



VETERANEN



DANMARKS VETERAN-MOTORCYKLEKLUB

MEMBER OF DANMARKS MOTOR UNION



*Hos Linder på Køgevejen
finder du de dele,
der ruster på din bil
Mekaniker rabat til D.V.M.'er*

LINDERS AUTODELE
Gl. Køge Landevej 493
2650 Hvidovre
Tlf. (01) 78 43 43

*Hans salat er fryden
den kendes på lyden
også blomkål han dyrker
og ih! hvor de styrker*

HELGE KNUDSEN
Slaglille
4180 Sorø
Tlf. (03) 64 50 02

SPECIALVÆRKSTEDET
for cylinderudboring. Stempler leveres.
Foringer, krumtaplejer, hovedlejer til nyere og gamle
motorcykler.
Topstykker renoveres med sæder, styr og ventiler.
Alt maskinarbejde og svejsearbejde udføres.
Løse motorer modtages til hovedreparation

INGANA A/S
Strandboulevarden 64, 2100 København Ø
Tlf. (01) TR 1425

Vi ses på
MISSIONSHOTELLET

Ejgild Svendsen
Holstsvej 4, 9990 Skagen
Tlf. (08) 44 11 99

en tand' bedre



Der er **ENGSTRØM** i en god folkevogn
stedet for den kræsne VW bilist

KENDT FOR GARANTIE

Sv. Aa. ENGSTRØM A/S
Aut. VW forhandler
Vermlandsgade 34, 2300 S. Tlf. SU 4900
Løjtegårdsvej 169, 2770 Kastrup. Tlf. (01) 51 49 00

**Motorcykler — Reservedele — Udstyr
Køb — Salg — Bytte**

Vi har mange nye og brugte reservedele til
nyere og brugte motorcykler
Motorcykler eller dele købes, alt har interesse

DANSK MOTOR COMPAGNI
Gl. Køge Landevej 166
2500 Valby
Tlf. VA 1427
Rabat til D.V.M.'er

Drejer det sig om kørsel?

JENS GRAVERSEN & SØNNER A/S
Vognmandsforretning
Tlf. (03) 39 77 40
Tlf. (01) 84 19 59
Kørsel med 5–25 tons biler i ind- og udland

Bestyrelsen

Formand.

Arne Graversen Aprilvej 106 2730 Herlev 01-84 19 59.

Kasserer.

Bent Just Olesen Mantuavej 17 2300 S 01-58 60 95.

Sekretær.

Kurt Søgård Buen 1 4050 Skibby 03-32 86 02.

pr. 1/4-75
01-55 32 03

Veteranekspert.

Viggo Thomadsen Fasanvej 2 8900 Randers 06-42 19 61.

Sportsleder.

Leif Opkær-Hansen Ahornvej 19 5250 Odense

Bestyrelsesmedlem.

Jens Madsen Griffenfeldsgade 28 ¹ 2200 N 01-39 95 72.

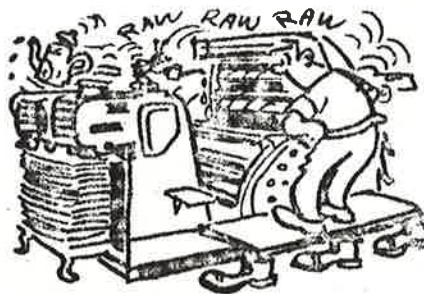
1. supleant.

Knud Arhøj Neptunvej 7 8270 Højbjerg 06-14 24 39.

2. supleant.

Frode Nielsen Sndr. alle 65 8800 Viborg.

Rédaktionen:



Jylland.

Kjeld Hansen Præstevangsvej 20 8210 Århus V 06-15 52 19.

Sjælland.

Jens Madsen Griffenfeldsgade 28 ¹ 2200 N. 01-39 95 72.

MÆRKEDAGE.

Så er der igen en af de gamle drenge, der bliver voksen, og denne gang er det Kaj Boilesen fra Haderslev, der Mandag den 31. Marts fylder 60 år.

Der er sikkert ikke mange i veteranklubben, der ikke ved hvem Kai Boilesen er, ja selv langt uden for landets grænser, både i Tyskland, Holland og Frankrig har han mange venner.

Kaj er en meget aktiv mand. Flere gange har han været formand for Haderslev Motorsport, hvor han nu er æresmedlem. I over 25 år medlem af Sct. Georgsgildet og med i hjemmeværnet ligeledes i over 25 år, men det er nu nok motorsporten, der har hans store kærlighed.

Interessen for MC fik Kaj allerede som barn. Hans far havde en del at gøre med disse mærkelige instruenter, og som 5-årig fik han sin første MC, en gammel "Adler", remtræk med pedaler. Havde han haft den i dag, havde jeg nok døbt ham "pedal Kaj", vi har jo allerede en "pedal Ejner".

Som 16-17 årig kørte han cykleløb på Kolding cyklebane, prøvede også spøgen i en "Drom", men det blev altså MCerne, og særlig i årene fra 36 - 46 gik det hårdt ud over forskellige jordbaner, og maskinerne der blev kørt på var Nimbus, Ariel og Matchless, men så var der vist noget med, at hans kone, "Tut" ikke rigtig ville finde sig i det mere, så var Kaj smart, satte en sidevogn på og "Tut" som sandsæk, vistnok Danmarks første kvindelige sandsæk, og det gik godt, forstå det hvo der kan.

Nu har Kaj en dejlig stald med 6 fuldblods, imellem findes både BSA, Harley og Nimbus.

En af Kajs store interesser i dag er vores alle sammens Ole Olsen, som han har fulgt lige fra Oles spæde begyndelse.

Har du god tid en dag, skal du tage til Haderslev og besøge Kaj Boile, få en snak med ham om Ole og om MCer, og når han så løfter pegefingern og ser vildt frem for sig og siger: Nej, nu skal du bare høre, så er du sikker på, at få alle tiders historie om MCer. Kaj er en god Kamerat og vil gerne gøre det bedste for os alle, så derfor er jeg sikker på, at mange hilsener og lykønskninger vil strømme til den populære veteran, gildebror og hjemmeværnsmand, når han runder dagen på Mariegårdsvej 2, Haderslev. - Her fra veteranbladet sender vi også de hjerteligste lykønskninger.

Kjeld.

RIS OG ROS

Lidt om den nye "Veteran"

Efter at have opsnappet nogle rygter der gik ude i byen, om at nu var den nye udgave af "Veteranen" på vej, kom jeg hjem en onsdag aften og så at der lå en stor kuvert fra Redaktionen, med ivrige og let rystende fingre fik jeg indholdet ud, og jeg må nok sige at overraskelsen var stor, da værket kom ud i lyset. De gode folk i redaktionen havde ikke sparet på krudtet det var lykkedes at skabe et læseværdigt blad, med stof om og for veteraner, i en virkelig præsentabel udførelse. Et resultat D V M kan være stolt af, og jeg tror vi er mange der sender redaktionen en tak for det store arbejde der er gjort for at nå det fine resultat

Arne G.

mere ros, kan de mon tåle det??

En stor buket blomster til Jens Madsen og hans mandskab.

Må undertegnede medl. nr. 22. sige jer tillykke med den nye udgave og form af "Veteranen", et nyt ansigt i 1975. Det har været et slid, med mange mange timers arbejde, at bringe det første nummer i luften, men frugten af jeres arbejde er vi mange om at nyde.

Det er ikke alt der kan skabes med hænderne, der må ofte penge til, mange penge, derfor også en velment tak til dem der har tegnet annonce i "Veteranen", det er helt sikkert at uden jeres hjælp, havde vi ikke siddet med den form for blad i hånden i dag, også tak fordi i tog pænt imod mine to klubkammerater Annelise og Charles Nielsen da de kontaktede jer om tegning af annoncer.

Hold stilen Jens, vi glæder os til næste nummer kommer.

MVH

medl. nr. 22. Bent Just Olesen



20.2.75.

Knud Elsborg,
Mellemtoftevej 23,
2600 Glostrup.
(01) 96.11.43.
Medlemsnr. 133.

Til redaktionen af D.V.M.

Var det nye medlemsblad ikke for os uindviiede en glædelig overraskelse? Kom bladet ikke pludseligt op på det stude, hvor et medlemsblad skal være?

Lad der så komme til udtryk lidt forskellige meninger om det ene eller andet om bladet; redaktionen har rullet sig gevaldigt ud, og det skal den have tak for. Kan den fortsætte den linie med en stadig tendens til bedring, kan der aldrig komme megen berettiget kritik.

Men en redaktion kan ikke arbejde uden støtte fra medlemmerne, og startnummeret havde da også indlæg fra medlemmer, der ønskede at give oplysninger videre. Det har det hidtil skortet en hel del på. Hvor ville det være rart, hvis bladet kunne bruges som en slags opslagsbog, når problemet pludseligt står for døren, uanset om det drejer sig om veteranmuseer på den kant, hvor man skal holde ferie, eller det drejer sig om et godt værksted, hvor man stadig har den håndværksmæssige følelse og interesse, enten det drejer sig om lakering, fornikling eller andet. Emnerne er mange, og der er en masse "gamle" medlemmer med en masse fiduser, som de nu har chancen for at få fyret af.

Var det et naivt ønske?

En medlemsfortegnelse en gang om året vil nok være et stort projekt at redigere, men hvorfor så ikke bruge lidt spalteplass til oplysninger om til- og afgang som en fortsættelse af tidligere udgivne medlemsfortegnelse. Så kan man dog følge lidt med.

Endelig ville det være opløftende, hvis udgivelsen kunne komme lidt ind i faste rammer. Uden kendskab til klubbens økonomi eller bladets omkostninger skal jeg nok være mig for at tage stilling til, om udgivelsen skal finde sted en gang om måneden, en gang i kvartalet, eller hvad man nu ellers kan blive enig om, men et vist system i udgivelsen må være på sin plads.

