



VMIK NYTT

Nr. 302, 40. årg. november 2017



På ovalen



INFO - SIDEN



BESTYRELSEN:



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



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

Løbs- og turudvalg
Bladudvalg
Ansvarshavende redaktør



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

Medlems- og køretøjsregistrering
Billed arkiv



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

Klublokale
Løbs- og turudvalg



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

Løbs- og turudvalg



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

Co-webmaster
Kontaktudvalg
Løbs- og turudvalg



Bestyrelsesmedlem: Mogens Andreasen
Erantisvej 11
6710 Esbjerg V.
60 96 20 16

Sekretær og suppleant



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

Bladudvalg



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



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



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



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

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

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

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

ORGANISATION:

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

KLUBMØDER:

Afholdes første torsdag, i hver måned, kl. 19.30 undtagen i juli! Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i: Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

VMK NYT:

Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i februar, april, 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:

Nyt fra bestyrelsen	side 3
På ovalen	side 4
Bridgestone GTO 350	side 5
Byfest i Hjerting	side 11
Henne Strand	side 11
VMKer til Mælkefestival i Helle Hallerne	side 12
En trepersoners	side 13
Karensminde	side 15
Nye bøger til MC-fans - er det julegaven?	side 20
Garagesnak	side 21
Vasegaarden i Fredericia	
- set på et ældre postkort og nu	side 22

Nye medlemmer

144 Karl Friis Nielsen, Solbærvej 9, 6715 Esbjerg N
145 Frank Mejer, Engparken 84, 6740 Bramming
165 Bent Lundsgaard, Hornsgårdvej 4 Fole 6510 Gram
168 Freddie Madsen, Vægtens Kvarter 1, 6710 Esbjerg V

AKTIVITETSKALENDER FOR 2017 / 2018:

December 7.	VMK Klubmøde - julesjov / afslutning
	2018
Januar 4.	VMK Klubmøde
18.	VMK Billed- og filmaften
Februar 1.	VMK Klubmøde
2.-4.	Bremen Classic Motorshow
15.	VMK Billed- og filmaften
Marts 1.	VMK Generalforsamling

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

HUSK AT:

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

Forsidebilledet:

På Ovalen.... Moldow speedway arena i Holsted

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 4, deadline 1. januar 2018



Nyt fra bestyrelsen - november 2017.



Vi rundede køre-sæsonen for TRÆF, LØB, PICNIC-, KØRE- og UDFLUGTSTURE 2017 af med at (gen)opleve det hele på vinterhalvårets første BILLED- og FILMAFTEN d. 19. oktober 2017.

Der var rigtig godt fremmøde i klublokalet og - som en overraskelse - dejlig hjemmebagt kage til alle. TAK til Inger Dora Larsen. Mængden af billeder er så stor, at resten må udsættes til en anden gang, måske til næste BILLED- og FILMAFTEN d. 16. november 2017. Følg med i kalenderen på hjemmesiden.



Planlægningen af det **20. ESBJERG VETERANLØB**, som er fastlagt til **lørdag d. 5. maj 2018**, er allerede i gang. Antallet af poster vil blive skruet ned til 5, og går det som det plejer, vil vi komme ud for at mangle officials til posterne. Mange kører hellere med i løbet, men det er sjovt at passe en post - få en snak med Jørgen om det!

JULEARRANGEMENTET 2017 holdes i sin gamle form med æbleskiver og gløgg, lotteri og banko samt hyggelig samvær. Det finder sted **torsdag d. 7. december kl. 19.30** i klublokalet.

Flere andre arrangementer, til underholdning af klubbens medlemmer i 2018, er også på vej "i støbeskeen", så de kan annonceres i god tid.

Allerede nu ved vi, at der ved **generalforsamlingen d. 1. marts 2018** vil være brug for 2 nye i bestyrelsen + en suppleant, idet formand Peder Nielsen, kasserer William Pohlmann og suppleant/sekretær Mogens Andreasen ikke modtager genvalg. Som det ser ud her i november, er Jørgen Lind og Brian Sten Jensen villige til at modtage genvalg.

Den siddende bestyrelse er ved at kigge efter mulige emner, som er villige til at lade sig opstille og vælge. Derfor kan nogle medlemmer risikere at blive spurgt, ringet op, prikket på skulderen eller kontaktet på anden måde - foruden at alle medlemmer selvfølgelig kan foreslå opstillet til valget på generalforsamlingen. Vi vil bare i god tid sikre det nødvendige antal kandidater - ellers **kan** vi blive så få, at vi vanskeligt kan køre **vores KLUB** videre. Skulle der komme flere emner, end der er umiddelbart er brug for, så kommer vi måske i den samme situation i 2019...

Bestyrelsen ønsker alle glædelig jul og godt nytår
- på gensyn i 2018





På ovalen



Fra Niels Munk Nielsen, direktør i Holsted Speedway Klub - og VMK-medlem - kom en forespørgsel, om vi kunne stille op med 6 SPRITE/MIDGET (kaldet SPRIDGETs da bilerne er næsten identiske) for at køre præsentationsrunder med holdene fra Fjeldsted og Holsted til ligamatchen d. 2. august på Moldow Speedway Arena i Holsted.



Det blev lidt sværere end beregnet. Dels er der ikke mange af den slags i VMK, dels var der flere, der var på ferie på det tidspunkt. Men ved også at spørge i MG-klubben, lykkedes det at samle 5 SPRIDGETs + en BIG HEALEY. Sidstnævnte viste sig at være velegnet til at rumme både en kører, en journalist og en tv-fotograf foruden føreren.



