VMK NYT

Nr. 327, 45. årg. januar 2022

Johannes kører i ring...

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand: Jørgen Lind
Overordnet ansvar for VMK
Ansvarsh. redaktør, Vestervang 15
Bladudvalg 6830 Nørre Nebel
Løbs- og turudvalg 2016 6614
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: Eli Mortensen
Bladudvalg Rønnevej 12
6710Esbjerg V
2820 1342
eliem12@hotmail.com

Webmaster: Per Finderup Nielsen
(ikke i bestyrelsen) Gl. Vardevej 227
6715 Esbjerg N.
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

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:
Den første torsdag i hver måned, i klublokalet kl. 19:30

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 lige nu ..... side 3
Indkaldelse til generalforsamling ..... side 4
Årsregnskab ..... side 5
Loppe og stumpe marked ..... side 6
Malta Classic Car Museum ..... side 8
MZ ..... side 11
Veteranbil Madammerne ..... side 15
Mine køretøjer gennem tiderne ..... side 17
Garagesnak ..... side 21
Postkort ..... side 22

NYE MEDLEMMER
Velkommen til:

AKTIVITETSKALENDER:

6. januar 2022	kl. 19:30	Ordinært VMK klubmøde - klublokalet - **AFLYST!**
20. januar 2022	kl. 19:30	VMK Billed- og filmaften - klublokalet - **AFLYST!**
3. februar 2022	kl. 19:30	Ordinært VMK klubmøde - klublokalet Vi følger udviklingen og ser, om det kan gennemføres.
3. marts 2022	kl. 19:30	Ordinært VMK klubmøde - klublokalet Vi følger udviklingen og ser, om det kan gennemføres.
7. april 2022	kl. 19:30	VMK Generalforsamling - se side 3.

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:
Johannes på MZ MZ ETS 250 Trophy Sport kører i ring i Karensminde.

Deadline til næste VMK NYT er den 1. marts 2022

VMK LIGE NU... ÅRET SOM GAK!

VMK NYT

ved Eli Mortensen & Jørgen Lind

-eller sådan var sæsonen 2021.

Jo, der skete trods alt en hel del i VMK. Billederne viser, at vi stadig har viljen og musklerne til at storme fremad, så snart coronaen viger, holder dampen oppe, så både gamle og nye medlemmer betaler kontingentet i troen på, at gode tider er i vente.

Det er lykkedes at gennemføre en herlig køredag i juni, enkelte klubmøder, en forsinket generalforsamling, et par gode foredrag, det traditionelle årlige besøg hos SA BILPLEJE plus og en tur til spændende VW og RETRO Museum i Ulfborg
- da restriktionerne havde lettet lidt på låget og gav mulighed for det.
Til gengæld måtte vi skrotte et par bestyrelsesmøder og den normalt så hyggelige juleafslutning sidst på året, og det ser desværre ud til at fortsætte ind i det nye år.

GENRALFORSAMLING

Vestjysk Motorveteran Klub

INDKALDELSE TIL ORDINÆR GENERALFORSAMLING
torsdag d. 7. april kl. 19.30 2022 i Gjesing Fritidscenter

DAGSORDEN:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, herunder suppleant.
   På valg er:

Jørgen Lind	nuv. best. medl.
Pia Jørgensen	nuv. best. medl. - modtager ikke genvalg.
Brian Sten Jensen	nuv. best. medl.
Eli Mortensen	nuv. suppleant

6. Valg af revisor og -suppleant:

William Pohlmann	nuv. revisor - er afgået pr. 1/1-22.
Kjeld Kristensen	nuv. revisor suppl.

7. Fremlæggelse af næste års budget, fastsættelse af kontingent.
8. Eventuelt.

Forslag fra medlemmer optages på dagsorden, såfremt de er formanden i hænde senest 10 dage før generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen er foreningen vært ved et mindre traktement.

Generalforsamlingen vil kun blive gennemført, såfremt den kan afholdes i overens-stemmelse med de gældende corona-restriktioner. Ellers aflyses - se hjemmesiden!

KONTINGENT FOR 2022:

NU er det igen ved at være tid til at BETALE MEDLEMSKONTINGENT FOR 2022.

GIROKORTET, som engang var vedlagt med VMK NYT i november-udgaven**, er DROPPET.**

Derfor er det KUN MULIGT at indbetale via BANKOVERFØRSEL til foreningskontoen

i FRØS SPAREKASSE Reg: 9736 Konto: 0002699540

Overfør 350 kr. *senest* d. 15. februar 2022.

HUSK i overførslen at skrive *navn* samt *medlemsnummer* - så er du med endnu et år !

Problemer? Spørgsmål? Pia kan kontaktes på mobil 21661217 eller kasserer@vmklub.dk

- venlig hilsen Pia / kasserer / VMK

ÅRSREGNSKAB

Vestjysk Motorveteran Klub

Foreningsregnskab

Budget '22	Budget '21			For perioden 1/1-31/12 2021	1/1-31/12 2020
53.000	45.000	Kontingent		53.010,00	53.660,00
12.000	12.000	Annoncer, VMK-Nyt		12.000,00	12.000,00
0	0	Klubspil, indtægter	0,00		
0	0	Klubspil, udgifter	0,00	0,00	0,00
65.000	**57.000**	**Indtægter i alt**		**65.010,00**	**65.660,00**
1.500	2.000	Nyanskaffelser		299,81	1.747,50
1.800	2.000	Bestyrelsesmøder		572,00	1.621,00
1.500	1.500	Generalforsamling		1.495,00	1.600,00
10.000	10.000	Klub-arrangementer		3.092,50	9.750,00
0	0	Telefongodtgørelse		0,00	0,00
8.000	9.000	Hjemmeside og internet		3.050,00	8.511,00
1.000	1.500	Kontorartikler og porto		871,80	950,00
1.000	1.000	Bank- og andre gebyrer		905,00	895,00
1.000	1.000	Husleje -kulturcafe		908,99	718,50
6.000	4.000	Husleje -bibliotek		0,00	3.878,76
3.800	4.500	Motorhistorisk Samråd -MhS		0,00	4.324,00
0	0	Klubregalier -netto		0,00	0,00
1.000	1.000	Diverse udgifter		835,00	855,01
36.600	37.500			12.030,10	34.850,77
19.000	19.000	VMK Nyt		18.608,25	19.501,00
500	500	Kørsel og distribution		0,00	0,00
18.000	20.000	Bladporto		15.626,60	18.524,40
37.500	39.500			34.234,85	38.025,40
74.100	**77.000**	**Udgifter i alt**		**46.264,95**	**72.876,17**
-9.100	**-20.000**	**Resultat før renter**		**18.745,05**	**-7.216,17**
0	0	Renteindtægter		0,00	0,00
-9.100	**-20.000**	**Foreningsresultat**		**18.745,05**	**-7.216,17**