Fra min side skal der dog være et "lykke til" med håb om, at min overraskelse ikke står alene, og at dette kan give redaktionen den energi, der skal til for at udføre måske en af de mest utaknemmelige opgaver inden for en motorklub.

Knud Elsborg

Nyt fra

VETERANEKSPERTEN

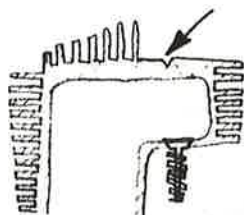
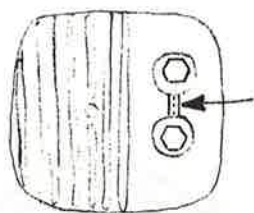
Viggo Thomadsen Fasanvej 2 8900 Randers

06-42 19 61

læserbrev

Spørgsmål til Veteraneksperten.

På cylinderen til min 5 HK sv B S A 1929 er der mellem de to propper over ventilhovederne en V formet udskæring i cylindergodset som vist på nedenstående skitse. Udskæringen er ca 1 1/2-2 m/m dyb og 2-3 m/m bred foroven.



Til dato har denne udskæring kun voldt mig problemer, idet den ikke nemt lader sig tætne, men der må være en mening med et sådant arrangement, men hvilken??

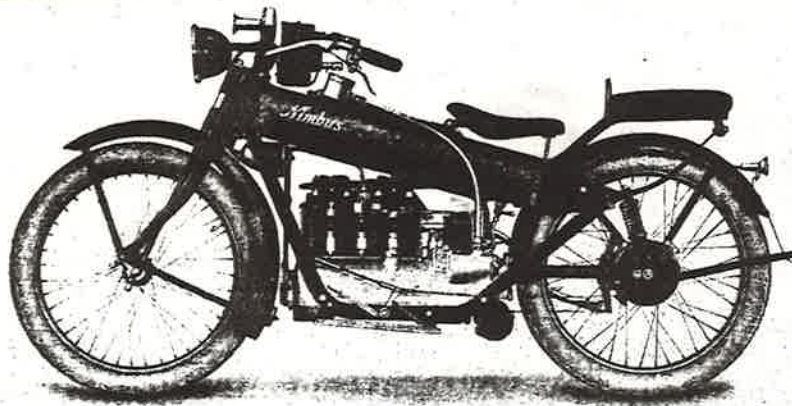
Venlig hilsen Peter Malmolin.

Svar fra Veteraneksperten.

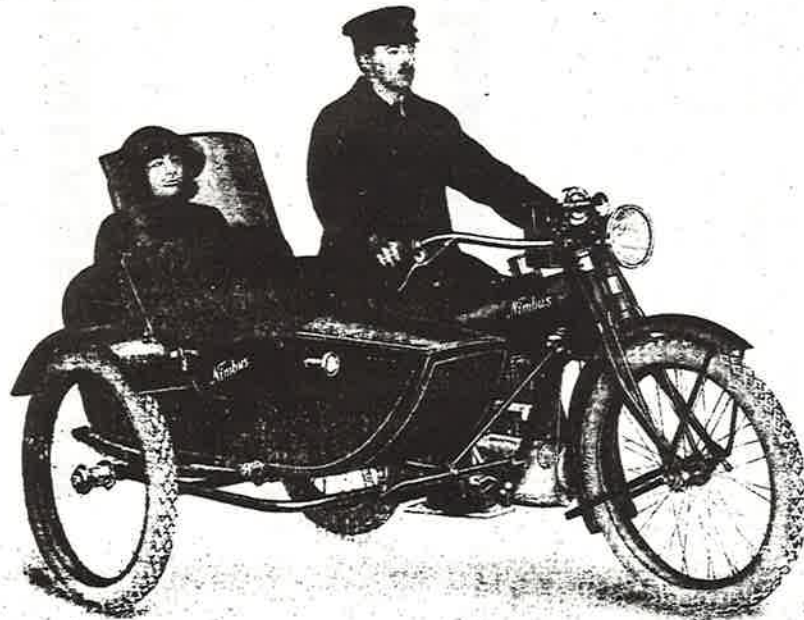
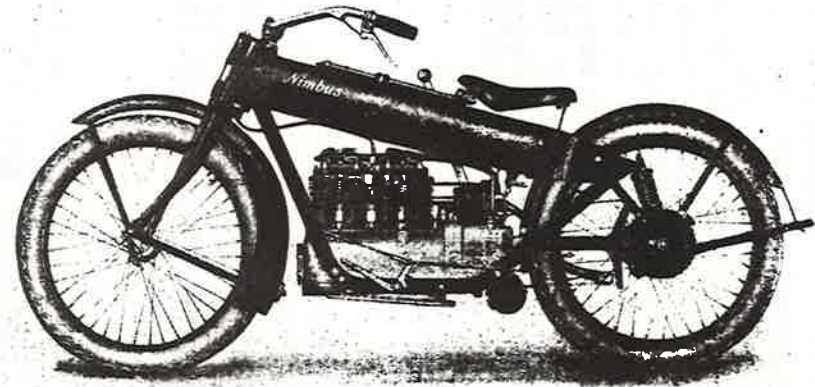
Det er sandsynligvis spor efter en undersøgelse, der skulle afsløre om ikke toppen var revnet, idet godset mellem ventilpropperne er meget tyndt, og det var en ret ofte forekommen fejl. Det kan dog fastslås, at der ikke skal være nogen fuge. Da det er meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt at svejse på dette sted, vil jeg foreslå dig: at du ude fra borer et hul vandret ind imellem de to gevindhuller til ventilpropperne. Således at det yderste hul bliver et frihul, og kun med gevind i den inderste del så en eventuel revne kan spændes sammen. Jeg kender et tilfælde hvor en mand kørte dagligt i 5 år med en sådan reparation.

Venlig hilsen Viggo Thomadsen.

DEN DANSKE MOTORCYKLE



Nimbus med elektrisk Udstyr, Speedometer med Træk fra Gearkassen og Bagsæde.



Nimbus med Sidevogn.

Forlang Katalog.

Nimbus

der paa Grund af sine mange Fordele er bleven den populæreste og mest yndede Maskine her i Landet

kommer i 1924

med følgende vigtige

Forbedringer og Nyheder,

der yderligere vil befæste dens Ry som

Verdens bedste Landevejsmaskine.

MOTORCYKLEN I 1928

Motorcyklerne har faaet en Renaissance. Det paastaas der, og enhver, der har fulgt lidt med, har forstaaet, at det er rigtigt. Dette Faktum kan have saa mange Aarsager, men Hovedmomentet deri er afgjort det, at Motorcyklekørsel, det er Sport, det er Idræt i en ganske anden og mere intens Grad end den, der naas bag et Rat. For enhver ung, rask Mand gives vel knap nogen herligere Sport end den uafhængig af alle og alt at gøre sig ogsaa uafhængig af Afstandene, tvinge Kilometrene ind under sine Hjul, suse fremad, føle sig ét med Motorcyklen, mærke dens Træk i Styret, føle dens Tempo og Takt, som var den en Del af een selv. — Det er Charmen ved at køre Motorcykle. Og deri ligger een af Grundene til, at der i sidste Sæson blev solgt flere Motorcykler end maaske noget tidligere Aar, i hvert Fald flere end i lange Tider.

De nye Matchless-Modeller.

Som saa mange andre Motorcykler, har ogsaa »Matchless« det saaledes, at der er store Ændringer fra i Fjor, ikke saa meget, hvad Motoren angaar, som med Hensyn til Stellets Indretning og kort sagt det, som umiddelbart møder Øjet. Stelrammens Form er en noget anden. Baggaflen er blevet af en ny Dobbelt-Konstruktion af overordentlig Styrke. Man vil ogsaa straks se, at Benzintanken har faaet en ny Form. Den er ogsaa ophængt paa en ny Maa-de, idet den fortil bæres af to Gummibuffer, der er anbragt paa en Konsol. Den er tilhøjre forlænget og drejet bag-

Heller ikke maa man naturligvis glemme, at man nu kan faa en Motorcykle, en god, solid og driftssikker Maskine for overkommelig Pris.

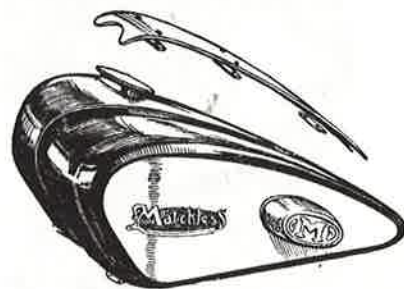
Men hvad skal man købe?

For mange vil dette Spørgsmaal give Anledning til mange Overvejelser. — Vi skal nok lade være at sige det, dels fordi vi ikke finder, at det er helt let uvilkaarligt at sige det — der er jo mange gode Maskiner nu —, dels fordi det jo nu engang er saadan, at den ene synes om Moderen, den anden om Datteren; og saa bliver de begge gift.

Men noget kan vi hjælpe vore Læsere med; vi kan præsentere de nye Modeller for dem, og det vil ske i de følgende Numre.

Netop nu kommer jo 1928-Modellerne frem. Det er »Sager«. Men se nu selv.

men ganske fikst ud og giver Maskinen et Særpræg. Tanken kan paa de større Modeller rumme 10 Liter, paa den lille 246 cc kun 8 Liter. Endvidere findes der paa de større Modeller en særlig, cylindrisk Oliebeholder, der er fæstnet til den nederste Bærebjælke med Clips, lige under Sædlen. Benzintanken har i Aar en meget stor Aabning for Paafyldning af Benzin.



Ny Tank af presset Staal, todelt, med hvidlakerede Sider.

Baghjulsstativet er af den almindelige Type og holdes i Stilling af en stor Gummibuffe paa Bagskærmen forneden.

