VMK NYT

Nr. 343, 47. årg. november 2024



SOLSKINSTUR MED DE ÆLDRE I DE ÆLDRE

INFO - SIDEN



BESTYRELSEN:



Formand:
Ansvarlig VMK
VMK NYT

Jørgen Lind
Vestervang 15
6830 Nørre Nebel
+45 2016 6614
formand@vmklub.dk



Næstformand:
Fritidscentret

Thomas Nielsen
Højvangs Alle 71
6700 Esbjerg
+45 5336 5181
naestformand@vmklub.dk



Kasserer:
Pengesager
Medlemsregistrering

Frants Enevoldsen
Sportsvej 8
6740 Bramming
+45 2527 6909
kasserer@vmklub.dk



Sekretær:
Bibliotek

Niels Arne Christensen
Umanakvej 124
6715 Esbjerg N.
+45 2514 8731
sekretaer@vmklub.dk



Bestyrelsesmedlem 1

Axel Hesel
Morbærlunden 42
6705 Esbjerg Ø
+45 4051 2226
bestyrelsesmedlem_1@vmklub.dk



Bestyrelsesmedlem 2
VMK NYT

Brian Sten Jensen
Østparken 73
6840 Oksbøl
+45 2614 1179
bestyrelsesmedlem_2@vmklub.dk



Bestyrelsesmedlem 3
Nye medlemmer

Allan Poulsen
Tradsborgvej 15
6731 Tjæreborg
+45 2553 9074
bestyrelsesmedlem_3@vmklub.dk



Suppleant:
VMK NYT

Eli Mortensen
Rønnevej 12
6710 Esbjerg V
+45 2820 1342
eliem12@hotmail.com



Klubmaster:
(ikke i bestyrelsen)

Orla Jensen
Fortuna Allé 66
6705 Esbjerg Ø
+45 2266 0180
klubmester@vmklub.dk



Webmaster:
(ikke i bestyrelsen)

Per Finderup Nielsen
Gl. Vardevej 227
6715 Esbjerg N.
+45 2122 3930
webmaster@vmklub.dk



Grafiker:
(ikke i bestyrelsen)

Kenny Hansen-Schwartz
Baggesens Alle 13
6700 Esbjerg
+45 4082 2855
kenny@lumaprint.dk

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

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

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

KLUBMØDER:
Den første torsdag i hver måned kl. 19.00 i klublokalet, Gjesinglund Allé 2, 6715 Esbjerg N (kælderen) hvis den er blevet tør, og ikke andet er annonceret.

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.

NYE MEDLEMMER. Velkommen til:
Ingen denne gang.

Indmeldelse via Hjemmesiden **vmklub.dk**
Gå ind på hjemmesiden, klik på den 3. kasse INDMELDELSE under overskriften, udfyld alle felter med* og tryk på Send.
Kontingentet er stadig kun kr. 395,-/år + kr. 75,- i indmeldelsesgebyr.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

VMK lige nu ..... side 3
På tur med ældre ..... side 4
Madpakketur til Krondyrenes holdeplads ..... side 7
Om Austin Seven ..... side 9
Klubmøde hos Esbjerg Motorsamling ..... side 16
Boganmeldelse: Tabte talenter - uheldige helte ..... side 18
Boganmeldelse: Joe Bar Team 8 ..... side 19
Ford-billedaften ..... side 20
Garagesnak + min bil ..... side 21
Postkort ..... side 22

AKTIVITETSKALENDER:

14. november	kl. 19. VMK Klubmøde hos AUTO-CRAMER - FORD I BRAMMING - Storegade 100, 6740 Bramming. Tema FORD-BILLED-AFTEN. Tilmelding er nødvendig på 20166614 mobil, sms eller email til formand@vmklub.dk senest d.12. kl. 20. - SE ANNONCEN SIDE 20 -
16. november	Loppe- og Stumpemarked, Herning.
5. december	kl. 19. VMK JULESJOV m. pakkespil. Hver medbringer en pakke til spillet, værdi 20-30 kr.. Sted endnu uvist (p.g.a. vandskade) så følg med på hjemmesiden og Facebook 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 til kasserer
Frants Enevoldsen **Sportsvej 8, 6740 Bramming**
tlf. 2527 6909 **mail: kasserer@vmklub.dk**

FORSIDEBILLEDET:
Solskinstur med de ældre i de ældre
(læs mere herom s. 4 & 5).

Deadline til næste VMK NYT er den 1. december 2024

VMK LIGE NU - OG OM LIDT

VMK i november 2024/Jørgen Lind

Ja, så foreligger november-udgaven af VMK NYT. Vi er kommet ind i rytmen igen, og I kan her læse om en køretur med ældre fra et plejecenter i Hjerting, om vores herlige madpakketur til Krondyrenes holdeplads, om de skønne små engelske Austin Seven-biler, om oktober-klubmødet hos Esbjerg Motorsamling og om hvad enhver , der interesseret sig for biler og motorcykler kan ønske sig til JUL…

Et meget kraftigt regnvejr sidst i september over Esbjerg-Vejle gav oversvømmelser og ødelæggelser i lavere beliggende boliger, butikker, virksomheder. Således også hele kælderen i Gjesing Gl. Skole. I vores bibliotek, som har malet betongulv, blev nogle få papkasser med dubletter våde. De var i forvejen frasorteret, så skaden er minimal i forhold til andre steder, men i nabolokalet 'Kulturcafeen', som er vores mødelokale, stod gulvet med tæppefliser under vand. Det varer nok nogen tid, før det er tørt igen.

LÆG MÆRKE TIL DETTE:
Det er uvist, hvornår vi igen kan tage lokalet i brug. Men allerede nu er det **GANSKE VIST,** at **VMK november-klubmødet** rykkes en uge til **d.14. november** og at det flyttes til **FORD i BRAMMING,** som giver os husly til visning af en billedserie, netop om FORD-biler. **Se kalenderen** og **annoncen på side 20.**
Vores **JULESJOV** er sat i kalenderen **d.5.december**, og det er **GANSKE VIST** at det afholdes denne dato, men det er endnu uvist **hvor** (vi har flere muligheder), så følg med på **hjemmesiden** og på **facebook.**

Nu er det snart tid til at de gamle køretøjer kommer på stald vinteren over. Har din kære gamle bil/mc nu også kørt så godt, som den skulle, eller er der plads til forbedringer? Mange klubmedlemmer hjælper hinanden, og der er hjælp og gode råd at få, hvis man spørger de rette - det er en del af klublivet.
Min egen lille bil har været 'sygemeldt' siden i sommer. Samtidig har jeg døjet med et sølle knæ, så jeg alligevel ikke kunne køre, så uden andres hjælp kom jeg ingen vegne.
Til næste sæson kan jeg både både komme ind og ud af bilen - og være kørende igen. Jeg glæder mig allerede!

GOD EFTER-SÆSON, GLÆDELIG JUL og GODT NYTÅR - når den tid kommer…



Markedets bredeste dækning
- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket
Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran

På tur med ældre BORGERE og BILER.

