VMK NYT

Nr. 321, 44. årg. januar 2021

TROPHY - TROFÆ

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk
Facebook: VMK - Vestjysk Motorveteran Klub
FORMÅL: At fremme interessen for køretøjer af teknisk-historisk interesse.

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

KLUBMØDER:
Klubmøder er for tiden aflyste p.g.a. corona.

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:

Generelforsamling ..... side 3
Regnskab ..... side 4
Trohpy ..... side 5
Transporthistorie ..... side 10
Efter 2 CV ..... side 16
Garagesnak ..... side 21
Postkort ..... side 22

NYE MEDLEMMER

AKTIVITETSKALENDER:
4. marts 19.30 Ordinær generalforsamling

Generalforsamlingen vil kun blive gennemført, såfremt den kan afholdes i overensstemmelse med de gældende corona-restriktioner. Ellers aflyses - se hjemmesiden og/eller facebook.!

VMK kan i øjeblikket ikke tilbyde andet end 'selvbetjening' ved at læse **VMK NYT**, der udkommer uændret til alle medlemmer, kigge på hjemmesiden vmklub.dk og/eller på facebook-siden **VMK - Vestjysk Motorveteran Klub.**

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:
TROPHY - TROFÆ. Læs mere side 5-8.

Deadline til næste VMK blad er 1. marts 2021

Vestjysk Motorveteran Klub
INDKALDELSE TIL ORDINÆR GENERALFORSAMLING
torsdag d. 4. marts kl. 19.30 2021 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:

Thomas Nielsen	nuv. næstformand	modtager valg
Povl Elkjær	nuv. best. medl.	modtager valg
Frants Enevoldsen	nuv. best. medl.	modtager valg
Axel Hesel	nuv. best. medl.	modtager valg
Johannes Frandsen	nuv. suppleant	modtager ikke valg

6. Valg af revisor og -suppleant:

William Pohlmann	nuv. revisor	modtager valg
Kjeld Kristensen	nuv. revisor suppl.	modtager valg

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 overensstemmelse med de gældende corona-restriktioner. Ellers aflyses - se hjemmesiden!

KONTINGENT FOR 2021:

NU er det ved at være tid til at BETALE MEDLEMSKONTINGENT FOR 2021.

GIROKORTET, som engang fulgte med VMK NYT i november-udgaven, er DROPPET.

Derfor er det nu KUN MULIGT at indbetale via BANKOVERFØRSEL til foreningskontoen i FRØS SPAREKASSE.

Overfør 350 kr. *senest* d. 15. februar 2021 Reg: 9735 Konto:0002699540

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 / VMK

REGNSKAB

Vestjysk Motorveteran Klub

Foreningsregnskab

Budget '21	Budget '20			For perioden 1/1-31/12 2020	For perioden 1/1-31/12 2019
45.000	62.000	Kontingent		53.660,00	60.400,00
12.000	11.000	Annoncer, VMK-Nyt		12.000,00	12.000,00
	0	Klubspil, indtægter	0,00		
0	0	Klubspil, udgifter	0,00	0,00	658,78
57.000	**73.000**	**Indtægter i alt**		**65.660,00**	**73.058,78**
2.000	2.000	Nyanskaffelser		1.747,50	4.500,00
2.000	1.000	Bestyrelsesmøder		1.621,00	700,00
1.500	1.500	Generalforsamling		1.600,00	1.441,00
10.000	5.000	Klub-arrangementer		9.750,00	18.915,00
0	1.000	Telefongodtgørelse		0,00	1.000,00
9.000	5.200	Hjemmeside og internet		8.511,00	2.152,50
1.500	4.000	Kontorartikler og porto		950,00	2.228,00
1.000	500	Bank- og andre gebyrer		895,00	600,00
1.000	1.300	Husleje -kulturcafe		718,50	1.651,75
4.000	3.400	Husleje -bibliotek		3.878,76	3.357,51
4.500	4.577	Motorhistorisk Samråd -MhS		4.324,00	4.577,00
0	0	Klubregalier -netto		0,00	-100,00
1.000	1.000	Diverse udgifter		855,01	1.437,25
37.500	30.477			34.850,77	42.460,01
19.000	21.000	VMK Nyt		19.501,00	19.938,00
500	1.500	Kørsel og distribution		0,00	160,20
20.000	20.000	Bladporto		18.524,40	19.952,00
39.500	42.500			38.025,40	40.050,20
77.000	**72.977**	**Udgifter i alt**		**72.876,17**	**82.510,21**
-20.000	**23**	**Resultat før renter**		**-7.216,17**	**-9.451,43**
0	0	Renteindtægter		0,00	0,00
-20.000	**23**	**Foreningsresultat**		**-7.216,17**	**-9.451,43**

Vestjysk Motorveteran Klub

Løbsregnskab

Budget '21	Budget '20		For perioden 1/1-31/12 2020	For perioden 1/1-31/12 2019
0	40.000	Deltagerbetaling	0,00	31.225,00
0	**40.000**	**Indtægter i alt**	**0,00**	**31.225,00**
0	30.000	Forplejning	0,00	25.019,00
0	2.300	Kørselsudgifter	0,00	1.886,80
0	500	Porto	0,00	0,00
0	2.200	Tryksager/materialer	0,00	204,00
0	2.500	Lydanlæg	0,00	3.000,00
0	2.500	Diverse	0,00	69,90
0	**40.000**	**Udgifter i alt**	**0,00**	**30.179,70**
0	**0**	**Løbsresultat**	**0,00**	**1.045,30**

Balance pr.