Vestjysk Motorveteran Klub

Løbsregnskab

Budget '22	Budget '21		For perioden 1/1-31/12 2021	1/1-31/12 2020
	0	Deltagerbetaling	0,00	0,00
0	0	**Indtægter i alt**	**0,00**	**0,00**
	0	Forplejning	0,00	0,00
	0	Kørselsudgifter	0,00	0,00
	0	Porto	0,00	0,00
	0	Tryksager/materialer	0,00	0,00
	0	Lydanlæg	0,00	0,00
	0	Diverse	0,00	0,00
0	0	**Udgifter i alt**	**0,00**	**0,00**
0	0	**Løbsresultat**	**0,00**	**0,00**

Balance pr.

	31. december 2021	31. december 2020
Driftskonto 0002699540	101.812,19	81.767,14
Løbskonto 0002699559	0,00	1.200,00
Forudbet. omkostninger	-3.000,00	6.325,00
Aktiver i alt	**98.812,19**	**89.292,14**
Egenkapital primo	98.812,19	93.258,31
Årets resultat:		
Foreningsresultat	18.745,05	-7.216,17
Løbsresultat	0,00	0,00
Egenkapital	**117.557,24**	**86.042,14**
Forudbetalt kontingent m.v.	350,00	3.250,00
Forudbetalte annoncer	0,00	0,00
Skyldige omkostninger	3.000,00	0,00
Gæld	3.350,00	3.250,00
Passiver i alt	**120.907,24**	**89.292,14**

Esbjerg, den 5/1 2022

Pia Jørgensen -kasserer

Kjeld Kristensen - revisor

Vi har valgt at rykke generalforsamlingen hen til d. 7. april 2022 - mon ikke vi så er fri for at aflyse/udsætte?
Sådan ser regnskaberne for 2021 ud. Ikke alle krav og udgifter følger samme regnskabsår, som det vi følger. Således ses det, at Husleje - bibliotek og kontingent til Motorhistorisk Samråd MhS begge er anført med 0,00 kr. Og hvorfor mon det? Der er ikke modtaget opkrævning fra Esbjerg Kommune for leje af biblioteksrummet - uvist af hvilken grund. Der står 3.400,00 til det i budgettet. Anderledes forholder det sig med MhS. Kontingentet for 2021 blev betalt allerede i 2020, og for 2022 er det lige nu betalt her i januar 2022. Logisk nok?

Årets indtægter er næsten som i 2020, mens en ret betydelig nedsættelse af udgifterne som følge af færre og mindre aktiviteter i 2021 især må tilskrives corona-restriktioner, der igen har præget klubåret.
Endelig skal det nævnes, at vores hidtidige revisor William Pohlman har måttet frasige sig jobbet p.g.a. sygdom, og revisorsuppleanten Kjeld Kristensen derfor er trådt til.

VMK NYT, hjemmesiden og facebook kører ufortrødent igennem.
LUMAPRINT opsætter, trykker og udsender ved hjælp af PostNord bladet, som igen i år er den største aktivitet og kontakt til medlemmerne, Per lægger nyt på hjemmesiden og Frants på facebook siden.
Så vi må køre videre - det LYS vi skimtede forude for 1 år siden er unægtelig noget blændet ned lige nu.
Selv om det er mørkt lige nu, så håber vi at kunne skifte til langt lys igen inden for længe. **GODT NYTÅR!**

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

LOPPE & STUMPE MARKED
I HERNING 20. NOVEMBER 2021

af Jørgen Lind

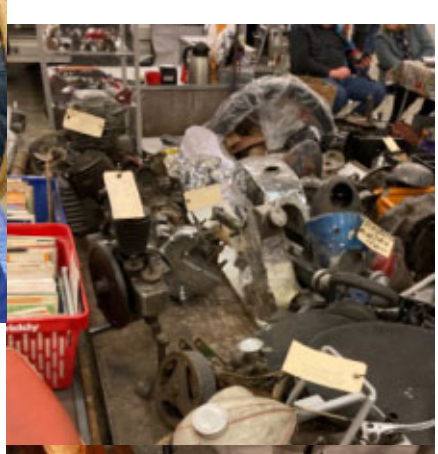
Så kom det igen. Endelig!
Efter de sidste års aflysninger kunne markedet igen passes ind i gældende corona-restriktioner, og arrangørerne havde valgt? - eller gennemførte i hvert fald! - at publikum skulle fremvise gyldigt coronapas ved indgangen. Vel en meget hensynsfuld og OK beslutning i disse tider.
Mange havde nok valgt at blive hjemme, for der var ikke helt den sædvanlige lange kø, da vi ankom til indgang SYD. En venlig kontrollør så hurtigt på vores (trykte) coronapas, konstaterede endda antallet af vore vaccinationer i farten, så det var overhovedet ikke noget problem for os, og sikkert heller ikke for manden.
Den store hal K var såmænd ikke meget mere tom end de seneste gange, jeg har været der, og jeg fornemmede der igen var en tendens til flere sælgere med 'ægte' stumper.

Nær indgangen var en meget fin ned-skaleret grå FERGUSON udstillet - halv størrelse? - komplet med JF-vogn spændt efter.
Motorcykelveteranerne fra DVM havde et par sjældne gamle motorcykler udstillet:
En fabriksny NEW HUDSON? - nej, men i en stand som ny, den er fra 1914, altså 107 år gammel! og en spændende, men 20 år yngre DOUGLAS med 'frem-og-tilbage' boxermotor.

En HØVDING-stor INDIAN til SITTING BULL + en mini-do. til LITTLE HIAWATHA…

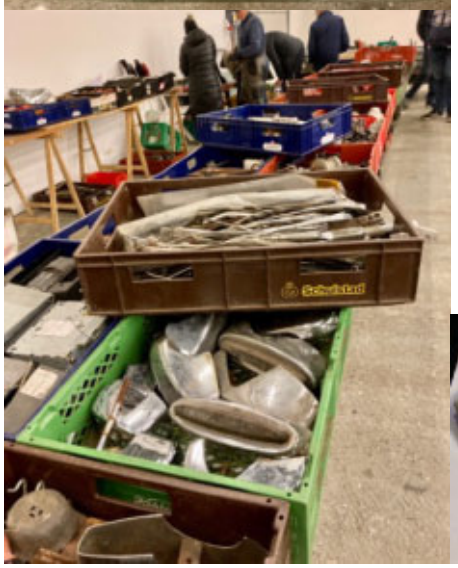
LOPPE & STUMPE MARKED I HERNING 20. NOVEMBER 2021

Henry Ford havde udlånt sit første køretøj fra 1896, dog 'kun' i kopi. Jo, der er i sandhed sket noget i løbet af de 125 år!