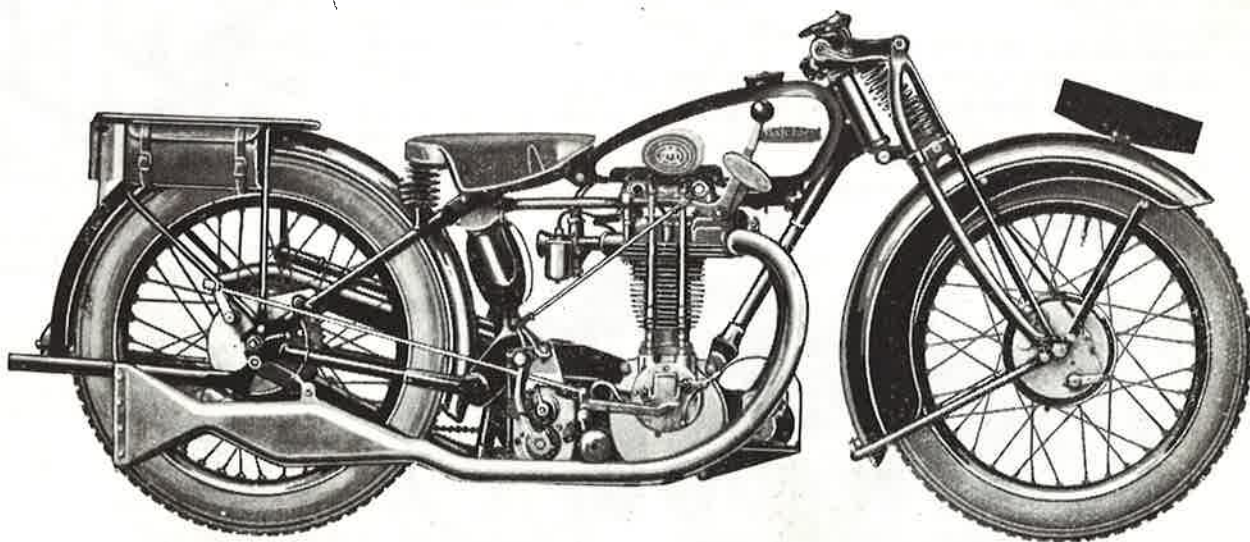
Forgaflen er som sidste Aar, dog med en Ændring i Affjedringen, idet Fjederen i Aar er en Trykfjeder i Stedet for hidtil en Trækfjeder. Derved er dens Stabilitet naturligvis øget. Og dens maksimale Stivhed er i Bundstillingen 50 pCt. større, end naar den ikke er belastet.

»Matchless« har nu »Timken«-Rullelejer i begge Hjulnav, og ved en større Diameter af Bremsetromlen er Forhjulsbremsens Virkninger forøget betydeligt.

Udblæsningsordningen er ogsaa til dels ny. Selve Udblæsningsrøret har meget stor Diameter, og det fører i en

ud saa den danner en Bærearmlig Gearkvadranten. Bag til hviler Tanken ligesom sidste Aar paa en stor Gummibuffe.

Benzintanken er i Aar dannet af to Halvdele, pressede Staalplader, som er svejsede i Sammenføjningerne og indvendigt afstivet med en særlig Panel-Plade. Der er foroven en Luftforbindelse mellem de to Halvdele, og forneden er der bagtil en Rørforbindelse, der giver en ligelig Fordeling af Benzinen i de to Halvdele. Tanken er sortlakeret; mens dens Sider er lakeret med hvid Cellulak. Det ser ikke helt almindeligt,

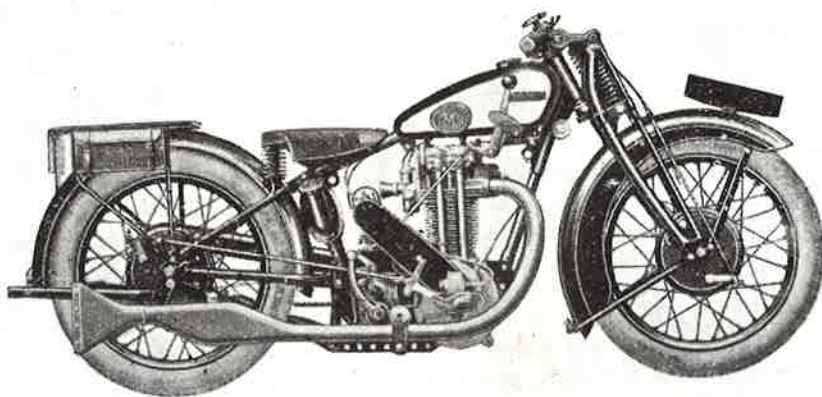


Den nye billige 347 c.c. Sportsmodel med Topventiler og to Udblæsningsporte.

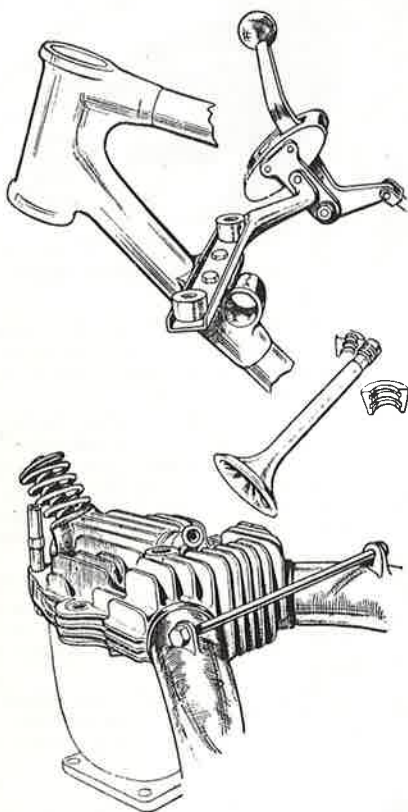
jævn Bue fra Motoren hen til et stort, fladt Ekspansionskammer, som gaar umiddelbart over i en stor »Fiskehale«, der er afstivet ved pressede Ribbefordybninger i Siderne.

Lycette Aero-Saddel er Standard-Udstyr for alle Modeller.

Motoren er, som sagt, i det væsentlige uforandret; i hvert Fald er Ændringerne smaa forholdsvist. Men til Gengæld møder »Matchless« med een helt ny Motor, en billig 347 ccm med Topventiler. — Hovedpunktet i denne nye Motor er en Simplifikation af Ventilstyringen. Ventiløfterne ligger frit, og Akslerne til Vippearmene ligger i



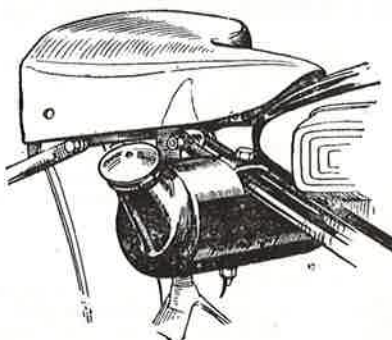
Den 500 ccm Super Sports med Topventiler, to Udblæsningsporte og indkaplede Vippearme.



Øverst: Støttestpunktet for den forreste Ende af Benzintanken. — Montering af Gear-Kvadranten.

Nederst: Det toportede Cylinderhoveds Ribber ved Udblæsningsrørene paa den 495 ccm topventilede Sportsmodel.

almindelige Lejer. Cylinderhovedet har to Udblæsningsaabninger med to adskilte Udblæsningsrør. Det sidste bidrager naturligvis til at give denne lille Sportsmaskine det rette sports-mæssige Udseende. Og, som sagt, det opnaas for en lav Pris. Super-Sporten er ogsaa blevet forsynet med dobbelt Udblæsning og Udblæsningsrør. Den har imidlertid indelukket Ventilstyring som hidtil.



Olietank boltet paa Stelrøret under Benzintanken.

Det er de tekniske Finesser. Men nu selve Maskinerne? Ja, begge Dele ses af hosstaaende Illustrationer. Men ellers tjener følgende til Oplysning om »Matchless« Program for 1928:

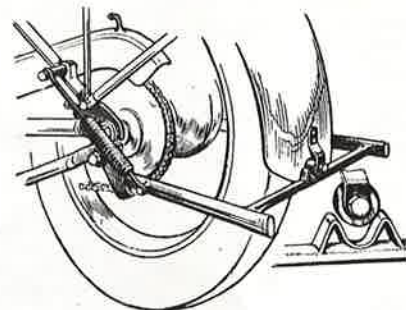
Model R, 246 ccm: Det er Standard Letvægtsmaskinen den adskiller sig ikke særligt fra sidste Aars Model, naar lige undtages den nye Lyddæmper og Lycett-Sadlen.

Model R/s 246 ccm: Det er en ny Model, som gaar i Stedet for sidste Aars Luksusmodel. Det nye findes baade i selve Stellet, i Sadelstillingen, der er meget lav, ny Forgaffel og Stativ, ny Tank og Lyddæmper. Motoren er den samme som paa Model R. og uforandret fra sidste Aar.

Model T/4 347 ccm og T/3 498 ccm kan betragtes under eet, forsaavidt som den eneste Forskel er Motorernes Kapacitet. De gaar i Stedet for 1927-Modellerne T/2 og T de luxe. Den er forsynet med det nye Stel, dobbelt Bag-gaffel o. s. v.



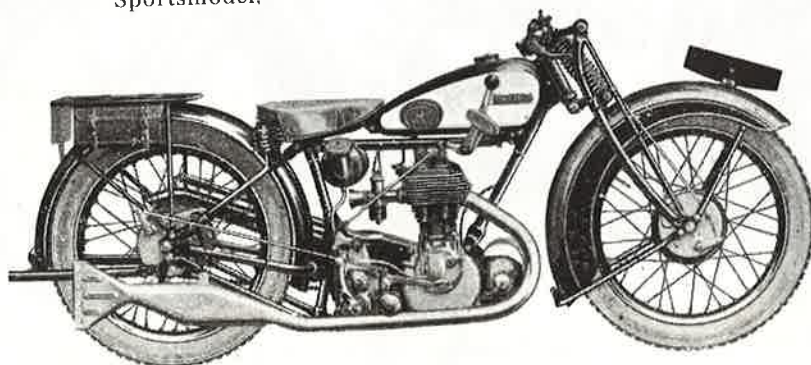
Den nye flade Lyddæmper med den ribbede Fiskehale.