		31. december 2020	31. december 2019
Driftskonto 0002699540		81.767,14	99.858,31
Løbskonto 0002699559		1.200,00	0,00
Forudbet. omkostninger		6.325,00	0,00
Aktiver i alt		**89.292,14**	**99.858,31**
Egenkapital primo		93.258,31	101.664,44
Årets resultat:			
Foreningsresultat	-7.216,17		-9.451,43
Løbsresultat	0,00	-7.216,17	1.045,30
Egenkapital		**86.042,14**	**93.258,31**
Forudbetalt kontingent m.v.		3.250,00	5.600,00
Forudbetalte annoncer		0,00	0,00
Skyldige omkostninger		0,00	1.000,00
Gæld		3.250,00	6.600,00
Passiver i alt		**89.292,14**	**99.858,31**

Esbjerg, den 10/1-2021

Pia Jørgensen -kasserer

William Pohlmann - revisor

Således ser regnskaberne for 2020 ud. Bestyrelsen ser ikke de store afvigelser i forhold til tidligere år. Kun en lille nedgang i medlemstallet og dermed i indtægterne. Det må kunne gøres bedre - kom med nye medlemmer til VMK ! ESBJERG VETERANLØB 2020 nåede kun til papiret, og derfor har der - desværre - hverken været indtægter eller udgifter på den konto. Som en slags 'plaster på såret', nåede vi den 23. august at gennemføre en herlig køretur, der nogenlunde fulgte den rute, som var tiltænkt veteranløbet. Og den traditionelle spisning midtvejs i løbet blev vi heller ikke snydt for. Denne gang endda på klubbens regning, se under Klub-arrangementer med 9.750,-.
Kort efter kunne vi ikke have gennemført turen i indenfor de gældende corona-restriktioner, der unægteligt har præget klubåret.
Kun VMK NYT og hjemmesiden kører ufortrødent igennem. LUMAPRINT er i stand til at øge kvaliteten og fastholde prisen for bladet, som især i disse restriktions-tider er vores største aktivitet og kontakt til medlemmerne.
Så vi bestræber os på at køre videre - er der ikke også LYS at skimte forude? **GODT NYTÅR!**

Triumph TR5 Trophy.

Fotos: Lars Hillerup & Jørgen LInd Tekst: Jørgen Lind

***TROPHY* betyder *TROFÆ*.**

Et TROFÆ er et bæger, en pokal eller anden dekorativ genstand, der er tildelt som en pris for en sejr eller en succes - en TRIUMF. Med ordene byttet lidt om, får vi en motorcykel ud af det. Og det er lige præcist hvad dette stykke handler om: TRIUMPH TR5 TROPHY 500.

Som så mange andre modeller fra TRIUMPH blev TR5 TROPHY fremstillet af Triumph Motorcycles på fabrikken i Meriden i England, en 'lille' by med små 60.000 indbyggere i West Midlands mellem de noget større byer Birmingham og Coventry. Den første TR5 var en test-maskine, der var designet til off-road brug, men også med køreegenskaber til brug på offentlig vej. Den var baseret på TRIUMPH SPEED, som den navnkundige Edward Turner, TRIUMPHs chefdesigner og administrerende direktør, lancerede på det nationale motorcykelshow i 1937. Edward Turners TRIUMPH twins blev et vigtigt vendepunkt for den britiske motorcykelindustri. Skønt en 500 cc parallel twin med middel-kapacitet ikke var revolutionerende, var 5T Speed Twin-modellen lettere end mange moderne singler med betydeligt mere kraft og drejningsmoment.

TROPHY-navnet stammer fra de tre 'specials', som TRIUMPH byggede til det italienske internationale seksdages-trial i 1948, som fortsattes i at vinde tre guldmedaljer og producenternes holdpokal.

TROPHY var i serieproduktion fra 1949 til 1959.

De originale TR5 TROPHY-modeller fra 1949 var faktisk udstyret med den generatormotor, som TRIUMPH havde leveret til WW2 krigsafdelingen til brug i Lancaster bombefly.

Disse motorer havde TRIUMPHs første cylindre og -toppe i aluminium. Under krigen havde man spekuleret på, hvor vidt legerings-hovederne med deres eminente køleegenskaber let kunne tilpasses en motorcykelmotor. TR5 Trophy-modellerne fra 1949-50 brugte modificerede versioner af disse topstykker med tilnavnet 'square barrel' (firkantet tønde).

Derefter blev 498 cc motoren opdateret i 1951 med nye aluminiumscylindre og toppe med finere afstemte køleribber og afrundet profil, som den delte med TIGER 100 modellen.

TROPHY

Arnfred Nielsen har en TRIUMPH TR5 TROPHY 500 cc fra 1956 med en lidt speciel historie, men det var bestemt ikke noget nyt for ham at køre TRIUMPH, da han købte den for over 20 år siden.