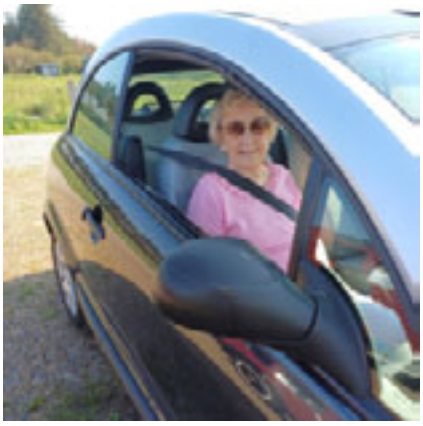
Tekst: Jørgen. Fotos: Anita, Jørgen.



Anita fra Plejehjemmet BYTOFTEN i Hjerting ringede for snart længe siden og spurgte, om vi i VMK havde tid og lejlighed til at møde op med nogle af vores ældre biler og vise dem frem for hjemmets beboere og evt. også køre en lille tur med dem - om muligt.
Vi har tidligere forsøgt at stable sådan et arrangement på benene med et andet plejehjem, men uden held. Derfor måtte vi forsøge os lidt frem - dels med hvem, der ville være med, hvornår og hvordan. Det lykkedes ikke i første omgang at samle biler nok på den foreslåede dato, så vi tog en spørgerunde mere.



Den 6. september kl. 10 mødte vi op på BYTOFTEN med 7 biler i 7 forskellige størrelser og så 1 motor-cykel med sidevogn, der dog ikke kom i brug. Vi arbejdede på at placere de beboere, der gerne ville have en køretur, i de biler, som de helst ville køre i og som var de bedst egnede.
MG sportsvognene var særligt populære - som de er det for ejerne - til trods for at ind- og udstignings-forholdene er ret problematiske, uanset alder. I det skønne vejr var kalecherne ikke sat på, og det gør det alt sammen nemmere.







PÅ TUR MED ÆLDRE

Vi aftalte at køre i én række ud ad Hjerting Strandvej og ud til vandkanten i Sjælborg, hvor vi kunne glæde os over udsigten over Ho Bugt til Langli med Skallingen i baggrunden - det kunne næsten ikke være bedre i det flotte vejr. Da vi havde nydt det en tid, kørte vi bag om Hjerting og ad Sdr. Tobølvej tilbage til Bytoften.



Mon ikke der er flere, der husker et VW 'RUGBRØD' ? For 70 år siden var det LILLEBIL-vognmandens nødvendige arbejdsredskab, hvis flere skulle transporteres på én gang - i dag er bilen et kostbart prestige-samlerobjekt !
HVEM var det så, der havde mest glæde af arrangementet, af turen, af samværet ?
Det er vanskeligt at svare på, men fra VMK's side mener vi bestemt, at det var os !







Da vi var 'landet' igen, blev vi budt på dejlig kaffe og kage, og ikke nok med det: Anita uddelte poser med noget lækkert i til alle.

Har vi hermed nu indledt en ny, årligt tilbagevendende tradition ?

Vi får se om Bytoften kontakter os igen - det skal de være velkomne til !







STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS







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

MADPAKKETUR TIL KRONDYRENES HOLDEPLADS

VMK NYT

Tekst og fotos: Jørgen Lind



Igen var vi heldige med at ramme rigtig godt vejr til vores madpakketur d. 29. september. Bare 2 dage forinden var alle vandløb, huller, lavninger og kældre i en stribe mellem Esbjerg og Vejle blevet fyldt op med rekord-mængder af regn, og her kører vi så bare ud i det skønneste september-vejr. Vi samledes på Torvet, ja, i Torvegade i Oksbøl, og med de mest lokale i spidsen kørte 8 biler og 2 motorcykler ud omkring Oksbøl Kaserne og via Grærup-krydset





til Kærgårdvej ved Langsø til den meget besøgte udsigts-holdeplads, hvor man har et godt kig over det, der (officielt? - der er dog intet skilt!) kaldes 'Kronhjortenes parringsplads'. Med eller uden skilt - kronhjortene ved det godt hvad og hvor det er, og det går ikke stille for sig, når brunstsæsonen er i gang hos Danmarks største landlevende pattedyr - kronhjorten. Hjortene (hannerne) brøler så højt, at hinderne (hundyrene) tiltrækkes og rivalerne skræmmes væk, så han kan have hele flokken af hinder for sig selv. Af og til kan man også høre den specielle lyd af gevirer, der støder sammen, hvis kampen om hindernes gunst fører til direkte kontakt mellem hjortene. Hinderne er kun i brunst et enkelt døgn. Derfor sørger hjortene for at parre sig med dem flere gange i løbet af det ene døgn. Det tager hårdt på kræfterne, når hans flok er på 20-25 stykker. Tak til krondyrene for et kig ind i deres liv.



MADPAKKETUR TIL KRONDYRENES HOLDEPLADS

Vi kørte lidt længere hen til Blochsgård, et godt udgangspunkt for turen ud i den enestående natur omkring Kærgård og Filsø. Stedets madpakkehus, toilet, bålplads og sheltere er bygget på tomten af den gamle Blochsgård, hvis gårdsplads belagt med pigsten stadig kan ses.



Gården var i mange år bolig for klitplantøren. Der var store planer om at lave et Krondyrcenter på stedet, men det blev ikke til noget i den omgang, og gården, som alligevel manglede vedligehold, blev revet ned.
Med så fint vejr, rykkede vi borde/bænke ud i solskinnet og gik ombord i den medbragte madpakke…
Det sted kan vi godt bruge en anden gang, og skulle det ikke være stort nok, så ligger der en stor bålhytte lige ovre på den anden side af grusvejen.





Da vi havde spist, var der nogen der skulle videre til familietræf og lignende. Det kan man godt nå på sådan en tur.



De resterende blev enige om at køre gennem de 11 sving lidt længere nordpå op omkring Filsø og gå en tur ud på Elipsen.



Skulle vi også drikke kaffen der?

Mit øjemål sagde mig, at når vi nu kun var 2 motorcykler og 6 biler tilbage, så kunne vi lige akkurat få plads nok hjemme hos os til køretøjerne indenfor grunden og til deres kørere og medkørere inde i stuen - og alligevel stuvede vi os tæt sammen ude på terrassen omkring kaffebordet. Det blev endnu en god dag.







