VMK NYT

Nr. 295, 39. årg. august 2016

National Køredag
Frokostpause på den fredede Sejerslevgaard

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
Østparken 51
6840 Oksbøl
40 26 95 46
kasserer@vmklub.dk

Regnskab
Medlems- og køretøjsregistrering
Bladudvalg og distribution
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
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V.

Sekretær og suppleant 60 96 20 16

Foto på vej

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

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

Foto på vej

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

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, juni, august, oktober og december.

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. de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Mig og mine motorcykler	side	3
Stoplys	side	7
Efterlysning	side	8
Cuba - på egen motorcykel	side	8
OLDTIMER	side	9
34. Friesland Rallye	side	15
Det «ny» Englændertræf i Løgumkloster	side	18
VMK PICNICTUR	side	19
Motorhistorisk Køredag	side	20
Garagesnak	side	21
Søndertorv i Haderslev - set på et ældre postkort og nu	side	22

Velkommen til nye medlemmer

133 Jens Jessen Gellerupvej 55 6800 Varde
134 John Bach Thygesen Bejsnapvej 21 6870 Ølgod
137 Henning Buurgaard Vibækvej 24 Alslev 6800 Varde
166 Bent Hauge Frisk Klostergade 16 6622 Bække

AKTIVITETSKALENDER FOR 2016:

August	17.	**Motorcykel og veteranbiltræf i Skovlund.** se mere på www.skovlundif.com
	19.- 21.	**Made In Great Britain, Classic Motor Show.** Omtalt i VMK NYT nr. 293
	20 & 21.	**Egeskov Classic Days** Invitation - Brochure - Se mere på hjemmesiden.
	21.	**Varde Å Dag** Invitation - Hjemmeside
	28.	**VMK Picnictur Fjorden Rundt.**
September	1.	**CUBA - på egen motorcykel.** I forbindelse med det ordinære klubmøde kommer Jens Jessen og fortæller.
	11.	**Karensminde Museumsgård** Dyrskue og Veteranstævne Se mere side 21

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: National Køredag, Frokostpause på den fredede Sejerslevgaard

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 42, deadline 1. oktober 2016

Mig og mine motorcykler.
ARIEL - BMW - AJS - DOUGLAS

Interessen for motorkøretøjer.
Min interesse for motorcykler kan jeg takke min far for. Han var en ivrig motorcyklist og havde forskellige mærker, bl.a. Triumph, BSA, Indian, AJS, Douglas samt en Matchless med sidevogn. Hans motorcykler vakte min interesse – allerede i en tidlig alder!

Min første tur på motorcykel, placeret mellem mine forældre i 1938, på billedet her t.v.. I årene lige efter anden verdenskrig kørte min far på en BFC knallert (en røvskubber), den havde motoren bagpå og med direkte træk på bagdækket. Den var spændende for en stor dreng som mig at køre på. Den kunne køre stærkt, og så gik det bare der ud ad medens cykelstellet rystede og slingrede.
I min læretid havde far en 500 ccm Douglas fra midten af 1930'erne. Den fik jeg lov at rengøre og servicere, og jeg tillod mig engang imellem uofficielt at tage en kort tur på den. Denne opgave som servicemedarbejder var måske med til at påvirke mig, så jeg valgte at blive maskinarbejder, efterfølgende flymekaniker og maskiningeniør.

Ung med motorcykler.
Som flymekaniker var jeg stationeret på Flyvestation Skrydstrup, og i den periode fik jeg råd til at købe min første motorcykel, det var en Ariel VH 500 OHV "Red Hunter", som jeg hentede hos en forhandler i Odense i 1954. Hjemturen fra Odense endte brat på hovedvej 10 lige nord for Haderslev, hvor motoren stoppede med et ryk. Det viste sig, at stemplet havde sat sig fast i cylinderen på grund af for høj temperatur, så jeg måtte efterlade motorcyklen på stedet. Men efter at den var hjembragt til flyvestationen og repareret, var den køreklar igen. Det blev ikke det eneste havari, jeg havde med Ariel'en, idet jeg på et senere tidspunkt på vej hjem fra Flyvestation Karup fik motorstop nordvest for Vejle. Her måtte jeg også efterlade motorcyklen på en gård. Den blev senere afhentet og bragt til Skrydstrup. Efter begge havarier blev motorcyklen gjort køreklar igen og kunne så give mig og min kæreste Kamma mange skønne ture i ind – og udland, heraf mange til motorløb. Ariel'en var en dejlig maskine at køre på, og den havde for en ung mand som mig "den rigtige lyd". Billedet t.v. er fra en tur til Harzen i 1955, og t.h. et gensyn med samme model på The National Motorcykel Museum, Birmingham ca. 40 år senere.

Motorcykelmærket Ariel.
Ariel var et af de ældste industrifirmaer i England, og firmaet begyndte i starten af det tyvende århundrede at bygge motorcykler i Birmingham. 1930 blev den første Ariel Square Four på 500 ccm præsenteret. I 1930'erne så en række sportsmodeller dagens lys, bl.a. de topventilede "Red Hunter" på 250, 350 og 500 ccm. 1936 overtog Ariel Triumph-fabrikken i Coventry. Under krigen fremstillede de en topventilet 350 ccm maskine til de engelske tropper. Efter anden verdenskrig var Ariels produktion hovedsageligt 350 og 500 ccm Red Hunter, men også den store 1000 ccm Square Four og "Huntmasterserien" med en 650 ccm topventilet twin. 1950 blev Ariel tilknyttet BSA-gruppen, og 1970 stoppede man produktionen af Ariel motorcykler.

Min anden motorcykel blev en **tocylindret, 500 ccm BMW R 51/3, årgang 1953.**

T.v. ses en glad ung mand på sin første BMW, som jeg havde købt hos den tidligere motorkører Hans Nielsen i Haderslev. Det var en maskine med et andet tyngdepunkt og en anden placering af bl.a. pedalerne til gear og bremser, så det skulle man selvfølgelig vænne sig til. Også denne maskine gav os mange dejlige ture, så det var med sorg, jeg af økonomiske grunde var nødsaget til at sælge den i 1958, da jeg skulle til at læse til maskiningeniør.