Vi satte ingen banerekorder, men fik da kørt præsentations-runder med både kørere og holdledere fra begge hold, den nykårede U21 danske mester Sam Jensen fra Holsted Speedway Klub, den berømte brasilianske fodboldlegende JAIRZINHO og ikke mindst vores 17-dobbelte verdensmester Erik Gundersen.



Før og efter matchen (som Holsted i parentes bemærket tabte) stod vore små biler til skue lige ved indgangen til banen, og der var stor interesse for at se på dem.

Så nu har vi prøvet det også.

af Jørgen Lind





Bridgestone GTO 350



Her er det GTO'en set fra venstre og højre side.

Så sjælden som hønsætænder...

Fundet af en Bridgestone motorcykel i Danmark er bemærkelsesværdigt, men at motorcyklen viste sig kun at have gået lige omkring 2.500 kilometer fra 1970 var helt fantastisk.

Jeg har lige siden jeg første gang hørte om Bridgestone motorcyklerne, ønsket at få én. Men da de ikke blev fremstillet i store tal, og tilmed stort set kun var importeret til USA, vidste jeg godt, at chancen for at finde én her i landet, ville være lig nul. Men som bekendt skal man aldrig sige aldrig. En ven i København gjorde mig for halvandet års tid siden opmærksom på, at der stod en Bridgestone GTO 350 hos den navnkundige road race kører Bjørn Poulsen alias Feddert i nærheden af Køge. Jo - hans tilnavnet referer til, at der er tale om en stor mand i god foderstand.



Søstermodellen 350 GTR var møntet på gadebrug.

Så i forbindelse med en tur til Sjælland fik jeg den at se. Den var fra 1970, og så ud til at være meget original og helt komplet bortset fra at luftfilterdækslet og et par andre mindre ting manglede. Speedometer og omdrejningstæller var itue og meget bulede, og speedometret viste 1.578 miles. Hvorfor det viste så lidt, vidste jeg ikke dengang. Bjørn Poulsen og jeg blev enige om en pris, og jeg satte nyerhvervelsen på traileren.

Nummeret før fabriksny

Da den blev taget under nærmere øjesyn, viste det sig, at forgafelen formentlig havde været afmonteret under transporten fra USA til Danmark. Her var den faldet ned, og derved var instrumenterne blevet ødelagt. Men det

viste sig ret hurtigt at de 1.578 miles (2.524 kilometer) holdt, for det var tydeligt, at den ikke havde gået mere fra ny. Hvorfor den ikke havde gået mere, skulle først vise sig langt senere.

Først da jeg et års tid senere fik den startet, og kom ud at køre på den, opdagede jeg, at den manglede 3. gear. Det har efter al sandsynlighed været grunden til, at den blev



Her ses venstre side af krumtapshuset.



Drejeventilen har en udsparring, der hvor indsugningen foregår.

Her ses både drejeventil og indsugningshullet indtil selve krumtapshuset.



Drejeventilen roterer inde bag dækslet.



Støt vores annoncører
de støtter os



VETERANBILSBATTERIER

Kvalitet til konkurrencedygtige priser

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



Building a better
working world

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

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

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

**Pas godt på din
gamle kærlighed**

Alm Brand
NORDISK VETERAN

**Alm
Brand**



Bridgestone GTO 350



Med karburatoren monteret, ser det til slut sådan ud.

sat til side efter meget kort tids brug - måske allerede i 1970. Dog har jeg besluttet at bruge den, og den førstkomende vinter vil den blive åbnet og repareret, så jeg får rådighed over samtlige seks gear.

Et dilemma

Dækkene på Bridgestone motorcyklen var selvfølgelig også Bridgestone, men det der var specielt ved dem, var, at det var de originale fra 1970. Og da de kun havde kørt godt 2.500 kilometer fra ny, var der masser af mønster på dem. Dæks vedhæftningsevne falder over tid, og jeg besluttede mig efter en tid, at jeg ville skifte de 47 år gamle dæk i trafiksikkerhedens og vejbeliggenhedens navn. Valget faldt på et sæt Bridgestone dæk med et klassisk mønster.

Ukendt

Bliver ordet Bridgestone nævnt i forbindelse med motorcykler eller for den sags skyld også biler, vil så godt som alle tænke dæk. Selv blandt folk, der kender rigtig meget til motorcykler, vil de fleste sværge på, at Bridgestone er synonymt med dæk og intet andet. Tilmed vil mange påstå, at det ud fra navnet er en engelsk fabrik. De har på sin vis delvist ret, for Bridgestone er en meget stor dækfabrikant, men fabrikken ligger ikke i England, da den altid har været hjemmehørende i Japan. Bridgestone er rent faktisk verdens største dækfabrikant med en omsætning i 2015 på 27,1 milliarder dollars og med Michelin som nummer to med en omsætning på 22 milliarder dollars. Men indtil 1971 var Bridgestone også motorcykelfabrikant, og man var i mange år Japans 5. største motorcykelfabrikant med en meget stor eksport til USA, men også til lande som Australien og England.

Bilreservedele og cykler

Bridgestone blev grundlagt i 1945 af Syojiro Ishibashi. Oprindeligt havde firmaet speciale i bilreservedele. Firmanavnet var en direkte oversættelse af navnet Ishi Bashi til engelsk: Ishi = stone og Bashi = bridge, og det blev så vendt om til Bridgestone. Allerede året efter slog han ind på trædecykler, og det med reservedele til biler trådte mere og mere i baggrunden. I 1949 tog man skiftet fuldt ud, og firmanavnet blev derfor ændret til Bridgestone Cycle Company. Herfra var der ikke langt til at motorisere



Bridgestone 350 motorcyklerne var sådan udstyret, at man selv kunne vælge hvilken side man ønskede at have gear og bremsere siddende på.

