VMK NYT

Nr. 271, 35. årg. august 2012

Stemningsbilled fra Ribe Classic på Hovedengen

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand:
Peder Nielsen
Bakken 10
6715 Esbjerg N
75 16 75 38
formand@vmklub.dk

Næstformand:
Jørgen Lind
Edelsvej 30
6700 Esbjerg
75164114
naestformand@vmklub.dk

Løbs- og turudvalg
Bladudvalg
Ansvarshavende redaktør

Kasserer:
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl
75279243
kasserer@vmklub.dk

Regnskab
Medlems- og køretøjsregistrering
Bladudvalg
Distribution

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

Klublokale
Løbs- og turudvalg

Sekretær:
Mogens Andreasen
Eranthisvej 11
6710 Esbjerg V
60 96 20 16
sekretaer@vmklub.dk

Fotograf
Annoncører

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

Løbs- og turudvalg
Annoncører

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

Kontaktudvalg
Løbs- og turudvalg

Suppleant:
Svenn Olav Philbert
Nørrevænget 7
6710 Esbjerg V
75116440
suppleant@vmklub.dk

Webmaster:
(ikke i bestyrelsen)
Lars Nærø
Toftestien 1, Sønderho
6720 Fanø
97413296
webmaster@vmklub.dk

Redaktør:
(ikke i bestyrelsen)
Pia Hansen-Schwartz
Gl.By Ringvej 8
6700 Esbjerg
tlf. 2126 0163
vmknyt@luma.dk

Bibliotek: Klublokaler

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

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

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

KLUBMØDER:

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

VMK NYT:
Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december.

Indlæg kan sendes til VMK's redaktør. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet. Indlæg redigeres til skrifttype arial 10 pt.

Deadline er den 1. de pågældende måneder.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

MC Englændertræf på Skovbybanen	side 3
Sankt Hans	side 5
VMK 35 års jubilæum	side 7
Adam Opel fornægtede bilen	side 8
Virksomhedsbesøg, Beredskabsstation	side 11
VMK picnictur	side 12
Oplevelser ved Late Night	side 13
Kunst, arkitektur, fåreuld - så biler	side 15
Henne Strand	side 20
Foreningernes dag på Torvet i Esbjerg	side 21
- set på ældre postkort og nu	side 22

Velkommen til nye medlemmer

91 Søren Møller, Zahnsgade 19 st. 3, 6000 Kolding
99 Hans B. Hansen, Rørkjærsgade 85, 6700 Esbjerg
100 Hans P. T. Hansen, Darumvej 27, 6740 Bramming
128 Christian Enghave, Forumvej 14 Alslev, 6800 Varde

AKTIVITETSKALENDER FOR 2012:

September	1.	Foreningernes dag på Torvet i Esbjerg
	2.	VMK Picnictur
	6.	Klubmøde
	9.	Historisk Dyrskue Pløjestævne & Veteranstævne Museumsgården Karensminde
	15.	VMK 35 års jubilæumstur til Egeskov slot
	24.	Super Træf i Herning www.autogalleriet.dk
Oktober	4.	Virksomhedsbesøg, Beredskabsstation, Vibevej 18, 6705 Esbjerg
	20.-21.	Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
November	1.	Klubmøde
December	6.	Klubmøde

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

HUSK AT:

-Meddele adresseændring samt ændringer til køretøjsregistret til William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl, tlf. 75279243, mail: register@vmklub.dk

Forsidebilledet: Ikke alene Arnfred's TRIUMPH og Egon's NIMBUS kan ses hver tirsdag aften til Ribe Classic på Hovedengen, også mange vidt forskellige køretøjer af forskellige typer, modeller og aldre - som engang var almindelige eller sjældne.
Men en rigtig LIREKASSE har vi alligevel ikke set før....

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 43, deadline 1. oktober 2012

MC Englændertræf på Skovbybanen

MC Englændertræf på Skovbybanen.

Arnfred Nielsen, eks. sidevognskører og nu aktivt VMK-medlem, ringede og spurgte om jeg ville med til Englændertræf på Skovbybanen ved Haderslev den 23. juni fra morgenstunden.
2 uger tidligere havde jeg været til Englændertræf i Løgumkloster, men træffet i Skovby, som var arrangeret af sidevognskøreren Villy Lund, var selvfølgelig kun for MC'er.
Selv om jeg ikke har en engelsk motorcykel, kunne jeg komme med som fotograf - kørende i en engelsk bil.

Fru Else ville også gerne med, så vi tog af sted fra Esbjerg ved 8-tiden. I Gabøl-rundkørslen mellem Gram og Vojens indhentede vi Arnfred, som kørte sammen med Karin og Hans Jørgen Dockweiler fra Ribe, alle tre på Triumph.

De 3 Ribe-Triumph'erne var de først ankomne

Da vi samlet nåede Skovby ved godt 9-tiden, var der et stort telt, men kun en enkelt motorcykel at se på pladsen. Senere dukkede endnu seks MC frem fra en campingplads bag teltet. Der havde man overnattet i telte fra dagen i forvejen - og nogen havde vist sovet lidt tungt.

Den er lang og tung at bakke med, sådan en HRD Vincent.

En rigtig flot 1-cyl. Velocette

Vincent'en ser ret kompliceret ud

1-cyl. Norton

MC Englændertræf på Skovbybanen

Triumph "badekar" - fra dengang scooterne var ved at overhale motorcyklerne.

Vi blev trakteret med kaffe og rundstykker, og til trods for en del byger, dukkede alligevel endnu flere motorcykler op hen ad formiddagen. Der var nok at fotografere - i alt kom der 21, og heraf var der mange spændende, sjældne og originale modeller - motorcykler såvel som deres førere.

Arnfred befinder sig godt i disse omgivelse

Det blev en hyggelig dag med masser af mc-snak og jeg fik et kig inden for i en motorcykel-verden, som nok er lidt anderledes end gammel-bil-verdenen - og dog!

Arnfred fik gaflet sig ind på nogen, som måske havde nogle af de sjældne stumper liggende til hans Rudge-restaurering, og så var den dag reddet.

Der var også en 1-cyl. Royal Enfield til træffet.

Alle linet op til start på køreturen

Arrangør Villy Lund i hælene på en nypudset Triumph.

Bror Lund og de 3 Ribe-Triumph'er

Da MC-flokken skulle ud og køre en tur, vendte vi hjem igen, og kunne nå ned på Esbjerg havn med bilen, hvor vi var indbudt til opstilling/udstilling ved Marineforeningens Skt. Hansfest.

tekst og fotos: Jørgen Lind

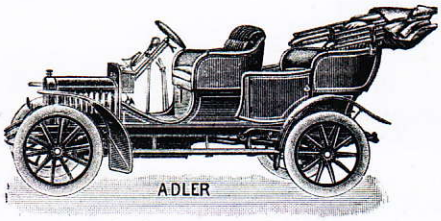
Sankt Hans

VMK-medlem Gunnar Marina havde på Marineforeningens vegne inviteret nogle biler og motorcykler ned på havnen i Esbjerg til Sankt Hansaften.

Det var en meget blæsende dag, men alligevel var 3 motorcykler - Gunnars nyerhvervede SUZUKI 380 GT incl. - 6 biler og 2 lastbiler mødt op.

Vi blev vel modtaget og inviteret ind i Marineforeningens fine klubhus, hvor der blev serveret forfriskninger.
Et fint initiativ - som desværre var ved at blive "borte med blæsten".
Tak til Gunnar og Marineforeningen.