Allerede i 1957 startede han sin motorsportskarriere som sidevognskører med at træne på sin almindelige BMW 500 cc med sidevogn. Men efter at have taget licens, blev den i 1958 skiftet ud med en 650 cc ARIEL HUNTMASTER, som også blev brugt til daglig kørsel.
Efter 3 år på ARIELen gik han over til en 500 cc TRIUMPH TROPHY. Det tegnede straks til at blive et godt skift, for allerede i det første løb på TROPHYen vandt Arnfred med Muhle i sidevognen Trelleborgløbet på Korskrobanen. Det var d. 14. maj 1961 - ja, det er tæt ved 60 år siden !
Lige siden har Arnfred holdt ved TRIUMPH-mærket - dog ikke udelukkende. Ganske mange af dem er gået gennem hænderne på ham. Både egne og andres maskiner og motorer har han tunet, serviceret, repareret og opbygget til motorløb.

Arnfred købte TROPHYen i 2000 af Niels Dygaard, da han for første gang deltog i Skanderborg Løbet - Tour de Nostalgie, som Niels i sin egenskab af oldermand i Skanderborg Motorcykellaug har arrangeret siden 1997.
I parantes skal det bemærkes, at lauget opløstes i 2017, men at Skanderborg Lions Club til Niels Dygaards store glæde besluttede at videreføre Skanderborg Løbet - Tour de Nostalgie med ham selv i sin vante rolle. Løbet blev da udvidet med 4-hulede køretøjer, men blev af velkendte årsager ikke gennemført i 2020.

Det specielle ved denne TRIUMPH TROPHY består i, at den siges at have tilhørt det svenske kongehus!
Det menes, at den dér har haft en rolle som eskorte-køretøj i svenske kongelige karavaner og optog…
Det hævdes også, at der findes et foto, hvor den svenske Dronning Sylvia sidder på bagsædet af TROPHYen…
Og det påstås, at de 3 svenske kroner er indhugget et eller andet sted i stellet…

Men Arnfred har nu aldrig selv stødt på reelle beviser for nogen de 3 påstande.
Og Niels Dygaard siger: 'Gad vide om det er ***den*** cykel?'

I vores Google-søgen efter *det* kongelige TROPHY-foto på nettet, har vi 'kun' kunne finde Dronning Silvia på ture med Kongen i kareten og i en 'fed' FERRARI på en dansk rasteplads.

Men alt dette ændrer ikke ved, at det er en meget fin motorcykel i meget original stand - kongelig eller ej.

TROPHY

TRIUMPH TROPHY 500 cc Model (TR5) fik hurtigt et godt ry og blev udbredt i alle dele af verden. Den blev designet til let at kunne tilpasses til de fleste former for motorcykelkonkurrence,

GENERELLE SPECIFIKATIONER:

MOTOR. TR5 498 c.c. O.H.V, 4-takts parallel twin, høj, kompression med to geardrevne knastaksler, almindelige hovedlejer og centralt svinghjul. Tør sumpsmøring, trykfødte store ender og ventiludstyr, TR5 trykstøbt legeringstopstykke og -cylindre. Luftfilter. Oplagt to-i-en udstødningsrør med lyddæmper.
4-TRINS GEARKASSE. Positiv fodskift, multipladekobling med stor diameter med Neelangite-foringer og støddæmper af gummipude.
RAMME. Loddet ramme med vippearm bagophæng med hydraulisk dæmpning justerbar til forskellige belastninger,
FORGAFFEL. Det berømte Triumph teleskopmønster med lange smidige fjedre og hydraulisk dæmpning.
BRÆNDSTOFTANK. Nyt design benzin tank med reduceret bredde. Rigelig olietank. Hurtigudløsningshætter og tilgængelige filtre.
BREMSER. Støbejerns tromler med stor diameter, poleret forankringsplade foran, fingerjustering.
HJUL. Forkromede eger og fælge; Dunlop Sports dæk som valgfri ekstra.
ELEKTRISK UDSTYR. Kraftig forkromet forlygte, hurtigt aftagelig. Lucas 6 volt 60 watt dynamo, automatisk spændingskontrol. Lucas magnet "type" Wader.
ANDRE DETALJER. 120 m.p.h, (eller 180 km.p.h.) Smiths Speedometer; konkurrence type Twinsæde; twist greb med justerbar spænding; sølv glans og sort finish. Sikre kugle-koblings- og bremsehåndtag.

Arnfreds TROPHY har monteret standard udstødningsrør og lydpotter, men den originale oplagte to-i-en er i behold.

TROPHY

Arnfred kan stadig ikke 'holde fingrene fra' den mekanik, som har været så stor en del af hans liv. I 60'erne byggede han TROPHY sidevognsracere til unge kommende motorkørere og til eget brug, nu tjekker han lige, at tændrørsledningen på TROPHYen sidder som den skal.
'Prøv og mærk koblingen! Den går blødt og præcist. Ja, det er en speedway-kobling med tandrem træk, så det er noget, der du'r!' siger Arnfred. For at få plads til den, har han lagt en skive - en 10 mm tyk 'alu-pakning' ind mellem sidedækslet og krumtap/koblingshuset. Så fint lavet, at enhver udenforstående ville tro, at sådan skal det bare være, og så blanktpoleret, at fotografen har svært ved at undgå at få en 'selfie' ud af billedet.