Susanne og Karsten fra VW & RETRO MUSEUM i Ulfborg havde medbragt en lille brøkdel af deres museum i form af 2 biler + en campingvogn.

Dagens bedste handel med ca. 1/4 DKW 125cc i løs vægt indgik imellem Hans og Robert - men bedst for hvem af dem? Robert kunne have nøjedes med at køre til Esbjerg, men havde også selv en stand med stumper i Herning.
Mine bedste køb var et ERMAX blinklys, en DS19, MGBGT, MARCOS og MG 1100 til 'næsten ingenting'..



MALTA CLASSIC CAR MUSEUM

tekst: Frants Enevoldsen, Jørgen Lind. fotos: Frants Enevoldsen.

Bodil og Frants Enevoldsen var en tur på Malta i uge 41/-21. De boede i St.Paulis Bay, og på en rundtur så de mange forskellige ting.
Frants havde hørt, at der skulle være et automobilmuseum i byen. Det viste sig at ligge kun et par gader fra hotellet - man skulle bare se efter en gammel blå bil - så var det dér.

Den blå bil var en fin gammel (?) Bugatti, som var parkeret ved indgangen til **Malta Classic Car Museum.**

Entréen var 10 euro pr. person og man kom så ned i den kælder, hvor udstillingen var.

De fleste af bilerne havde rattet i højre side (RHD), fordi der på Malta er Venstre kørsel. Malta har frem til 1964 været styret af England, men er nu selvstændigt. Langt de fleste af bilerne kunne køre og blev med mellemrum brugt. Det er sådan på Malta, at der er en meget lille afgift på veteranbiler, men så må de til gengæld kun køre på vejene lørdag og søndag. Bodil og Frants så da også en del kørende veteranbiler om søndagen i det gode vejr (24 grader).

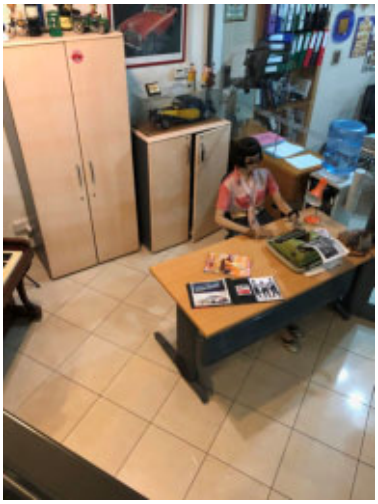
Udover biler og motorcykler var der udstillet mange andre ting, og der var borde og stole hvor man kunne side og fordybe sig i nogle af de mange bøger om biler, der var lagt frem.
Der var indrettet en biograf i et rum, hvor man kunne se gamle motorsport film.

'Efter et par timer var vi mættet med indtryk og sagde farvel til udstillingen. Kommer du til Malta, så husk at **Malta Classic Car Museum** absolut er et besøg værd'
- skal vi hilse og sige fra Frants…

MALTA CLASSIC CAR MUSEUM

Det er naturligt at forbinde ELVIS PRESLEY med GRACELAND - men hvordan var hans tilknytning til en BMW ISETTA? OK - den fylder noget mindre end en 1955 PINK CADILLAC, for så havde der ikke også været plads til HILLMAN IMP, LOTUS EUROPA og LOTUS CORTINA, som er med på billedet.

En STANDARD FLYING EIGHT TOURER fra lige før eller lige efter WW2, en tidlig TRIUMPH TR 3, en MG MIDGET og en TRIUMPH SPITFIRE. Fra indgangen skimtes. en MORRIS MINOR, et par MINIer og et par italienske ALFA ROMEO, og i folderen vises mange og flere andre mærker.
Mon ikke BUGATTIen udenfor er en *replica?* En *ægte* har ikke uafhængigt forhjulsophæng!



STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

VMK NYT

MZ

af Jørgen Lind

Historien om MZ motorcykler tager faktisk sin begyndelse helt tilbage i 1906, da danske Jørgen Skafte Rasmussen købte en tom stoffabrik i Zschopau - en by i Erzgebirgskreis-distriktet i Sachsen, Tyskland. Fabrikken fremstillede en række forskellige produkter, lige fra tilbehør til dampmaskiner, husholdningsapparater og apparater til elektroterapi. Senere fortsatte man med dampbiler (**D**ampf **K**raft **W**agen = **DKW**) og små 2-taktsmotorer, først som legetøj til drenge (**D**es **K**naben **W**unsch = **DKW**), siden hen til brug i motorcykler, og fra 1922 blev 'hele' motorcykler fremstillet i Zschopau. I 1929 produceres 60.000 motorcykler, og DKW var dermed den største motorcykelproducent i verden. I 1931 udvidedes programmet med DKW småbiler, og året efter dannedes AUTO UNION af AUDI, HORCH, WANDERER og DKW. Motorcykelproduktionen. fortsattes, og i 1939 præsenteredes den nyudviklede RT 125.

Efter krigen kom Sachsen i den russiske zone, og med dannelsen af den østtyske stat DDR I 1948 blev virksomheden nationaliseret og omdøbtes til **INDUSTRIEVERBAND FAHRZEUGBAU (IFA)**, en kommunistisk kontrolleret paraplyfond.

I 1950 begyndte Zschopau-værkerne produktionen af RT 125-modellen fra 1939 under varemærket **IFA.** Modellen blev patentfri efter krigen, som en del af krigserstatningen og blev videreudviklet i Storbritannien (BSA Bantam), USA (Harley-Davidson Hummer), Rusland (M-1A Moskva), Japan, Italien og Vesttyskland - den blev verdens mest kopierede mc.

En BK 350 cc 'Boxer-Kardan' 2 cyl. 2-takts var Zschopaus første nykonstruktion efter krigen. I 1956 omdøbes værket til **VEB Motorradwerk Zschopau** - forkortet **MZ** - og der kom en let videreudviklet udgave af RT 125 samt en ny serie 1 cyl. 2-takts med mellemnavnet ES (**E**inzylinder-**S**chwinge), en serie, der løb helt til 1978 med 125-, 175-, 250- og 300 cc motorer. Da teleskopforgaflen sideløbende indførtes på ES, skiftede modelnavnet til ETS.