JL



9 HK. „Adler Auto" Kr. 4500.
50 Kilometer Hastighed i Timen.

Forlang Special-Tilbud.

ADLER CYCLE AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K. • SØTORVET 1—3

ADLER
AUTOMOBILER

hører til Verdens mest ansete
og efterspurgte Fabrikata

til Person- og Vare-Transport
fra 9 til 50 HK.

En 16/18 HK. 4 Cyl. Adler Motorvogn, taget i Bytte ved Levering af en større Adler Automobil, er meget billigt til Salg. Vognen har været helt adskilt, alle noget slidte Dele er bleven fornyet, ogsaa Gummi-Dækkene.

Støt vores annoncører
de støtter os

Vi er eksperter i alt
inden for beklædning til
offshore- og vindmølleindustrien
samt profilbeklædning!

PUMA Safety Shoes

OS

TRANEMO workwear

ComtecInt Workwear

Vesterhavsgade 153 · 6700 Esbjerg
www.comtecint.dk · Tlf. 75 12 09 30

NORDISK VETERAN

"Gammel kærlighed ruster ikke"

- Vi tager hånd om dig og dit veterankøretøj
- Nem og fleksibel indtegning
- Attraktive priser og dækninger

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Gå ind på www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene

ALM. BRAND

Midtermolen 7 · 2100 København Ø · Telefon 35 47 77 47 · nordisk@veteranforsikring.dk

1977-2012 35 års jubilæum 1977-2012

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB fylder 35 år!

I DEN ANLEDNING BYDER VI MEDLEMMERNE PÅ EN UDFLUGT
LØRDAG DEN 15. SEPTEMBER 2012

til

EGESKOV SLOT - VETERANMUSEUM - PARK

DER ER AFGANG FRA GJESING FRITIDSCENTER KL. 8. 30.
VI HOLDER PAUSE VED MIDDELFART, HVOR KAFFE M.M. KAN KØBES.
ANKOMST TIL EGESKOV CA. KL. 11.00

VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB SØRGER FOR TRANSPORTEN
OG BETALER ENTRÉEN PÅ EGESKOV TIL SLOT OG MUSEUM.

MADKURVEN KAN MEDBRINGES I PARKEN OG I MOTORCYKELMUSEET
ELLER SLOTTETS RESTAURANT KAN BENYTTES.

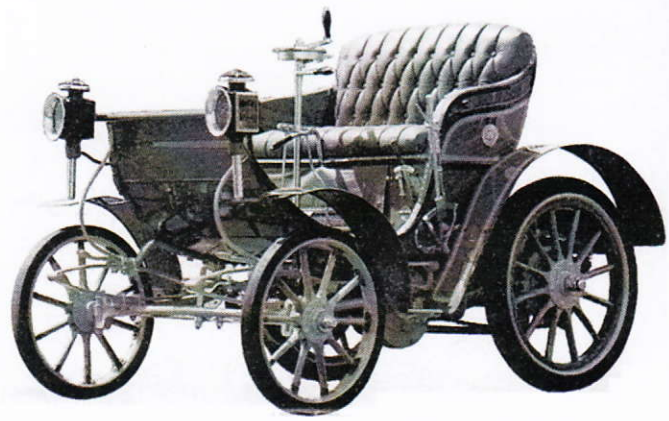
FORVENTET HJEMKOMST GJESING KL. CA. 19.

TILMELDING MED MEDLEMSNUMMER, NAVN(E) OG ANTAL PERSONER
PR. EMAIL TIL bestyrelsen@vmklub.dk ELLER PR. BREV/KORT TIL:
kasserer William Pohlmann, Østparken 51, 6840 Oksbøl
SENEST DEN 9. SEPTEMBER 2012.

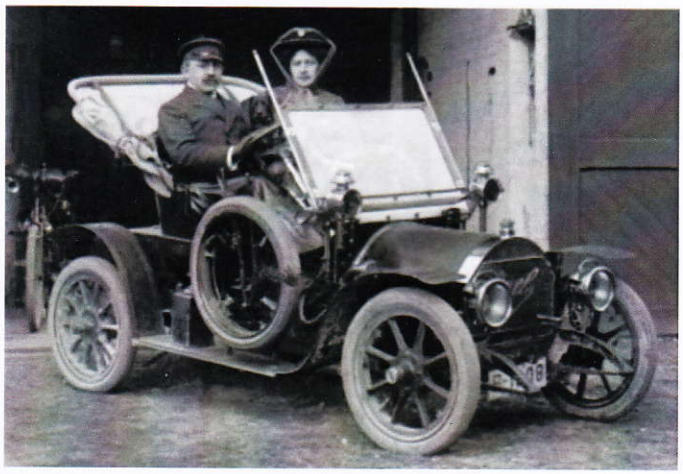
- venligst bestyrelsen VMK.

Adam Opel fornægtede bilen

Opel fabrikkerne i Rüsselsheim kan i år fejre 150 års jubilæum, idet firmaet i starten beskæftigede sig med andet end biler.
Adam Opel blev udlært som låsesmed ligesom sin far.
Efter at have interesseret sig for og stiftet bekendtskab med symaskiner, vendte den unge Adam efter fem år hjem fra Frankrig, med hovedet fuldt af tanker om symaskiner. Disse ideer blev absolut ikke delt med faderen Wilhelm, men Adam Opel ville dog ikke helt opgive sine planer med symaskiner, og med hjælp fra en morbror begyndte han at arbejde med sin første symaskine, der blev solgt i Rüsselsheim. Symaskine nr. 2 gik det hurtigere med, men da den skulle afleveres til en skrædder på den anden side af floden, blokerede nogle skræddersvende, så han ikke kunne komme i land. Også på dette område bekæmpede man maskinerne, men Adam Opel fik senere i nattens mulm og mørke afleveret sin maskine.
Historien gentog sig senere, da Opel fabrikken under den franske besættelse efter første verdenskrig måtte smugle sine biler til den ubesatte del af Tyskland.
Efter en periode, hvor der var gang i produktionen af symaskiner, kom der penge i kassen.
Efter at have forsøgt sig med en model meget lig den danske Væltepeter, der havde et stort forhjul og et meget lille baghjul, startede Adam Opel i 1887 en produktion af en cykel med lige store hjul, der senere blev forsynet med luftgummihjul.
Opel-sønnerne gik med liv og lyst ind for cyklerne og deltog i og vandt adskillige cykelløb, men trods denne interesse havde brødrene også fattet interesse for automobilerne, og begyndte at lufte tanken om en bilproduktion for faderen. Hos Adam Opel mødte de en massiv modstand, og han kaldte disse stinkende køretøjer for legetøj for velhavere.
Under en rejse til Nederlandene pådrog Adam Opel sig en form for tyfus, som han led af i nogle år, inden han i 1895 døde 58 år gammel, og hans enke, Sophie, blev chef for virksomheden.
Mange virksomheder fremstillede både symaskiner og cykler så markedet var ved at blive mættet. Netop da sønnerne Carl og Wilhelm overtog virksomheden, var man nød til at se sig om efter nye veje at gå for at holde hjulene i gang, og her var bilerne en mulighed.