OM AUSTIN SEVEN
1923 - 1939

Tekst og fotos + 3 lånte: Jørgen Lind



Herbert Austin

Henry Ford havde stor succes med sin Model T. Produktionen kom godt i gang i 1909, og alene i året 1920 nåede den næsten op på 1 million stk.
Herbert Austin fulgte med i dette eventyr fra den anden side af Atlanten og inspireret af Henry, begyndte han i 1920 at arbejde på et koncept til en mindre bil til en overkommelig pris, yderligere ansporet af introduktionen af Horsepower Tax - en skat der, ikke mindst var baseret på cylindernes boring, som indførtes i de fleste bilproducerende lande i Europa i 1921.
Herberts designkoncept afveg fra firmaets hidtidige tunge konservative linie, men han mødte betydelig modstand fra sin bestyrelse og kreditorer. Da virksomheden samtidig var kommet i betalingsstandsning, besluttede Herbert selv at stå for projektet. Han antog i 1921 en 18-årig tegner, Stanley Edge, fra Austin-fabrikken i Longbridge, Birmingham, til at hjælpe med detaljerede planer, som blev udført i Herbert Austins Lickey Grange-hjem.
Stanley Edge fik overbevist Herbert Austin til at bruge en lille 4 cylindret, sideventilet motor, der originalt havde en kapacitet på 696 cc (55 mm x 77 mm), svarende til på 7,2 hk. Den støbte cylinderblok havde et aftageligt topstykke og et krumtaphus i støbt aluminium. Krumtapakslen var lejret i en rulle- og to kuglelejer, og hovedlejerne blev stænksmurt. Edge hævdede også senere at have udført designet af andre mekaniske dele, såsom den 3-trins gearkasse og koblingsenheden, mens Herbert Austin var ansvarlig for Seven's design, som skulle være påvirket af af Peugeot Quadrilette - ligheden med andre små biler var der vel også - mens "A"-rammen skulle være chassiset fra en amerikansk lastbil, der blev brugt på Longbridge-fabrikken i begyndelsen af 1920'erne - dog ned-skaleret…
Designet var færdigt i 1922 og 3 prototyper blev konstrueret og annonceret for offentligheden i juli 1922. Herbert Austin havde investeret en stor del af egne penge i designet og patenterede mange af ideerne i sit eget navn. Til gengæld fik han en royalty på to guineas (£2, 2s) for hver solgte bil.



Økonomibilen Austin Seven blev produceret fra 1923 til 1939 i Storbritannien af Austin.
Den fik kælenavnet "Baby Austin". Det var ikke en cyclecar, men i virkeligheden nærmere en ned-skaleret stor bil. Den blev en af de mest populære biler, der blev produceret til det britiske marked og den solgte godt i udlandet - relativt som Ford Model T gjorde det fra USA.

Fra maj 1923 til januar 1937 kunne Austin Seven leveres som 'Chummy' TOURERS. Fra 1929 til januar 1931 som 'Boat Tail' TWO SEATERS. Fra februar 1926- marts 1938 som 'Box', 'Ruby' & 'Big Seven' SALOONS. Fra 1924 SPORT, og fra november 1927 som 'Ulster', Speedy' og 'Nippy' SUPER SPORTS. VANS før 1930 var med Startin- og Gordon England karrosserier, og fra 1930 med Austin-karrosserier. Fra oktober 1928 til marts 1931 leveredes COUPÉS.



Austin Seven har altid gjort et-eller-andet ved mig - jeg ved ikke specielt hvad - selv om jeg aldrig hverken har ejet en eller selv kørt en. Men når jeg har set en på min vej, blev den 'skudt' med kameraet og billedet gemt.
Det er blevet til en større samling, taget på museer, til træf, løb og ved forskellige arrangementer i UK, i Holland, Tyskland og Danmark.
Det nærmeste jeg har været på Austin Seven med egne biler er mine engelske 1 MGB GT, 3 Morris Mini, 1 Austin Metro, 1 MG Metro, 1 Austin Healey Sprite Mk2 og en Mk1 - som ikke direkte er i Austin Seven-familien, men dog en slags efterkommere, især Sprite'erne.

OM AUSTIN SEVEN
1923 - 1939

Identifying Austin Sevens

The Austin Motor Co. produced Austin Seven cars from 1923 -1939 which are identified by their style initials


XL 1,2,3
Prototypes

From 1923-1939 at least 50 body styles of Austin Seven and many specials were made. This reference guide has been produced by the Austin Seven Clubs' Association to help Austin Seven owners with the progressive differences between the models and the initials they became known as.

(Note: cars illustrated are not necessarily from first year of production)

TOURERS AND TWO-SEATERS


A/B

A/B Tourer The first 100 factory made cars from Oct 1922 - March 1923 (696cc) were designated the initial '**A**' then became '**B**' (now 747cc) from March 1923 - June 1924; aluminium bodied; ash frame; 4 gallon petrol tank in scooped scuttle; running boards; no fan until Nov 1923; early cars had no speedometer.


C

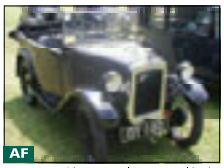
C Tourer June 1924 - Feb 1926; flatter sides to scuttle; wider, sloping doors for easier access; hinged seat frame (passenger seat only); electric starter (Jan1924); more headroom in rear seats and 2½" longer body; open centre wheels for 6 inch brakes; lower split on windscreen (April 1925).


D/AD

D/AD Tourer Feb 1926 - Sept 1929; 2" greater width, length and knee room; curved lower edge to windscreen; external doorhandles; initally 6" brakes then closed centre wheels for 7 inch brakes (Sept 1926); wing headlights from Sept 26 reverting to scuttle Jan 1927 then late 1927 back to wings; black nickel radiator shell from Aug 1928;


AE

AE Tourer 1929 - mid 1930; coil ignition from Jan 1929; diecast 22FZB Zenith carb; 2" longer and 2½" wider body; speedometer closer to centre of dashboard and (from Oct 29) ventilators, chrome radiator cowls; wings of curved type with wing headlights; safety glass windscreen as standard; ballchange gear lever.


AF

AF Tourer mid 1930 - early 1931; steel body; 5 gallon tank; louvred bonnet as fitted to the Type RL saloon; dial oil guage (May 1930); 2 level petrol tap; coupled brakes (July 1930) on the short scuttle saloon; 6" scuttle; 27½" bonnet; 1931 longer bonnet; dipping headlights.


AG

AG Tourer Early1931 - mid 1932; short chassis; last of the small doored tourers; pressed steel body; bonnet and radiator surround as RN saloon; petrol tap with reserve on scuttle tank; rear body with two vertical seams; 8" scuttle; 25½" bonnet.


AH

AH Tourer Mid 1932 - mid 1934, Basically an open top RN; from Sept 1932 (now based on RP) the AH was for many years mistakenly called the **AJ** - with 5 gallon fuel tank at rear; hidden external body seams; separate panel dashboard with oval pressing; AC petrol pump on crankcase.


PA/PA/PB/PC/PF/PL

P, PA, PB, PC 2-seaters 1929 - 32; 'boat tail' rear end; standard floor pan; longer combination of scuttle and bonnet requiring a lower raked steering column; hinged top of tail for easier access to spare wheel; 1930 restyled front end (taller rad), **PF** Jan 1931 fabric on metal; **PL** fabric body 8" scuttle.


PD/APD

PD 2-seater 1932 - 1935; 'boat-tail dropped; mechanically identical to RP saloon; rear petrol tank; luggage space accessible behind tilting front seats; fully folding hood as standard. Minor upgrades for **APD** (July 1934 - Aug 1935 now called the 'Opal'. Several contracts for Military use.