Stativet med den selvcentrerende Gummibuffe paa Bagskærmen.

Model T/s 347 ccm er den nye Sportsmodel, som vi har omtalt foran, og den er foruden den øvrige Nyudstyrelse, som ogsaa er nævnt ved de andre Modeller, udstyret med Styringsregulator eller Dæmper.

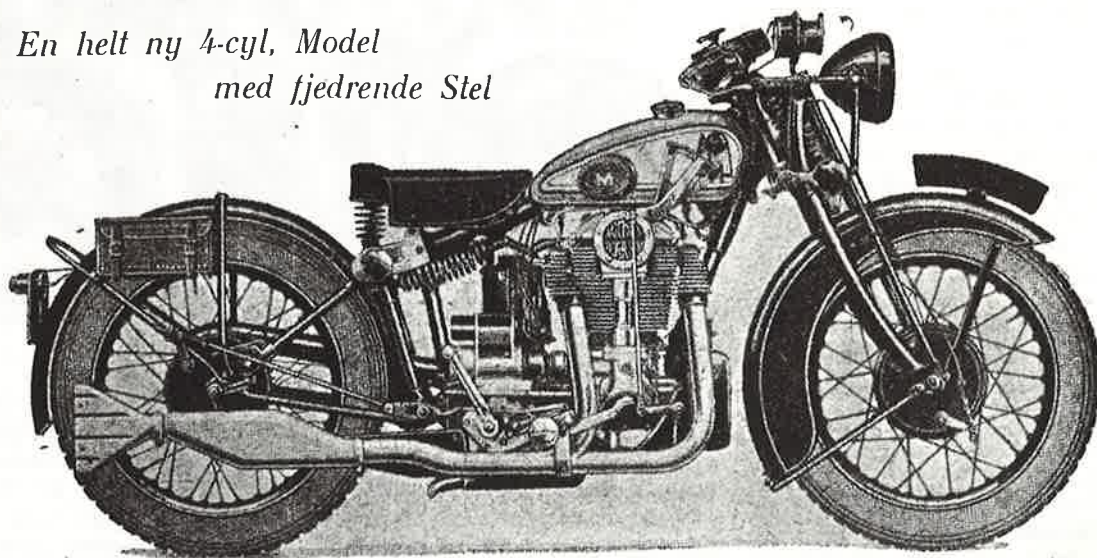
Model V/2 495 ccm er den topventilede Super Sports og gaar i Stedet for Model V. 1927. Vi har omtalt, at den er forsynet med det nye Cylinderhoved og Udblæsningssystem. Af andet Nyt har Modellen den foran omtalte Olietank, der paa denne Model er ovalfor-



500 ccm Model med sidestillede Ventiler.

DE NYE MATCHLESS-MODELLER

*En helt ny 4-cyl. Model
med fjedrende Stel*



Aarets Sensation, „Silver Hawk“, med 4 Cylindre paa tilsammen 597 ccm.

»The Silver Hawk« kalder Fabriken selv sin 4-cyl. Model, der uden Tvivl vil blive Aarets Sensation ligesom Sølvpilen i Fjor, og sjældent har man fundet et mere passende Navn til en ny Model. Den minder i sine Egenskaber netop i en slaaende Grad om en Høg. Den mestrer lige godt den langsomme, glidende, lydløse Gang og den lynsnare Flugt — fra 10 til 130 km i Timen paa højeste Gear — og Overgangen fra langsom Gang til Fart sker med samme Pludselighed som Høgens Bevægelser.

Men den nye Model — Silver Hawk — er ikke det eneste, som man lægger Mærke til paa Fabrikens Program. Med Undtagelse af den 250 ccm sideventilede Model er alle de enkeltcylindrede Modeller blevet radikalt ændrede, medens »Sølvpilen« og den 2-cyl. 990 ccm Model er blevet forbedrede i mange Detailler, og bl. a. har faaet 4-speed Gear.

Med den 4-cyl. »Silver Hawk« er det lykkedes Fabriken at fremstille en Model, der forener Elasticitet, Lydløshed, Blødhed og Komfort med en sjælden Ydeevne. Ved første Øjekast faar man Indtryk af at staa over for en Maskine med 4 lodretstillede Cylindre og med Cylindrene anbragt i Hjørnerne af et Kvadrat; men som saa ofte vildledes man af det ydre. Forholdet er nemlig dette, at Cylindrene er skraatstillede, men med en lille indbyrdes Vinkel akkurat som paa »Sølvpilen«, og den 4-cyl. Model kan paa en Maade betragtes som en dobbelt

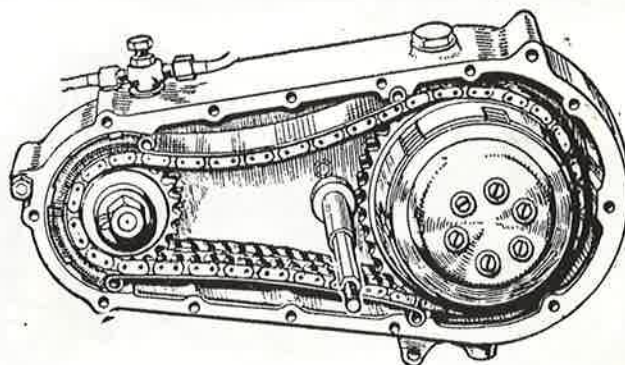
»Sølvpil«, idet man har udnyttet de gode Erfaringer, man har haft med denne Model.

Cylindrene er støbte i én Blok og er udstyret med meget kraftige Køleribber, ligesom der er anordnet Luftpassager mellem Cylindrene. Cylinderblokken er fastgjort paa det meget kraftige Krumtaphus, i hvilket Krumtapakslen er anbragt paa tværs og løber i 3 Lejer, saaledes at Vibrationer undgaas. De yderste Hovedlejer er forsynede med Fosforbroncebøsninger, der for at sikre en stor Holdbarhed er positivt smurte, medens Midterlejet er et Rulleleje, monteret i en særlig Aluminiumsbærelse, der samtidig danner en Skillevæg mellem Krumtaphusets to Dele. Svinghjul mangler, men er erstattet med svære Krumtapparne og Kontravægte.

Lige saa interessant er Konstruktionen af Topstykket og Ventilernes Be-

vægeme kanisme. Paa den højre Ende af Krumtapakslen findes der et konisk Tandhjul, som driver en lodret Aksel, hvis Bevægelse gennem et andet Sæt koniske Tandhjul overføres til Knastakslen, der ligger ovenover Cylindrene, og som ved Vippearne med stor Bæreflade bevæger Ventilerne. Knastakslen ligger ligesom Krumtapakslen paa tværs i Stellet og er for at udligne eventuelle Skævheder i Lejringen forsynet med en almindelig Oldham-Kobling. Den nødvendige Udvæksling 1:2 mellem Krumtap- og Knastaksel foregaar i det øverste Tandhjulssæt.

Topstykket er støbt i et enkelt Stykke og fastholdes ved 12 Bolte, medens Tætheden sikres ved en Kobberasbestpakning. Cylinderdimensionerne er 51 × 73 mm (597 ccm), og da Ventildiameteren er 27 mm, faar Kompressionsrummet en oval Form, idet Cylindre-



»Silver Hawk« har automatisk Strammeanordning for forreste Kæde. Paa Billedet ser man to bøjede Staalbladfyedre, der presser Kædens to Parter sammen og derved holder Kæden strammet.

ne opadtil er udvidede, saaledes at de ved Overgangen fra Cylinder til Topstykke har samme Form som Kompressionsrummet.

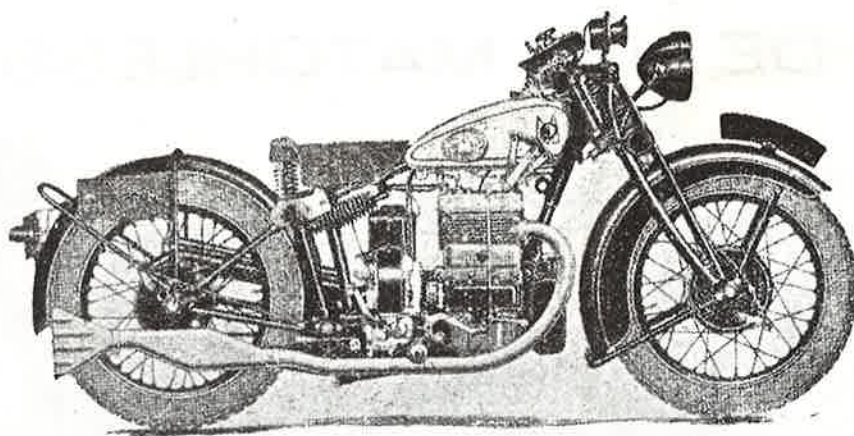
Ventilerne, hvis Spindler er 8 mm tykke, staar lodrette og er til Trods for, at saavel Ventiler som disses Fjedre er fuldstændig indkapslede, yderst let tilgængelige. Ved Ventilindstilling behøver man blot at fjerne to Dækplader, der hver holdes paa Plads af en enkelt Fingermotrik.

Som det var at vente, har »Silver Hawk« Aluminiumsstempler med to Stempelringe, hvoraf den nederste virker som Olieskræbering. Stempelpindens Diameter er $\frac{11}{16}$ ", og man er derfor sikker paa, at Lejetrykket bliver lille og Holdbarheden stor.