Faktisk kører han ikke så meget motorcykel mere. Til afløsning købte han en NSU PRINZ 1000, altså en 4-hulet bil, som er sat til salg, da han ret kort efter købte en VW GOLF Cabriolet, så han fortsat kunne få lidt frisk luft.
For at sikre, at TROPHYen får et godt liv, har han solgt den til sin søn Lars. Dog med fortsat brugsret. Og med fornøjelsen at passe den, som han har gjort i de mange år. På en af Lars' første ture, gik den pludselig i stå, og måtte sendes hjem til værkstedet. Det var magneten, der var 'stået af' - Arnfred straks konstatere. Den har aldrig svigtet i de 20 år, der er gået siden han købte den. Tilbage i stalden er nu kun den meget fine TRIUMPH DAYTONA 1972, som han nu også overvejer at sætte til salg …
… en begyndelse til et punktum for et langt MC-liv.

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

Granly Gruppen A/S

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

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

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS

Vestergade 114. 7200 Grindsted

tlf. 75 322 322

www.grindsted-bk.dk

Transporthistorie!

af Henning B. Mathiasen - I mangel af egne fotos er tilsvarende fundet på nettet,

- om de transportmidler vi gjorde brug af undervejs.

Tiden var 1960. Stedet var København da en af mine medstuderende havde lyst til at sælge mig en brugt Lambretta scooter til en fornuftig pris – det var så starten på mange års motorisering og dermed forøget frihed.
Her har vi vidunderet – 150 ccm og 80 km/t – vi kom da både til Esbjerg og Nibe for at hilse på familien.

Efter afsluttet examen gav den mulighed for at passe et job hos NESA i en måned og for at komme hjem på weekend fra rekruttiden i Vordingborg. Senere på løjtnantskolen nord for København sørgede den for at jeg kunne nå til Tårnby og passe et job som lærer på teknisk skole om aftenen.
Dengang var tjenesten i uniform 24 måneder så vi hankede op i køretøjet og flyttede til Ålborg hvor det viste sig at en ny udvikling på transportområdet var undervejs.

Når jeg nu tænker tilbage er det næsten ikke til at fatte hvad der alt skete i løbet af et år – vi flyttede ind i en moderne lejlighed centralt i byen - Hanne fik et kontorjob hos Lange og Unmack – vi fik ung pige i huset til at passe Jesper – jeg fik kørekort til bil – vi lærte Villy at kende.

Af alle de specielle mennesker vi i tidens løb har truffet, er han nok i den øverste halvdel – i hans hoved fandtes ingen problemer, kun løsninger og så handlede han med brugte biler. Han og hans kone boede i samme opgang som os og da det var før fjernsynet var almindeligt, fordrev vi en del aftner med forskellige spil – Villy vandt altid!!! Vores scooter var efterhånden begyndt at vise flere alderdomstegn, men også der havde Villy løsningen klar – og på ganske kort tid blev vi bilejere.

Her har vi så igen et vidunder, en Ford Eifel fra 1937. Det var en helt ny fornemmelse at vi nu alle 3 kunne transporteres rundt med tag over – der var bare lige det at voksdugen på taget ikke var helt tæt, men det regner jo ikke altid!

Alt var nu fryd og gammen i flere måneder, men så ville Ford ‘en ikke mere, motoren brændte simpelthen sammen – Villy blev præsenteret for de kolde kendsgerninger og han kunne godt se at det var lidt tidligt, men han havde straks en løsning klar i form af en Wartburg som kun var et par år gammel og ”kun” havde kørt 100.000 km som udlejningsbil – Ford’ en tog han selvfølgelig tilbage til den pris vi havde givet.Vi var nu avanceret flere klasser op mod luksus – oceaner af plads, gode køreegenskaber og et tæt tag. Man skulle lige vænne sig til pruttelyden fra sådan en totakter når man kørte langsomt, men på landevejen gik den som en velsmurt symaskine. Som sagt totakter med 900 ccm, 3 cylindre og over 100 km/t – en ganske ny ting var friløbet som gjorde at man kunne skifte gear uden at røre koblingen, det krævede dog lidt øvelse, men alt i alt en nyttig ting.

I begyndelsen af 1963 havde jeg udtjent min værnepligt og fået job hos elforsyningen i Agerskov – her vil jeg lige indskyde at en tjenestebolig var indeholdt i jobbet, det gav udslag for valget af et ukendt område i Sønderjylland.

Bilen var efterhånden blevet en naturlig del af familien så den havde vi med i "bagagen" – det var så heldigt at der i Gram fandtes en god lille mekaniker, der kunne påtage sig vedligeholdelsen, han lærte mig hurtigt at justere tændingen jævnligt så fornemmelsen af "velsmurt symaskine" kunne bevares. I 1965 fortalte mekanikeren at der netop var kommet en ny model og han kunne tilbyde os

en god handel hvis vi ville blive ved mærket.Det så ud som en fin aftale og vores lokale Sparekasse var med på "løjerne", så vi accepterede og stod nu med en splinter ny Wartburg med alle de gode ting vi havde lært at sætte pris på, plus nogle flere kræfter (1000 ccm) og et forbedret forhjuls ophæng. Men de gode mennesker nede i Eisenach, som fabrikerede bilen, havde nok været lige lovlig optimistiske, da de strammede den gamle motor op til en højere ydelse, for der røg en toppakning af og til – trods alt havde vi det godt i selskab med bilen i 4 år hvorefter tilfældigheder skubbede os videre.