APE

APE 2-seater July 1936 to 1938; mechanically identical to the Ruby saloon also named the 'Opal'; 'square' rear body had good storage; exposed spare wheel; low frame; trafficators first fitted to scuttle then fitted to body behind doors.


AAK

AAK Open Road Tourer 4-seater 1934 - Aug 1936; steel construction over ash frame; square doors; high frame; Ruby style radiator cowl and ventilators; vertical scuttle; exposed spare wheel on back panel.


AAL

AAL Open Road Tourer 4-seater Aug 1936 - Jan 1939; identical body to Ruby saloon with roof cut off; low frame; spare wheel covered; integral luggage rack; windscreen hinged on top rail. Later models had trafficators behind the doors.

SALOONS AND CABRIOLETS


R

R Saloon 1926 - the first saloon, nicknamed 'Top Hat', produced solely by Austin. Aluminium panelled; headlights on scuttle; sliding windows; split windscreen; early models had 6" brakes, no wiper (until Nov 1926); later models had front hinged doors.


RK

RK Saloon Aluminium body Late 1928 - mid 1930; wider doors overhanging rear wheels; larger side windows; wing mounted headlights; glove boxes at either end of dashboard; coil ignition; nickel radiator superceded by chrome c. May1929.


RF/RG/RH

RG pictured

RF fabric saloon 1926 - early 1931; based on R saloon; magneto ignition; at least three body shapes; scuttle headlamps ; **RG** 1930 - early 1931 pneumatic seat cushions; smokers vent as optional extra; chrome radiator; **RH** Jan 1931 fabric Saloon 8" scuttle.


RL

RL Saloon steel body May 1930 - Feb 1931; taller chrome radiator and bonnet; 6" scuttle and straight bottomed windscreen; body waist-rail; coupled brakes; sunshine roof optional; door handles operated by pull cords; May - Oct 1930 no bonnet louvres.


RM

RM Saloon 1931 - very few changes from the RL; 8 inch scuttle; altered fuel tank; later cars had Lucas Graves twin filament headlights; RN type front wings; last of the short 6' 3" wheelbase saloons. First car built 15th January 1931 ch. 127771.


RN

RN Saloon Oct 1931- Oct 1932; first of the LWB saloons; wider and longer body with two vertical rear seams; footwells in the rear, sliding roof fitted unless standard model ordered (from April 1932). A few final RN's had 4-speed gearboxes and rear petrol tanks.


RP

RP Saloon Oct 1933 - August 1934; no external body seams at rear; 5 gallon rear-mounted fuel tank; hand controls with bakelite cover; new look instrument panel; carpet on lower door trim; 4-speed gearbox - syncro on 3rd and top (on 2nd from July '34). Later cars had direction indicators.


ARQ

ARQ Saloon Aug 1934 - Aug 1936; 'Ruby'. Completely restyled car; low frame; enc. radiator; tool box under bonnet; steel construction over ash frame; enclosed spare wheel; standard sunshine roof; curved valance under front bumper; hinged rear windows.


ARR

ARR Saloon Aug 1936 - Jan 1939; 3 bearing engine; strengthened front pillars; greater slope to windscreen; waistline at rear widens and slopes down; rear quarter windows partly wind down. Cheaper, fixed head version had no bumpers; detachable starting handle.


AC

AC Cabriolet 1934 - 1936; 'Pearl'. Identical body to the Ruby; low frame; open top three position fold down hood; exposed hood irons; three cant rails to support hood - two after first 200 made.


ACA

ACA Cabriolet 1936; same specification as the ARR Ruby, now with fewer colour combinations; strengthened body; free of cross bars in space between cant bars; low frame. Body numbers continue to be same as chassis numbers.


CRV

CRV Big Seven 1937-39 - named the 'Sixlite' the Big Seven was the larger, four door version of the Ruby; 900cc three-bearing engine; 6 gallon fuel tank; later cars named **CRW** 'Forlite' cheaper version had two doors and just 4 side windows.

COMMERCIALS


B and C based

B Van 1923 - 1924; (body by Thomas Startin); aluminium bodied over ash frame; based on the production chassis; roll up sidescreens were later addition; single partition with rectangular window; single bench seat; no door handles; oval windows to rear; scuttle mounted headlights.
AMCo produced no vans themselves until 1930.


D and AD based

D/AD Van 1926 - 29; (body by Thomas Startin); now oval window in partition; external door handles; four piece bonnet (from Oct 1926); driver's doors now sloping to rear; wing mounted headlights on later vans. Late 1929 model based on the AE tourer. Gordon England made 101 vans in 1928.


VD/VE

VE pictured

VD 1930 First fully Austin-bodied van; short wheelbase then **VE** 1931 first van made solely by AMCo, based on the AE tourer with stronger road springs; wider doors; scuttle ventilator; spare wheel vertical behind passenger seat. Production dates are approximate as vans often used spare parts from tourers and saloons.


VB/MDC

Milk Delivery Car 1930 - 1931; based on the AF tourer; first 24 had long scuttles (VB); then **MDC** with reinforced wheel arches, rear and passenger floors; removeable passenger seat; 2-way folding rear hood revealed a third door. Recent evidence points to at least 140 overall being made. Weight without churns 9cwt 1qtr., with churns 10cwt 0qtr.

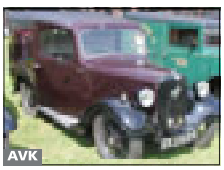

AVG/AVH

AVH pictured

AVG Van 1931; based on RN saloon; capacity increased to 46 cu ft; loads over 5 cwt; spare wheel mounted vertically behind passenger seat; rectangular rear windows on plain doors; **AVH** 1932 - 1935; RP based; passenger seat optional extra; driver's seat fully adjustable; spare wheel beneath floor at rear; jack and tool kit; louvres above rear doors.

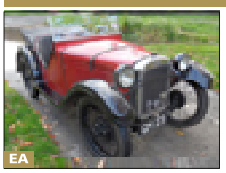

AVJ

AVJ Van 1935 - 1937; straight side panels; roof line now more horizontal; spare wheel protrudes slightly rearwards so lower door profiled to suit; Girling brakes; 3-bearing engine. The last vans to be made before the Ruby styles came in; predominantly made from components left over from previous production runs.


AVK

AVK Van 1937-39 - Ruby styled with front body based on ARR; trafficators flush mounted; floor pan raised to provide flat carrying area; steel body.

SPORTS


EA

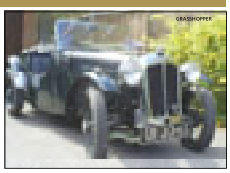
EA 2-seater Sports 1929 - 1932 - aluminium body on steel floorpan; modelled after Super Sports of 1928; known as Super Sports or Ulster from 1931 in supercharged form. (There was a Sports dating from 1924 but this was the first to carry initials.)