Smøringen er en tør Sumpsmøring med Olietanken fastgjort foran paa Krumtaphuset. En frem- og tilbagegaaende og roterende Plungerpumpe, der drives fra Krumtapsakslen, suger Olie fra Tanken og presser en Del af den til Hovedlejerne og nederste Plejstangslejer, medens Resten passerer gennem et Dryppglas, der er anbragt i Instrumentbrættet paa Styret og derfra til det øverste Sæt koniske Tandhjul i Knastakseltrækket. Denne Forsyning er saa rigelig, at Huset for dette Tandhjulssæt til Stadighed holdes fyldt i en saadan Grad, at Olien herfra kan flyde i Knastkassen, smøre Vippearmene og derefter synke ned i Olietanken, medens en Del — Mængden bestemmes ved Indstilling af en Naaleventil — fra Returrøret ledes til den primære Kæde og smører denne.

Tændingen er Lucas Dynamotænding med Tændspole og Strømfordeler, anbragt over Gearkassen.

Transmissionen er helt ny. Forkæden — den primære Kæde — er en Duplex-Kæde, der løber i Oliebad, og som automatisk strammes ved en snild Fjederanordning, som man vil kunne



Den berømte Sølvpil.

se paa en af Illustrationerne. Konstruktionen gaar — i Korthed sagt — ud paa, at baade overste og nederste Kædepart holdes strammede ved to krumme Stalfjedre, som trykker Kædeparterne sammen. — Gearkassen er Sturmey-Archer med 4 Gear.

»Silver Hawk« har fjedrende Stel af samme Type som Sølvpilen, paa hvilken der som bekendt findes et fjedrende Bagstel, der drejer sig om en Bolt bag Gearkassen, medens den øverste Forbindelse findes lige under Sadlen og bestaar af to tønedeformede Fjedre og to Styringsplader med aflange Slidser for Styretappe. Den drejelige Forbindelse ved Gearkassen er udstyret med Silentblocks og fordrer altsaa intet Eftersyn, Og saa har den de sammenkoblede Bremsere.

Og endelig har vi Udseendet. Gratiose Linnier kendetegner »Silver Hawk« — og Prikken over i'et er den smukke Sadeltank, der er forchromet og har et stort, forchromet »M« paa de hvide Sidestykker.

Selv om »Silver Hawk« er den mest epokegørende Nyhed paa Matchless-Programmet, saa er dettes Nyheder langt fra udtømt dermed.

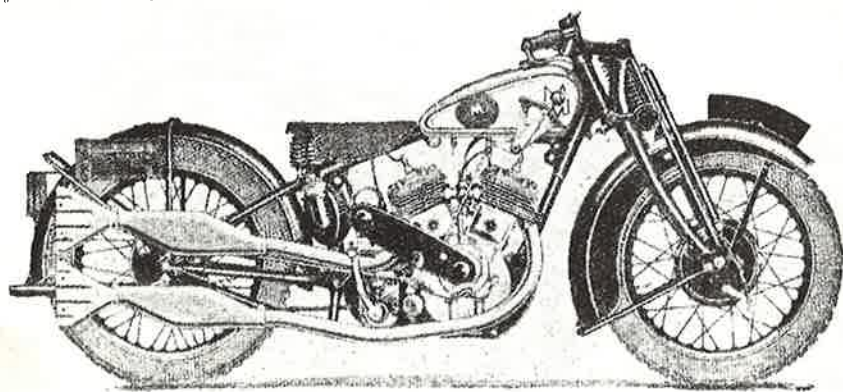
Vi har først den lille 246 ccm sideventilede Model, der kun er forandret

i enkelte Detailler. Den har 3 Gear, Diamond-Stel, tør Sumpsmøring og 25 X 3" Dæk. Derefter kommer den 246 ccm topventilede og den 347 ccm sideventilede Model, der begge er helt nye. De har Duplex-Stel og en ny Tank, ligesom den paa »Silver Hawk«, Midterstativ, Gearkasse, der drejes om en Bolt (for at stramme Kæden) og Kompressionsløfter til Brug ved Start. Vi skal i Parentes bemærke, at Kompressionsløfter ikke findes og heller ikke savnes ved »Silver Hawk«. Stellet har et enkelt Rør under Tanken; men to nedadgaaende Rør fra Kronestykket. Ved den nederste Ende er disse Rør forbundet med et vandretliggende Rør paa hver Side af Krumtaphuset og videre til Forbindelsen med Baggaflen. Man faar paa denne Maade et stærkt og stift Stel, i hvilket Cylinderen kommer til at ligge parallel med de forreste nedadgaaende Rør.

Ny er endvidere Takhjulssystemet og for de topventilede Modeller tillige Smøresystemet, idet den tørre Sumpsmøring er ændret saaledes, at der bliver en regulerbar direkte Olietilførsel til Stødstængerne og til Ventilstyret for Indsugningsventilerne.

Tilbage har vi saa de to 2-cylindrede Modeller — Sølvpilen paa 400 ccm og X/R 3 paa 990 ccm. For Sølvpilens Vedkommende er der selvfølgelig ikke mange Ændringer. Det skal dog anføres, at den i Aar har 4-speed Gear og en ny Tank. Uforandret er de sammenkoblede 8" Bremsere, Anbringelsen af Olietanken paa Forpartiet af Krumtaphuset og Drevet for Knastakslen. Den 2-cylindrede X/R 3 har ligeledes faaet 4-speed Gear, en ny Tank og desuden er Udblæsningsportene udstyret med kraftigere Køleribber end tidligere.

Som det fremgaar af det foregaaende, har Matchless-Fabriken, hvis Ge-



Den to cylindrede 990 ccm Model X/R3.

SIDEVOGNE

TIL RALLY SKAGEN

BOWSER

Edward Bowser, 118, West Street, Leeds.

SIMPLICITY is the keynote of the Bowser programme for 1933, coupled with a reduction of prices. The "Silver Ace" and "Speedy" models, the latter fitted with a sports hood, now sell at £17 10s. and £16 10s. respectively. The latter model is illustrated on this page.

A new model is the launch saloon, available in cellulose finish at £17 10s. The lowest-priced model is the lightweight at £10 10s., while the most expensive and undoubtedly the most original is the caravan sidecar at £30. This two-berth caravan folds completely away inside the body of what appears to be an ordinary touring sidecar.

DORNAS

Dornas Sidecars, Ltd., 491, Upper Richmond Road, London, S.W.4.

THE comprehensive range of sidecars built by this firm begins with a lightweight sports (£8 17s. 6d.) suitable for low-powered machines. This is followed by the "Super Launch" (£9 10s.), a graceful model finished in polished aluminium, with Rexine upholstery and metal-bound windscreen. A more expensive model fitted with a long tail is available at £12.

There is also in the range an attractive two-seater mounted on a heavyweight chassis, selling at £16.

Particulars of another model, the "Regal" sunshine saloon, are given under "London Sidecars" on this page.

GARRARD

Garrard Sidecars, 41, Becklow Road, Shepherd's Bush, London, W.12.

A "FEATHERWEIGHT" fabric sidecar for 250 c.c. machines, priced at only £7 15s., is a feature of the Garrard programme. The "Flyer" competition model in aluminium, fabric or coach finish, has hammock seating and rear locker, and costs £12 10s.

The "Comet" aluminium sports model at £12 15s. has a hinged dash and fold-away hood. A standard launch model in aluminium, or aluminium and cellulose, sells at £9 15s., or with cabin top at £11 10s., while a de luxe model costs £12 10s.

There is also a semi-sports aluminium coupé at £8 10s. and a two-seater, fabric or coach-painted, at £12 10s.

GRAISELEY

Specialist Coach Co., Drayton Street, Wolverhampton.

MODELS to satisfy every possible requirement, built to a high standard, are to be found in the Graiseley sidecar range. The de luxe touring heavyweight and mediumweight models, available on a variety of chassis, sell from £15 17s. 6d. upwards, while the standard sports, fitted to the No. 1 chassis, costs £15. The occasional two-seater and the launch model have been considerably improved in detail.

A model which must have an undoubted appeal to the sportsman is the "Trophy Sports," fitted to a specially designed racing chassis, and having a padded mud-guard. This model costs £24 10s.

GREAT PORTLAND

James Grose, Ltd., 379-381, Euston Road, London, N.W.1.

A NEAT design, fitted with a folding dickey, is a feature of the Great Portland range of sidecars for 1933; this model, in aluminium, sells at £15 15s.

Two graceful launch-type bodies, mounted on sturdy chassis, are available at £12 10s. and £15 15s., the latter having an adjustable windscreen. The range also includes a touring model costing £12 19s. 6d.

HUGHES

Hughes Motor Fitments, Ltd., Bromley Street, Birmingham.

THE lowest-priced model is the "Sports Tourist" in aluminium fabric at £12 17s. 6d., although, in common with other models, more expensive editions are available. A polished aluminium model, the "Bromley," costs £15 15s., while the "Popular Canoe," in aluminium with mahogany-grained top panels, costs £14 15s.

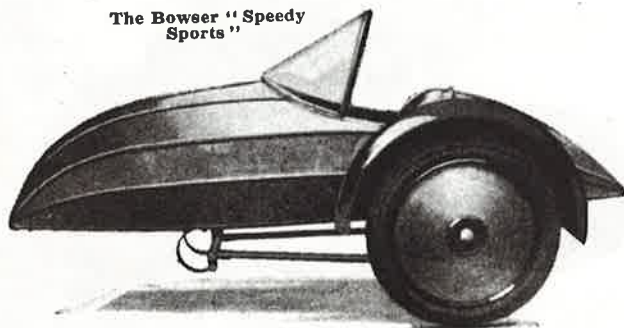
A lift-up dash, rails and cowls are features of the polished aluminium "Launch de Luxe," which is priced at £17 10s. The "Regal" saloon, price £19 19s., has a sunshine roof and hinged head.