Den 21. juni 1970 ruller motorcykel nr. **1.000.000** siden 1950 af transportbåndet. Det er netop en **MZ ETS 250 Trophy Sport**, som vi vil kigge lidt nærmere på her. Pres fra Vesteuropæiske importører fik konstruktørerne til at tænke i mere en sportspræget retning og man overlod opgaven med at formgive tanken, sædet og frontpartiet til designerne Herrn Giese og Herrn Kelm fra '**Amt für Industrielle Formgestaltung**'.

Man lænede sig op ad ES 250/2 fra -67 og (gen)anvendte flere forskellige dele fra lagerhylderne.

MZ ETS 250 Trophy Sport

Hersteller:	IFA VEB Motorradwerk (MZ) Zschopau Deutsche Demokratische Republik
Bauzeit:	1969 bis 1973
Motor	
Bauart:	Einzylinder, Zweitakt
Kühlung:	Luft, Fahrtwind
Hubraum:	243 Kubikzentimeter
Bohrung/Hub:	69/65 Millimeter
Leistung:	21 PS/15,5 kW bei 5500 U/min
Fahrwerk	
Rahmen:	geschlossener Rohrrahmen
Gänge:	4-Gang-Getriebe, Fußschaltung
Antrieb:	gekapselte Rollenkette
Federung v/h:	Telegabel/Schwinge, Federbeine
Verbrauch:	3,5 bis 5,5 Liter/100 Kilometer
Gewicht:	134 Kilogramm
Geschwindigkeit:	130 km/h

MZ

Rørrammen, der også var overtaget fra ES, blev kun ændret lidt i detaljer: Styreanslaget, styrlåsen og monteringspunkterne til de enkelte sæder blev udeladt. Trophy fik en traditionel langbenet teleskopforgaffel i stedet for svinggaflen, mens bagsvinggaflen var uændret.
Motoren, hvis konstruktion stort set var uændret siden 1930'erne, fik ydelsen øget en smule ved at ændre luftfilter, karburator og indsugningsmanifold, timingen og forhøje kompressionen. Fra de tidligere modeller fortsatte den gennemprøvede, fulde indkapsling af kæden med en skærm af gummislanger og kædekassen lavet af duroplast. Forhjulets størrelse blev øget til 18 tommer. Den drabeligt høje og smalle 'buffalo' tank, der definerer motorcyklens udseende, har en kapacitet på 22 liter og har store knæpuder på siderne.
Et aflåseligt rum indbygget til værktøj og smådele er integreret i enden af sædet. Bagskærmen er kortere end på ES og formen på sidepanelerne ændret.

Tank/Scheinwerfer-Kombination - 'ligeud-lygten' - i det kantede design blev indført på ES-modellerne fra 1962 for at betone en sportslig linie. Men 7 år senere blev dette markante stilelement droppet igen til den nye Trophy Sport, vel fordi det - ud over hos MZ selv - ikke var slået an i motorcykel-verdenen, hvor opfattelsen af den traditionelle sportslige linie ret konservativt blev fastholdt. Derfor fik Trophy Sport sin ***nye*** forlygte i form af den ***gamle*** type forlygte, som var direkte nedarvet fra BK 350-modellen, introduceret i 1952 ! Det ellers så roste asymmetriske nærlys fra den faste forlygte blev sløjfet, og speedometeret blev monteret i lygten med en afstandsmuffe. I virkeligheden tilbage-skridt, men det var moden, der bestemte, og man skulle ikke skille sig for meget ud fra mængden.

Modelnavnet Trophy Sport skulle minde om, at MZ havde sejret hele seks gange i det **International World Trophy Six Days Trial** - dog ikke lige med denne model, men med tidligere, mindre.
MZ ETS 250 Trophy Sport fremstod i 1969 dog som en fornyelse, og samtiden betragtede modellens design som ret vellykket og nutidigt. Af 16.222 producerede ETS 250'ere i 1968-73 blev 12.723 enheder solgt i DDR. På grund af det forholdsvist lille antal, som var atypisk for MZ, den korte byggetid og designet er MZ ETS serien i dag en af de mest eftertragtede MZ modeller.

MZ

Johannes Frandsen har altid haft interessen for motorcykler. Først drejede det sig om, hvad man kunne-få-fat-i som helt ung, og en 125 cc PUCH blev den første, da han var 14! I 1965 begyndte han at køre på bane i ynglinge solo på 250 cc PUCH og legede også lidt på 500 cc BSA med sidevogn. Fra han var 18 kørte han i junior solo på MATCHLESS. Fra 1968 med EMS-holdet VIKINGERNE på 500 cc JAWA SPEEDWAY, i 1971 med Wolves i England - og tilbage til VIKINGERNE igen året efter.

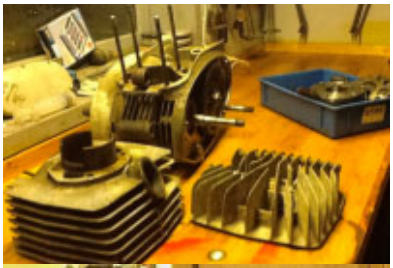
Undervejs og sidenhen kom forskellige modeller og mærker af gadecykler i 'stalden', mest 2-taktere. På et tidspunkt ville Johannes gerne have en sidevognsmaskine, og valget faldt på en MZ ETZ 250 med den rigtige MZ - tidligere et STOYE fabrikat - sidevogn, som lettede adgangen til sædet.

I 1983 blev MZ nr. 2.000.000 netop sådan en MZ ETZ 250 ! Sidevognsmaskinen er senere blevet opdateret til en model MZ TS. MZ er gået hen og blevet Johannes' foretrukne mærke, og mange af de kendte modeller fra efter 1962 er i årenes løb gået gennem det lille værksted - nogen af dem har han da endnu, mens andre er solgt videre. Dog havde han endnu aldrig haft den eftertragtede model **MZ ETS 250 Trophy Sport**, men i 2016 lykkedes det ham at anskaffe sig en. Det vil sige: NOGET af en, for det var nærmest et vrag, der stort set kun bestod af et stel og nogle løsdele.