EB

EB 2-seater 1933 - first known just as 65 Sports touring; aluminium body on steel floorpan. Also **AEB** 2-seater 'Nippy' 1934-1937; pressed steel panels; curved top edge to boot lid; windscreen wiper. Both are non racing versions of the Ulster; intended for general public use as sports car.


EK/AEK

EK 2-seater then **AEK** 'Speedy' 1934. Similar to the Nippy but with drooping, pointed tail and draught deflecting sills round the forward part of cockpit sides; distinctive split windscreen; two bearing crankshaft with pressure-lubricated big ends. Just 40 made. Capable of 75 mph.



2-seater 1935 'Grasshopper' was developed for the Austin Works racing team (low frame) and trialling (high frame); distinctive split radiator taken from 10hp Sports; large, rear mounted 10 gallon slab petrol tank with mountings for two spare wheels. Only 12 were produced. Unclear if it had designated initials.

MILITARY



Military Wireless Car 1932 - based on the PD, later the APD; built on the standard 1932 chassis; square scuttle, fixed rearward sloping windscreen; short doors with a high sill for body strength. Ruby style dashboard from 1934 (APE). No specifically designated initials.

Photographs of the models illustrated are typical of the year and model numbers shown.

Bibliography and photo references: Austin Seven Source Book, A7CA web site, Original Austin Seven, R T Nicholson's 'The Austin Seven', R J Wyatt's The Austin Seven; 750MC Austin Seven Companion; Pitman's Motorist's Library; VSCC eligibility notes and very grateful thanks to Phil Baildon for bravely checking the information, also Graham Beckett, Jim Blacklock, Chris Chubb, David Cochrane, Peter Hornby, David Martin, Paul Mitchell, Robin Oldfield, Dave Orange, Peter Relph, John Roberts and David Southcott for supplying much needed information and photographs.

The origin of the initials depicting the model of Austin Seven is obscure and often overlap as Austin Motor Co used up old stock

www.a7ca.org

OM AUSTIN SEVEN 1923 - 1939

VMK NYT

På den foregående side er gengivet en billed-plakat, 'Identifying Austin Sevens', som jeg gennem The Austin Seven Clubs Association har fået tilladelse pr. e-mail til at bruge af Austin Seven eksperten Graham Baldock, der har udført plakaten, og som har copyright til den. Jeg fik desuden tilbud om at låne 6-700 andre Seven-fotos af Graham, hvis mine egne 120 -140 stk. ikke skulle slå til!
I årene 1923-1939 blev der lavet mindst 50 karrosserityper af Austin Seven plus mange specials. Graham Baldock har lavet denne referencevejledning for at hjælpe Austin Seven-ejere - og os andre - med de progressive forskelle mellem modellerne og de typebetegnelser, de er kendt som. For selv garvede entusiaster kan have svært ved at kende forskel på de enkelte modeller. 'Identifying Austin Sevens' er også udgivet i bogform.







Med en kraftig skelen til Graham Baldocks plakat kaster jeg mig ud i at placere mine Austin Seven-fotos i hoved-katagorierne og håber, at jeg rammer rigtigt. Disse 3 Tourer og Two-Seaters med lygterne oppe ved forruden må høre til de ældste, fra1923-1925.


Chummy 1929


AJ Tourer 1934


Tourer 1934


Two-Seater 1932


Saloon 1931


Saloon Gordon 1933


Seven Ruby 1935


Saloon De Luxe 1933


Saloon 1934





OM AUSTIN SEVEN
1923 - 1939





Austin Seven Ruby som Saloon og som Cabriolet - nærmest en Cabrio-Coach - begge af årgang 1936/37, og her ved siden af en 'sen' 1938 4-dørs Big Seven med skyde-soltag









Austin Seven Brooklands 1939 og 1935-37 i flere forskellige udgaver. Herunder en 1938 Austin Seven Opal.









OM AUSTIN SEVEN
1923 - 1939








To Austin Seven Commercial Van og en Military- set på Silverstone, UK, Goodwood, UK og i Friesland, NL, en 'Pick Up' i Cotswold, UK, en Tourer med nyere slægtninge på Goodwood, UK, og en Austin-bodied Van i Elgin, UK





En meget populær lille sportsvogn, der - hvis den ikke er født som sådan - ofte blev ombygget til det på mange forskellige måder. Her er først en Bugatti-inspireret Sport, en pudsig Austin Seven Sunita Houser 1938 og en fornem Standard Swallow Saloon med karrosseri 1930 (SS = senere Jaguar). Der er mange at få, også i stumper.








OM AUSTIN SEVEN
1923 - 1939



Rosengart LR2 Coupe 1928



Rosengart LR4 1928



Rosengart LR4N2 1935

Austin Seven blev også licenseret og kopieret over hele verden. BMW's første bil, BMW Dixi, var en licenseret Austin 7. I Frankrig blev de lavet af Rosengart 1923-39, og i USA blev de bygget som Bantam af det amerikanske Austin Car Company. I Japan brugte Nissan/Datsun Seven-designet som grundlag for deres første biler, men ikke under licens og ikke som direkte en kopi.
Næsten 2.500 biler blev fremstillet i det første produktionsår 1923. Mindre end håbet, men i løbet af få år havde den store mini-bil udslettet cykelbilerne og genskabt værdierne i Austin Motor Co. Da produktionen sluttede i 1939, var der fremstillet 290.000 Austin Seven person- og varevogne. Produktionen af andre Austin modeller fortsatte sideløbende i mange år efter, men det var Seven, der rettede Austin-mærket op igen i 1920'erne.



Dixi 1929



BMW Dixi 1929



American Austin Bantam 1932.



En 'ærke-Seven': 1931 Box Saloon

Jeg nåede ikke at anvende alle mine Austin Seven-fotos til denne artikel. Men det var herligt at gense dem alle, og jeg husker hvor hvert enkelt foto er taget gennem mere end 30 år. Desværre fik jeg ikke brugt Graham Baldocks fotos - ud over hans fantastiske plakat. Pladsen slap op, men så er der noget tilovers til en anden gang…

Vi tager os af det mekaniske ...



Continental MICHELIN

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

Ahlmann Dæk & Autoservice

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

Vi er også veteraner – men still going strong!