Mærket BMW - Bayerische Motor Werke.
Fabrikken var oprindelig en flymotorfabrik, der under første verdenskrig spillede en stor rolle. Derfor blev firmaet af sejrherrerne efter krigen stoppet i at producere produkter, der kunne forveksles med militært udstyr. Men BMW havde udviklet en lille boxermotor, som bl.a. leveredes til stationære anlæg, men også Victoria fik i 1920 leveret BMW's motor, og det blev den første tyske motorcykel med en BMW motor. Den første rigtige BMW motorcykel blev præsenteret i 1923 med modelbetegnelsen R 32. Den havde en 500 ccm 2 cylindret, side-ventilet boxermotor og var forsynet med kardantræk. 1925 bød på 2 nye modeller, en 1 cylindret maskine på 250 ccm og en 500 ccm topventilet boxer-twin, og i de næste 20 år fulgte flere modeller og tekniske forbedringer. 1936-1937 præsenteredes nye boxermodeller, der nu havde fået rørrammestel.

Mig og mine motorcykler.
ARIEL - BMW - AJS - DOUGLAS

Det var en 500 ccm topventilet og en 600 ccm sideventilet. 1938-1941 udvidedes denne serie, der nu havde fået baghjulsaffjedring.
1942 - under anden verdenskrig - flyttedes motorcykelproduktionen fra Mûnchen til den tidligere BMW-Dixi bilfabrik i Eisenach. Her fortsatte man endnu et par år med at fremstille den nyudviklede militærmodel R 75.
Ved krigens slutning i 1945 måtte BMW begynde forfra, idet de tidligere fabrikker enten var jævnet med jorden eller nu lå i Østzonen.I 1948 præsenteredes den første efterkrigsmodel, en encylindret 250 ccm topventilet maskine, og i 1950 kom den første efterkrigsboxer-twin med modelbetegnelsen R 51/2. I 1955 lanceredes den med langsvingarme foran og svinggaffel bag. Det var den forgaffel, der var på min tredje motorcykel, som jeg fik senere.

Moden mand med motorcykler.
1998 blev jeg pensionist, og så kunne jeg igen begynde at interessere mig for motorcykler, så jeg anskaffede mig straks en veteranmotorcykel. Man siger gammel kærlighed ruster ikke – men lidt rust var der på den motorcykel, som jeg hentede i Ringe – ses t.h., lige ankommet på min adresse, og denne **500 ccm BMW R 52/2 boxer-twin årgang 1956** blev min tredje motorcykel. Efter at have fået den hjem i garagen til en renoveringsindsats på mange timer og brug af reservedele for 15.000 kr. havde jeg en flot, køreklar maskine. Renoveringen omfattede motor og stel, hvor bl.a. cylindrene blev honet, og stemplerne fik nye ringe, stellet blev repareret og malet, sadlen fik nye fjedre og betræk. Maskinen var dejlig at køre på bl.a. på grund af det lave tyngdepunkt, og vi havde megen glæde af maskinen i årene 1998 til 2012. Jeg havde for øvrigt også meldt mig ind i Vestjysk Motorveteran Klub, VMK. Flere af mine klubkammerater derfra havde på forskellig vis hjulpet med renoveringen. Som medlem af VMK og med denne maskine var grundlaget for mange fornøjelige timer i årene 1998-2012 lagt. Jeg deltog i løb, træf og ture sammen med mange kammerater fra VMK. I 2002 havde vi en tur til England, efterfølgende var vi på ture til Tyskland og Sverige, hvor vi alle steder så på veteranmuseer, men der blev også tid til at se og opleve andet. Englandsturen startede med fly fra Esbjerg Lufthavn. Herunder ses t.v. motorcykler på The National Motorcykel Museum i Birmingham, og t.h. biler m.m. på Cotswold Motoring Museum i Bourton-on-the-Water.

I 1997 fandt jeg hos en bekendt i Skagen en **600 ccm BMW R 60/2 årgang 1965** i adskilt stand, og jeg fik stumperne hentet hjem i garagen og samlet i 1998. Motorcyklen kom oprindeligt fra Sønderjylland. Efter klargøringen var den i brug som min fjerde motorcykel indtil den blev solgt i 2000. Mine BMW'er ses t.v.**: Forrest BMW R 52/2 og bagved BMW R 60/2.** Billedet er fra etapeindvielsen af motorvejen Esbjerg-Kolding ved Lunderskov. Min sidste BMW - R 52/2 - blev solgt i 2012.

Selvom jeg var meget glad for BMW motorcyklerne, savnede jeg lidt engelsk motorcykelteknik med musik fra maskineriet. Derfor hentede jeg i 2000 en engelsk motorcykel hjem i garagen. Min femte motorcykel blev derfor en **600 ccm tocylindret twin AJS, Model G 11 årgang 1958.** Den var spændende at køre på, men det var mest min søn, der kørte på den, når vi sammen deltog i løb, træf eller på tur med VMK. På vej hjem fra et Smedeløb i Lem fik den desværre et haveri nord for Varde, idet plejlstangen brækkede. Efter at have

fremskaffet en anden krumtap, plejlstang, m.m. og indbygget delene i motoren, var den køreklar igen. Maskinen blev solgt til en forhandler i Tjekkiet i 2014.

Mærket AJS.

De fire brødre Stevens byggede i 1909 deres første motorcykel i faderens maskinfabrik i Wolverhampton. Efter at brødrene sammen med deres far havde stiftet A.J. Stevens & Company, præsenterede de den første motorcykel med mærket AJS i 1911. Udover motorcykler producerede firmaet andre produkter, så det var en blandet købmandshandel, de havde opbygget, samtidig med at depressionen satte købekraften på vågeblus. Derfor blev de tvunget til at afvikle virksomheden, og AJS motorcyklerne blev overtaget af H. Collier & Sons, der i forvejen fremstillede Matchless motorcyklerne, grupperingen blev kaldt Associated Motor Cycles, AMC. Efter krigen kom Norton med i AMC-gruppen.
Fra 1931 til 1940 blev der større og større lighed mellem AJS og Matchless motorcyklerne. Efterkrigsmodellerne var næsten identiske. 1946 programmet bestod af en enkelt encylindret 498 ccm model, der hos AJS hed 18 og hos Matchless G80. Det var model 18 SS fra 1939, der med få ændringer var genoplivet. I 1947 kom AJS 16 M, der hos Matchless hed G3L. AMC lancerede flere modeller i efterkrigsårene, men i 1966 gik firmaet konkurs, og AJS indgik i en ny sammenslutning Norton-Villiers Ltd.. Der gik dog kun 3 år, så stoppede produktionen af de traditionelle AJS maskiner.
Jeg har i alt haft 6 motorcykler, den sidste var en **Douglas Mk. 5 årgang 1951 med en 2 cylindret boxermotor på 350 ccm.** Det var en dejlig lav maskine og ikke så tung en maskine som BMW'erne, så den var lidt lettere at manøvrere med. Jeg nåede ikke at køre så meget på Douglas'en, men den var sjov at køre, og den havde en lidt skarpere lyd end BMW'erne. Jeg solgte den i 2014 til et museum i Tjekkiet, så den har fået det godt.

