i USA for 2,3 mio. kr. Det må siges at være en oplevelsesøkonomi, der vil noget. Tænk, hvis dine forældre eller bedsteforældre havde været forudseende (og rige) nok dengang...

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

Bent Pedersen AS

Autoriseret Mercedes-Benz, smart, Chrysler, Jeep® og Dodge forhandler. Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf. 7514 0355.
Autoriseret serviceværksted for Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep® og Dodge. Nordre Boulevard 205, 6800 Varde. Tlf. 7521 2133. **www.bent-pedersen.dk**