Nogle af de vigtigste papirer på motorcyklen fulgte heldigvis med i handlen. I **Fahrzeugbrief** kan man se, at motorcyklen er indregistreret første gang 21.06.1971. Det fremgår ikke hvor, men i det mindste har den fra 22.3.1977 indtil 13.7.81. været indregistreret i Bremen, Vesttyskland, på HB-plader, indtil den med OHZ-numre blev afmeldt 8.7.83. i Landkreis Osterholz-Scharmbeck, der ligger lige syd for Bremen.

Man kan ikke vide, hvor MZ'en har opholdt sig i de 33 år fra 1983 til 2016, men intet tyder på, at den har haft det specielt godt - tværtimod!

Der forestod et stort arbejde med at opspore de manglende dele til motorcyklen - især de relativt få dele, der er specielle for TROPHY-modellen, kunne være svære at få fat i og kunne være urimeligt dyre. Johannes har søgt i hele Europa, og har indkøbt originale dele fra bl.a. Ungarn, Tyskland og Danmark.



Arbejdet skred frem lidt efter lidt. Først skulle de dele, som han havde, renoveres. Johannes har sat en standard for det, at alt skal være som nyt - og helst endnu bedre.

I løbet af nogle måneder lykkedes det at få alle delene sat sammen til en komplet MZ ETS 250 Trophy Sport.

9. november 2016 blev motorcyklen synet og godkendt, og samme dato blev der betalt afgift af den til SKAT - et overkommeligt beløb på **0 kr.** Johannes har siden kørt mange kortere og også længere ture på TROPHYen, indtil nu er det blevet til mere end 4.000 km.

MZ

Men i begyndelsen af november 2021 kunne det have været enden på historien. Motorcyklen var udlånt til BILTEMA i Esbjerg, hvor den stod udstillet på en mc-lift.
En aften opstod der pludselig brand i det store supermarked. Johannes var til klubmøde i VMK, da en bekendt ringede til ham og fortalte om branden. Han tog straks ud til stedet, hvor man kunne se, at branden hærgede lageret - helt henne i den anden ende af bygningen.
Nogle dage efter kunne Johannes afhente TROPHYen og konstatere, at den heldigvis kun havde fået lidt drys fra sprinkleranlægget, som bare kunne vaskes af, så var motorcyklen som ny igen.

Johannes har ikke fået nok, og er i gang med at restaurere endnu en MZ ETS 250 Trophy Sport. Den var også kun ½ ved købet, men alle delene er nu i hus, og den bliver bestemt lige så god som den røde…

VETERANBIL MADAMMERNE

De har kørt i veteranbiler i efterhånden mange år, men for tre år siden begyndte de også at lave film om dem.

Det er indtil nu blevet til mere end 70 videoer, der spænder bredt fra emner som veteranbiltræf, veteranbilmuseer, veteranbilmesser, veteranbilforhandlere, veteranbiludstillinger og til veteranbilklubber. Men mest af alt: Veteranbiler og deres ejere - Det vigtigste for Veteranbil Madammerne er at fortælle en god historie, og dele deres glæde ved veterankøretøjer med alle de, der ser deres film. Veteranbil Madammerne fik for et års tid siden følgeskab af en tredie madamme, nemlig

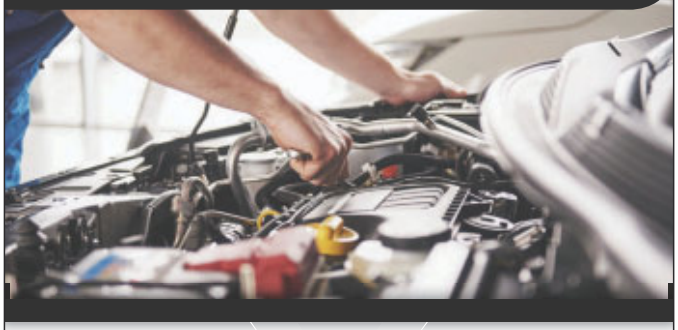
Lotte Kaag, som også kører veteranbil. Hun sørger for at holde styr på de to andre, når de bliver lidt for ivrige, sørger for mad og for at hundene bliver passet under optagelserne, derfor har hun fået titlen producerassistent.
Du kan følge Veteranbil Madammerne på tre måder:
På vores facebookside: Veteranbil Madammerne På vores YouTube kanal: VeteranbilMadammerne
eller her på vores hjemmeside: www.veteranbilmadammerne.dk/
Vi vil meget gerne høre fra dig, hvis du har idéer til en film, eller kender nogle spændende steder eller træf, som vi kan besøge.

Dette er 'sakset' fra Veteranbil Madammernes hjemmeside. På den kan du læse meget mere om 'projektet'. Og når du har gjort det, kan du slet ikke lade være med at gå ind og se filmene. De har f.eks. også lavet en lille film om Martin i Ådum og hans BUICKer. Og den er rigtig go'!

To af Madammerne har her fanget 'vores' Sv. O. Philbert og Orla Christensen - eller var det omvendt? - ind på deres stand på Bilmesse og Brugtmarked i Fredericia, der sammen med Aars Stumpemarked støtter 'projektet'.

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 7513 1956

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

Mine køretøjer gennem tiderne.

af John Bach Thygesen

Indtil jeg var 12 år boede vi på landet i Skovlund, og der blev jeg langsomt interesseret i mekanik. Jeg både fik og købte flere gamle knallerter, men uden at det rigtig blev til noget. Da jeg var 12 år, flyttede vi til byen, Ølgod by, og jeg fik en knallert til at stå hos mine bedsteforældre i Ådum, og den kørte jeg lidt på. Da jeg var 15 år, fik jeg en knallert til at køre på, vist nok en Radexi, men den kom aldrig til at køre rigtig godt.
Det var først da jeg fik en Puch Maxi der rigtig kom gang i knallertkørselen. Da jeg var ca. 17 år lånte jeg en garage hos nogle bekendte, og så kom der gang i at rode med knallerter, det var ikke kun mig, men også mine venner kom langsomt til og vi fik i fællesskab en dybere for forståelse for mekanikken, både de lovlige og de ulovlige dele.

En dag på arbejde spurgte min kollega, Søren Mortensen, mig om jeg ville have en motorcykel? Æh jow, - det ville jeg da godt. Jeg kom hjem til ham og fik et par papkasser med dele i og et stel med tilhørende hjul. Han fik 500 kr for den. Nu blev det stort! Jeg vidste ikke helt, hvad det var jeg havde fået, men på tanken stod der Ardie, motoren var en 250cc model B. Jeg fik rust fjernet og dele blev pudset op og alting samlet. Efter nogle uger/måneder fik jeg den startet og kørte en tur på den. Det var noget andet end en knallert, stor og tung og blød og sejtrækkende. Det var i 1976, jeg var da 16 år. Jeg solgte den efter et års tid. Den var jo ikke indregistreret, så det var lidt usikkert at køre på den. Jeg har ført logbog over alle mine køretøjer, og Ardie'en B250 fra 1952 er den første, der er opført. Knud Jensen i Ølgod ejer den i dag.