LONDON SIDECARS

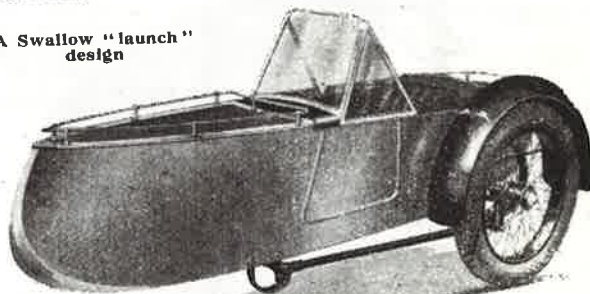
London Sidecar Co., 2a, Elm Park, Brixton Hill, London, S.W.2.

A SPECIAL "line" among the sidecars marketed by this firm for 1933 is the "Regal" sunshine sports saloon, the body of which is extremely roomy.

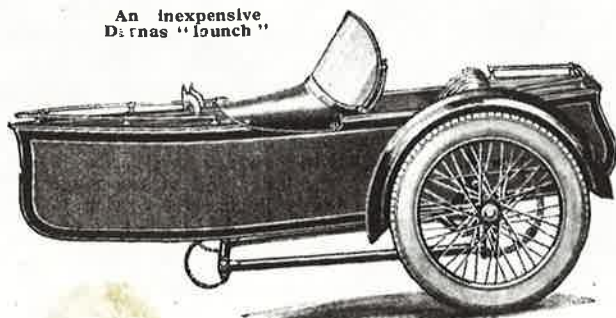
The Bowser "Speedy Sports"



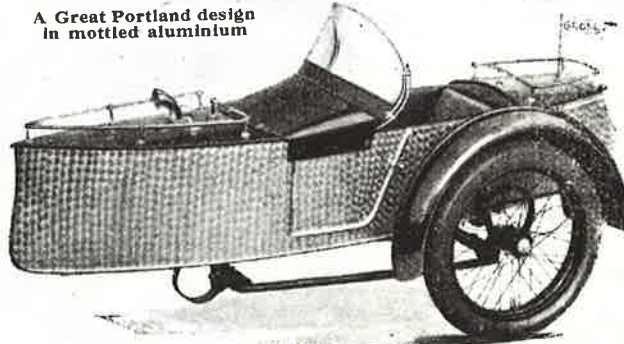
A Swallow "Launch" design

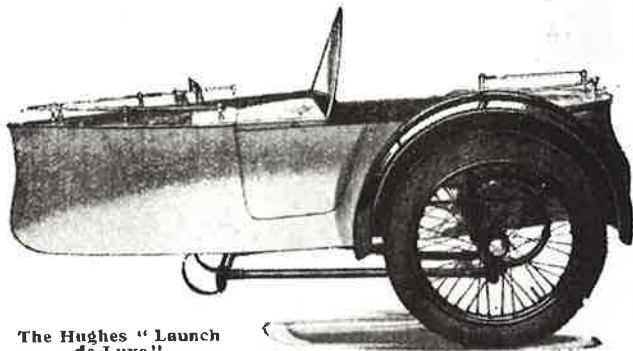


An inexpensive Dornas "Launch"

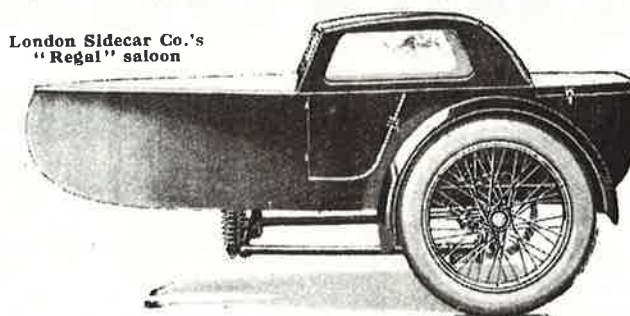


A Great Portland design in mottled aluminium

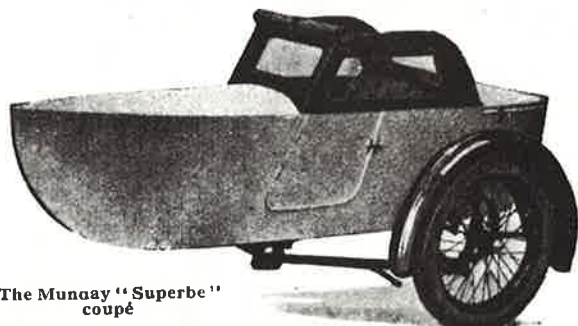




The Hughes "Launch de Luxe"



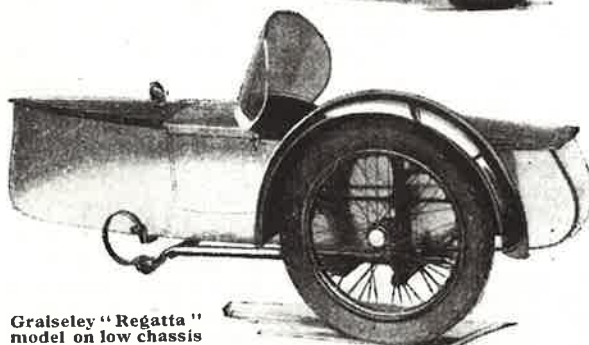
London Sidecar Co.'s "Regal" saloon



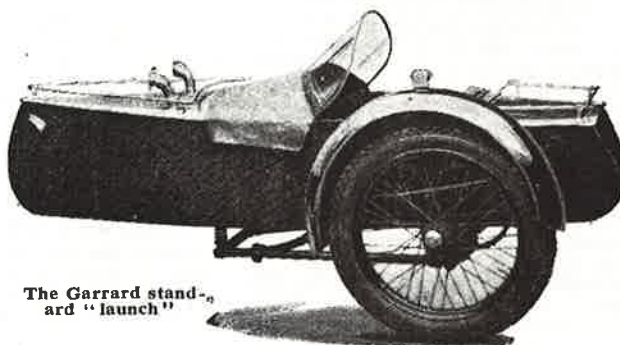
The Munday "Superbe" coupé



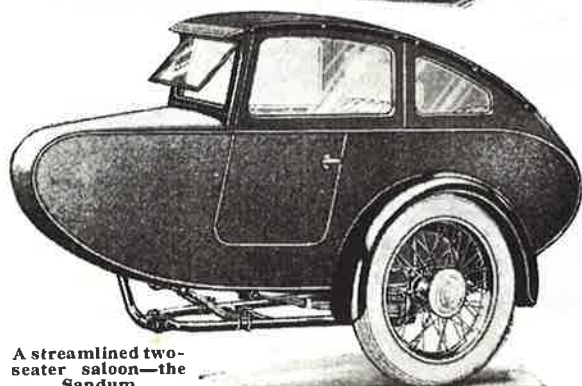
Foster "launch" design in aluminium



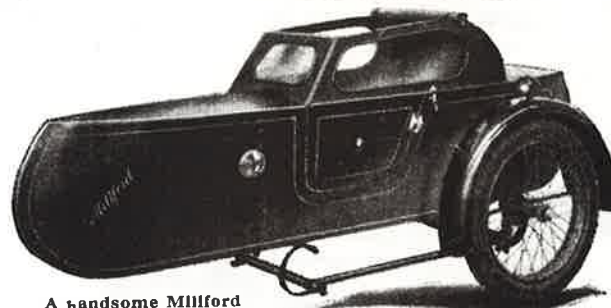
Graisley "Regatta" model on low chassis



The Garrard standard "launch"



A streamlined two-seater saloon—the Sandum



A handsome Millford saloon

The rigid, sloping front screen is flanked by rigid side-screens, the whole lifting forward for entry or exit. The top is fitted with a special detachable hinge, which allows it to be removed altogether. Finished in any colour, fabric or aluminium, this sidecar costs £15 10s., while a child's dicky seat is £1 extra.

HIGHBURY SPECIAL

Fosters (Highbury), Ltd., 74, Highbury Park, London, N.5.

THE Highbury Special sidecars are available in various designs. The

cheapest is a fabric semi-sports costing £9 5s. and the dearest a two-seater fabric saloon at £16 10s.

In between come a plain aluminium semi-sports, £9 17s. 6d. (mottled £10 12s. 6d.); "Special Cruiser," £9 17s. 6d.; de luxe cruiser in mottled or plain aluminium, £15 10s.; de luxe aluminium semi sports, with sunk seat and armrests and coupé hood, £12 2s. 6d.; special coupé with hood, £12 19s. 6d. (fabric) and £13 9s. 6d. (mottled aluminium). The No. 1 chassis costs £5 19s. 6d. and the No. 2 (heavyweight) £7 9s. 6d.