Sophie Opel tilladelse til fremstilling af biler, og Opel købte en Friederich Lutzmann's patenter på en Patent-Motorvogn, og fik ham flyttet med til Rüsselsheim. Den første Opel-Patent-Motorvogn (der ses herover), forlod fabrikken i 1898, men blev ikke nogen succes, fordi den var blevet overhalet af den tekniske udvikling. Opel's doktorvogn var den første serieproducerede Opel, der ligesom de fleste andre biler dengang, var højrestyret. Den havde en fire-cylindret motor, der udviklede 8 hk, og hjulene havde aftagelige stålfælge.

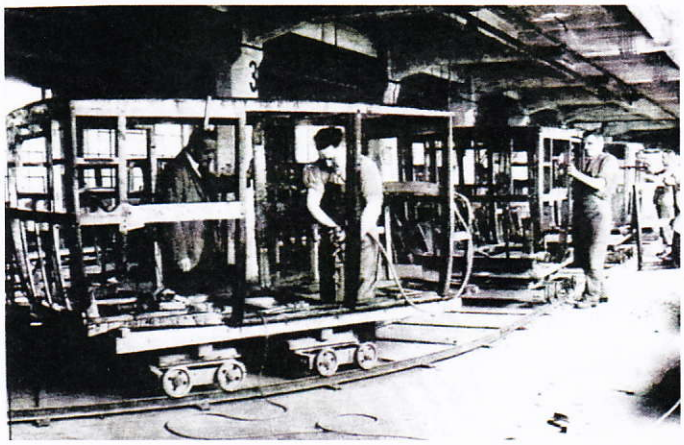


Opels doktorvogn.

Opel var på visse områder i spidsen med nyheder, men der var også mange særprægede detaljer. I 1904 gik man over til dobbelttænding med sammenkoblet magnet- og batteritænding. I 1906 blev krumtaphuset fremstillet af letmetal, og på type 18/30 hk var der et meget særpræget smøresystem. Som en lille mudder-maskine med skovle på en kæde hejste den olien op fra bundkarret, og derfra flød olien frem til de forskel-lige smøresteder. Opel indførte også i 1905 faste priser på service og reparationer. Opel's racer fra 1913 havde 4 ventiler pr. cylinder, og de blev drevet af en overliggende knastaksel. I 1912 havde den mere civi-liserede topmodel 40/100 hk tre ventiler pr. cylinder, og som ekstraudstyr kunne man nu få varmeapparat.
Opel byggede før første verdenskrig et utal af forskellige modeller, men i 1910 indførte man et byggekasseprincip for at standardisere programmet.
I 1911 brændte en del af fabrikken, men hovedsageligt den del af virksomheden, der beskæftigede sig med symaskineproduktionen. Man besluttede at indstille denne produktion og gå fuldt ind for produktion af biler, samt cykelproduktionen, der havde fået bedre vilkår.
I nogle nybyggede haller producerede 3.100 arbejdere i 1912 3.202 Opel biler. Målt med nutidens målestok var det ikke nogen højproduktivitet, men der var meget håndarbejde ved fremstillingen, og metoderne var ikke så præcise. Eksempelvis var fremstillingen af en motor en større proces, hvor det var en uddannet håndværker og en assistent, der stod for dette arbejde. Efter at være blevet drevet af fabrikkens kraftanlæg i 10-12 timer, fik den lov til at køre for egen kraft på benzin i 10 timer, derefter blev motoren adskilt, undersøgt og justeret, inden den kom tilbage i en bænk og fik lov til at køre ved egen kraft uden belastning i 3 timer, og derefter i 5 timer med belastning, inden maksimaleffekten blev kontrolleret. En ret omstændelig proces, men det tog

Adam Opel fornægtede bilen

også mellem fire og fem uger at fremstille et karrosseri.

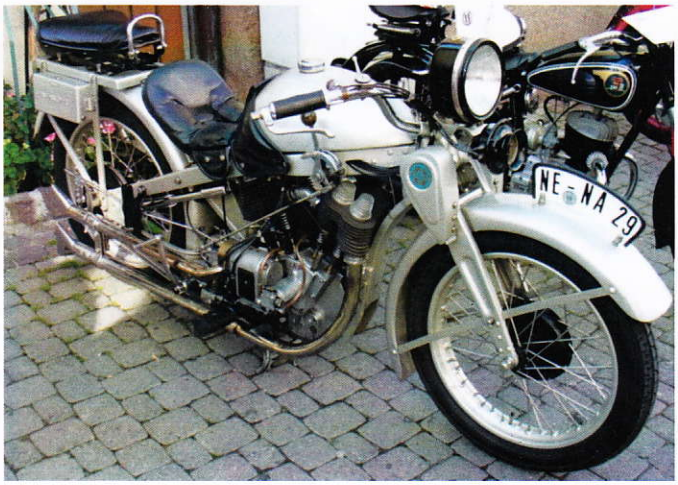


Konstruktionen i et karrosseri bestod af et træskellet, der så blev beklædt med plader.

Ved første verdenskrigs udbrud havde Opel foruden personbilerne også lastbiler, traktorer og en flymotor på programmet.
Efter krigen måtte man igennem en periode med franske troppers besættelse af området, en rasende inflation i Tyskland, og manglende leverancer af materialer til fabrikken, o.m.m.. Hos Opel opgav man ikke troen på fremtiden, og da forholdene igen blev normaliseret var forarbejdet til en lille, billig bil til masseproduktion – gjort Løvfrøen gjorde sin entré og blev en svær konkurrent til Citroën's gule citron. Løvfrøen kunne kun fås i grøn lakering (deraf tilnavnet).

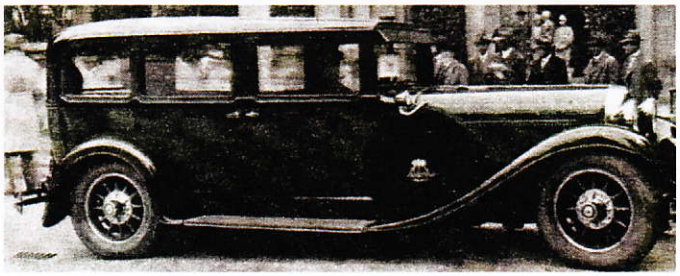
Opel's Løvfrø var en pendant til Citroën's 5 hk Ctron.

Det blev den første masseproducerede Opelbil, der i starten kostede 4.500 Mark i 1924, men etableringen af samlebånd og rationalisering sænkede gennem årene prisen til 1.990 Mark. Motoren var en firecylindret blokmotor, der havde aftageligt topstykke, tryksmøring og gearkassen boltet direkte på motoren. Det var nyheder fra Opel. Der blev produceret 100.000 stk. af modellen.
Opel genoptog motorcykelproduktionen i 1922, og købte i 1928 virksomheden Elite-Diamant-Werke, og med købet fulgte en ret opsigtsvækkende sportslig motorcykel på 500 ccm med presset pladeste,l konstrueret af Ernst Neumann-Neander.



Opel motorcykelen Neander 1929.

I 1928 produceredes 42.771 biler og dermed var Opel Tysklands største bilproducent. I 1928 kom den ottecylindrede 24/110 Regent med et slagvolumen på seks liter, hydrauliske bremser på alle fire hjul og en tør flerpladekobling.



Opels topmodel i 1928 type 24/110 Regent.