Rigtige motorcykler

I 1958 tog man det næste skridt, og det var at lave rigtige motorcykler. Det kom i form af Bridgestone Champion serien, og modellen havde et presset pladestel á la Honda C72 og NSU Max. Navnet var Champion III og den blev senere solgt i USA under navnet Bridgestone Super 7, sammen med en lille Honda Cub agtig ting kaldet Bridgestone 50 Homer. Eksporten til USA kom i gang i 1963 med salg via Rockford Motors of Rockford i staten Illinois, og udover at man selv solgte, blev de også solgt via den store supermarkedskæde Aldens fra Chicago. Hjemme i Japan foregik der i tresserne et stort udskillelsesløb blandt landets mange motorcykelproducenter. Der var ganske enkelt for mange, og derfor gik mange ud af branchen for at hellige sig andre ting, og



Bridgestone GTO 350



Bridgestone nød derfor godt af de arbejdsløse motorcykel ingeniører, som kom fra Lilac og Tohatsu - sidstnævnte er i dag verdens anden største påhængsmotorfabrik. De nye kræfter betød meget, og resultatet udeblev ikke, og resultatet blev en hel ny serie af Bridgestone toaktore, som alle havde drejeventilindsugning.



350 GTO var scrambler versionen, som havde oplagte udstødningsrør. Totalt blev den fremstillet i 7.000 eksemplarer.

Ny teknologi

En motorstørrelse på 175 cm³ havde alle de andre japanske motorcykelfremstillere sprunget over. Det tomrum udnyttede Bridgestone, og derfor kom model 175 Dual Twin til i 1965. På det tidspunkt hørte fabrikken til blandt de helt store. Dækfabrikken var dengang blandt de ti største på kloden, og motorcykelfabrikken pumpede i omegnen af 20.000 motorcykler og knallerter ud om måneden og cykeldivisionen lukkede 50.000 nye cykler ud.

Det var Bridgestones 175 Dual Twin der trak læsset. Den udviklede 20 heste, hvilket var rigtig godt for en totakter på den størrelse. Bridgestone motorcyklerne kostede generelt lidt mere, men det blev opvejet af en upåklagelig finish, og dens fine konstruktionsmæssige detaljer tiltalte mange. Med et håndtag kunne man vælge imellem to gearskiftemetoder i dens femtrins gearkasse. Noget, ingen af de andre havde. Den ene var den normale, med det såkaldte *positive stop system*, og den anden metode indebar, at man skiftede gear forfra igen – altså når man skiftede op fra topgear, endte man automatisk i første gear og visa versa. Et system flere andre anvendte dengang, men det var kun hos Bridgestone man kunne skifte mellem de to systemer. Og hos Bridgestone syntes man det var en god ide, selvom det var et system, som de fleste andre japanske fabrikker enten var ved at forlade det eller allerede havde forladt det på det tidspunkt.

Meget positiv dansk omtale

Det startede i USA med Bridgestone 90 i 1964, fulgt af Bridgestone 50 og Bridgestone 175 i 1965, og to år senere kom trumfkortet Bridgestone GTR 350. I USA vandt Bridgestone SR serien på 90, 100 og 175 cm³ adskillige sejre i de krævende enduro- og ørkenløb i det vestlige USA, og det fremmede det i forvejen gode salg. I

det danske blad, Skandinavisk Motor journal, skrev Leon Østergård om Bridgestone i oktobernummeret i 1966. Her fremgår det med al tydelighed, at han er yderst begejstret for den fine teknik, som den tocylindrede Bridgestone 175 cm³ motorcykel indeholdt. Her er et par eksempler fra omtalen af 175 Dual Twin: "*Forhjulet er ophængt i teleskopgaffel afskærmet med gummimuffer (en fortrinlig idé) og baghjulet i svinggaffel. Fortil er – næsten naturligtvis – en selvforstærkende duplex bremse.*

Også på denne Bridgestone model bemærker man med glæde den gennemtænkte udførelse af mange små ting, især i betragtning af at fabrikkens erfaringer med motorcykler først indledtes nogle år efter krigen – dæk af enhver art er faktisk stadig hovedartiklen, men hvis man fortsætter, som man er begyndt, er der ingen tvivl om, at Bridgestone vil blive et "stort" mærke i de kommende år".



I kraft af en 350 GTO var beregnet til off road kørsel, var den forsynet med en kraftig beskyttelsesplade.