NOXAL

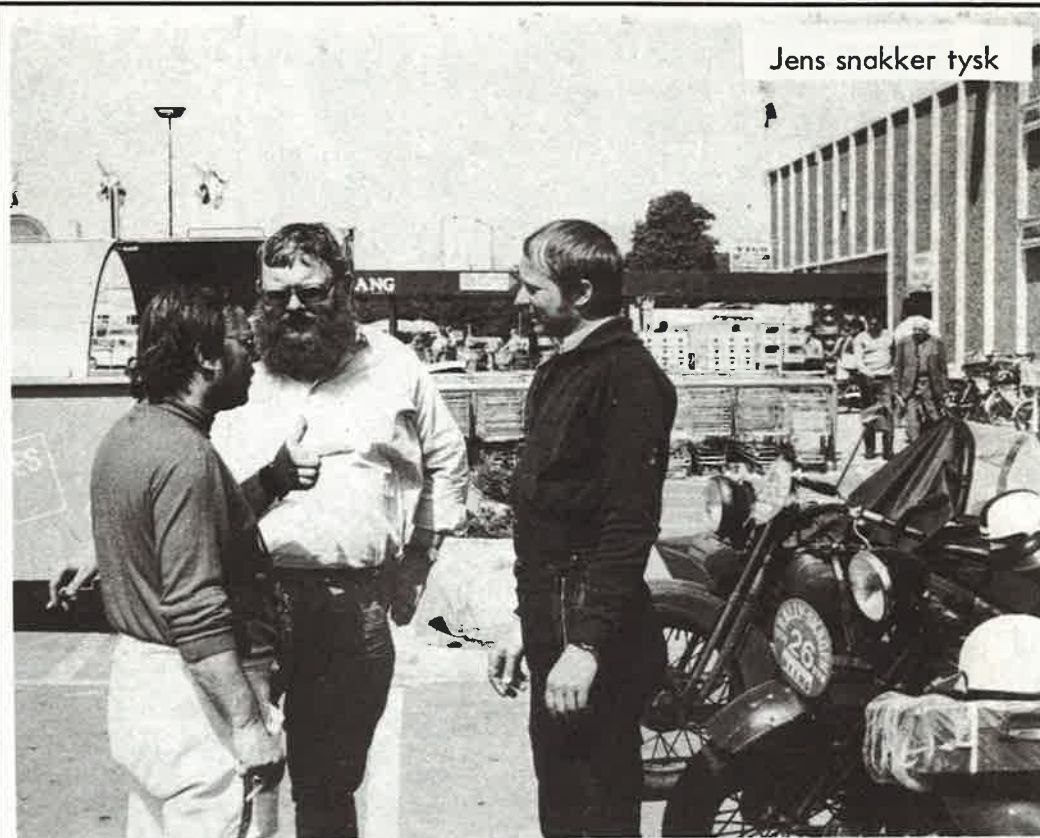
Noxal Sidecars, Ltd., Andover Gardens, Hornsey, London, N.7.

THE 1933 Noxal programme shows a strong trend toward all-weather protection—eight of the twenty-seven distinct models in the range have hoods.

At the lower end of the range there is a handy lightweight costing £10 10s. Enthusiasts for the launch type of sidecar body will have a choice of five models, from £11 18s. 6d. upwards, with "decks" finished to match petrol tanks.



Han blir kun 60 år i år

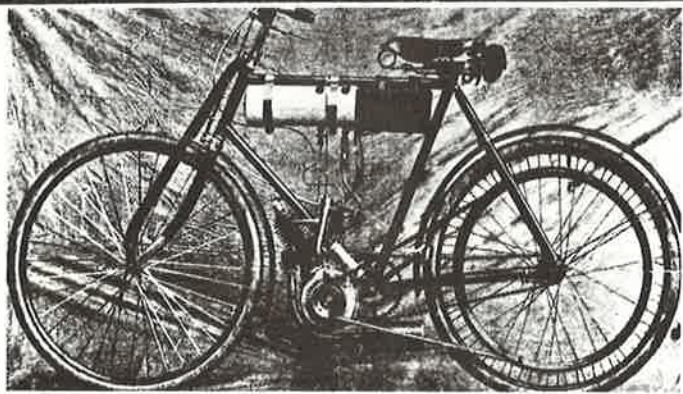
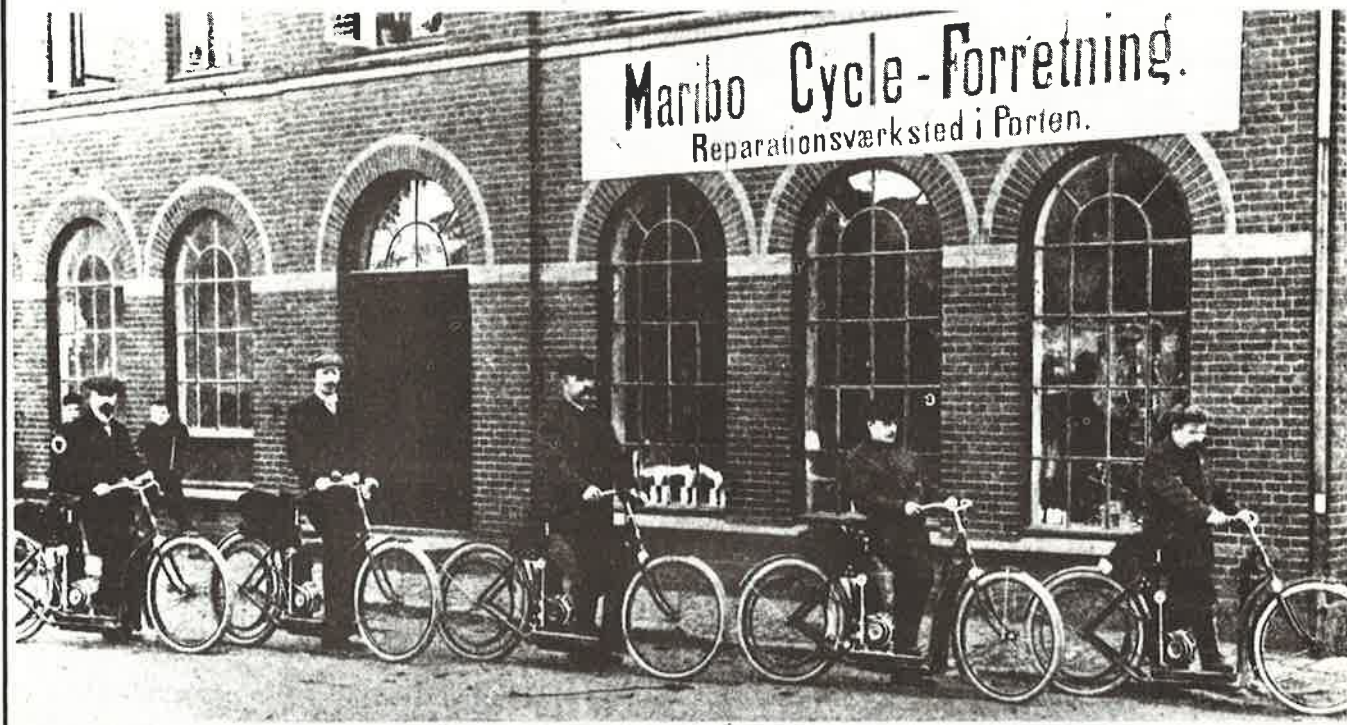


Jens snakker tysk



Ih hvor vi snakker

Der har været drøn på, når
disse fem buldrede gennem Ma-
ribo på deres ELLEHAM-maskiner.

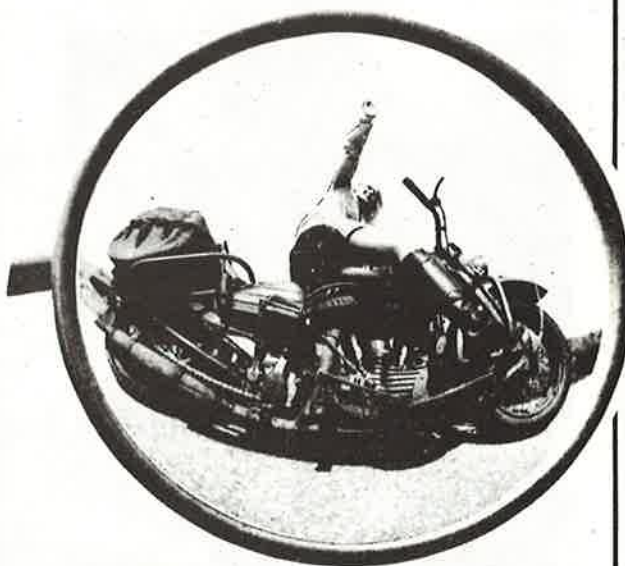


HOLTERMAND, der senere fik
navneforandring til MUNDUS.

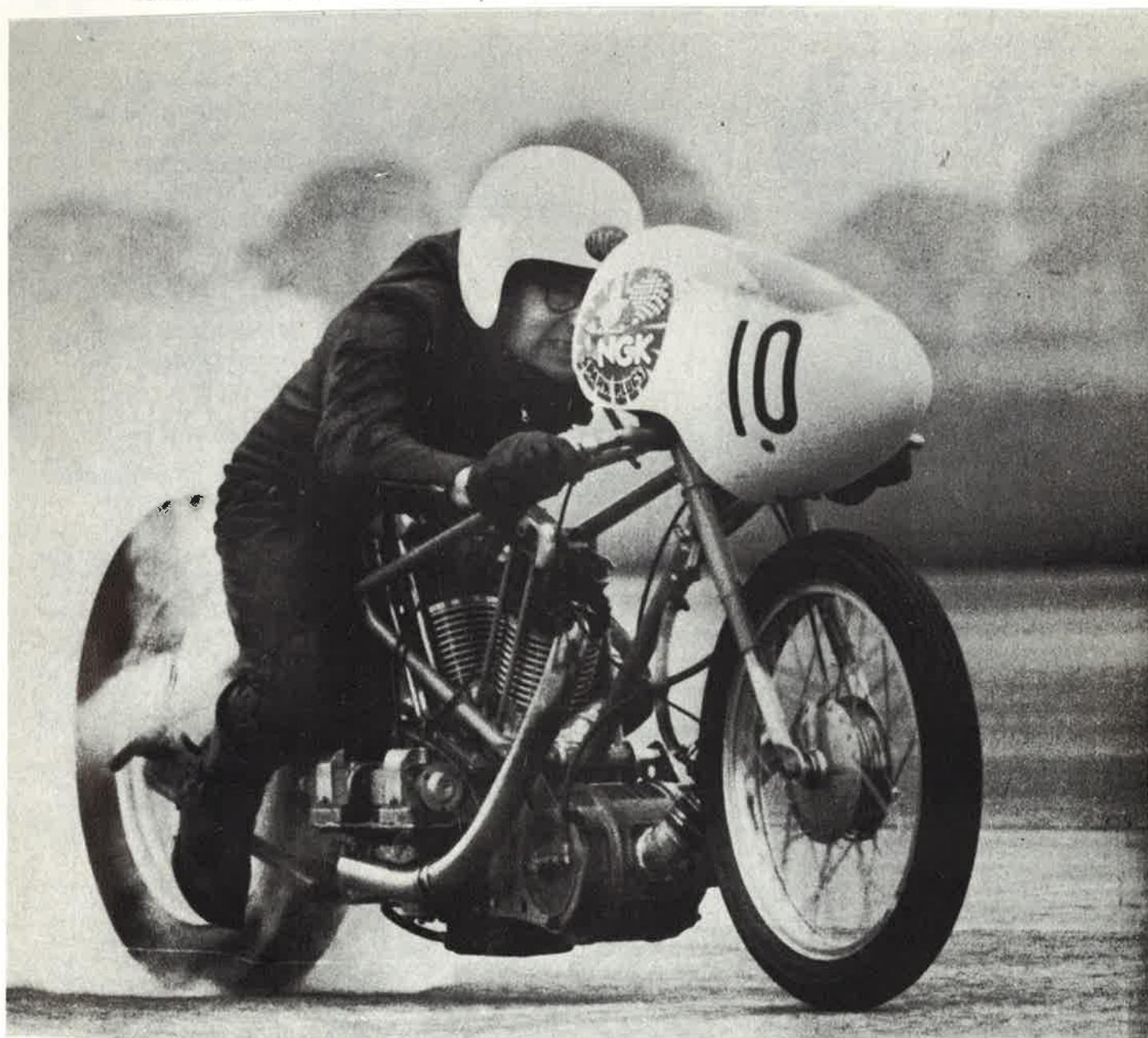
DANICA - Dansker
med amerikanske forbilleder.