Den 28. december 1976 købte jeg en en helt ny Puck Maxi E50, den med kickstart, nypris 2.054 kr. hos Spangsberg i Ølgod. Kvittering haves endnu. Jeg kørte direkte hjem og satte en 5,5 HK tun på den og en to-tandsgearing foran. Den blev målt til 90 km/t. Efter ca 1500 km var den slidt op og mega skæv i stellet, men hold da op hvor den kørte godt. :-)

I 1978 bliver jeg 18 år gammel, og så syntes jeg det er på tide at få en rigtig motorcykel, så jeg tager til Varde hos MC forhandler Theodor Sørensen på Borgmester Niels Jensensvej og ser på en Yamaha RD 250, som jeg selv syntes er en passende maskine at starte på. Den er fra 1972 og bliver købt til 4.000 kr. Der går ikke ret lang tid inden der er en venlig motorcykelbetjent, der indhenter mig og fortæller mig om glæden ved at eje et førerbevis. Ja, det kan han da have ret i, så det får jeg også erhvervet.
En af de mere sjove oplevelser jeg havde med denne motorcykel var en aften, hvor vi var ude at køre nogle stykker, 2 motorcykler og en Morris Clubman. På et tidspunkt kommer Clubman'en i problemer og den nægter at køre videre. Jeg foreslår at vi binder mit halstørklæde mellem min motorcykel og Clubman'en. De andre siger, at det kan da ikke lade sig gøre, men vi prøver alligevel, og det lykkedes at slæbe Clubman'en de 10 km hjem til Ølgod - uden problemer, motorcyklen blev lidt varm, men det var det eneste.

I sommeren 1979 ser jeg en Honda 500 Four udstillet hos Arne fra ABC Biler i Ølgod, og da jeg har kørt forbi flere gange i et par uger, går jeg ind og spørger til en prøvetur på den. Da prøveturen er overstået, tager det ikke lang tid at få underskrevet papirene. En maskine fra 1975 som har kørt 32.000 km til en pris af 13.500 kr – nypris 16.900 kr. Den fik jeg kørt mange kilometer på i al slags vejr.

Den 2. januar 1980 skal jeg starte i hos militæret i Ålborg. En mulighed var at taget toget og så skifte til bus deroppe, som min mor foreslog, men jeg syntes det var lige så nemt at tage motorcyklen, selvom der var ca. 200 km derop, så burde det være overkommeligt. Kasernen i Nørresundby måtte jo være til at finde. Jeg starter fra Ølgod d. 1. januar midt på eftermiddagen, motorcyklen pakket med de ting, som jeg får brug for. Jeg kommer ikke ret langt udenfor Ølgod inden det begynder at regne så småt. Regnen tiltager og jeg er rimelig gennemblødt, da jeg når til Viborg. Nu begynder det også at kunne mærkes på motorcyklen. Den begynder at sætte lidt ud, fordi strømmen løber uden på ledningerne til tændrørene. Heldigvis finder jeg en tankstation, hvor jeg kan købe noget Pronto til at sprøjte på ledningerne. Det hjalp lidt på det og jeg må holde ind af og til for at sprøjte mere Pronto på. Jeg finder også kasernen sent på aftenen, og det efter at jeg har spurgt på et par tankstationer undervejs. Jeg kører mange gange frem og tilbage mellem Ålborg og Ølgod, hjem fredag eftermiddag og afsted igen søndag aften. Enkelte gange også i snevejr og dermed også i glat føre. Honda'en har aldrig svigtet mig, altid startet og altid kørt de kilometer den skulle.

MINE KØRETØJER GENNEM TIDERNE

Sommer 1980 syntes jeg det er på tide at skifte til en større maskine, og jeg falder for en Suzuki GS750 fra 1977, som har kørt 42.700 km til en pris af 22.000 ved Skjern MC – Nypris 26.500. Den overtager jobbet med at køre frem og tilbage mellem Ølgod og Ålborg, som den gør flot. Jeg kører ligeledes mange kilometer på den. Men det ender brat, da en ældre dame kører ud foran mig i Ølgod en søndag i maj 1981. Forgaflen blev bøjet og jeg tager turen hen over motorhjelmen, men ellers skete der ikke noget. Jeg fik den dækket af forsikringen, men havde ikke rigtig lyst til mere motorcykel.

Den blev skiftet ud med en Volvo 142 fra 1969 og som havde kørt 172.000 km til en pris af 16.000 kr. Efter 4 måneder var det slut med den, da jeg kommer for langt ud i rabatten og rammer et træ. Igen skete der ingenting, heldigvis.
Min næste bil er en Ford Taunus 17m fra 1971 og kørt 63.000 km til en pris af 17.000 kr. Jeg fik fortalt af sælgeren, at han havde lagt en større motor i, en 2.3 liters og 6 cylinder. Jeg er mægtig glad for den og får den stylet med sidepipes, lammeskind på sæderne og orange lys i bunden af bilen og et stereoanlæg som kan spille hele bilen op. Pudset og poleret. En dag får politiet øje på mine sidepipes, og dem vil de gerne høre mere til. De spørger også hvilken motor, der er lagt i den. Ups, når der er lagt så stor en motor i, skal der betales mere i afgift ca 10.000 kr, hvilket jeg som lærling ville have svært ved at stampe op af jorden. Den bliver først indkaldt til syn og så skal tolden ind over. Da de er lidt usikre på motoren, tilkalder de Ford i Herning, men de kan fortælle, at det er en 2.0 motor, der ligger i, så der skal ikke betales ekstra afgift. Puha, så ånder jeg lettet op igen og får min bil tilbage. Jeg sælger den efter et par år, da jeg begynder at læse og har ikke noget køretøj i nogle år.