I Toftlund var ankommet en helt ny Ford forhandler og MSE havde købt en håndfuld små varevogne her – jeg kom tilfældigvis forbi en dag, uden overhovedet at have deltaget i handelen, men ved en snak fik jeg en meget overbevisende fortælling om det uheldige i at jeg demonstrerede afstand til Ford ved at køre rundt i en DDR produceret bil. Efter lidt betænkningstid kom en handel i stand til en fordelagtig byttepris, hvorefter vi blev ejere af en Ford Taunus 12m stationcar.

Vi fik den snart grundig afprøvet på en tur til Italien med begge børn – kort efter Hamborg blev sengen redt bag i bilen og børnene iført nattøj, hvorefter vi alle kunne gennemføre en nat gennem Tyskland i fred og ro.

Det skal lige bemærkes, at det var tiden før sikkerhedsseler og anden fastspænding blev almindeligt.
Endnu et skridt opad med hensyn til rummelighed og teknik – den var medlem af familien i de kommende ca. 6 år.

I 1970 dukkede der en ny 3-årig uddannelse som børnehavepædagog op i Åbenrå, og Hanne blev optaget - det gav endnu et "skvulp" i vores lille familie. Det var lidt svært at klare det hele med en bil, men med hjælp fra min gode faster var det det muligt at anskaffe en bedaget VW-boble, som kunne klare den daglige transport til Åbenrå. En ung pige i huset, som kunne ta' sig godt af Jesper og Morten, blev der også plads til. Efter overstået examen fik Hanne job i Bedsted, så også her fungerede Boblen upåklageligt. Der var nu flere ting som påvirkede vores næste bilvalg – først var det MSE's indkøb af en Golf, som hovedsagelig jeg kunne bruge i arbejdstiden og derefter skulle den kommende bil falde i Hannes smag.

TRANSPORTHISTORIE

VW-en blev overladt til en ung elektriker, der skulle uddannes i Odense – efter nogen tid blev den påkørt og totalskadet, heldigvis betalte forsikringen så alle kom fra det med ”skindet” på næsen.

I Vojens var der dukket en Fiat forhandler op – han viste sig at være en af søster Elses tidligere skolekammerater fra Esbjerg, så ham aflagte vi et besøg hvilket resulterede i indkøb af en ny bil, som på alle måder passede ind i vores situation. Størrelse, køreegenskaber og navnlig farven (gul) tiltalte Hanne, så der var ikke langt fra tanke til handling: Fiat 128 stationcar, som vi begge blev meget glade for. Jeg fik en bil stillet til rådighed i mit arbejde - det fik så 128’en til at holde lidt længere.

Det næste køb dukkede op i horisonten – da vi havde været meget tilfredse med 128, skiftede vi til en helt ny model fra Fiat. Det blev en Ritmo indkøbt i Rødding, men selvom der stod Fiat på næsen af den, så blev den aldrig rigtig ”vores” bil, dertil var dens køreegenskaber alt for meget amerikansk inspireret, lidt ”slasket”!

Den holdt da helt frem til mit nye job som direktør med firmabil, hvor Hanne så kørte videre i en ny Fiat Uno.

Her har vi så de to meget forskellige Fiat modeller, Ritmo’en som blot var et transportmiddel, og Uno’en, som Hanne bogstavelig talt tog på om morgenen og nød turen til Bedsted hver eneste dag

Nået frem til året 1985 overtog jeg jobbet som direktør og fik en BMW 320 i stillet til rådighed. Den ser da flot ud og der var mange kræfter under hjelmen.

Det første eksemplar af BMW'en holdt altså kun en måned – jeg måtte sande, at der er stor forskel på at blive skubbet af baghjulene, og at blive trukket af forhjulene, som jeg havde vænnet mig til gennem mange år.
Kombinationen af en våd vej med nedfaldne blade og et sving, som var lidt skarpere end jeg havde forventet, resulterede i at bilen viklede sig omkring et af de få vejtræer, som stadig fandtes i Sønderjylland. Det var ret uheldigt for vi havde planlagt en tur sydpå med venner, men heldigvis kunne vores BMW forhandler Ole Olsen (ja, det var ***den*** kendte Ole) omgående stille med et nyt eksemplar, så alt lykkedes.

I de følgende 6 år bragte bilen os trygt rundt i en stor del af Europa – dog måtte den give op overfor brostenene i det tidligere DDR, vi haltede hjem med ødelagte fjedre.

Ved en ren tilfældighed blev jeg opmærksom på at der i Højer var en forhandler, som solgte SAAB – han ville meget gerne komme til Agerskov og demonstrere en ny SAAB 9000 for os. Efter en kort prøvetur var der ingen tvivl om at det netop var den bil vi altid havde drømt om, nordisk kvalitet og gennemtænkt i alle detaljer. At værkstedet i Højer så stadig, efter mere end 30 år, lever op til det kvalitetsniveau vi oplevede i starten, er et ekstra plus.