Mærket Douglas.

Brødrene William og Edward Douglas grundlagde i 1887 The Douglas Engineering Company, men det var først, da John Joseph Barter kom med i firmaet, at de første skridt til en motorcykelproduktion blev taget.
I Bristol byggede man i 1907 en 2-cylindret boxermotor - altså før BMW, og det blev også denne type motorer, der kendetegnede Douglas'es produktion, anbragt enten på langs eller på tværs i stellet.
I begyndelsen af første verdenskrig producerede Douglas også motorcykler til det civile marked, men fra 1916 blev denne produktion stoppet, og så blev der udelukkende produceret motorcykler til det engelske militær. Triumph og Douglas var vigtige leve-randører af motorcykler til det engelske militær under denne krig, men Royal Enfield og Clyno leverede også motorcykler. 1918 havde Douglas leveret mere end 25.000 motorcykler til militæret.
Douglas producerede igennem årene flere spændende motorcykelmodeller, men firmaet producerede også mange andre produkter med Douglasmotorer eks. stationære pumpeanlæg, elektricitetsanlæg, i 1914 en lille bil og i 1932
"**The Dynasphere", der ses herover t.h..** Det var en køremaskine med en Douglas motor.

Den mest kendte efterkrigsmaskine er nok "Dragonfly", der blev præsenteret i 1954 med en 350 ccm topventilet boxermotor. Den var næsten uforandret i forhold til tidligere modeller, bortset fra stellet og forgaflen, der var ændret.
Douglas Dragonfly var for mig en smuk maskine, og jeg var på et tidspunkt i forhandling om det smukke eksemplar her t.h.. Det lykkedes ikke, så det er nok for sent nu – men man har jo lov til at have sine drømme. Douglas stoppede produktionen af motorcykler 1956.

Harry Ørsted/august 2016

Støt vores annoncører
de støtter os

EY
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

STOPLYS!

Så meget ravage kan så lille en dims forårsage. Dimsen var helt ny, men viste sig at være af umådelig dårlig kvalitet. Ja, det var en stoplyskontakt til bremse-hydraulikken på min SPRITE, der ville spænde ben for os på vej til Tyskland og Holland i juni. Og den kunne virkelig have vendt sjov til alvor…

På turen "National køredag" d. 5. juni var der flere, der sagde til mig, at stoplyset på min SPRITE ikke virkede. Jeg bestilte derfor en ny kontakt hos min leverandør gennem 25 år, Lars Bonnevie MG-Import på Fyn. Den nye kontakt - dimsen - ankom dagen efter, og blev straks monteret og tjekket. OK.

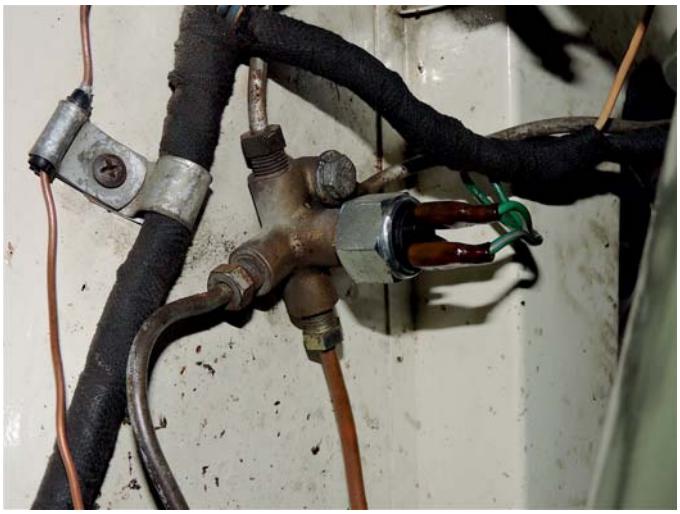
Fredag morgen d.10. juni satte vi kursen mod Bockhorn i Ostfriesland, hvor vi skulle opleve det 35. Bockhorn Oldtimer Markt om lørdagen, deltage i det 34. Friesland-Rally sammesteds om søndagen og derefter at køre videre til Friesland, NL, på besøg og senere at mødes med engelske MG-venner.

Efter 65 km kørsel ville vi holde ind på den store rasteplads lige efter Bredebro, men da jeg ville bremse - DONK! - gik pedalen bare i bund, uden modstand og uden at bilen bremsede. Håndbremsen kunne heldigvis klare at standse os, så vi kunne holde ind i vigesporet langs hovedvejen.

Ude i maskinrummet kunne jeg se bremsevæske, men jeg havde ikke fantasi til at forestille mig, at den kom fra den nye kontakt. Det erfarede jeg så, da Else pumpede med pedalen: der stod en stråle ud gennem kontakten. Ikke ved gevindet, men ved stikbenene til ledningerne. Det har jeg godt nok aldrig set før eller hørt om.

Hvad gør vi så? Skulle vi vende hjem og skifte bil? Hvordan? Eller? Jeg ringede til min nærmeste gammelbil-ven, Bent Jessen i Løgumkloster. Han svarede da også, men at han ikke lige kunne hjælpe, da han befandt sig langt nede i Tyskland. Hvilket jeg i øvrigt godt vidste, men havde glemt midt i panikken. "Få fat i Dres" sagde Bent. OK! Dres fra Tønder Veteranklub er til daglig salgskonsulent hos FTZ, men hans nummer var ikke lige på min lystavle, så hvad så? Mens jeg spekulerede, fik jeg ind imellem træer og buske øje på en FTZ-varebil, der var på vej ud fra rastepladsen.