1928 var også året, hvor man eksperimenterede med Opel-vogne udstyret med raketmotorer, men tiden var ikke moden til at gå videre med eksperimenterne, men andre tog dem som bekendt op senere og fremstillede V-bomber rettet mod England.
Som andre virksomheder mærkede Opel depressionen i slutningen af 20'erne. Indtjeningen var for dårlig, og derfor så man sig om efter en stærk partner for at overleve. I 1929 overtog General Motors 80 % af aktierne og i 1931 overtog amerikanerne de reste-rende 20%.
Der gik nogen tid før de økonomiske tilstande forbedredes, og så var det de små økonomiske biler, der var de mest populære. Ideen med Løvfrøen blev genoptaget med en lille fire-personers sedan - P 4. I den anden ende

GRANLY A/S

- en del af Granly Gruppen

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

AUTO• PARTNER

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

KPMG

Havnegade 33,6701 Esbjerg
Tlf.7911 5200 Fax.7929 3030
www.kpmg.dk

VALLØ
HÅR PLEJE
- NÅR HÅR ER HOVEDSAGEN
STOREGADE 60
TLF. 75 18 03 33
DAME- OG HERREFRISØR V/LENA VALLØ

Adam Opel fornægtede bilen

af skalaen var det den store Regent i revideret udgave, der i vid udstrækning erstattede den svigtende import af amerikanske biler.
I 1935 kom det store gennembrud for Opel i form af Olympia. Det var den første tyske bil med selvbærende karrosseri. Den havde en gennemprøvet 1,3 liters sideventilet motor og lygterne indgik som en helhed i karrosseriet.

Opel Olympia 1935.

Året efter kom Kadett med en 1,1 liters motor, og samtidig fik Olympia en ny 1,5 liters topventilet motor, der ydede 37 hk. Olympia'en fortsatte i denne skikkelse til den anden verdenskrigs udbrud.
I 1938 kom Opel Kapitän - som en europæisk afløser for Chevrolet. Den havde den sekscylindrede motor fra den populære Super Six, som den afløste.

Opel Kapitän 1939.

I 1938 kom flagskibet Opel Admiral med en motor på 3.630 ccm, der i konstruktion lå meget tæt ved amerikanske Chevrolet motorer.
Ved anden verdenskrigs udbrud var Opel Europas største bilfabrik, men da krigen var slut lå virksomheden stort set i ruiner, så i 1945 var Opel ude af stand til at producere en eneste bil. Russerne afmonterede værktøjerne til Kadett, og lod den genopstå som Moskwich. Lastvognene kom først i produktion, Olympia'en genopstod, og i 1953 kom den nye Olympia Rekord, og i dag er Opel en af de mest moderne fabrikker.

Kilder: Motor1987, Nettet, m.m..

HØ/ februar 2012

Indbydelse til

Virksomhedsbesøg
- torsdag den 4. oktober 2012 kl. 19.00

Vestjysk Motorveteran Klub indbyder medlemmerne til en rundvisning på den nye BEREDSKABSSTATION, Vibevej 18,6705 Esbjerg Ø.
Stationen byder på kaffe, og vores klubmester medbringer småkagerne.

Besøget træder i stedet for det ordinære klubmøde i Gjesing Fritidscenter, og forventes at slutte kl. 21.

Tilmelding er ikke nødvendig, og det er gratis at deltage - bare mød op.

VMK

VMK PICNICTUR

Indbydelse til

VMK PICNICTUR 2012

- søndag den 2. september!

Vestjysk Motorveteran Klub indbyder medlemmerne til en picnic-køretur med følgende program:

kl. 10.30	Start fra P-pladsen ved EFI-hallen, Sportsvej, Esbjerg Ø.
kl. 11.00	Opsamling ved Skovgrillen i Ribe. Vi kører derefter ad mindre veje i nogenlunde samlet flok til Ballum Enge.
kl. 12.00	- mødes vi med vores guide Erhardt Ehmsen ved Pumpemøllerne i Ballum Enge og spiser den medbragte frokost (i tilfælde af regn kører vi hen i læ et sted).
kl. 13.00	Erhardt Ehmsen viser os rundt i Ballum og fortæller...
kl. 15.00	- er det kaffetid, og derefter kører vi hjem i spredt orden.

Tilmelding er ikke nødvendig, og det er gratis at deltage - bare mød op på starts- eller opsamlingsstedet.
Husk madpakken og kaffen!

VMK

---

næste års
ESBJERG VETERANLØB
- er allerede fastsat til lørdag d. 4. maj 2013.

Oplevelser ved Late Night Henne Strand d. 4. juli 2012

Det var godt vejr, og vi kørte i god tid mod Henne Strand, så vi kunne få vores sædvanlige plads. På det sidste stykke vej derud indhentede en rød OPEL GT os. Jeg genkendte føreren, vinkede og fik et blink langt lys. Jeg troede den ville overhale, men den blev pænt bagved, og ved Henne By var den forsvundet igen. Da vi senere mødtes i Henne Strand hørte vi, at de - som så mange andre - havde været inde og spise.

Ved ankomsten til Henne Strand blev vi budt velkommen af arrangøren Tage Kristensen, der udleverede billetter til kaffe, is eller en øl. Da vi havde fået bilen godt parkeret, gik vi rundt en times tid, kiggede, snakkede og talte omkring 100 forskellige flotte biler. Pludselig var luften fuld af larm - det var ikke tanks fra Oksbøl, men motorcykler. De største med kæmpe-motorer med 300-400 hestekræfter. Der var vel 100 motorcykler, heraf 20 Harley Davidson. Tage havde krævet af dem, at de lige skulle vride i gashåndtaget et par gange, ellers fik de ingen is.

Tilbage ved kaffebordene på pladsen bag Mich's isbar kom nogle damer, der havde været ude at købe kjole, tørklæder, bøger m.m. - godt for Henne Strands butikker.

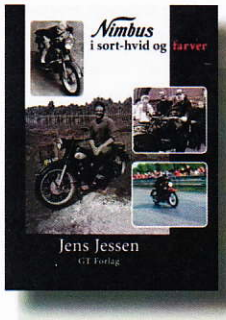
Efter masser af kaffe og is var klokken blevet mange, og vi afsluttede aftenen med en snak med Tage, der oplyste, at der var udleveret ca. 215 billetter og at der var drukket 35 kander kaffe!

Vi takker Tage for det store arbejde med at arrangere og gennemføre arrangementet til glæde for VMK's og MG Car Club Denmark's medlemmer.

Hilsen formanden

Foto: Jørgen Lind

Støt vores annoncører
de støtter os



Bøger om klassiske køretøjer - skrevet på dansk

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

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

Kvalitet i top...
- også når det gælder veteranbiler

ECS

A/S Esbjerg Cylinder Service, Hedelundvej 19, 6705 Esbjerg Ø

Tlf. 75139255 Fax.75125943, ecs@ecs-itop.dk

FRØKJÆR
PAPIR & VIN

NØRREGADE 71
6700 ESBJERG
TLF. 75450899
FAX: 75452543
e-mail: fp@froekjaerpapir.dk

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

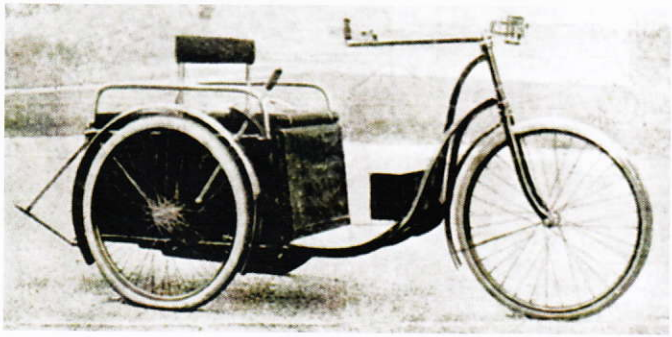
Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO PARTNER
VÆRKSTED