Dansk import var i støbeskeen

C. Reinhardt havde importen af Triumph motorcykler, men man kunne godt mærke, at det var for nedadgående med salget og ikke mindst kvaliteten. Suzuki importen var landet hos Puch importør O.E. Andersen, og dermed var alle japanske motorcykelmærker budt op til dans i Danmark - lige med undtagelse af Bridgestone. Hos Reinhardt var man ivrig efter at få et nyt mærke ind, og derfor fik man en prøveimport i form af en enkelt Bridgestone, som blev taget hjem til evaluering, og med henblik på en eventuel import. Mærkeligt nok tog man ikke den store GTR350 hjem, men man valgte at få et eksemplar af den lille Serie 90 med drejeventil, og som havde et slagvolumen på bare 90 cm³. Det blev kun til den ene, og motorcyklen stod bagefter på firmaets loft, og samlede støv. Den unge Leon Østergaard, der skrev for Skandinavisk Motorjournal, prøvede flere gange at købe den, men hver gang slog Reinhardt det hen. Men da der var gået en rum tid, og efter Leon Østergaard havde spurgt flere gange, fik han lov til at købe den. Den lille motorcykel blev flittigt brugt af ham indtil januar 1973, hvor den dukkede op i en annonce: *Bridgestone 90 cm³, drejeventil, 7,8 hk, 75 kg, kørt 20.000 km, men bycykel, men let defekt, reservedele og håndbøger medfølger, sælges for 650 kroner. Leon Østergaard. Tlf. (01-54) MI*



Bridgestone GTO 350



8988, lok. 45. I dag husker Leon Østergaard, at motorcyklen blev solgt, men siden dengang har ingen ikke set eller hørt noget til den.

Muskelbundterne

I 1967, da Bridgestone GTR og søstermodellen GTO 350 blev introduceret, var den det vildeste på to hjul i den klasse. Her var der 40 hestekræfter til rådighed og med så mange kræfter, var det kun Kawasaki, der var i nærheden af Bridgestone i 1967. Forskellen på GTR og GTO var til at få øje på for hvor model GTR var en typisk gademaskine, var model GTO med sine oplagte udstødningsrør, det som amerikanerne og englænderne betegner som en scrambler. Altså en motorcykel der er beregnet til kørsel i terræn, og derfor var den da også forsynet med en stor og kraftig beskyttelsesplade under krumtapshuset.



De oplagte rør gav en GTO et aggressivt look.

Toppen af poppen

Bridgestone var først til at introducere drejeventil indsugning på gademotorcykler, og først to år senere fulgte Kawasaki med. I forhold til den konventionelle totakts motor var karburatoren her flyttet ned på siden af krumtapshuset. Systemet med drejeventil indebar, at i stedet for at lade stemplet styre indsugning og udstødning, blev det styret af en tynd drejeskive, monteret direkte på krumtappen. Eller i dette tilfælde to drejeskiver og to karburatorer, som var monteret på hver side af motoren. Det gav kræfter - masser af kræfter.

Cylindrene og topstykkerne var fremstillet af aluminium og topstykkernes yderste køleribber var højglanspolerede. Cylindrene var forsynede med hårdt-forkromede bøsninger. Motoren fik smøreløse fra en separat tank, og en omdrejningsafhængig pumpe

doserede olien. Bremserne var overdimensionerede, og foran var begge bremsebakker med servovirkning. Koblingen var også speciel, da det var en 7-pladet tørkobling, præcis magen til den man brugte på de rigtige Grand Prix maskiner.

Kromen var lagt på i et ekstra tykt lag, stellet var grundmalet, inden det blev lakeret sort, der var smørenipler på kablerne, motordelene var stålstøbte og havde derfor en meget fin finish, og så var der gjort ekstra meget ud af lakeringen. Alt sammen noget, der så godt ud, men som kostede. Derfor var Bridgestone GTR og GTO motorcyklerne da også dyrere end tilsvarende motorcykler. Men på trods af det, solgte de godt i USA og de andre steder, hvor de blev markedsført.

Dæk eller motorcykler

Det øgede salg i blandt andet USA havde sin pris, for det optog mere og mere plads på fabrikken i Ageo udenfor Tokyo, hvor man både producerede motorcykler og dæk under samme tag. Dækproduktionen blomstrede også, så det blev sværere og sværere at få begge dele til at gå op i en højere enhed. Historien om hvordan det hele endte, findes i to versioner – en stormfuld og farverig og en ganske udramatisk version.

I den farverige version hedder det sig, at i kraft af at Bridgestone rent faktisk solgte dæk som originalmontering til de fire andre japanske motorcykel-fremstillere, samtidig med at man selv fremstillede egne motorcykler, ville de andre fabrikanter seriøst overveje, om det ville være muligt at finde en alternativ dækleverandør i stedet for Bridgestone. Den anden og langt mindre dramatiske forklaring på at man stoppede produktionen, var den, at man stod imellem valget at udvide produktionen på motorcykelsiden på bekostning af dækproduktionen, og naturligt nok valgte man det sikre, og det var dækkene. Uanset hvad der gjorde udslaget, stoppede man med Bridgestone motorcyklerne i 1971.

Danske Bridgestone motorcykler

I kraft af at der aldrig var en dansk importør, er det naturligt, at der ikke er ret mange Bridgestone motorcykler i Danmark. Men lidt er der dog, for der er mindst én Bridgestone Dual Twin 175'er, én 350 GTR og der er mindst to 350 GTO motorcykler i Danmark. Men de er alle kommet fra udlandet, og i praksis vil det sige USA.

Bridgestone GTO og GTR produktionstal fra juni 1967 til march 1971. Tallene stammer fra NIPPON JIDOUSYA KOUGYOKAI.

1967	4.910 styk
1968	1.872
1969	1.000
1970	1.000
1971	1.500
Totalt	10.282

Tekst og foto Jens Jessen

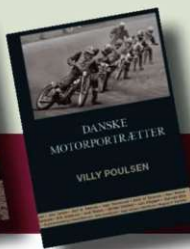


Støt vores annoncører
de støtter os



Bøger om klassiske køretøjer - skrevet på dansk

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



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



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



**AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE**



**GRINDSTED BREMSE- &
KOBLINGSSERVICE ApS**

Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322

www.grindsted-bk.dk



Granly Gruppen

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



Byfest i Hjerting

Henne Strand

VMK NYT

Byfest med Biltræf i Hjerting!