Første udgave var på 2,3 liter, den var nok lidt tørstig, men alt andet var perfekt.
Den næste var med en 2 liter motor, men til gengæld med direkte indsprøjtning, og var dertil lidt mere økonomisk.
Begge biler var meget driftssikre og bragte os vidt omkring. Da den sidste var omkring 10 år bragte den os hjem fra Frankrig, med en noget "træt" kørsel – mekanikeren kunne fortælle, at det var med det yderste af neglende den var kommet så langt, tænd-spolerne var defekte, de blev skiftet og den kørte videre, som om intet var hændt…

TRANSPORTHISTORIE

For Hanne var tiden kommet til at skifte Uno 'en, for den var også ved at være en ældre dame – Ford havde lavet en ny lille bil, som havde et tiltalende design, syntes hun, så inden længe havde vi sluttet cirklen med endnu en Ford.

Her er så Ford Ka, som holdt indtil Hannes syn, ikke mere var køreegnet, hvorefter Jesper overtog – desværre led den en krank skæbne, idet en lastbil kørte over den på parkeringspladsen. Ved hjælp fra forsikringen fik han en ny af samme slags – den holder endnu.

Det er nu ved at være slut på denne snak om køretøjer, men status i dag er omstående Toyota Yaris.

Jeg havde aldrig drømt om at der skulle en Toyota i stalden, men da Saab opgav produktionen, fik Højer-mekanikeren mulighed for at sælge et andet mærke og vi blev overbevist om at vove forsøget – det var en god beslutning for pensionister, idet de årlige omkostninger er minimeret.

Slut på beretningen her hvor 2020 er ved at rinde ud.

Et kig ind i en 'tilfældig' families valg af transportmidler gennem 60 år. Tilfældig familie? - øh, nej, det er min svogers. Mange familier kan stille en tilsvarende beretning op, men ÉT er sikkert: Det bliver IKKE med det samme udvalg af scooter- og bilmærker.

Prøv selv at tænke tilbage og skriv så til VMK NYT redaktionen. (JL)

Vi tager os af det mekaniske ...

Continental MICHELIN

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

Ahlmann Dæk & Autoservice

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

Vi er også veteraner – men still going strong!

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

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

SCANNING
PRINTNING
KOPIERING
FOLIEPRINT
LAMINERING
PLAKATPRINT
BANNERPRINT

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

Klik ind...
www.jydsk-polstring.dk

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

✔ autopolstring ✔ sædevarme ✔ læderindræk

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

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

JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

EFTER 2 CV

…efter 2 CV'erne

af Jørgen Lind

Vi har været lidt omkring forskellige **Citroën 2CV** (**deux chevaux**, fransk for **to heste**) i de senere nr. af VMK NYT.
Men vi er bestemt ikke færdige med CITROËN endnu, og kan godt varsle, at der kommer mere…

2 CV er en særdeles simpel personbil fra CITROËN, som blev solgt fra 1948 til og med 1990, hvor produktionen blev indstillet på grund af nye, restriktive krav om katalysatorer og udstødnings-gasser.

Modellen med den karakteristiske form gennemgik i løbet af produktionsperioden på mere end 40 år kun nogle få ydre, men en række indre ændringer og forbedringer - uden at miste sin personlighed og klasse.

2 CV kom i utallige varianter - hvoraf alene nye farvekombinationer udgjorde en hel del.
Selv om bilen var enkel, var den faktisk ret avanceret på sin tid med tekniske løsninger som tandstang-styring og uafhængig affjedring på alle fire hjul, som man ellers kun så på langt dyrere biler.

Oprindelsen til **'de to heste'** refererer til de daværende franske regler om beskatning af biler efter motorens størrelse, først
375 cc/9 HK,
425 cc/12-21 HK og
435 cc/26 HK.
602 cc/25,5-29 HK
CV betegnelsen findes derfor på mange ældre franske biler som f.eks. Renault 4 CV, Citroën Traction Avant 7 CV m.fl.

EFTER 2 CV

Efter 602 cc motoren blev introduceret i **2CV**, kunne man vælge en **2CV4** med den lille motor og en **2CV6** med den store motor, som logisk set burde hedde **3CV**, da den lige smuttede op over **2CV** grænsen. Men da var skatte-hestene droppet, og **2CV** navnet var godt indarbejdet, så man valgte at bibeholde det.

Bilen var kendt for at kunne komme frem i al slags terræn, og en af de mest kendte "tests", den blev udsat for var, at den skulle kunne køre over en pløjemark med en bakke æg, uden at nogen af dem gik i stykker.

2CV fik på et tidspunkt skyld for at være farlig at køre i. Som så mange andre samtidige biler manglede den forlygterensere, nakkestøtter og to-kreds bremser. Citroën mente dengang, at det ikke var udgiften værd at montere dette.
Modeller efter 1985 fik alligevel det krævede udstyr, undtagen forlygterensere.