Efter at jeg er færdig med at læse, løber jeg ind i en sød pige, vi bliver gift og får 3 børn. I 1993 bliver vi enige om at flytte ud på et nedlagt landbrug. Pengene er små, så vi nøjes med hendes bil som familiebil, og jeg kører med en kollega på arbejde. Men langsomt vokser økonomien, og en dag så får jeg/vi råd til bil nr 2. Det bliver en noget brugt Nissan KingCab, som har kørt 190.000 km til en pris af 32.000 kr. Den levede også fuldstændig op til forventningerne. Der var dog det, når alle 3 unger skulle med så var den ikke velegnet.
På et tidspunkt bliver den så udskiftet med en Mercedes 250D W124, og så er der plads til hele den glade familie. Jeg har den ikke ret lang tid, da der er en, der kører op bag i mig, da jeg skal dreje til venstre. Næste i rækken er en Mercedes 190 W201. Efter den igen er der flere Mercedes 250D W124.

Da ungerne er flyttet hjemmefra i 2015 så er der igen plads til en motorcykel. Jeg har ikke været ude at køre på sådan en i 30 år. Jeg får købt en Honda CX 500 fra 1984 til 12.000 kr. Det er dejligt at komme i gang igen. Det bliver ikke til så meget kørsel, måske 5000 km pr år, men det er nogle gode kilometer. Kørestilen har også ændret sig på 30 år, det går ikke så hurtigt, som det gjorde engang. Jeg har den i nogle år, indtil min nabo kommer og byder på den og får den med hjem til samme pris, som jeg gav for den.
Jeg får fat i en Victoria 250 cc fra 1953 og 14 HK– KR26 N Aero, som er den officielle betegnelse. Der er en til salg i Haderslev, og den tager ned ned og prøver og får den med hjem. Han ville have 13.000 kr for den, og da jeg villhave den, så måtte jeg hoste op. Jeg fik kvitteringer med på en renoveret motor, honet cylinder og nye krumptap, lejer m.m. Den minder meget om den Ardie som jeg havde, det er nok mest for at genoplive gamle minder jeg køber den.

MINE KØRETØJER GENNEM TIDERNE

Den er stort set i orden da jeg køber den. Jeg sætter et elektronisk laderelæ på den, da det eksisterende er rustet sammen. Da den ellers ikke havde det store behov for renovering, køber jeg en Dnepr K750, der er direkte importeret fra Kiev i Ukraine af Vadim fra Skjern. Den kan starte og køre, men trænger i den grad til en kærlig hånd. Hen over vinteren 2017/18 får jeg den lavet i stand, hvor rigtig mange dele udskiftes. Heldigvis får jeg hjælp af Flemming, der har Ural Import i Ølgod, både med teknik og reservedele. Nye Dell'orto kaburator, koblingstrykleje, kronrørlejer, hjullejer, nye eger og fælge på 2 af hjulene, elektronisk laderelæ og tænding og mange andre ting.
Jeg får den toldsynet og synet uden problemer. Kører bl.a. til Thytræf på den, 135 km hver vej, den var lidt tørstig hvad motorolie angår, så der skulle af og til hældes et par deciliter på.

Næste MC jeg køber en en drømmemaskine, verden hurtigeste, da den kommer frem. Honda Goldwing, GL1000 K3. Den er nysynet til en pris af 25.000 kr og har kørt 42.153 km og er fra 1980. En pyntelig maskine med anhængertræk. Alt det ekstra udstyr, der er sat på den, er med til at gøre den tungere, endda for tung efter min menig. Så efter et par tusinde kilometer sælger jeg den videre.

Sidste skud på stammen er igen en Honda, det er efterfølgeren for Honda Goldwing, en Pan European, ST 1100 fra 1990 der har kørt 108.000 km og prisen er 39.800 kr. Stabil maskine der bare kører og kører, den får meget ros af de folk der har haft en eller har en. Jeg har i sommerferien været et smut på Bornholm på den. På vejen hjem kørte jeg fra Ystad til Hemmet i Vestjylland, en tur på knap 500 km i stort set et træk og jeg var ikke træt da jeg kom hjem.

En cabriolet måtte jeg da have, og så fandt jeg en Toyota Paseo til fornuftige penge. Var i Uldum for at prøve en, og da den svarede til forventningerne så købte jeg den. Fremstillet i 1999 og kørt 235.600 km og til en pris på 37.000 kr. Har aldrig kørt om vinteren og der er heller ingen rust i den.
Det var meningen, at den skulle være suppleant og aflaste min lille Smart Pure CDI med 45 hk, turbo og intercooler.
Smart'en havde jeg haft i snart 10 år og kørt 344.700 km i den. Gav 67.000 kr. for den i 2011 og solgte den for 13.500 kr. i 2021, kun alm. vedligehold som dæk, bremser, olie m.m. har der været af udgifter samt lige en kobling. Den havde et par gange fejl på ledningsnettet i form af et løst stik, men det er vist i småtings afdelingen, men træls når man skal have fat i vejhjælp.

Det var en hurtig gennemgang af mine køretøjer. Jeg har med vilje sprunget traktorer og havetraktorer over, da det nok er uden for klubbens interesseområder.

Med venlig hilsen John Bach Thygesen

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1992
og klassiske køretøjer årgang 1993-1997.
Velkommen til vores fællesskab!

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

Motorcykel - BSA
Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
837 kr.

Knallert - Puch MS 50
Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
764 kr.

Klassisk bil - MX-5
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko
3.229 kr.

Veteranbil - Opel GT
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.312 kr.

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.

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

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

Vidste du ikke noget om Olie- og gasproduktion? Så var der mulighed for at få et lille indblik i denne specielle verden, da Svend Møller fortalte og viste billeder torsdag d. 18. november i VMK - ikke bare om Thyrafeltet, men også om hans virke og oplevelser i Kazakhstan. Særdeles spændende, men alligevel svært for os som udenforstående at følge med til.

TAK til Svend for en god aften.

GARAGESNAK

Af Eli, medlem nr. 85

NYT år, nye dage, og nye muligheder vi skal have kikket på - Længden af livremmen skal justeres i dette nye år. Jeg er jo en smed under 100 kg, så jeg skal have noget mere at spise; Men det er nok ikke det eneste, som skal justeres i det nye år. Hvad vil du have justeret i 2022 ??