Jeg løb, sprællende med arme og ben, og fik FTZ-bilen til at standse. Chaufføren ringede Dres op, men FTZ har ikke lige den slags dele til gamle engelske biler på lager. "Men du har en på din MGB hjemme i din garage" forsøgte jeg. "Næj, den fæer do itt' - men jeg ringer igen



om 1 minut." Og det gjorde Dres selvfølgelig med besked om, at der ville komme en mekaniker ud til mig. Straks efter holdt mekanikeren bag os, og vi aftalte, at vi skulle trille langsomt og forsigtigt efter ham de 500 m tilbage til hans værksted, Lr Service v/ Lennart Rudolph, Hovedvejen 6, Bredebro. Her havde man heller ingen ny kontakt på lager, så Lennart ville "stoppe hullet" med en bolt eller lign., men det "engelske" gevind er ikke længere så gængs, som det har været. Derfor fyldte han kontakten op med loddetin, så den var tæt, skruede den på, rensede motorrummet af for bremsevæske (der kan skade lakken), fyldte op med ny bremsevæske og vi udluftede systemet, så bilen igen kunne bremse.

Takket være Bent, FTZ, Dres og Lr Service kunne vi køre videre en lille time senere - dog uden stoplys.

Tilbage i DK igen fik Lars Bonnevie hele "historien". Imidlertid havde han fra den pågældende leverandør af de indkøbte stoplyskontakter fået penge tilbage - sammen med besked på at tilbagekalde de allerede solgte, da de var ***livsfarlige at køre med!***

Jeg fik straks en ny og bedre kontakt tilsendt og monteret. Alle kan vi være glade for, at den dårlige kontakt ikke nåede at lave større ulykke end den gjorde, og at 1.600 km uden stoplyset mig bekendt ikke skabte problemer. Hellere undvære stoplyset end bremserne, når galt skal være!

af Jørgen Lind

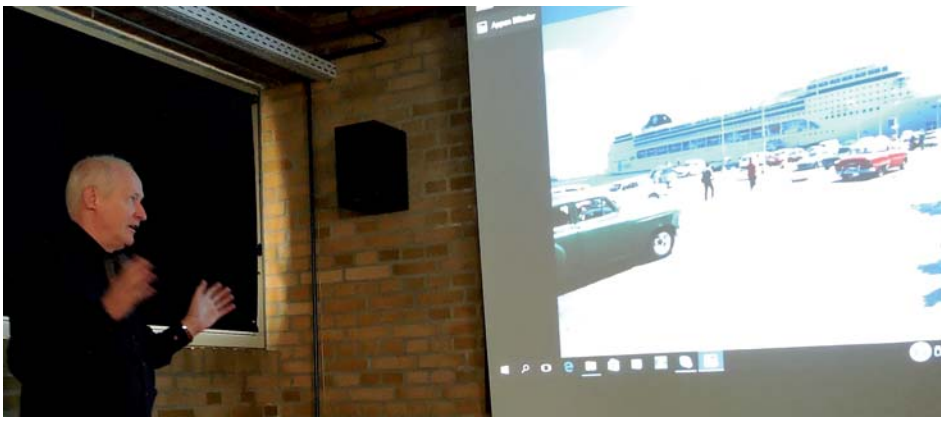
EFTERLYSNING
CUBA - på egen motorcykel

Nej, det er ikke bilen, jeg efterlyser – den står ude i min garage - men den første ejer, som købte den hos Volvo forhandleren i Esbjerg, Ejvin Hansen & Co 1967/68.
Bilen var først registreret hos Ejvin Hansen som en demo-vogn, men den blev solgt til den første private ejer nogen tid efter indregistreringen.
Det er denne første ejer, jeg efterlyser. Flere kilder oplyser, at det var fiskeexportør Paul Agnar i Esbjerg, som købte den.
Den blev solgt til en maskin-medarbejder hos fa. Paul Agnar 10. maj 1973 ca. ½ år efter, at Paul Agnar omkom ved en flyulykke i Dubai efteråret 1972.
Denne medarbejder hed Bent Nielsen, og han boede Novembervej 3 i Andrup.
Han flyttede senere til Autrup ved Årre – senere til Heager ved Nordenskov.
Den var under restaurering, da Bent blev alvorligt syg og døde for ca. 15 år siden, og herefter fik jeg mulighed for at erhverve den, idet hans enke ville fraflytte landejendommen, hvor de boede.
Den har nu gennemgået en "større omgang", og så ville det jo være rart, om bilens historie kunne eftervises – allerhelst med en kopi af registreringsattesten.
Jeg har prøvet hos Rigsarkivet, men de må ikke udlevere navne, så de kan ikke hjælpe, selvom de godt kunne se det hele i deres papirer.
Men mon ikke, der i læserkredsen skulle være en esbjergenser, der kan huske noget fra den tid om Paul Agnar.
Eller måske, nogen kender nogen, som kender nogen. ?

Alle relevante oplysninger om denne bil eller evt. Paul Agnars familie vil jeg være meget taknemmelig for at modtage.

Mange hilsener

Peter Urup
Riisagervej 2, Tranbjerg
6818 Årre
40112822
Peter.urup@gmail.com



CUBA - på egen motorcykel.

I februar 2016 kørte motorjournalisten Jens Jessen rundt på Cuba på sin egen Honda CL 450 fra 1974 sammen med 14 andre danskere.

I april hørte vi lidt om det på Varde Bibliotek, men nu kommer Jens i VMK og fortæller mere + viser endnu flere fotos fra den spændende og anderledes tur.

Det sker i forbindelse med det ordinære klubmøde i klublokalet i Gjesing Fritidscenter, Gjesinglunds Alle 2, 6715 Esbjerg N.

torsdag d. 1. september 2016 kl. 19.30

OLDTIMER

OLDTIMER… er engelsk, og er sammensat af ***old*** og ***time*** **-** med eller uden bindestreg. Oversat til dansk betyder det ***noget*** eller ***nogen***, der er gammeldags, stammer fra gammel tid. I England bruges ordet mest om en veteran, en ældre person, mens OLDTIMER især på tysk og på hollandsk betegner veteran- eller klassiske køretøjer og arrangementer om og med disse.