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



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

SCANNING
PRINTNING
KOPIERING
FOLIEPRINT
LAMINERING
PLAKATPRINT
BANNERPRINT

WWW.LUMAPRINT.DK • NYGAARDSVEJ 23 • 6700 ESBJERG • +45 7513 1956
LUMAPRINT



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

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

✔ autopolstring ✔ sædevarme ✔ læderindræk

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

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

JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

KLUBMØDE HOS ESBJERG MOTORSAMLING

Tekst: Jørgen Lind Fotos: John Laursen, Eli Mortensen, Jørgen Lind



Jan Bækgaard var ved at varme en gammel svensk gasmotor fra Beijers Motorfabrik op, da vi ankom til oktober-klubmødet i VMK, der var henlagt til Esbjerg Motorsamling i Guldager. Når man regner med, at glødehovedet er tilstrækkeligt varmt, drejer man bare svinghjulet. Så tøffer motoren afsted i sin faste rytme, så støt, at den kan indgå i rytmegruppen i et stort orkester.
Da alle 20-25 motorinteresserede var ankommet, tog Jan Bækgård os med på en rundvisning med udførlige forklaringer om de forskellige motorer, der har hjulpet til i landbrug, skovbrug, på fabrikker, i skibe og både, i bunkers, elværker, vandværker m.v.
Der er danske motorer af fabrikat Asaa, B & W, Boco // F.F. , Bukh, Callesen, Frichs // Kim, Friis, Kramper // Gideon, SABB Diesel, Tuxham, Vølund samt tyske Deutz, Junkers, M.A.N., MWM, Schlüter og engelske Blackstone, Bradford, Crossley, Fairbanks, Hercules, Lister, Ruston & Hornnsby, Stover, Stuart og Wolseley, foruden i hvert fald den førstomtalte svenske Beijers og franske Bernard - her opremset fra min hukommelse? Desværre nej, det er trukket ud fra motorsamlingens hjemmeside.



Ved forrige uges rekord-regnskyl løb vandet over i et nyt regnvandsbassin på den anden side af vejen og ind på gulvet i motorsamlingen. Og endnu værre: Kælderen i stuehuset stod under vand. Mens der kun var ringe skade i motorsamlingen, var alt i kælderen ødelagt.

Thomas fik lov til at starte denne store 1 cyl. 18 HK Kramper & Jørgensen-motor. Der skal drejes godt i håndsvinget, før den går i gang, men det kan Thomas.
Motoren her t.h. er en Original Deutz Gasmotor, der også blev sat i gang.
Efter rundvisningen var der medbragt kaffe og kage til alle i Jans 'Café Svinghjulet' og snakken gik lystigt.







KLUBMØDE HOS ESBJERG MOTORSAMLING













Inden vi rundede af og takkede for en spændende aften, var det også muligt at se Jans store samling af gamle knallerter oppe i tagetagen.
…kan du huske…der var også en 2-gears…nej, min var blå…var det ikk'?…sådan en havde min bror…den er sjælden…





BOGANMELDELSE

TABTE TALENTER - UHELDIGE HELTE.

En boganmeldelse af Jørgen Lind.



Carsten Frimodt tidligere fået udgivet **HELTE I STANDARDBILER**
Del 1 og 2 på forlaget VETERANIA - foruden adskillige andre bøger om dansk motorsport og danske kørere.
Mange af disse danske kørere nåede meget langt i karrieren, målt i sejre og mesterskaber, og flere af dem klarede sig også godt i udlandet i de store løb på de store baner.
I **TABTE TALENTER - UHELDIGE HELDIGE** kan man følge nogle af 'de andre talenter' i standard-, sports- og formelbiler, der også klarede sig flot med sejre og mesterskaber i , men som ikke helt nåede toppen i den nationale eller den internationale elite. Nogle af bogens navne havde kun en kort karriere, mens andre forfulgte lykken i årtierne 1950-60-70-80-90.
Carsten Frimodt skriver, at næsten alle de medvirkende i denne historie kunne være steget helt til tops med den rigtige opbakning, økonomi, held og timing, men at de af forskellige grunde måske ikke helt nåede målet.
I bogen får man et grundigt indblik i kørernes opvækst, karriere og tiden derefter.
Som i alle Frimodts bøger er illustrationerne talrige og af meget høj kvalitet - især er jeg igen meget begejstret over fotos fra Tüchsen/Knudsens Arkiv. Jeg har her tilladt mig at pille et enkelt ud med en herlig flok SPRITE, foruden udsnit med hver af de ni TABTE TALENTER - UHELDIGE HELTE. Du kan glæde dig til at nær-læse hele bogen.

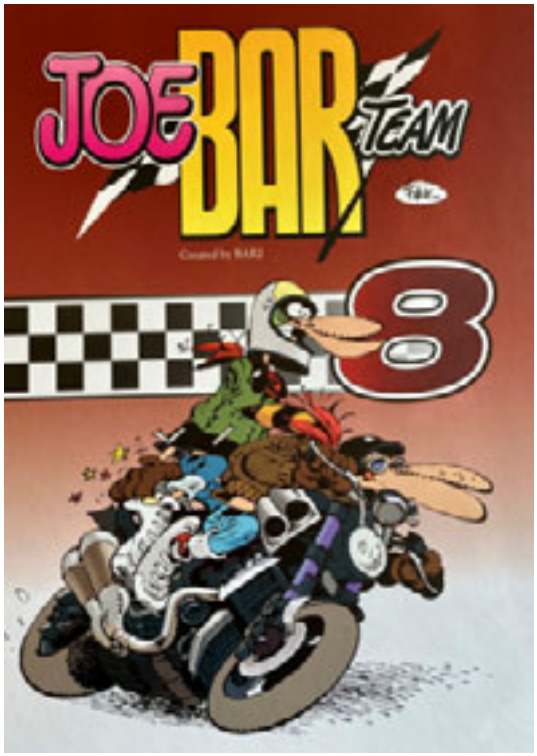


Bogens hovedpersoner er:

Andreas Geil startede som 53-årig. Han ydede en stor indsats som generøs mæcen for yngre talenter og som utrættelig drivkraft bag Roskilde Ring.
Frits Møller var et stort talent i sportsvogn, prøvede derefter FJ, for så at slutte af med de små vilde Mini Cooper og Fiat Abarth.
Søren Nøhr fik gennembrud i sit allerførste race i Lotus FJ. Hans lovende karriere blev ultrakort grundet private tragiske omstændigheder.
Jan Heggov viste fart fra første færd, blev mester i Mini Cooper i anden sæson og fortsatte i F3 på lige fod mod Nordens bedste.
Karsten Ree forsøgte sig sporadisk i FF i de unge år, inden økonomiske årsager tvang ham til en længere pause. Siden en af de største mæcener i sporten.
Henrik Spellerberg havde en kort karriere i gokart inden et stærkt comeback i FF nationalt og derefter i F3 internationalt.
Jesper Willumsen forfulgte formelsporet fra starten med succes et par årtier, men en medfødt øjenfejl forhindrede hans internationale succes.
Henrik M. Larsen gjorde lynkarriere i FF 1600, FF2000 og Opel Lotus i EM-regi, men heldet svigtede i de afgørende omgange. Siden karriere i standardbiler.
Svend S. Hansen viste stort talent i FF 1600 og blev landets første europamester. Siden forsøg på F3 på lavbudget i udlandet, retur til FF med succes.



BOGANMELDELSE



Hjælp, de er tilbage!!!
De har plaget vejene igennem flere år, og er stadig lige så pralende og dristige. Sarkasmen er hævet, med en til tider tilfældig kørerstil, som tit ender med direkte adgang til det lokale hospital… Har du genkendt dem? Ja, det er tosserne fra Joe Bar Team! Tommy "Tilt", Palle "Patron", Bob "Harley" – uden at glemme de gamle – som kommer tilbage for at vride gashåndtaget, kun for at give os en ny omgang hysterisk latter.