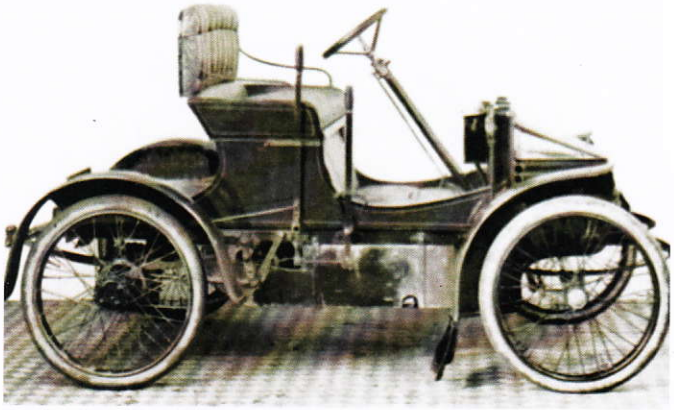
John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75126570, Fax. 75126579

Kunst, arkitektur, fåreuld - så biler

Herbert Austin var søn af en landmand i Buckinghamshire, men han afslog nærmest med væmmelse at arbejde på landet. Han havde først nogle tanker om at blive arkitekt, men det endte med, at han sagde ja til en læreplads i Great Northern Railway Company. Mens han ventede på at starte sin jernbanekarriere, fik familien besøg af hans onkel fra Australien, og han overtalte unge Herbert til at tage med ham tilbage til Melbourne. Han var kun 17 år, og tankerne om at blive arkitekt spirede igen.
Studiet gled imidlertid over til det ingeniørmæssige, og allerede i en alder af 21 år forelagde han et projekt, der bragte ham rosende omtale og gav ham en del selvtillid. Med den styrkede selvtillid, giftede han sig med Ellon Dron, og så skulle der ske noget på den økonomiske front.
På meget kort tid blev han leder af et mindre maskinværksted, og det fik afgørende betydning for hans senere liv. I denne virksomhed kom han nemlig i forbindelse med Frederich Wolseley, der var emigreret fra Dublin og nu var fårefarmer i Australien.
Wolseley havde netop opfundet en ny klippemaskine til at klippe får med, og Herbert Austins firma fremstillede dele til denne klippemaskine, og det førte til, at han blev tilbudt stillingen som leder af Wolseleys hurtigt voksende fabrik til fremstilling af fåreklippere, men ekspansionen var så voldsom, at Wolseley besluttede at starte en tilsvarende virksomhed i England, og i en alder af 27 år blev Herbert sendt til England for at lede den nye virksomhed.
Herbert Austin havde ambitioner, og i 1895 optog virksomheden produktionen af dele til spinderimaskiner og til den eksplosivt voksende cykelindustri i Birmingham og Coventry. Austin var kreativ på mange områder, og sammen med WSSC fik han patent på en forbedring af dampmaskiners effekt, og i 1894 fik han patent på en "flad ovn" til montering af gummiringe på stålhjul – vel nok den første vulkaniseringsform. Dette patent havde han sammen med vognmager H. H. Mulliner, som blev overtalt til sammen med Wolseley at bygge hesteløse køretøjer. Det rystede hverken Wolseley eller Austin, og i slutningen af 1896 rejste bestyrelsen for Wolseley en kapital til en ny afdeling af virksomheden, der skulle fremstille motorkøretøjer, og Austin blev chef for dette foretagende.
I 1895 havde Herbert Austin fremstillet et trehjulet



køretøj med en motor på 2 hk, og Austin var dermed en af Englands to førende pionerer på området – den anden var F. W. Lanchester.
Austins anden vogn var også trehjulet, og det var den første ægte Wolseley konstrueret og bygget af Austin.
Den havde en encylindret, vandretliggende motor med overliggende knastaksel.



Det var dog Austins første fire-hjulede bil, der dannede basis for bilproduktionen.
Herbert Austin blev klar over, at det var en fejl, at han ikke selv ejede det firma, han ledede. Derfor overtog han i 1905 bygningerne fra et nedlagt trykkeri i Longbridge, og efter at have sagt pænt farvel til Wolseley, dannedes i december 1905 Austin Motor Company
Den første Austin på 20 hk havde en firecylindret rækkemotor med sideventiler og kædetræk, der hurtigt blev suppleret med og senere erstattet af kardantræk.

Den første Austin 20 er klar. Ved rattet Herbert Austin.

Karetmagerværkstedet i Longbridge.

Støt vores annoncører
de støtter os

Isfuglen - en flyvende ædelsten

Isfuglen er en elegant fugl klædt i den flotte blå- og rødlige fjerdragt. En symfoni af farver, der får den til at ligne en flyvende ædelsten. Den lille karakteristiske isfugl er fuglen i Frøs-logoet. Den er lille, lynhurtig og flittig. Isfuglen som symbol giver et godt billede, af det du kan forvente, når du går i Frøs Herreds Sparekasse

"Kontakt os - måske kan vi gi' din økonomi et godt tilbud"

Ole Madsen
direkte 76 10 96 75
om@froes.dk

Frøs
www.froes.dk

Gl. Vardevej 241
6715 Esbjerg N
Tlf 76 10 96 96

FIRSTSTOP Ahlmann DÆK
- DÆKCENTER & AUTOVÆRKSTED
Taurusvej 16 · Esbjerg · tlf. 75 12 20 27
Åben: mandag - torsdag 8.00 - 16.30 · fredag 8.00 - 16.00
Hjertingvej 74 · Esbjerg · tlf. 75 45 30 01
Åben: mandag - fredag 8.00 - 16.30
www.ahlmanndæk.dk

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

✔ autopolstring ✔ sædevarme ✔ læderindræk

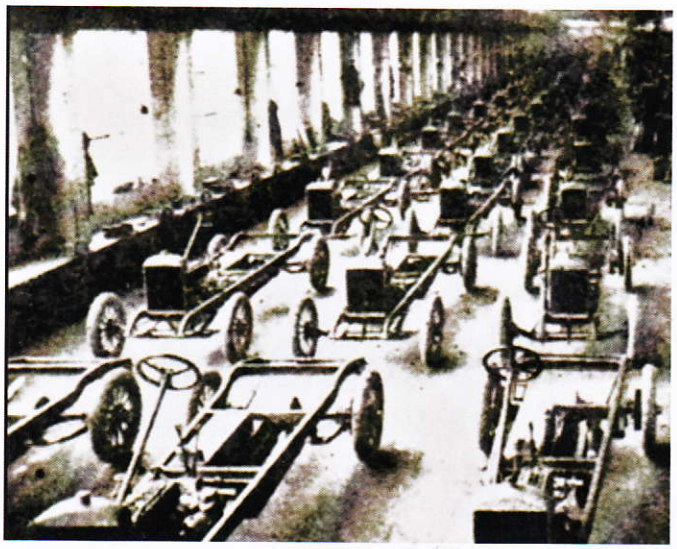
Finder du noget der er interessant, eller mangler du noget, så kontakt os - vi giver gerne et uforpligtende tilbud.