Nu i 2016 har man på 35. år arrangeret det internationale BOCKHORNER OLDTIMERMARKT nær den mindre tyske by Bockhorn i det Ostfrisiske. I tilknytning til og forlængelse af markedet og træffet har man så for 34. gang afholdt FRIESLAND RALLYE.
Byen Bockhorn med hotellet Friesische Wehde kendte jeg som vores midtvejs-station mellem Esbjerg og Hoek van Holland fra vores Englands-færd i 2015 - vi overnattede der både på ud- og hjemturen. Men at der var et stort OLDTIMER-marked, -træf og -rallye i Bockhorn anede jeg intet om, før jeg tilfældigvis stødte på det i en kalender med klassiker-arrangementer i ind- og udland. Og "som altid" skulle det afholdes den 2. weekend i juni - rent tilfældigt lige netop et par dage før vi alligevel ville passere Bockhorn på vej til et planlagt besøg i Friesland/Holland.
Efter at have studeret OLDTIMER-arrangementet nærmere, besluttede vi os for at starte nogle dage tidligere hjemmefra. Altså kontaktede jeg hotellet, men allerede tidligt i april var alt forlængst booket, men vi fandt en god og rimelig billig B&B med "egen carport" og en hel lejlighed i tagetagen i en lille landsby 20-30 km længere østpå.

Dernæst tilmeldte vi os FRIESLAND RALLYEet uden andre problemer end det tyske sprog samt at arrangørerne havde glemt at meddele, at man havde skiftet bank og -konto.
I mellemtiden her hjemme fandt vi ud af, at andre i VMK kendte til BOCKHORN OLDTIMER-. Hans Sørensen havde (selvfølgelig) været der, men var kørt hjem igen fordi det øs-regnede. Robert Nielsen, som også havde været der 4-5 gange, skulle af sted igen, så vi aftalte at mødes.

Markedet og træffet var noget større end jeg havde regnet med. Man angav, at der kommer over 30.000 besøgende, at der er mere end 3000 OLDTIMERe og over 1.000 udstillere. Noget á la stumpemarkedet i Beaulieu, England, men dog mindre end halvt så stort.
I markedsvejviseren er ALT nøje anført: I alfabetisk orden er anført hvilke personer og firmaer, der udstiller i hvilket område, hvilket stand nummer de har og hvad de - nødvendigvis kun i hovedtrækkene - handler med.
Et bremse-problem i SPRITEen forsinkede os hjemmefra, så vi nåede ikke hen til markedet om fredagen, men var til gengæld tidligt der ovre lørdag morgen, hvor vi efter lang køkørsel fandt ind til "vores" plads gennem TOR 5 ved **"It's Tea-Time - britisches Fahrzeugtreffen bis Baujahr 1968"** og **"RALLYE-Teilnehmer"** holdepladserne, som dog var smeltet sammen til ét uden særlig adskillelse.

Vi fik hurtigt kontakt med Robert og fulgtes ad i flere omgange og mødtes igen. Ikke overraskende er der flest stumper/dele/varer/udstyr til tyske biler, traktorer, motorcykler og knallerter at finde i standene, men Robert fandt da en udstødning, som han lige manglede til en italiensk motorcykel. Jeg så f.eks. en stand, hvor de handlede med dele til ARIEL og NORTON fra 1936-1938, vel nok til en ret snæver kundekreds! Andre stande tilbød engelske, italienske, amerikanske og japanske motorcykler, -dele og -udstyr, men jeg så ingen med til noget med engelske biler.

I udvalget af modelbiler ses alle mulige mærker (omend næste alle nu er: Made in China), så der fandt jeg både 2 "manglende" LOTUS-modeller 1:43 og en flot DUESENBERG J som i VMK-logoet - den har klubben nu overtaget.
I afsnittet for biler til salg var der lidt af hvert, f.eks. en 6 cyl. CITROEN C6E Berline Luxe fra 1929 til 49.000 €, en VW Camper 1967 til 67.500 €, en pæn TRIUMPH TR 6 1971 til 24.999 €, og en kort Volvo C306 6×6 med lad (prisen så jeg ikke).

OLDTIMER

Måske var der ikke 3000 OLDTIMERe til træffet, men under alle omstændigheder var der mange spændende køretøjer. Før-krigs modellerne er af kendte årsager ret sjældne i Tyskland, men imponerende var en FIAT 519 Torpedo fra 1919, en MERCEDES 290 Cabriolet "D" fra 1933, en fin lille ADLER TRUMF JUNIOR SPORT fra 1935-37, en Ferdinand Porsche-konstrueret MERCEDES 130 H fra 1935-36, hvor H'et står for hækmotor og ikke mindst en stor, utrolig kostbar V-12 cyl. MAYBACH Coupé fra ca. 1938.

Træffet var ellers domineret af kendte mærker og modeller fra især MERCEDES og OPEL, men ind imellem fangede f.eks. en tjekkisk TATRAPLAN T-600 fra omkring 1950, en flok patinerede INDIAN motorcykler

Støt vores annoncører
de støtter os

AUTO PARTNER VÆRKSTED

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

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

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- &
KOBLINGSSERVICE ApS
Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322
www.grindsted-bk.dk

3 yderligheder af 2-takts DKWer: en flot stål/træ/kunstlæder DKW F 7 eller 8 KOMBI, en DKW MUNGO "Jeep" og en sports DKW 3=6 MONZA fra 1959, der med en 1168 cc/88 PS motor med K-Jetronic indsprøjtning og turbolader er modificeret til race.

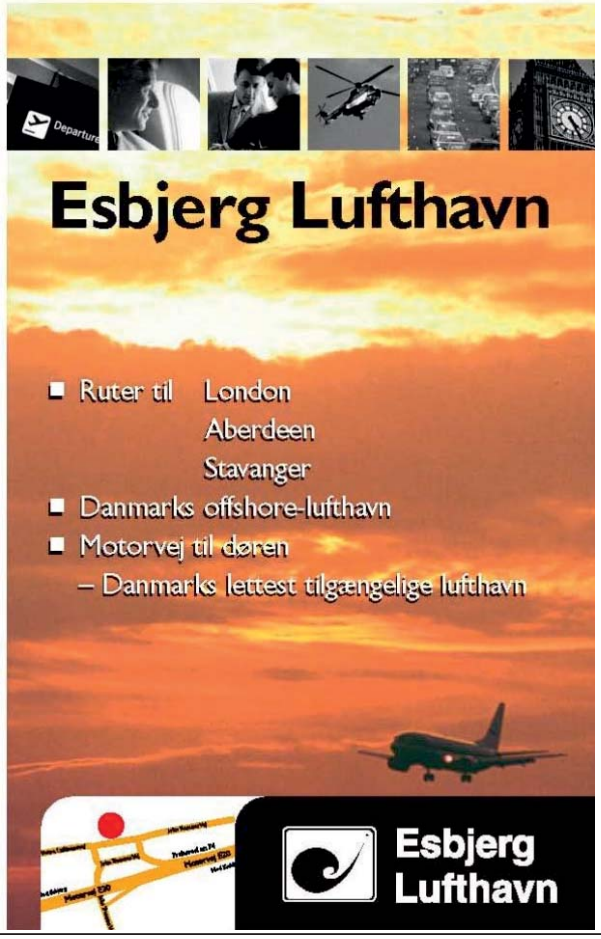
Da BMW i 1966 overtog GLAS/GOGGO, fulgte bl.a. en 3000GT "Glaserati" model med i købet - her er en af de sjældne 1968 BMW Glas 3000GT med V8 motor.