Duften af motorolie og brændt gummi, strømmer gennem hele byen, der til tider sender forfærdede blikke fra Joe… Bag "rattet" i denne ottende og sidste udgave, finder vi et unikum, da det er "Fane", der gør sit store comeback ved sit femte værk i Joe Bar Team! Han laver uden tvivl sit mest gennemarbejdede album, lige så sjovt som grafisk i top. Det er blevet mindst lige så kult som de tidligere for alle tegneserieentusiaster og dem der muligvis endnu ikke kender serien.

Forbered dig: tankene er fyldte, niveauet er højt, du skal blot læne dig tilbage med Joe Bar Team 8 og tage imod kramperne i dine lattermuskler! så… GAAAZZ!!!



bogsalg@veterania.dk

Se annoncen side 6

Pas godt på din passion og hobby



GF's veterankøretøjsforsikring er tilpasset de særlige behov, du har som ejer af en veteran/klassisk bil, motorcykel eller knallert. Du bliver samtidig medlem af GF Veteran***. Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel, maksimalt 6.000 km årligt fra 15. marts til 31. oktober. Du skal også have registreret et køretøj til daglig brug for at kunne tegne veteranforsikring.

Det får du som medlem i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og medlemmerne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år.

Rabat når du har flere. Har du to eller flere klassiske-/ veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25% rabat på forsikringer til alle veterankøretøjerne.

Vejhjælp i Danmark. Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris.

Vejhjælp i udlandet. Har du tegnet kasko, så får du hjælp fra SOS International, i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.133 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	767 / **552 kr.***	224 / **172***	1.914 / **1.378 kr.***	554 / **426***	Lovpligtig ansvarsforsikring: 543 kr.**
150.000	1.210 / **862 kr.***		3.020 / **2.152 kr.***		
500.000	2.933 / **2.077 kr.***		7.068 / **5.006 kr.***		

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (/B) fradrag af overskuddet på 30%.
**Prisen for veteranknallertforsikringen (+25 år) er før overskudsdeling og evt. samlerabat.
Prisen for ansvar og kasko på en lille knallert: 1.065 kr. • Prisen for ansvar og kasko på en stor knallert: 1.034 kr.
Alle priserne er eksklusive afgifter og 30 kr. i medlemskontingent.

***For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.
Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran.

GF Veteran · Hovedvejen 152B · 2600 Glostrup
Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk

GF FORSIKRING
Overskud til hinanden

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringsselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringsselskaber.
Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os. Du kan finde betingelserne for vores produkter på www.gfforsikring.dk

STØT VORES ANNONCØRER
DE STØTTER OS



Præmieeksempler

Veteranbil
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp 1.386,-

Veteranmotorcykel
Dagsværdi 50.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp 885,-

Veteranknallert
Dagsværdi 25.000 kr.
Ansvar + kasko 806,-

Klassisk bil
Dagsværdi 100.000 kr.
Ansvar + kasko 2.762,-

Du får 25% rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter og gebyr til staten.



Kontakt vores veteranspecialist
Steen List
75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk










14. november 2024 kl. 19:

VMK-klubaften hos AUTO CRAMER
- FORD i BRAMMING -
Storegade 100, 6740 BRAMMING

Vi havde planlagt at vise en lang række fotos af FORD-modeller 1903-80 til **november-klubmødet**, men har haft vand i kælderen i klublokalet i Gjesing Gl. Skole. Derfor flyttes arrangementet til AUTO CRAMER i Bramming, der træder til med lån af deres store udstillingslokale. Rummet er ikke møbleret til dette brug. Derfor skal du selv medbringe din (camping)stol, så sørger vi for billeder og drikkevarer m.m. Tilmelding er nødvendig på **20166614** mobil, sms eller email til **formand@vmklub.dk** senest d.12. kl.20.








GARAGESNAK

Af Eli, medlem nr. 85

I klubben har vi noget, som du ikke kan købe i banken. Kik op, vi bor i kælderen, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N. Ja; men tjek lige inden du kommer om vandskaden er udbedret, eller om vi er midlertidigt flyttet.

Husk www.vacciner.dk her bestilles tid til vaccination mod influenza og covid 19.- brug for hjælp, ring 7020 0660.

Jeg har ikke tid, råd eller overskud til det. 900.000 danske voksne rører sig alt for lidt hver dag. Hvis du gerne vil begynde at røre dig mere, kan du prøve at få 30 min. ind i din hverdag, ved at tilføje nogle enkle gode vaner. — Vær fysisk aktiv mindst 30 min. hver dag — Lav aktiviteter, der styrker dine muskler, mindst 2 gange om ugen — Begræns din tid, hvor du sidder stille. Det kunne f.eks. være en gåtur på Darum Kirkesti, som er en flere hundrede år gammel sti på 1,3 km længde. Den fører gennem tre grandelag (bydele), som man kaldte det i gamle dage. Stien begynder ved sognets ældste hus. Darum kirke ligger højt placeret i Nørreby's nordlige udkant. Følger man stien fra kirken, kommer man gennem tre bydele, Nørreby, Midtby og Sønderby. Stien ender ved sydligste gård i Sønderby. Her fra er der kun 1200 m til Vadehavet og den storslåede Vadehavsnatur. Undervejs kan man blandt andet se Darums gamle stråtækte skole og flere af Darums oprindelige gamle marskgårde fra det 17.- og 18. århundrede. Stien går skiftevis imellem tætte hække, over åbne marker med græssende heste og får, langs husmure for til sidst at ende i det åbne marskland.

Kvindeegen: Det 109 år gamle egetræ, Kvindeegen eller Grundlovsegen, er et af Darum by's vartegn. Egen blev plantet af Darums kvinder søndag d. 5. juni 1915: den selvsamme dag, hvor Grundloven blev ændret, så de danske kvinder fik stemmeret til Folketing og Landsting i Rigsdagen på lige fod med mændene. Byens kvinder betragtede det som en retfærdighedens gerning, at de havde fået stemmeret. Flere steder i Danmark blev der plantet egetræer til ære for kvindernes valgret, oftest af kvindeforeninger. Valgretten fik dog først virkning fra 1918.
— En mindesten for Peder Jacobi Nielsen, lærer og kirkesanger i Darum i 49 år, står lige foran egen. Denne placering er speciel, idet han var modstander af kvinders valgret.

Lyne Gl. Elværk. Nogle få tog imod tilbudet fra Mekanikerklubben/Metal, og fik en fin lørdag formiddag på Lyne Gl. Elværk, hvor vi så på finurlige gamle el-ting. — Bo Bojesen fortolkede den rivende udvikling i elektriske husholdningsmaskiner, og problemer med ledningsføring til disse, med ordene:"Der må være noget galt et eller andet sted, for der kommer grillstegte kyllinger ud af vaskemaskinen, når jeg begynder at piske flødeskum".