Hjerting havde inviteret et antal biler og motorcykler fra VMK til at stille op til Byfesten d.26. august. En 4-5 biler og ca. lige så mange motorcykler havde meldt sig som deltagere til formanden.

Hvornår var det nu det var? Meget dårlig information - først fik vi at vide, at vi skulle være der ca. kl. 10.00--11.00, senere at det først var kl. 13.00!

Derefter skete der virkelig noget! Vi fik burger - sodavand - øl. Der var musik til. Et kor sang sommerviser, derefter var der faldskærmsudspring fra 4000 m. højde. Den sidste af 4 udspringere kom i spind og ramte vandet forkert, slog nogle kolbøtter ind over stranden og brækkede lårbenet.

Den dårlige information skyldes ikke sejlklubben, men bådelaugene, som havde misinformeret os. Trods alt blev det en god dag ved vandet, med lækkert solskin og mange glade mennesker.

Tekst og fotos: Peder Nielsen



Henne Strand

Hver onsdag hele juli og august - de 6- onsdage blev forlænget til 8, så sidste gang i år var d. 23. august. Det har været ret blandet sommervejr, hvor flest var mødt op, når vejret var godt, og selvfølgelig knap så mange, når det var dårligt. Men det må trods alt betegnes som en succes, måske på nær dén onsdag, hvor en byfest i Skovlunde tiltrækker utroligt mange biler og motorcykler.

De fleste har virkelig nydt det pulserende liv i blandingen af masser af turister, butikker og klassiske biler/motorcykler - og ikke mindst ishusets kaffe og kage ved de (til os) opstillede borde og bænke. Humøret har været højt og snakken livlig. Et dejligt sted at mødes om sommeren. Vi er allerede enige om at fortsætte næste år...

Tekst: Peder Nielsen, Fotos: Peder Nielsen, Jørgen Lind





VMKer til Mælkefestival i Helle Hallerne



Lørdag d. 16. september kørte vi mod Helle Hallerne. Vejret var nogenlunde. Vi havde fået anvist to steder at holde, og da vi ankom, var vi 8-10 køretøjer, men efter at have hentet spisebilletterne var antallet steget til 14-15 stk. Der var rundstykker med ost og pålæg til kaffen. Derefter gik vi rundt i små grupper og så på sagerne. Der var nok at se på, masser af maskiner til alt arbejde med dyrene. Vi så også præmie tyre - køer - kalve - får - høns - kaniner -alt udendørs.

Hallerne var fyldt med alt i smagsprøver - cykler - møbler - senge - hårde hvidevarer - øl - blomster - honning - lækre chokolader m.m. - og tilbud på vinduespudsning.

Til middag kunne vi spise alt, hvad maven kunne rumme. Derefter gik snakken livligt, og efter vi hver især havde set, hvad vi ville, kørte vi hjemad ved ca. 16-tiden.

Da vi nåede til Tarp, åbnede himlens sluser sig. Vi kunne hverken se vejen eller fortovet og nåede at blive gennemblødte, så vi måtte skifte tøj, da vi nåede hjem. Det var det.

Hilsen formanden





En trepersoners....



I 1962 befandt den 21-årige østriger Hans Meixner sig i Vestberlin. Som udlænding kunne han frit rejse ind og ud af DDR/Østberlin. Ved et bryllup i Østberlin forelskede han sig i pigen Martha, som arbejdede for byens styre. Flere gange søgte han om at få hende med til Vestberlin, men hver gang fik han afslag.

En dag så Hans tilfældigvis en kvinde i en sportsvogn. Hun holdt ved en grænsebom og skændtes med den østtyske vagt. Hans lagde mærke til, at sportsvognen var meget lav. I sådan en kunne man måske køre under grænsebommen, tænkte han. Det kunne så blive muligt at få Martha listet ud af Østberlin på den måde?

Hos en autoudlejer på Kurfürstendam i Vestberlin så Hans en dag en lille 2 pers. AUSTIN HEALEY SPRITE Mk2 sportsvogn. Han lejede bilen, skruede de 4 skruer ud, som holder vindspejlet, tog det af og fjernede reservehjulet i bagagerummet.

Den 5. maj 1963 kørte Hans så i bilen på besøg i Østberlin, hvor han forklarede Martha og hendes mor, hvad og hvordan de skulle gøre for at de kunne køre med til Vestberlin.

De ventede til det blev mørkt. Så lagde kæresten sig om på den smalle hylde bag sæderne og blev dækket over af kalechen, mens den kommende svigermor krølede sig sammen i bagagerummet. De kørte i retning af grænseafspærringen, og da kontrollen vinkede ham ind til siden, satte Hans farten op og kørte lige under bommen... Flugten lykkedes! De kom vel til Vestberlin.





En trepersoners....



22.
AUFLAGE EDITION EDITION
BISHER TO DATE AU TOTAL
1130000

Rainer Hildebrandt

ES GESCHAH AN DER MAUER
IT HAPPENED AT THE WALL
CELA S'EST PASSE AU MUR

Das einzige historische Mauer-Buch, das seit 40 Jahren existiert
The only biography of the Wall in existence since 40 years
Voilà le seul livre depuis 40 ans traitant de façon historique du mur de Berlin

Kort tid efter opdagede en argentinsk mand den samme lille bil i det samme udlejningsfirma på Kurfürstendam. Han fik den samme idé. **"Ist das nicht der Wagen von neulich?"** spurgte den ene grænsevagt den anden, da de forbløffede så den lille bil køre under bommen - igen! At bilen havde prøvet det før, anede argentineren intet om, men det lykkedes også ham at krydse grænsen med sin kæreste, gemt i SPRITEen.