I mængden af VW dukkede en fin dansk indregistreret type 1 "med briller" op.

Men mere opsigt vakte en 2 personers 3-hjulet (!) lyseblå MINI. Et firma i Oldenburg har specialiseret sig i MINIer og bygget et par stykker af denne model. En mere original

bil er denne AUSTIN HEALEY 100-4 type BN1 fra 1954, der har fået lov til at beholde sine stålfælge - nå, måske er de blevet lidt bredere med tiden, det sker jo. Bilens ejer, Volkert Bruns, snakkede vi noget med. Han er godt kendt

Støt vores annoncører
de støtter os



med Danmark og har bl.a. deltaget i MG ALS-løbet et par gange, så vi har faktisk flere fælles bekendte.

OLDTIMER-markedets mindste motorcykel var denne YAMAHA. Var chaufføren måske lidt for stor til endnu at bruge sut og var hun måske lidt for lille til at køre sidevognsmaskine? Det tog hun sig ikke af. Motoren var i gang, og pludselig kørte hun bare - med farmand i sidevognen. Hvem var mest overrasket?

Robert var allerede ankommet torsdag, og var stort set nået alt igennem. Med rygsækken fuld af gode sager tog Robert hjemad lørdag ved 17-tiden, og her hygger vi os lidt inden afgang.

Det er umuligt at beskrive hele markedet og gengive hele stemningen i få ord og billeder, men her er i det mindste et forsøg derpå.

34. Friesland Rallye.

Vi havde fået tildelt startnummer 47. Allerede godt før kl. 8 søndag morgen var vi på pladsen igen og havde god tid til at kigge på de 99 andre deltagende køretøjer. Ikke alle var nået frem på det tidspunkt, men starten skulle også først gå kl. 9.30, efter et kørermøde kl. 9.00.

En lille mand iført en stor kasket og headset med forbindelse til højttalerne var om lørdagen gået rundt og præsentere alle de biler, han så. Han fortsatte på pletten igen søndag morgen indtil kørermødet og derefter igen ved starten af de 100 køretøjer. Det var en utrolig insider-viden han havde om alle mærker og modeller, og han remsede alle tekniske data, produktionstal og -år op, meget præcist og helt uden manuskript. Jeg ville give ham SPRITEns datablad, men det var ganske unødvendigt - han vidste bare det hele! Fantastisk.

Jeg fik at vide, at han hed Uwe Quentmeier, var fra Hamburg, og "altid optrådte" ved alle mulige OLDTIMER-begivenheder.

Vi fik løbspapirerne med forklaringer,instruktioner, kort, rallyskilt m.m. udleveret inden kørermødet, og vi prøvede at læse det tyske, men det forekom ret indviklet og ikke alt trængte ind. Derfor spurgte jeg en official, om vi måtte køre efter en anden, og det var OK. Vi fik så kontakt med en meget venlig og munter mand, som havde sin nabos søn med som navigatør. Manden hedder Hans-Jürgen, er fra Bielefeld ca. 200 km sydpå, og hans bil er en rød Big AUSTIN HEALEY 3000 i super fin stand.

Støt vores annoncører
de støtter os

Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme …"

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1981 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	595	220
75.000	865	220
125.000	1.067	220
175.000	1.265	220
225.000	1.456	220
275.000	1.668	220
325.000	1.927	220
375.000	2.186	220
400.000	2.312	220
475.000	2.648	220
525.000	2.962	220
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.471	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1982 til og med 1988:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.462	500
75.000	2.130	500
125.000	2.624	500
175.000	3.115	500
225.000	3.582	500
275.000	4.103	500
325.000	4.742	500
375.000	5.376	500
400.000	5.686	500
475.000	6.515	500
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.409	kr. 0

- 25% rabat ved indtegning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
- Forsikringen omhandler Vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.
  Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark

v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring A/S

AUTO• PARTNER

City Autoservice

v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 216
Telefon 75128284
Biltelefon 40331854
Privattelefon 75451501

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

AUTOPLUS SERVICE

KØB & SALG

OLDTIMER
34. Friesland Rallye.

Det var ikke sikkert, at de kørte rigtigt, men det tog de nu ikke så tungt - hovedsagen var at komme ud og køre på de små veje. Og det gjorde vi så…

Hvor hen vi kørte havde vi ikke meget fornemmelse af, og hvad vi skulle ved posterne, ud over at have et stempel, gik ikke op for os. Måske fordi der ikke var andet. Undervejs skulle vi notere nogle bogstaver, der var sat op på træer o. lign. Der var mange, og vi havde alligevel ingen chance for at finde det meget lange, sammensatte ord, som jeg ikke nu kan huske hvad var. Løbet var jo i Tyskland og baseret på, at man forstår det tyske sprog (bedre end os). Af de 100 startende var vi kun 2 udlændinge: et svensk par og os. Havde vi ikke kørt forkert nogle gange, ville turen være omkring 100 km, så måske kom vi op på 120 km i skønne, grønne omgivelser. Meget af tiden kom lidt støvregn, men ikke nok til at genere eller at sætte kalechen op.
Vi gjorde holdt nogle gange, dels fordi Hans-Jürgen lige skulle ryge lidt, dels fordi hans fødder skulle afkøles i en vandpyt - 2 fede udstødningsrør passerer lige under bilens bund i den venstre side .

Midtvejs fik vi varm middag på en kro, akkurat som vi kender det i VMK-løbene. På anden etape skulle vi genkende 10-12 huse, skilte, broer fra et billedark og skrive dem ind i et skema - i rækkefølge eller hvad? Det er svært, når der også er nok at gøre med at følge efter den store Healey, for Hans-Jürgen kørte frisk til.