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

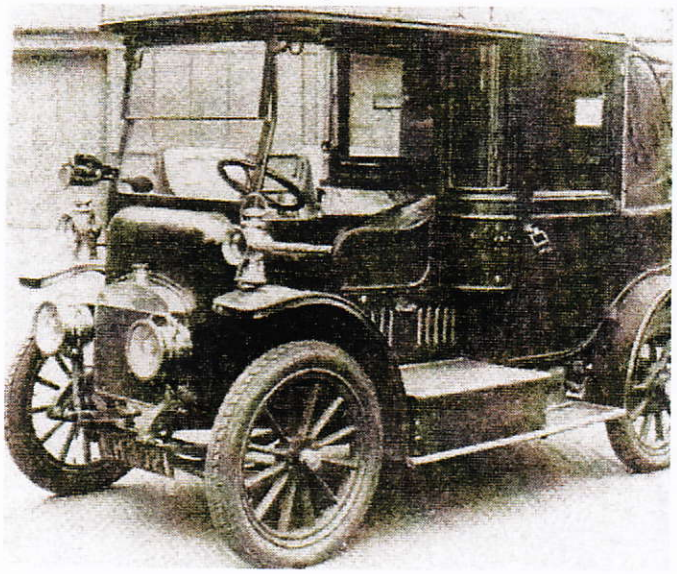
JYDSK POLSTRING A/S
AUTOPOLSTRING

Industrivej 54
6740 Bramming
Tlf. 75 17 32 99

Kunst, arkitektur, fåreuld - så biler



Chassis samlelinie i Longbridge.



Austin's "Byvogn" fra 1910 – forløberen for den berømte London Taxa..

En bemærkelsesværdig bil var en firecylindret "byvogn", hvor køreren er anbragt oven på motoren, der udviklede 15 hk. Ved siden af den smalle fører-kabine var der plads til bagage, og det blev forløberen for den kendte London-taxa.

Motorsport var også på programmet, og gode resultater fra mindre løb gav Austin så meget blod på tanden, at han også byggede grand prix racere på 100 hk..

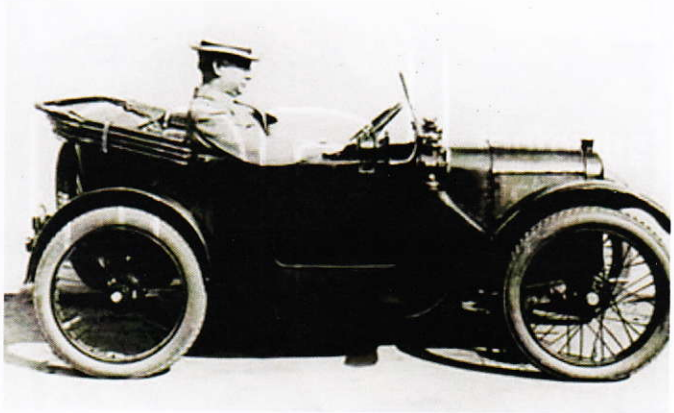
Før første verdenskrig producerede fabrikken firecylindrede vogne, hvoraf den største var en "30" med en motor på seks liter. Den havde både elektrisk start og elektriske lygter.

Under verdenskrigen blev Austin Motor Co. som andre bilfabrikker omstillet til krigsproduktion, og efter krigen gik Austin over til et program med en enkelt model i ganske få varianter. Grundlaget var den 3,6 liters side-ventilede "Twenty". Herbert Austin præsenterede i 1921 sin næste model, en "12'er" på 1621 ccm. Den blev meget populær og holdt sig uændret til 1927, hvor motorens slagvolumen blev øget til 1,9 liter, og som almindelig personvogn holdt den sig i produktion til 1936, og fortsatte derefter som taxa et godt stykke tid ind i fyrrerne.

Austin Twenty 1920.

Efter krigen var bilen for alvor blevet et transportmiddel, og efterspørgslen efter en bil, som menigmand havde råd til at anskaffe og vedligeholde stående.

Herbert Austins svar på dette blev "Austin 7". En lille og let bil med plads til to voksne og et par unger. Den firecylindrede, sideventilede motor på 747 ccm havde kun to hovedlejer på krumtapakslen...



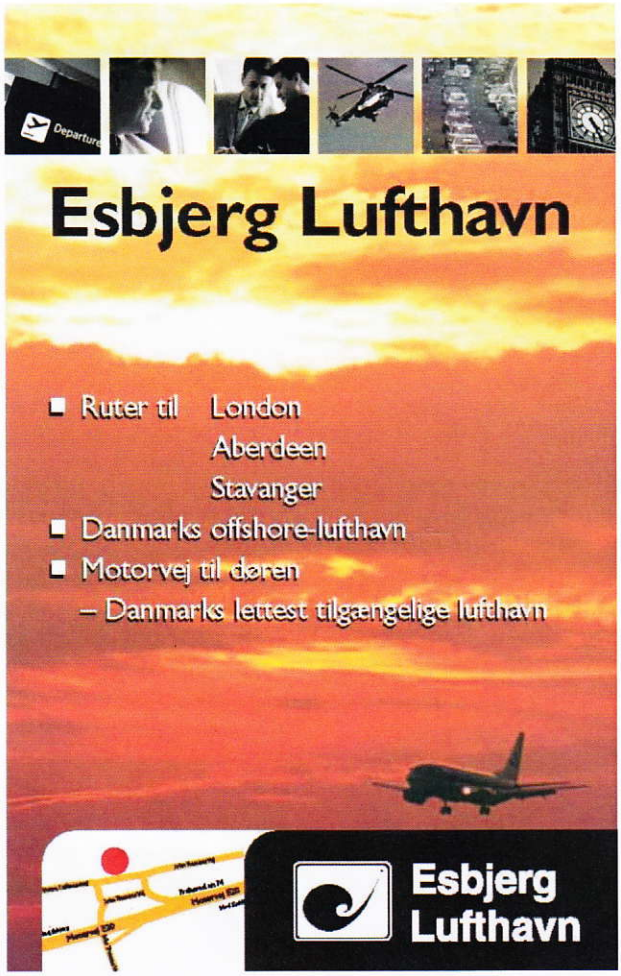
Herbert Austin i en Austin 7 i 1922.

Herbert Austins svigersøn A.C.R. Waite fik den ide at bygge "7" om til en racer, og dermed startede en ny æra for Austin, idet "7'eren" i en årrække blev en kendt deltager ved race over hele verden.

Selvom det var Austin 7, der gjorde Austin kendt og berømt, var det absolut ikke kun småbiler, der blev produceret i Longbridge. I 1927 blev produktionen af sekscylindrede modeller genoptaget med en 3,4 liters "Twenty", senere fulgte en "Sixteen". Mest populær blev Austin "Ten" med 1,1 liters motor, den var i pro-duktion fra 1932 til 1947. I 1945 oplevede man en firecylindret, topventilet 2,2 liters Austin "Sixteen", der var yderst slidstærk – motoren blev anvendt i taxaer helt til 1967. Uafhængigt forhjulsophæng kom også sent og blev kun anvendt i de luksusbetonede Sheer-line og Princess med 4liters sekscylindrede motorer, og model A 30 blev i 1952 den første Austin med selvbærende karrosseri. Hydrauliske bremser gik man forsigtigt over til ved i 50'erne at bruge "hydromeka-niske " bremser dvs. hydrauliske bremser på forhjulene og mekaniske bremser på baghjulene, men det nåede Sir Herbert Austin ikke at opleve - han døde i 1941.