Begge par blev i øvrigt gift nogle få uger senere - og under bommene blev der ophængt en række jernstænger, så også denne trafik blev standset.

I august 2017 var jeg i Berlin. På et loppemarked købte jeg Rainer Hildebrandts bog "ES GESCHAH AN DER MAUER", udgivet af Verlag Haus am Checkpoint Charlie. Fra denne bog samt fra en museumsplacering har jeg frit oversat og sammenskrevet ovenstående beretninger og hentet billederne, som dog må formodes at være taget efterfølgende.

Vel er disse beretninger ikke nye, men særlig interessant for mig er det, at den benyttede flugtbil er nøjagtigt mage til min AUSTIN HEALEY SPRITE Mk2. Jo, den lille bil kan bruges til mange forskellige formål!

af Jørgen Lind



Karensminde



Igen i 2017 var der mange VMK medlemmer til det årlige Historisk Dyrskue og Veteranstævne, der blev afholdt søndag d. 10. september på museumsgården Karensminde. Stævnet arrangeres af Karensmindes Venner og Billund Kommunes Museum i samarbejde med Broholmerselskabet, Dansk Veteran Traktor Klub og Danske Husdyr, Avlsforening for gamle husdyrracer. Som altid er det et virkelig hyggeligt stævne, hvor også rigtig mange tilskuere møder op. Desværre kom der nogle heftige byger ind imellem. Det var der måske nogen, som havde forudset, for der var en del tomme pladser blandt motorcyklerne og især blandt bilerne. Men der var nu nok at se på endda.

Selvfølgelig er der mange gengangere fra tidligere, men alligevel er der hvert år "nye" og spændende veterankøretøjer at se på - og at fotografere.



De fleste knallerter er faktisk også én-hestes...



Hestekender eller ej: De én-hestes er altid værd at se på.



Et par meget fine AJS, der ser helt originale ud. Begge er fra 1955.



En TRIBSA - den forreste i rækken af motorcykler. Såvel navnet som selve motorcyklen er sammensat af TRIUMPH (motoren) og BSA (stellet). Er det ikke noget af en sjældenhed i DK?



Et par af de gode gamle 1-cyl. topventilede BSAer, en 350 cc førkrigs- og en 500 cc efterkrigsmodel.



Støt vores annoncører
de støtter os



Udlej dit sommerhus gennem NOVASOL

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



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

...fantastiske
ferieoplevelser
siden 1968



-vi har blik for VVS

Vi er også veteraner - men still going strong!

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



Altid
friske
med et
godt
tilbud!

Aut. VVS-installatør

DWA-VVS & Blik A/S

Falkevej 16 - 6705 Esbjerg Ø

Tlf. **75 13 35 68**

Henning Nielsen: 41 29 25 35

Mail: info@dwa-vvs.dk ·

Hjemmeside: www.dwa-vvs.dk



STORT UDVALG I DÆK OG FÆLGE



FIRSTSTOP Ahlmann DÆK

– DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED

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

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

www.ahlmannaek.dk

Klik ind...

www.jydsk-polstring.dk

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

✓ autopolstring ✓ sædevarme ✓ læderindræk

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

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



JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

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



Karensminde



Her er såvel en sen som en tidlig udgave af NIMBUS HUMLEBIEN, med og uden sidevogn.



Fire røde MG MIDGET på stribe - den ene bare finere end den anden!



Jamen Eli, hvad har du dog gjort af brudeparret?
Er de i kirken endnu?



RENAULT, RENAULT, RENAULT OG RENAULT: en 4CV, en Floride, en Ondine og en R6.



Mon der her er tale om en FERRAMAZON eller en AMARARI?



Damerne kunne få lov til at nyde solen et stykke tid endnu, men...



Støt vores annoncører de støtter os



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1982 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	605	224
75.000	880	224
125.000	1.085	224
175.000	1.287	224
225.000	1.481	224
275.000	1.697	224
325.000	1.961	224
375.000	2.223	224
425.000	2.486	224
475.000	2.694	224
525.000	3.013	224
Osv.		
Selvrisko	1.496	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.

Klassiske køretøjer 1983-1989 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.488	508
75.000	2.167	508
125.000	2.669	508
175.000	3.168	508
225.000	3.644	508
275.000	4.174	508
325.000	4.823	508
375.000	5.469	508
425.000	6.118	508
475.000	6.627	508
525.000	7.410	508
Osv.		
Selvrisko	2.992	

Hvem er vi?

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer.

Vi har et indgående kendskab til veterankøretøjer og mange års erfaring i at forsikre dit køretøj bedst muligt.

Vi ser os selv som en del af veteran-folket og kender derfor de flestes behov og ønsker.

Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtægningsregler.

Telefon 75 91 21 92

E-mail veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk



En del af

ThistedForsikring

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

Vil du træffe veteraner?

Så skulle du måske overveje et medlemskab i *Vestjysk Motorveteran Klub!*

Stedet hvor du under hyggelige former

- møder veterankørere - som du udveksler erfaringer med
- oplever ture, løb, træf, o.m.m.



SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE



CITROËN
SPECIALIST



Nørrevold Auto

v/ERIK SØRENSEN & LARS THOMASEN

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

75 21 21 60 • 75 22 22 60

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





Karensminde



...så kom regnen, og mange søgte ly i den nye hestestald. I første omgang Arnfred og Robert dog undtaget, de var mere optaget af en BMW-boxer med sidevogn.



Tove og Martin er altid med på Karensminde. Denne gang med en passager i 1903-CADILLACen - træffets, ja, et af Danmarks ældste kørende motorkøretøjer.



Hans Hertels fint restaurerede LOTUS ELAN +2. Heller ikke denne LOTUS-model er ret udbredt i DK.



Arne fra Avnbøl i OPEL MANTA - stjernebilen fra TV-SYD, som søn René i de historiske udsendelser kørte Sønderjylland rundt i.

Lars Hugo fra Als i den elegante ALVIS TC21 TF fra 1954.



En lille POPPEDRENG - FORD POPULAR fra 1954 - runder træet i manegen.

Findes der noget flottere på et hus end et perfekt nytækket stråtag?



Solen kom dog igen, og Johannes rundede manegen på MZ TROPHY som en af de første, skarpt forfulgt af Bent på NIMBUSen..

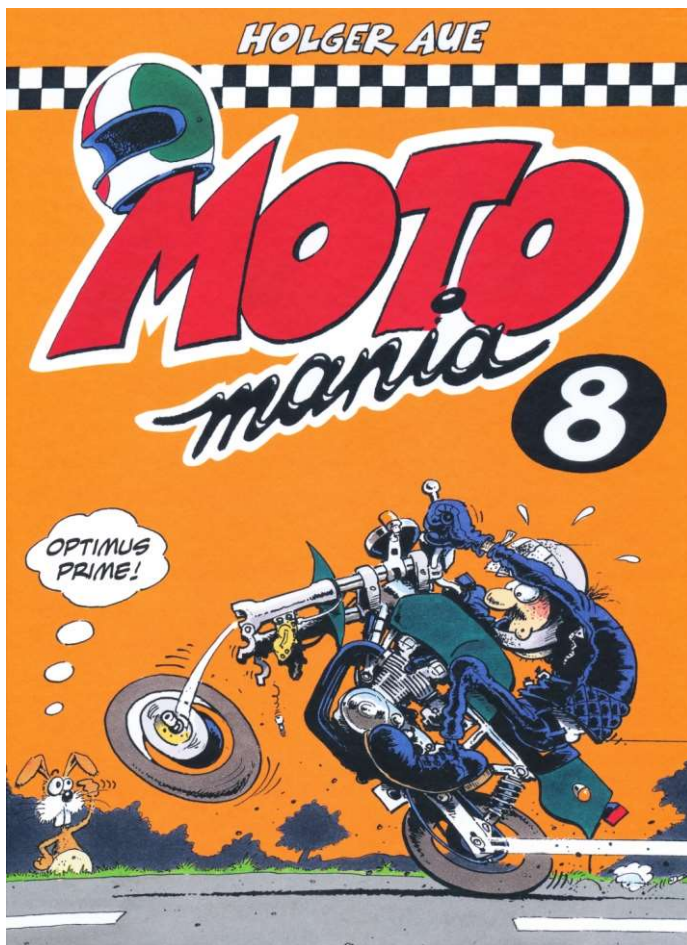


Tekst og foto: Jørgen Lind



Nye Bøger til MC-fans - er det julegaven?

VMK NYT



MOTO mania 8

Fra Forlaget VETERANIA er der nu kommet den 8. udgave i rækken af MOTO Mania - Holger Aues velkendte strips om ANTHON "ANDENPLADS", HANS "HÆSBLÆS", BENT "BREMBØ", ROBERT "RØGSLØR" og GUSTAV "GEDESTYR". En flok muntre fyre, der ikke altid har lige meget held med motorcyklerne - eller at styre dem! Den tyske tegner/forfatter Holger Aue må have et enormt indblik i de kredse og et indgående kendskab til maskinerne, ellers ville han ikke kunne spidde dem så præcist.

Så vidt jeg kan bedømme det: Fantastisk godt ramt!

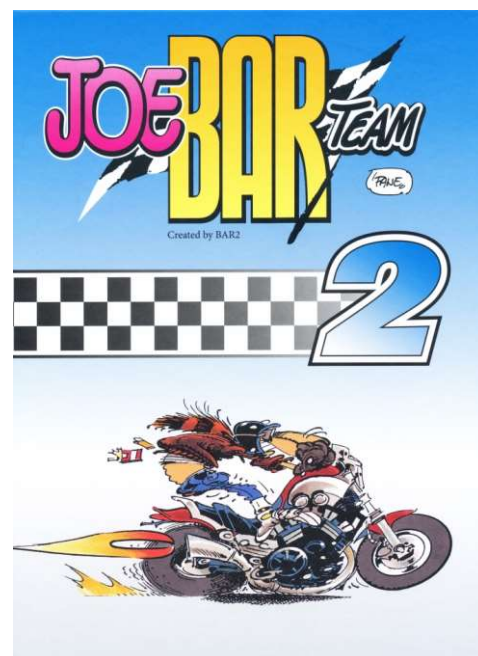


JOE BAR TEAM

Stephane Deteindre - FANE - er vel nok et fransk modstykke til Holger Aue - eller omvendt. Er emnet det samme, så er stilen og historien dog anderledes.