Og så var der noget med nogle tal, men meningen med dem fik vi ikke fat i. Det var vi heldigvis ikke ene om.
Vi kom godt i mål og var med til præmieoverrækkelsen, hvor vi hyggede os med kaffe i Biergarten sammen med Hans-Jürgen, navigatøren samt Volker Bruns med veninde, og det var helt afslappende for os, at vi kunne samtale på Healey engelsk med dem. Det forlød, at der

var en præmie til det hold i den bil, der havde kørt længst på egne hjul for at være med. Jamen, det måtte da være os med ca. 400 km. Men nej, det ældre svenske par (ældre end hvem?) i start nr. 12 - en lille FIAT 500 TOPOLINO fra 1938 - havde kørt 150 mil = 1500 km, så de fik belønningen. Velfortjent og rigtig godt holdt ud i den lille gamle "Mariehøne".

OLDTIMER
Det «ny» Englændertræf i Løgumkloster

Det var sjovt for os at være med i hele OLDTIMER-arrangementet. Der var en god atmosfære i stumpemarkedet og træffet, og for mig var det spændende at se, hvad man havde at byde på. Ind imellem var der også andet i standene end bare motor-, motor- og motor-, og det glædede Else.
Ikke mindst takket Hans-Jürgens muntre selskab blev løbet en god oplevelse.

Var det ikke fordi vi nu alligevel kom forbi Bockhorn, så havde vi nok ikke kørt små 1.000 km efter det alene.
Men det var da en flot plakette vi fik…

tekst og fotos: Jørgen Lind

Dejligt vejr, fuldt besat, god mad på hotellet, fin tur i Mini Riley, både derned og hjem. Det var hvad Løgumklosterturen bød Finn Stepping og jeg. medl. nr. 85 Eli

Det er - kort og godt - som Finn Stepping og Eli Mortensen oplevede det "ny" Englændertræf i Løgumkloster d. 10. & 11. juni 2016. Efter 14 år stoppede Ursula & Bent Jessen som arrangører, og arrangementet videreføres nu af en arbejdsgruppe under Løgumkloster Handels- og Håndværkerforening, men træffet lignede i øvrigt sig selv.
Helt fra Fanø kom Jens-Jørn Højrup i den sorte

JENSEN-HEALEY og Kensey Edwards i den yderst sjældne, nyrestaurerede HEALEY SILVERSTONE, som han haft haft i mange år.

Foto til højre. Mange er allerede kørt hjem på det tidspunkt, hvor billedet er taget, men endnu står en fin MGA fra 1960, JENSEN-HEALEY'en og HEALEY SILVERSTONE'en tilbage på Merkedspladsen.

Længst tilbage på Markespladsen holder 3 fine eksemplarer af MINIer til: Finn Steppings yderst sjældne RILEY ELF fra 1963, den meget eftertragtede MORRIS COOPER S fra 1968 og en rigtig fin MORRIS MASCOT 1000 (?) fra 1977.

Foto Eli, tekst: Jørgen Lind

VMK PICNICTUR 2016

VMKs årlige picnictur går igen rundt om Ringkøbing Fjord
Søndag den 28. august 2016.
Vi mødes hos BILTEMA, Kjersing Ringvej 30, 6715 Esbjerg,
fra kl. 9.00, og kører kl. 9.30.

Madpakke og drikkevarer til eget brug på turen samt eftermiddagskaffe bør medbringes.

Turen slutter i Bork Havn. Mød bare op - tilmelding er ikke nødvendig.

Vel mødt!

Hilsen VMK

Stemningsbilleder fra VMK´s
Motorhistorisk Køredag - National Køredag - Store Køredag -
se artiklen side 20

Motorhistorisk Køredag
National Køredag
Store Køredag

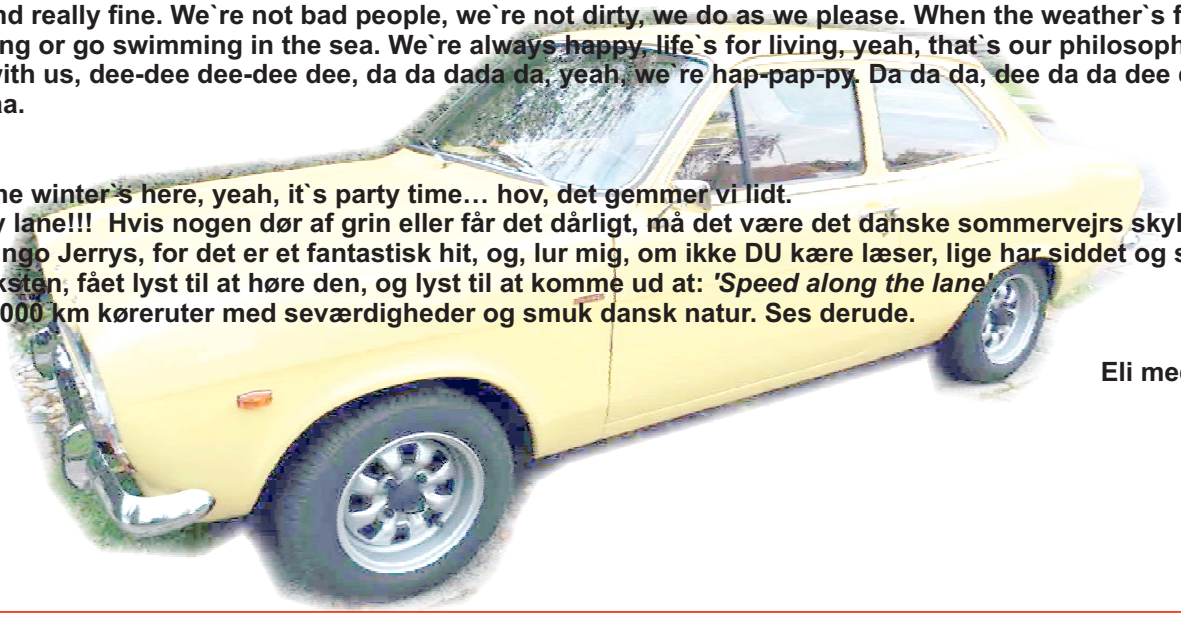
Ja, der er flere bud på navne for det landsdækkende arrangement på Grundlovsdag/fars dag, hvor de gamle skal ud og køre.
Her i VMK har vi for vane at planlægge det som en picnictur, hvor vi har forsøgt at mødes med Tønder Veteranklub - TVK. Nogle år er det lykkedes bedre end andre.
I 2016 havde samme Tønder Veteranklub inviteret os til åbent hus i deres ny-udvidede klubhus beliggende ved Tønder Flyveplads, hvor der samme dag holdtes det årlige åbent hus.
VMKer mødte op mellem kl. 9.30 og 10.00 på P-pladsen foran BILTEMA i det nordlige Esbjerg, og kl. 10 kørte alle mod Ribe, hvor vi skulle mødes med endnu flere VMKer. Ved afgang fra Ribe kl. 11 var flokken nået op på ca. 30 biler og 15 motorcykler.
Med faste møde- og opsamlingssteder indtegnet på et udleveret kort - der er uanet mange muligheder ad forskellige veje - fortsatte kortegen mod Tønder via Vester Vedsted - Rejsby - Skærbæk - Ballum'er og Sønder Sejerslev, hvor vi havde fået husly til at fortære madpakken på Sejerslevgaard, en fredet vestsønderjysk gård, der kan dateres tilbage til 1600-tallet. Næsten alle nåede frem!
Flagene var hejst til velkomst, og bordene i de gamle stuer var dækkede op. Vejret var det flottest tænkelige, så de fleste slog sig ned i skygge langs et læhegn udenfor gården, men mon ikke alle var inde og beundre den enestående gamle velbevarede "veteran-gård". Vi samlede 20 kr./person ind til en beskeden støtte for den videre restaurering af gården.
Det stod den enkelte frit for, om man ville køre med de sidste 15-20 km til Tønder Flyveplads, men jeg tror næsten alle tog imod tilbudet. På pladsen omkring startbanen holdt bilerne fra TVK, og da vi kom til, blev der helt fyldt op.
Der var stor aktivitet på flyvepladsen. Foruden at beundre TVKs klubhus (nej, vi er slet ikke misundelige) og alle de fremmødte køretøjer var der nok at se på med start og landing af mange forskellige fly samt en enkelt helikopter. Det var muligt at købe sig til en rundflyvning, for 50 kr. ekstra endda i en gammel Chipmonk, som engang var træningsfly for piloter i Flyvevåbnet.
Ved 16-tiden lukkede pladsen ned, og alle 'sivede' hjemad i større eller mindre grupper.
Hvad mon vi så finder på til næste år?