I Herbert Austins tid på Longbridge fabrikken byggede

Støt vores annoncører
de støtter os



GRINDSTED AUTOGENBRUG A/S
Skovgårdsvej 1 - 7200 Grindsted
www.grindsted-autogenbrug.dk

AUTODELE - VÆRKTØJ
AUTOKØLERE

GRINDSTED BREMSE- & KOBLINGSSERVICE ApS
Vestergade 114. 7200 Grindsted
Tlf. 75 32 23 22 – Fax 75 32 24 40

Alt i autoreparation
- Støddæmper- og bremseekspert
- Syn af biler til fast pris
- Alt i moderne testudstyr

Bruno's Autoservice ApS
Service på alle bilmærker
Guldager Byvej 44 b • Tlf. 75 46 00 11 • fax 75 46 08 11

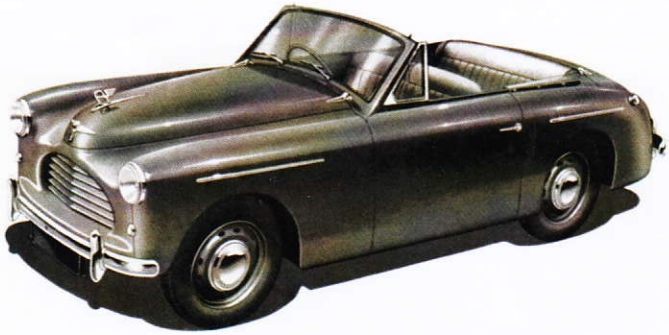
TØMRERMESTER
VILLY ANDERSEN
TLF. 75 26 90 08

Spekulerer De på: ▲ Ny villa ▲ Ombygning ▲ Tilbygning
▲ Udnyttelse af tagetage ▲ Nyt tag
▲ Udskiftning af termoruder, vinduer og døre
▲ eller har De brug for hjælp til almindelig vedligeholdelse

byg garanti

Vi er altid friske til at give et uforbindende tilbud eller overslag.
Bredgade 21 · Alslev · 6800 Varde · Bil 23 41 19 06 · Fax 75 26 95 70

fabrikken 865.339 biler, og i 1947 nåede man den første million producerede biler. Så begyndte det at gå stærkere, fordi markedet efter den anden verdenskrig manglede biler. I 1952 havde Austin produceret to millioner biler.



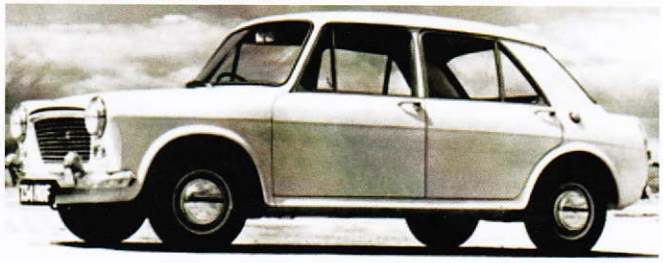
Austin 40 Sport fra slutningen af fyrrerne.

Austin 55/60 Cambridge, 1957.

En total modernisering af modelprogram og fabrik ville koste mange penge, og Morris havde gjort de samme overvejelser, så i stedet for at vedblive med at konkurrere, blev man enige om at slå de to virksomheder sammen under navnet British Motor Corporation.
Det var ikke første gang denne ide var på tale, idet Herbert Austin allerede i 1924 havde foreslået en sammenlægning af Austin, Morris og Wolseley, men det blev afvist af Morris.
Ved sammenlægningen havde Nuffield koncernen mærkerne Morris, Riley og Wolseley, mens Austin ud over Austin havde Vanden Plas Princess. Derudover havde man interesser i Austin-Healey, der dog først i 1953, hvor det indgik i BMC, blev et selvstændigt, masseproduceret mærke.
I årene 1961 – 1975 skete der en række sammenslutninger, og deraf fremkom en håndfuld forskellige firmanavne. De involverede firmaer var bus-og lastvognsfabrikken Leyland, Standard Triumph, Jaguar, Rover, m.fl.. Alle disse ændringer endte med det mere håndterlige navn British Leyland.
Jaguar blev senere udskilt som et offentlig selskab med aktier på børsen. Leyland blev i 1987 slået sammen med DAF i Holland.
Ved sammenlægningen i 1952 havde Nuffield den meget dygtige konstruktør ved navn Alec Issigonis, der i 1948 havde konstrueret Morris Minor 2.
Issigonis konstruerede Mini'en som den første vogn i nyere tid med tværstillet frontmotor, gummi til affjedringselementer og en kabine bygget til fire pladser. Mini'en blev en succes her i landet, under navnene Morris Mascot og Austin Partner, senere kun Mini.

Austin Mini.
Wolseley Hornet Mk.III, 1966.

Issigonis udvidede også programmet til større vogne, bl.a. med hydrolastic affjedring, det var Austin/Morris 1100 Maxi og Austin/Morris 1800.



Austin 1100, 1963

En anden særpræget vogn, der adskilte sig fra almindelige personvogne var model A 40 Futura. Den havde en to-delt bagklap, der senere blev til en enkelt bagdør – forløberen for de senere hatchback modeller.
Så kom trængselstiderne for British Leyland og den øvrige engelske bilindustri. Sløseri og mange strejker var ved at tage livet af virksomhederne, der for overho-vedet at kunne overleve måtte have statsstøtte, men selv penge fra statskassen kunne ikke rette op på de alvorlige fejl, så hvis der overhovedet skulle være nogen form for engelsk bilindustri fremover, skulle der nye boller på suppen. Der kom nye konstruktioner som Metro og Montego. Ledelserne fik talt sig til rette med fagforeningerne, arbejderne blev gjort interesseret i arbejdet, og nye konstruktions- og produktionsmetoder blev indført – alle sammen livsnødvendige ændringer.
Disse store ændringer kom bare for sent, og så begyndte interesserede bilproducenter fra Østen at melde sig på banen, og i dag er der ikke mange af de tidligere kendte og udbredte engelske mærker tilbage.
Kilde: Motor nr. 1988, m.fl..

HØ/ 2012

Henne Strand
onsdag d. 25. juli 2012

Efter at en sommerdag med mulig varmerekord for 2012 har trukket alt, hvad der kan krybe og gå til Henne Strand, så er her to og firbenede, to og firhjulede af alle slags, gamle som nye samlet, og hvor de alle klæder hinanden på sådan en sommeraften.

Trafikken er tæt gennem byen, og det kniber med at gå i hovedgaden, hvor der handles livligt i alle butikker. Omkring torvet sendes isvafler, den ene større end den anden, over disken i en jævn strøm.
De, der er opmærksomme på andet end handel og biler, opdager havgusen, der som en tågebanke komme krybende over klitkanten, med en markant temperaturændring til følge. Heldigvis varer det kort, og solen sender igen sine varme stråler ned til Henne Strand.

Levende musik mangler heller ikke. Hertil begynder der en stadig større mængde af middagstallerkner med indhold at komme ud fra køkkenerne rundt omkring torvet og hen til gæsterne, der spændt venter på deres bestilling.

Henne Strand
onsdag d. 25-7-12

En opfordring til alle, der befinder sig i området, må være: Besøg "late night ved Henne Strand". Kom ud og oplev det selv, det er en sommereftermiddag og aften, der ikke er spildt, og der er stadig en chance den 2. august.

VMK deltager igen i år i
FORENINGERNES DAG på Torvet i
Esbjerg lørdag d. 1. september 2012

Kom og kig - eller vær med !

Bybilleder - Vejers strand
- set på et ældre postkort og nu.