2 CV'ens grund-konstruktion blev rygraden i mange af Citroëns mindre modeller, der kaldes for A-modeller (jævnfør deres typebetegnelse) og tæller biler såsom:

2 CV varevogne (AU, AZU, AK), DYANE (AYCB) og varevognen Acadiane (AYCD), MEHARI (AYCA), AMI 6 og 8 samt de første VISA-modeller.
Foruden den engelsk-byggede BIJOU med et 2-dørs kunststofkarrosseri af et helt anderledes udseende.

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS

Veteranforsikring Danmark

Præmieeksempler

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

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

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

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

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

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

Hvem er vi?

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

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

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

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

En del af ThistedForsikring

SERVICE - REPARATION - AUTOOPRETNING AF PERSONVOGNE

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

Her er en mulighed for at komme ud at køre for små penge:
JAWA-CZ 350 cc type 634 fra 23.5.1979 sælges.
Der medfølger en del reservedele . Prisen er kun 7.500,-
Knud Erik Østergård Hansen (156) ring mob. 20987506

EFTER 2 CV

CITROËN **2CV** fik selvfølgelig også kælenavne. - kært barn har mange navne.
Her er nogle af dem:

Rullekrave
Hippiecontainer
Hæmoridegynge
Studenterjaguar
Heroinslæde

Gyngehest
Presset citron
Pædagogjaguar
Fransk sardindåse
Bliksneglen

På Pariser-biludstillingen i 1998 - 100 år efter den første udstilling - røbede CITROËN, at man puslede med en efterfølger til **2 CV**. Der kom billeder frem af en konceptbil, men det ville nok vare en 3-4 år, før den kom på gaden.

Både før og efter den viste har diverse designere fantaseret over **2 CV**-temaet - og er kommet frem til vidt forskellige resultater.

Nogen er mere fjernt fra udgangspunktet end andre, men hver har sin facon, hvor et-eller-andet element fra 2 CV skinner igennem.

Her er vist en række af dem - ikke nødvendigvis i kronologisk rækkefølge.

EFTER 2 CV

Der er virkelig spændende ting iblandt, og der er mange flere end de her viste, der alle er fundet på nettet. Se selv! Fællesnævneren for dem er dog, at ingen af dem er blevet til virkelighed - endnu da !

C3-modellerne må vel med rette betragtes som **2 CV**ernes rette efterfølgere - omend der var mange andre modeller imellem, og der var en pause på 12 år mellem den sidst solgte **2 CV** og den først solgte **C3,** så kan man nikke genkendende til mange detaljer, der er overført fra concept-bilerne.

I januar 2002 kom **C3** (I) modellen, året efter fulgte **C3** PLURIEL og i 2010 kom **C3** (II), hvor rundbuestilen stadig har klare mindelser tilbage til **2 CV**.

Den seneste **C3** (III) er også ganske vellykket, men desværre har Citroën forladt denne charmerende rundbuestil -
- synes manden, der har haft/har en **C3** (I), **C3** PLURIEL og **C3** (II).

GARAGESNAK

VINTERSOLHVERV !! Tør man foreslå en dosis lyssind ?? Vi har sparket 2020 ud af døren, vendt det ryggen, og byder et nyt friskt år velkommen, og håber, at vi snart kan sammenflette dagligdagens forskellige gøremål, med femstjernet frihed, luft, og samvær med kaffe og klog snak.

HUSKE: Nåe, Fik en madkasse med gennemsigtigt låg, så jeg kan se, om jeg er på vej ud eller hjem, og jeg har aldrig haft det bedre, for jeg møder en masse nye mennesker hver dag. Vi har nået den alder, hvor vi ved, hvad der er værd at vide, og på en god dag, kan vi også huske noget af det, f.eks. forskellen mellem en hestepære og en kugle flødeis... In the garden of memory, in the palace of dreams, that's where you and I shall meet.

NYTÅRSØNSKE for 2021: Nyt lydanlæg, og forbedring af akustikken, f.eks. med flytbare lydvægge på hjul.

ÆN RAJSKRAJER !! Evnen mangler ikke; Men evnen til at udnytte evnen, efterlyses. Skriv i den nye serie i bladet. Tak ska far ligot ha - en god ide til videreførelse af: DIG !! Du scroller simpelthen tilbage til, ja, det første køretøj, som du husker i din familie, onkel, bedstefar osv, og ridser op, rækken af de senerekommende. Ind imellem kommer så lidt årstal, personer, grunde til skift osv. Har du billeder, er det toppen, ellers finder vi nogle tilsvarende,
og hjælper gerne med alt hvad ønskes. Du skal nok komme igennem med alle skrivefingre i behold, og læserne får slidgigt i bladrearmen, og glæde i sindet. :-)

I ÅR er første gang jeg ikke skal på skiferie, pga Corona. De andre år plejer det at være fordi jeg ikke har råd.

JEG havde et større skænderi med konen i går. Hun ville i biografen, og jeg ville ud at sejle. - Nå da, Hvilken film så I så ?? —— Vær farlig, kør Harley. Kør japaner, og du er dummere end du aner. Vær kritisk, kør britisk. — Spøg til side og hofter fat. Kender du en, som vil med i klubben ?? Vi søger barnlige sjæle i ALLE aldre, så der behøver ikke at være romertal på hverken personnummerbevis eller nr. plade.