tekst og fotos: Jørgen Lind

Garagesnak

De køretøjer, som man har mødt: Hvis man kunne lide dem, søger man tilbage i samme retning. De er som prismer, som får os til at tænke tilbage. Et godt modstykke til computer, tablet, tv og tidens jag. (Fortiden under den ene arm, og nutiden under den anden). Hvem skriver lidt om dette emne? Ordet er frit, og viljen til at ville, skaber evnen til at kunne!

In the summertime, when the weather is high. You can stretch right up, and touch the sky. When the weather´s fine, you got woman, you got woman on your mind. Have a drink, have a drive. Go out and see what you can find. If her daddy`s rich, take her out for a meal. If her daddy`s poor, just do what you feel. Speed along the lane. Do a turn or return the twenty-five. When the sun goes down. You can make it, make it good and really fine. We`re not bad people, we`re not dirty, we do as we please. When the weather`s fine, we go fishing or go swimming in the sea. We`re always happy, life`s for living, yeah, that`s our philosophy. Sing along with us, dee-dee dee-dee dee, da da dada da, yeah, we`re hap-pap-py. Da da da, dee da da dee da da dee daaa.



When the winter`s here, yeah, it`s party time… hov, det gemmer vi lidt.
Memory lane!!! Hvis nogen dør af grin eller får det dårligt, må det være det danske sommervejrs skyld, og ikke Mungo Jerrys, for det er et fantastisk hit, og, lur mig, om ikke DU kære læser, lige har siddet og sunget efter teksten, fået lyst til at høre den, og lyst til at komme ud at: *'Speed along the lane'*.
Vi har 5000 km køreruter med seværdigheder og smuk dansk natur. Ses derude.

Eli medl.nr. 85

Dyrskue og Veteranstævne på Karensminde Museumsgård

Søndag d. 11. september kl. 09.30 - 16.00

Tilmelding af veterankøretøjer og dyr af gamle husdyrracer skal ske på Karensmindes Venners hjemmeside: www.karensmindes-venner.com
Der er åbent for tilmelding fra d. 27. juli 2016 til og med d. 14. august 2016.

Ved eventuelle spørgsmål kontakt venligst formand for Karensmindes Venner, Elna Sørensen på tlf. 75 32 23 45.

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

Søndertorv i Haderslev
- set på et ældre postkort og nu

af Jørgen Lind

SØNDERTORV I HADERSLEV præges af smukke gavlhuse, som til dels stammer fra tiden kort efter en stor brand i 1627. De fleste af husene har dog fået påsat en nye "skal" i perioden 1864-1920, hvor tyske stilarter var mere fremherskende. Bagved husene ses taget af den noget ældre Haderslev Domkirke, der stammer helt tilbage fra 1200-tallet. Landevejene dengang gik ind gennem byerne. Hvis du fulgte cyklisten til venstre og kørte 52 km, kom du til Ribe, og kørte du til højre ad Nørregade, kom du til Kolding efter 27 km's kørsel. Der holder mange biler parkeret på og ved torvet. Til venstre holder en amerikansk FORD V8 Tudor1938, i rækken på trekanten kan bl.a. genkendes en OPEL OLYMPIA fra lige før eller lige efter krigen, en DKW fra sidst i 1930'erne og den helt ny VW type 1. Fra Nørregade kommer en ældre amerikansk varebil eller pick-up, og ind i Nørregade kører en OPEL KAPITÄN 1951-53.

Husene på SØNDERTORV har siden først i 1950'erne, hvor postkortfotoet er taget, fået nok så friske farver, mens bygningerne faktisk er ret uændrede. Torvets og gadens udstyr er derimod betydeligt forøget med skulpturer på søjler, gå-gade-pullerter, reklameskilte, gadelamper, busstoppesteder, bænke, blomsterkummer, div. skilte og træer, som skjuler Domkirkens tag og spir. Café-livet trives under parasollerne ved cafébordene og -stolene foran de to caféer og kebab-baren med udeservering. Næsten skjult i mylderet holder en ældre PEUGEOT 406 og en ældre MAZDA 323F (lovligt?) parkeret. Apotekergade til venstre er nu gågade, mens man stadig kan køre op fra Lavgade over Søndertorv til Nørregade - og omvendt, som en FORD MONDEO af næst-nyeste model her er på vej til.

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

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl

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**