Der er så mange bogstaver og ord i boblerne, at teksten er **højlydt!** Her skildres livet omkring JOE BAR og hvordan gutterne Ebbe "Emhætte", Tino "Tyvstart", Benny "Bundgas", Uffe "Udkørt", Bob "Harley", Tommy "Tilt" og Palle "Patron" med deres højtråbende stålmaskiner kæmper for at vinde kampen om byens gader i en lille fransk landsby - ikke mindst over ordensmagten. Hvem vinder?

JOE BAR er den 2. udgave i en serien, som er planlagt til at udkomme hvert år i de næste 6 år, så hæng på - historien fortsætter...



af Jørgen Lind



Roser til fru LARSEN og JØRGEN LIND !!

Bedstefarkage i ekstra god udførelse, - godt bagt fru Larsen!

Billederne af wos sjel, faldt også i god jord. Alt i alt en god aften; Der var ro på, og plads til kommentarer, plus en god summepause i midten. Perfekt billed- og filmaften.

November. I naturen visner blomsterne og bladene falmer. Men når lyset forsvinder, og det bliver koldt udenfor, så tænder vi lys og laver varm kaffe indenfor i klublokalet.

Hvad skal der så ske i fremtiden? Går vi efter genkendelighed, tryghed og rutine, eller er det for ensformigt. Skal der nye småkager på bordet, eller andre - feelgood- ting? Er klubben nederen, verdensklasse, eller et sted der imellem? Kommer der noget input til -Garagesnak-? Deltagelse og trivsel, en forudsætning for et godt klubliv. (Man leder efter et ord - og finder et sprog), citat Benny Andersen. Skriv om din tur. Skidt med kommaer og stavfejl, dem sætter vi, og laver i stedet nogle tyrkfejl.

Klan du ik hente mig. Er for fluld. — Du behøver ik alivegl, er hjemm — Ja, det er jeg klar over, eftersom det var mig, der kørte dig hjem.

Juleafslutning 2017. Vi tænder ikke for forstærkerne, og lukker op for hårdtslående rock og dødsmetal. Vi har ingen, drik dig i hegnet-bar, og striptease. Vi har nemlig noget der er meget bedre, og uanset om man er født for længe siden, for lidt siden, for tidligt, eller i en høstak, så skal man da til juleafslutning. Kom flere, kom gløde. Skal vi se om vi kan komme op på 100 i år ?



God jul, og godt kørende nytår!! medlem nr 85, Eli.



Min motorcykel...Min bil...

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

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



Vasegaarden i Fredericia - set på et ældre postkort og nu

VMK NYT



Lige over for banegården i Fredericia ligger/lå Hotel Vasegaarden. For godt 65 år siden, da dette billede blev taget, holdt der på P-pladsen langs med Jernbanegade rækker af spændende biler, der i dag ville være attraktioner på BILMARKED & VETERANMESSEN i udkanten af byen. Fra venstre ses en sjælden - dengang såvel som nu - ADLER 2,5 L TYPE 10 "STROMFORM" AUTOBAHN 1937-40, en stor WOLSELEY 14/60 1946-48, en AUSTIN A 70 HEREFORD 1948-50, en EMW 340 1948-53, en FORDSON 5 cwt Van 1948-54, en 4-dørs CHEVROLET 1933, en delvist danskbygget CITROEN 1949 varevogn med jalousi-bagdør, en FORD C 1935, en, der ligner en PONTIAC 1933-34, en OPEL OLYMPIA 1936-50, en ny HILLMAN MINX 1950, en VAUXHALL 10 1937-47, en MORRIS OXFORD 1948-52, bagenden af en FORD V8 TUDOR 1938-39 og en lang CITROEN FAMILIALE 1938. Øvre på den anden side af Jernbanegade holder en STANDARD VANGUARD Phase I 1947-52 samt en OPEL OLYMPIA 1936-50.



Den markante 5-6 etages bygning Vasegaarden, opført i betonelementer i 1935, ligger stadig dér i Jernbanegade. Hotellet er nu nedlagt, og der er indrettet boliger og forskellige klinikker, mens der stadig er små butikker i stueetagen. Den overdækkede fortovsrestaurant er fjernet, de store sølv-lysreklamer på taget er også væk. Bygningens façade er smukt renoveret i 2006, og hele bygningskomplekset fremtræder uforstyrret og rent i sin funkisstil – ja, faktisk renere, end det gjorde i 1950. P-pladsen er omlagt, og der er opsat et langt buetag til cyklerne, som der er ret mange af, samt en række træer. Det er sjovt at identificere bilerne på det ældre postkort, og jeg mener selv, at jeg har ramt rigtigt. Bilen til højre på det nye foto er selvfølgelig - let genkendeligt - en CITROËN C5. Da jeg kom til bilen midt i billedet, blev det værre. Ja, undskyld, den ser nydelig, glat og anonym ud, men jeg kan ikke identificere den! NISSAN? MAZDA? TOYOTA? MITSUBISHI? HONDA? -eller?



Støt vores annoncører
de støtter os

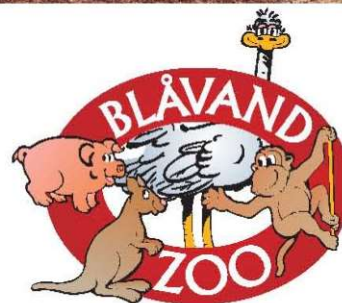


Blåvand Zoo

- En Zoo i børnehøjde!

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

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



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

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

Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl



2010: 2.300.000 kr.
2060: ? kr.

Mercedes-Benz

Oplevelsesøkonomi.

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

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

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

Bent Pedersen AS

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

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