AT sætte noget i stand, akkurat som det forlod fabrikken, kan være kompliceret, meget. Mellem jul og nytår har jeg repareret en Ashley bananmanifold. Skar den i stykker, for at rense den ordentligt. Så kom problemmet, for jeg havde jo ikke skåret det hele i stykker, og skulle derfor matche mine svejsninger til dem de laver hos ASHLEY… Det var en kamp. Mange testsvejsninger fandt sted, og for at sige det som det er, så er det meget svært at levere så ringe svejsninger. Undervejs fandt løsningen mig, da jeg blev irriteret over ikke at kunne levere varen… der gik øl i det, og jeg nærmede mig mere og mere målet. Det blev perfekt efter en ca 8 stykker, og det passede også med start stop mærker, som ASHLEY laver, da jeg skulle tisse ca halvvejs rundt på hver svejsning. Helt perfekt blev det... Skulle ASHLEY, mod forventning, læse dette, kan jeg sige med sikkerhed, at jeg ikke tager mod et evt job, da jeg ikke kan holde til at drikke så kraftigt til hverdag.

ET JULEEVENTYR med sne, skal vi ikke snydes for, i denne våde og grå vinter. John fra BMC-Freak.dk fortæller følgende: Juleaften 1978 skulle holdes hos mine forældre, som havde et lille landbrug oppe i vildmosen nær byen Manne. Jeg og ungerne var kørt derop om eftermiddagen, i vores nye Allegro stationcar. Kantinebestyreren skulle støde til, når hun fik fri kl. 19 fra Sct. Joseph hospitalet i Ålborg. Da ungerne og jeg, om eftermiddagen kørte derop, var det begyndt at sne og fyge, og det tiltog kraftigt hen under aften, så vi blev mere og mere bekymrede for, hvordan den stakkels kvinde skulle komme gennem snemasserne. Vi havde på det tidspunkt en Austin 1300 mk 3, som nr 2 bil. Jeg havde sat 13´´ pigdæk på, og i bagagerummet sneskovl, sandsæk, støvler osv. Man skal huske, at dengang havde man ikke mobiltelefon, så da tiden nærmede sig 20.00, begyndte vi for alvor at blive bekymret. Snestormen var for alvor taget til, og jeg skal lige hilse at sige, at turen gennem vildmosen er meget lang og øde. Den lille gård lå for enden af en smal blind vej, som var ved at fyge til. Klokken 20.30 kunne jeg svagt skimte et par lygter, og kunne se, at de ikke bevægede sig, så på med vintertøj, støvler og en kraftig lygte, og så ud at redde den seje kvinde, som var kørt fast i en drive ca. 500 m fra gården. Bilen hentede vi senere med traktor, så mælketankvognen kunne passere tidligt næste morgen. Det blev en super god og hyggelig juleaften, som jeg aldrig vil glemme. Den gode gamle Austin fik et kærligt klap på taget, fordi den havde ført den seje kvinde gennem snestormen, selv om den, på de sidste meter, måtte give op.
Godt nytår !!!

Eli, medlem nr. 85

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

Rudbøl Grænse (II) - set på et ældre postkort og nu.

af Jørgen Lind

I Rudbøl / Rosenkrantz går grænsen mellem Danmark og Tyskland ikke på tværs, men på langs i vejen over en strækning på 130 meter - ikke helt midt i, men næsten. Alt land, hus og vej på østsiden til højre i billedet befinder sig i Tyskland, og tilsvarende ligger træskuret, der var den danske toldbygning, på vestsiden til venstre i billedet i Danmark. Det norske, danske, svenske og finske flag står således også i Danmark. Det Islandske flag må være udenfor billedet, for der plejer da at være fem nordiske lande og -flag.
Det er fint vejr med frisk vestlig vind den dag billedet til postkortet er taget omkring 1960, så både toldere og politi arbejder ude og tjekker her en tysk indregistreret DKW JUNIOR F11/12, der var i produktion fra 1958 indtil Volkswagen købte AUTO UNION-forretningen fra DAIMLER-BENZ tidligt på sommeren i 1965.

Grænsen mellem Rudbøl / Rosenkrantz blev trukket efter Genforeningen i 1920 og har været et turistmål lige siden. For det er spændende, at man kan stå ude på vejen med det ene ben i Danmark og det andet i Tyskland.
I begyndelsen af 1970'erne blev det gamle træskur revet ned, og erstattet af en ny, muret paskontrolbygning med et højt, helvalmet tegltag. Denne bygning står der endnu, men bruges ikke længere af tolderne og paspolitiet - den faste bemanding ar sparet væk, og man kan køre frit igennem over grænsen. Huset har fået nye hvide vinduer og døre, og kan nu lejes som feriehus! Flagene er flyttet over på den anden side af vejen, og står stadig på den danske side lige nord for grænsen til Tyskland.
I marts i år blev grænsen midlertidigt blokeret på grund af corona-pandemien, men mon ikke det lysner igen i løbet af året, der kommer.
Fra Tyskland kører her en FORD FIESTA og en MERCEDES STATIONCAR, begge af nyere årgange.

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**