

Et trip på mindernes gade



Til Elefanttræf på tyske Nürburgring i 1968.

I 1960'erne var interessen for motorcykler på sit laveste niveau og nysalget var i bund. Men cyklerne spillede stadig en væsentlig rolle

Af Villy Poulsen

En af mine gode venner spurgte mig forleden om, hvem det var der kørte på motorcykler i 1960'erne - og en halv snes år frem. Den gang der blev solgt 800 nye motorcykler i Danmark om året, hvoraf de 700 var billige MZ-maskiner og resten stort set engelske og italienske maskiner med flere cc i cylindrene. Hen mod slut ingen af perioden kom så også nye japanske maskiner.

Nu er han selv ivrig motorcyklist - og trådt ind i pensionsalderen, så han huskede selv årene rimeligt klart. Og der udspandt sig derefter en ret interessant diskussion, som faktisk kom til at berøre nogle af de bedste MC-år i mit liv.

De billige MZ

MZ-maskinerne blev købt og kørt af især yngre mennesker, som havde et transport behov

der skulle løses billigt muligt. Jeg husker meget tydeligt P-pladsen på Polyteknisk Læreanstalt på Lundtoftesletten nord for København, hvor der i midten af 1960'erne stod 100-200 MZ-motorcykler, langt de fleste bare 125/150cc maskiner, som på den tid kunne købes for under 2000 kroner. Det var køretøjer, brugt af de studerende til transport fra Storkøbenhavn til skolen i Lundtofte.

Kørte man fornuftigt, kunne man godt nå op på 30 km/l, hvilket var billigere end de offentlige transportmidler, og så langt hurtigere. MZ-kørere kunne sove en halv time længere hver morgen!

Nu skal det lige indskydes, at man på den tid kunne købe en ny bil for omkring 10.000 kr., og en brugt, naturligvis lidt billigere. Det kunne være en Fiat 500/600, Renault 4CV, en NSU Prinz, eller bare en Lloyd.

Men det var alligevel uopnåeligt for mange, især unge med en skrald økonomi. Sammenlignet, var de 10.000 kroner stort set det samme, som man skulle betale for en stor motorcykel. Det kunne være en BSA A65, en Triumph Bonneville, en Norton Model 88 eller en brugt BMW.

En ny BMW var utænkeligt på grund af prisen. En Nimbus - i god stand - var en smule billi-

gere, men det var stadig håndværkerens valg, ofte med en varesidevogn monteret. Var det meget eksklusivt, og midlerne var til stede, kunne man vælge en Velocette Thruxton eller en Harley-Davidson, men det var kun drømme og fantasier for den store hob.

Anvendelige Nimbus

Jeg husker i mine noget yngre dage, hen omkring 1960, at en nabo i hjembyen Odense, havde en Nimbus med varesidevogn. Med den kørte han vaskemaskiner ud til folk, som lejede maskinerne for en dag ad gangen.

Der kunne stå to vaskemaskiner på ladet, og Verner, som han hed, havde en halv snes vaskemaskiner som han lejede ud, og det skete via hans Nimbus - året rundt - med et køretæppe for benene i de værste vintermåneder. Men der kunne ikke blive til en lille bil, og jeg tror da at han og hans fru Gerda, levede et ganske godt liv med udlejningen af vaskemaskinerne.

Dem, som valgte at købe nye store motorcykler - husk på, at på den tid var en 500cc Triumph Tiger 100, stadig en stor maskine, jo, det var entusiastiske, for hvem det var en livsstil at køre MC. Nogle af dem havde en beskedent MZ til vintertransport, men levede så ellers for og

med deres større maskine, som værende noget af det vigtigste i deres liv.

Flere af mine nærmeste kammerater kørte på deres oftest engelske maskine på ferieture rundt i Europa, enkelte helt til Grækenland og Tyrkiet. Og så ellers til de træf og stævner, som begyndte at blive en del af MC-livet der i 1960'erne. Det kunne være til engländertræf i Sverige, eller Norge, eller til småture til Holland, Belgien eller Tyskland.

Road Racing løbene

En væsentlig del af MC-livet på den tid, var at køre til de store Road Racing løb på hollandske Zandvoort, på Spa Francorchamps i Belgien, og fra omkring 1970 til svenske Anderstorp, eller til andre af de svenske baner, som tiltrak flere og flere danske kørere.

Nogle af løbene på de svenske baner begyndte også at være arrangeret af danske RR-klubber, først og fremmest Road Racing Klub Viking, som blev stiftet af folk som Gösta Jensen, Niels Vejle, Niels Holm, Ejgil Solkær, som senere overtog ledelse i klubberne, og dermed stod som arrangører.

Ofte tog vi almindelige motorcyklister med til disse løb for at medvirke som officials. Det blev sædvanligvis honoreret med f.eks. 300 kr. i kontanter, et væ-