VI er nu forbi Solhverv, den korteste dag 21.12. - Helligtrekonger 6.1. og forude venter Kyndelmisse, (kjørmes, midvinter) 2.2. med Kjørmespandekager, og senere Jævndøgn 20.3.--- KJØRMESPANDEKAGER og Æbleflæsk: Rør 20 g. gær ud i 6 dl lunken mælk. Kom 500 g bygmel, 2 piskede æg, 1 spsk puddersukker, og 1/2 tsk stødt kanel i dejen. Røres godt, og stilles til hævning et lunt sted i 2 timer. Bages på en varm pande i svinefedt. De skal være sprøde. Server med sirup, eller med æbleflæsk.—— FYNSK ÆBLEFLÆSK: Pil 3 løg og skær dem i kvarte. Skær 400 g saltet røget flæsk i mindre stykker, og rist dem på panden sammen med løgene. Skær 6 æbler i mindre stykker, og lad dem simre under låg sammen med flæsk og løg, til de er møre. Kom timian og lidt sukker i retten. (Nationalmuseets opskrift). —— Og så er der kaffe. I tiden før revolutionen i Frankrig, var det kutyme, at tage et dagligt lavement efter middagen. (Ralph Moss, medicinsk forsker og forfatter).

VI har et problem !! Jeg skriver for meget, og I skriver for lidt. Vil I ikke godt hjælpe med det ?? Finde afbryderknappen til fjernsynet.

EN fartglad Porcheejer har, ved retten i Frankrig, fået medhold i, at det ikke er groft uforsvarligt, at køre 208 kmt i Porche på motorvejen, selv om fartgrænsen er 130 kmt. Han blev dømt til at betale bøden, men reddede dog sit kørekort, fordi det lykkedes at overbevise dommeren om, at der er forskel på at køre så stærkt i en Porche 928, og køre ligeså stærkt i en dertil uegnet bil.

FOR ikke helt at falde i søvn her i nedlukningstiden: Hvad gør folk ?? Turene falder ikke ned fra himlen, mens man sidder på hænderne. Foreslå ture !! Lige nu arbejdes der på ture til Grimstrup krat (Inge Dora og Bent), og til Vikingestien i Horne (Finn Stepping). Jørgen laver nok en (engelsk aften). Peter laver måske en (tysk aften). Hvem laver en (??aften), eller (?? tur), for vi kan bruge flere, og gerne nye steder.

DET game vi er i. Stress smitter mere end både lus og corona tilsammen. Orkaner, vulkaner, laviner, snestorme og bræer, aktier, obligationer, lån, pant, gevinster og sikkerhedsstillelse, og som om det ikke var nok, så står vi også med corona, og pga corona: husk, vi tager nu hver især kaffe med på gåturene.

NU, da vi er blevet gift, kan vi vel godt sælge din klassiske bil ?? — Du begynder at lyde som min ekskone !! — Åh nej, jeg anede ikke at du har været gift før !! — Det har jeg heller ikke !!

FRA sofaen: Det er fandme da umuligt at have et normalt sexualliv, sådan som du arbejder hele tiden kone !! -- Skriv om konerne !! -- Vi, som til dagligt bliver ført i ægteskabets korte snor, det er sjældent, vi får lov til at baske lidt med vingerne. — Pelargonier, desværre udsolgt, vi har asters, roser og nelliker.. Det går ikke, det var pelargonier, min kone bad mig om at vande, imens hun er på ferie. — Mænd: clutch - brake - gas. - Kvinder: What - the - fuck, eller: Oh - my - god. Engang mødte jeg en dame med ål i strømperne, og gjorde diskret opmærksom på det. Det viste sig så, at hun ingen havde på. — Skrive om konerne, lidt livsfarligt. De er meget forskellige. Først og fremmest ligger de i alle længder og tykkelser, og psykologiske profiler, som meget få mænd formår at begribe til bunds. Fælles for de fleste, er dog, at man skal vare sig for at fornærme dem. Rager man uklar med en mand, kan det give et par klap med en hjulnøgle og et par uger på hospitalet, og det var det. Fornærmer man derimod en kvinde, idømmer man sig selv en lang psykisk tortur, svær at tackle. For at underholde læserne, tager jeg dog chancen, og overlever jeg, kommer jeg igen i næste nummer med noget helt helt andet.

— — . / — — — / — . . / — // — . / — . — — / — / . — / . — / . — . // — — / . / — . . / . — . . / . / — — // — . / . — . // — — — . . / . . . . . // . / . — . . / . .

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

PRÆSTEGADE i RIBE
- set på et ældre postkort og nu.

Postkort: P. Bertelsen Tekst & nyt foto: Jørgen Lind

Præstegade i Ribe er en af de gamle gader, der i den ene ende munder ud i Torvet ved Domkirken.
Den ret smalle gade præges på begge sider af huse, som de flestes vedkommende er 1-etages bindingsværkshuse fra 1700-årene, der typisk er blevet grundmurede mod gaden fra midten af 1800-årene. Flere af husene har fået gadesiden ført op i 2 etager - ofte ved samme lejlighed - mens andre er forblevet i 1 etage.
Den 2 etages bindingsværksbygning til højre er dog noget ældre, idet den er opført i 1576 som bolig for Domkirkens Kapellan.

Domkirken med Borgertårnet står ret uændret siden en omfattende restaurering , afsluttet i 1904.

Henne i gaden ses bagenden af en 2-dørs MORRIS MARINA 1300 COUPE, der var i produktion fra 1971 - 1980. Fotografiet til postkortet kan være fra samme periode - ikke ældre, men kan være lidt yngre. Bemærk, at gaden er asfalteret.

Disse to billeder er så ens, at de næsten kunne ombyttes. Det vil sige, at ikke meget er forandret i løbet af de 40-45 år, der er imellem optagelserne.
Den største synlige forskel er, at gaden (igen) er blevet brolagt.
Går man helt ned i detaljerne, kan det fornemmes, at Borgertårnets flagstang er blevet tykkere, idet den nu også fungerer som mobiltelefon antenne. Man kan også skelne, at tårnets stengelænder er blevet suppleret med et lidt tilbagerykket stålrækværk.
Flagstangen ved Kapellangårdens port er fjernet, der er plantet små krukker med blomster langs murene hen ad gaden, men husene ligner sig stadig sig selv.

Torvet for enden af gaden er stærkt forandret, men det ses ikke på nogen af billederne.

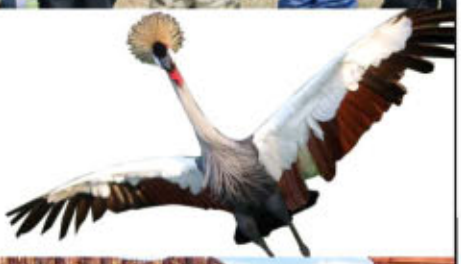
MORRIS'en er kørt - hvem ved, om det er til ophuggeren, til et bilmuseum eller en forhandler af klassiske biler? Alle tre muligheder er tilstede.
Nu holder en VW UP parkeret på tilsyneladende samme sted.

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**