Vejers er en gammel badeby ved Vesterhavet. Det var her, de første feriehuse blev bygget. Mange af husene fra dengang står stadig, og det siges, at det i Vejers er lykkedes at bevare meget af fortidens charme. Netop fordi ferieturismen her i Vejers er gammel, ser man feriehuse på klittoppene og helt ud til den yderste klitrække. Det forhindrer planlægningen i dag. Postkortet her kan dateres til midt i 1950'erne, for bilen til venstre i forgrunden er den helt nye OPEL KAPITÄN med det moderne ponton karrosseri, der blev præsenteret i juni 1955. Til højre i forgrunden holder den forrige model OPEL KAPITÄN 1948-50, der faktisk er en førkrigsmodel med runde forlygter i stedet for de "knækkede" firkantede. Mellem de to OPELer holder en FORD 10 4-Door 1938-40 og en mindre tysk MC - en DKW måske? I klitgryden i baggrunden står en OPEL OLYMPIA REKORD fra 1953-54.

Hvis andet og mere end fortidens charme er bevaret, skulle det være nemt at finde det samme sted i Vejers, hvor postkortfotoet var taget - mere end 50 år tidligere. Der har været store problemer med sandflugt på den del af Vejers Strand, hvor bilkørsel er tilladt, så måske var klitterne også forandrede?
Jeg så efter husene på klittoppene, og på p-pladsen foran Vejers Strandhotel, som ligger meget tæt ved stranden, fandt jeg stedet. Husene på klittoppene er ombyggede, men kan alligevel genkendes. Hotellets p-plads er gjort større og er adskilt fra vejen. Det lille rutebilstations-skur på den anden side af vejen er væk, og et sommerhus har indtaget pladsen. Gæsternes ret nye biler er fra venstre ud mod vejen en TOYOTA YARIS, BMW X5, VOLVO V70 stationcar og en TOYOTA AVENSIS - også stationcar - mens bilerne nærmest er VW TOURAN, en BMW Stationcar af større model og en PEUGEOT 206 SW.

SL

Støt vores annoncører
de støtter os

Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme ..."

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1977 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	560	207
75.000	815	207
125.000	1.005	207
175.000	1.192	207
225.000	1.372	207
275.000	1.571	207
325.000	1.816	207
375.000	2.059	207
400.000	2.178	207
475.000	2.495	207
525.000	2.790	207
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.386	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1978 til og med 1984:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.378	471
75.000	2.007	471
125.000	2.472	471
175.000	2.934	471
225.000	3.375	471
275.000	3.866	471
325.000	4.467	471
375.000	5.065	471
400.000	5.357	471
475.000	6.138	471
525.000	6.862	471
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.153	kr. 0

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

Veteranforsikring Danmark

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

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring g/s

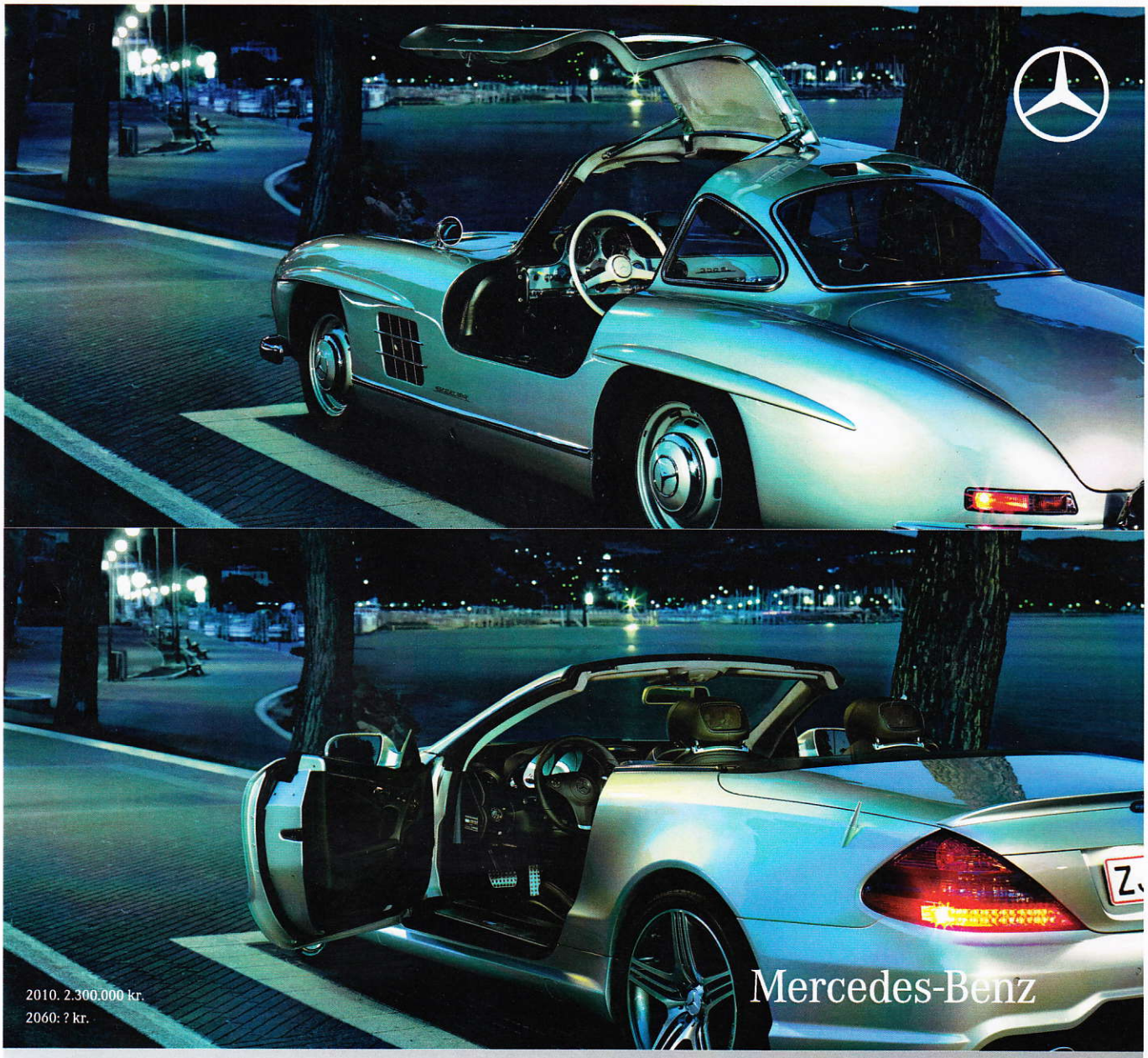
Min motorcykel...Min bil...

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

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

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
William Pohlmann
Østparken 51
6840 Oksbøl



Oplevelsesøkonomi.

I 1956 var der autoshow i København. Her udstillede man en Mercedes 300 SL med øgenavnet 'Mågevingen'. Den kunne erhverves for godt 71.000 kr. Bilen er for nylig blevet solgt i USA for 2,3 mio. kr. Det må siges at være en oplevelsesøkonomi, der vil noget. Tænk, hvis dine forældre eller bedsteforældre havde været forudseende (og rige) nok dengang...

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

Bent Pedersen AS

Autoriseret Mercedes-Benz, smart, Chrysler, Jeep® og Dodge forhandler. Storegade 244, 6705 Esbjerg Ø. Tlf. 7514 0355.
Autoriseret serviceværksted for Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep® og Dodge. Nordre Boulevard 205, 6800 Varde. Tlf. 7521 2133. **www.bent-pedersen.dk**