I Escorten kørte jeg engang om kap med nogen i en sort BMW. Jeg var sikker på, at det var et par knejte, der havde lånt fars bil og nu skulle spille smarte…det viste sig, at være Holstebro-betjente. Den tur kostede mig 850 kr.

Og spids nu ører: Ifølge Internationale studier dræber køer flere mennesker end hajer. Jeg var slet ikke klar over at køer dræber hajer. — Hvad kalder man en bil, hvis logo ligner fire kogeplader?? En konebil. — Hvad sagde de flåede tomater til det hakkede oksekød??. Vi ses i retten. — Der bages: Hvorfor bager du ikke en dobbelt portion, nu når du er igang??. Fordi man kan ligesom ikke stille ovnen på 440 grader, okay. — En ung mand kan efter en bytur ikke huske, hvor han har fået fat på en rollator, som næste morgen stod i indkørslen. Har vi ikke alle været der? Jeg vågnede engang efter en bytur, og så stod der en bybus i indkørslen. Jeg skyndte mig at tjekke min konto, og ganske rigtig, så havde jeg glemt at købe billet. — De unge tror, at de gamle er tåber, og de gamle ved, at de unge er det. — En åbenbart ikke særlig godt gift, men meget travl typograf, mente om en masse bryllupper, som han skulle skrive om i avisen: Ægteskab, tjah, det er noget mærkeligt noget, eftersom de, som er udenfor, vil ind, og de som er inde, vil ud.

Juleshow/afslutning torsdag den 5.12. kan vi glæde os til. Ja, men inden da skal vi jo både til klubaften hos Auto-Cramer den 14.11. og til Herning stumpemarked den 16.11.

Husk at smile før du sover, så går dagens surhed over.



MIN MC - MIN BIL…

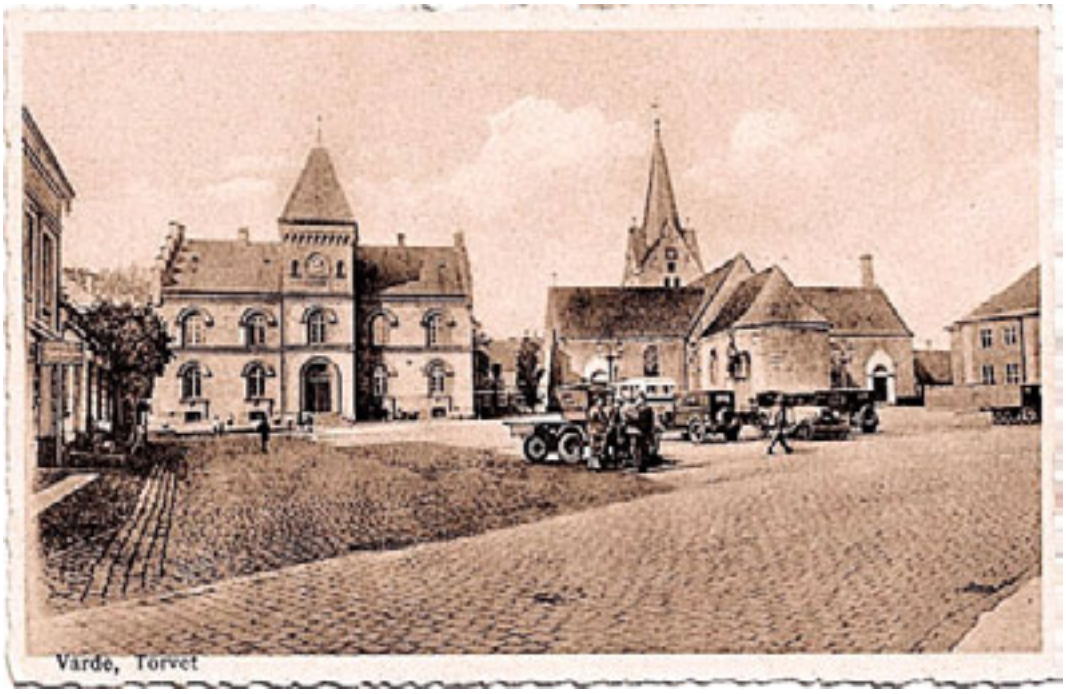
I hvert nummer af VMK NYT forsøger vi at bringe en artikel, hvor der fortælles om et medlems køretøj og der vises masser af billeder af det.

Derfor vil vi også gerne have dit bidrag - ta' en snak med Jørgen Lind om det på 20166614 eller send en email til formand@vmklub.dk

POSTKORT

Varde Torv - et ældre postkort og nu.

af Jørgen Lind



Torvet i Varde, som det så ud omkring 1930. Fra venstre ses lidt af hjørneejendommen Torvet 1, opført **1890.** Torvet 3 er på det tidspunkt en bygning i kun 1 etage - den nuværende i 2 etager er opført **1931** - bygningen Torvet 7 er Rådhuset fra **1872**, Sct. Jacobi Kirke menes at være opført mellem **1150** og **1225.** Frederik VII-statuen står længere ovre mod kirkens kor. Torvet 12 er en bankbygning opført **1928**. Den lille lastbil/Pick Up kan være en FORD Model TT fra omkring **1925/26**, Rutebilen i baggrunden ligner også noget fra sidst i **1920'erne**. Den lyse bil, der holder mellem 2 tilsyneladende ens CHEVROLET 2-Door Saloon **1927**, er en FORD A PHAETON **1928.** Fotoet til postkortet kan dateres ret præcist ifølge bygningernes og bilernes alder til efter **1928** og før **1931** - altså omkring **1930**.



Torvet i Varde, som det ser ud i 2024. Bygningen på Torvet 3, tidl. hotel, er som nævnt opført i 1931. Alle de øvrige bygninger, der ses på billedet, er nærmest helt uændrede efter ca. 95 års forløb - det er ret usædvanligt. Torvets gulv er stadig brosten - sikkert lagt om flere gange. Kun er der tilføjet en vis møblering på Torvet i form af skiltning, bænke, borde, stole, parasoller, belysning, en pølsebod og en scene til optræden/musik, men det er stadig (igen?) muligt at parkere, nu dog kun i de markerede båse, bortset fra mandag aftner i sommersæsonen, hvor der er Torvet er fyldt op af gamle biler, motorcykler og knallerter. Her på billedet holder en enkelt bil, en VW UP, parkeret, mens en nyere SUZUKI mc passerer en parkeret YAMAHA mc og en lille SUZUKI mc. Alle tre motorcykler er fra længe efter den tid, hvor kravet om stænklapper var i kraft - nu er der frit sprøjt bagud.



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

Åbningstider: 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
Frants Enevoldsen
Sportsvej 8
6740 Bramming



Mercedes.
Elegant og klassisk siden 1909.

Du behøver ikke købe en ny.
Vi tager os (stadig) godt af dig og din Mercedes.

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Bent Pedersen
- godt kørende siden 1967

Autoriseret Mercedes-Benz
Forhandler: Esbjerg · 75 14 03 55
Værksted: Sønderborg · 74 43 43 09 · Varde · 75 21 21 33