Sikken't et bakspejl



gi' dine heste
det bedste



Castrol MOTOROLIE

Da Petersen, Frederiksen og Nielsen lavede motorcykler:

Jo, vist ku' vi lave motorcykler en gang!

Første seriefremstillede motorcykel i Danmark. 1-cylindret ANGLO DANE.



I tiden frem til slutningen af forrige verdenskrig blev der bygget omkring 30 forskellige motorcykelmærker i Danmark.

De fleste kender kun Nimbussen.

Vidste De, at Danmark har eksporteret til Japan?

Af VILLY POULSEN

Fotos:

THORKIL RY ANDERSENs arkiver

■■■ Tro det eller lad være. Fra omkring århundredskiftet og frem til ca. 1920 er der blevet bygget mere end 25 helt eller delvis danske motorcykler.

Når vi skriver helt eller delvis, skyldes det, at der givet er en del af dem, der kun er samlet herhjemme, men i øvrigt fremstillet i udlandet. Enkelte har formentlig også kun fået et dansk navn.

Sammen med en af de største kapaciteter på området herhjemme, Århus-arkitekten Thorkil Ry Andersen, har vi fundet frem til foreløbig 28 danske mærker fra den tid.

■ **CITUS** var navnet på den første danske motorcykel, bygget af Fyens Cycle Værk og præsenteret i København den 21. marts 1900. Det var en tre-hjulet sag, konstrueret og bygget af en værkfører, Niels Petersen.

Efter denne maskine kom Niels Petersen til at præge en stor del af den følgende produktion af danske motorcykler. CITUSen var en 1-cylindret maskine, der ydede 2½ hk. Det vides ikke, hvor mange eksemplarer det blev til i løbet af de tre år fabrikationen varede.

Året efter Fyens Cycle Værk kunne Dansk Automobil & Cyclefabrik præsentere en motorcykel. Der var her tale om en varecykel også på tre hjul med lad foran.

KASSERERENS' TOP 20

Hvem kom på Kasserens Top 20 liste i 1975.

Det gjorde bla.

82 Poul Jørs
27 Farbror
35 Pedal Ejnar
28 Walther
88 V M Pedersen
106 E Poulsen
148 Jan Lund Jørgensen
161 T Seirøe
219 Rob Møller
56 Carl Linder
52 Råddam Sørensen
64 Rive Niels
136 Eiler Svendesen
166 Georg Nielsen
104 Bernt Linder
188 Wagn Roald
135 Anna Christensen
198 Kurt S
121 Bent Lemming
87 Jørgen Christensen

---- kom du ikke på Top 20 Listen, så er du kommet i kasserens's blå bog (kassebog) for kontingent 1975, for det er da i orden ??

----- nå ikke, så er det om at komme på posthuset, ellers er det i den sorte bog du kommer.

M V H

Bent Just.

OBS OBS OBS OBS Nyt Telefonnummer

Af tekniske grunde vil mit telefonnummer pr 1 april være ændret til 01- 55 32 03. Tag første nr af Veteranen og ret det på den side hvor bestyrelsen står.

Men gør det nu....

Det var 01-553203, et godt nummer til en go'e forbindelse.

MVH

Kassererkontoret D V M

Bent Just Olesen

01- 55 32 03

Rally Skagen 1966-1975

Då det er alle bekendt at D V M kører sit 10. Rally Skagen i år vil vi fra bestyrelsens side, gerne ved afslutningsfesten i København efter Rally Skagen 1975 overrække de medlemmer som har deltaget i alle Rally Skagen fra 1966-1975 en lille opmærksomhed.

Kort sagt, har du allerede i dag besluttet dig for også at deltage i Rally Skagen 1975 vil jeg gerne at du inden for de nærmeste dage, efter modtagelsen af dette nr. af "Veteranen" ringer til mig, på tlf. 01-58 60 95 og give dit tilsagn.

M V H

Bent Just

LØBSKALENDER 1975.

Rally i Danmark.

4	maj	Forårsløb	Sjælland	Kurt Søgård
29-31	maj	Rally Skagen		Leif o Hansen
7-8	juni	Vavoline	Sjælland	SMKG Gladsaxe
26-27	juli	Sommerløbet	Jylland	Kai Boilesen
30-31	august	Egeskovløbet	Fyn	Viggo Hansen
27-28	sept	Løvfaldsløbet	Sjælland	Arne Graversen

Rally i Udlandet

26	april	Vår Rally	Sverige	Arne G.
26-27	april	Forårs Rally	Tyskland	Jens M.
9-11	maj	Vet. Rally	Czechoslovakiet	"
17-19	maj	Xanten	Tyskland	"
31	maj	Østgøtarally	Sverige	Arne G
24.25	maj	Gerlingen	Tyskland	Jens M
3	juni	Isle of Man	England	
14	juni	Skåne Rally	Sverige	Arne G
13-16	juni	Windmill Rally	Tyskland	Jens M
22	juni	B. Berry	England	
4-6	juli	Luneburg	Tyskland	Jens M
23-24	august	Skåne Rundt	Sverige	Arne G
12-14	sept	Soltau	Tyskland	Jens M
20-21	sept	Hengelo	Holland	"

DANSK VETERANBIL KLUB.

LØBSKALENDER 1975.

11 Maj	Ejer Bavnehøj Tur, Arr: Dansk Vintage Motor Klub. Poul Hansen, Kirkemosevej 11, Vorre, 8541 Skødstrup.
24 Maj	Stena Rally, Arr: Nordjysk Vintage Motor Klub, Torben Larsen, Anneksgade 12, 9700 Brønderslev.
7 Juni	Koral Løbet, Arr: Dansk Veteranbil Klub, Ib Jensen, Ishøj Bygade 122, 2630 Tåstrup.
20 - 22 Juni	Nordisk Grænsetræf, Kun for Ford A, Arr: Københavns Ford A Klub, Erik Jeppesen, Røde Mellemsvej 152, A25, 2300 København S.
22 Juni	Meilgård Løb, Arr: Dansk Vintage Motor Klub, Poul Hansen, Kirkemosevej 11, Vorre, 8541 Skødstrup.
27 - 29 Juni	4 th Internationale Lolland Falster Rally, (FIVA arrangement) Grete Jacobsen, Nørregade 30, 4800 Nykøbing Fl.
29 Juni	Blokhus Rally, Arr: Nordjysk Vintage Motor Klub, Torben Larsen, Anneksgade 12, 9700 Brønderslev.
12 Juli	FIONIA Løb, Arr: Dansk Veteranbil Klub, Willy Fynbo, Præstemarken 6, 5672 Nr. Broby.
2 Aug.	Ringkøbing Løb, Arr: Dansk Veteranbil Klub, E. F. Jacobsen, Vesterstrandsbjerg 5, 6950 Ringkøbing.
30 Aug.	Centerløbet i Slagelse, Arr: Dansk Veteranbil Klub, (AK Øst) Jens Damsgaard, Skolelommen 1, Bjerger, 4480 St. Fuglede.
13-14-Sep.	Week End Tur, Arr: Københavns Ford A Klub, Erik Jeppesen, Røde Mellemsvej 152 A 25, 2300 København S.
14 Sep.	Efterårsløb, Arr: Dansk Vintage Motor Klub. Poul Hansen, Kirkemosevej 11, Vorre, 8541 Skødstrup.

WIND MILL

RALLY

Kære Veteranvenner.

Vi i M S C i Kaltenkirchen er glade for, at vi kan gennemføre det 11. Windmill Rally fra 13-15 juni her i Kaltenkirchen.

Forberedelserne er i fuld gang, og alt vil blive grundigt gennemført. Jeg har valgt tidspunktet, da det giver de største chancer for godt vejr, og den følgende tirsdag er en fridag (?) så at tilbagerejsen ikke behøver at påbegyndes så hurtigt.

Jeg har tænkt mig pogrammet gennemført således:

Fredag eftermiddag kl ca 16,00 starter vi med modtagelse på markedspladsen i Kaltenkirchen, maskinerne køres op på en rampe og alle kører bliver sammen med deres maskiner præ-senteret for publikum, om aftenen opbevares maskinerne i aflåste garager på markedspladsen, forsvarligt og under politi-vagt.

Senere på aftenen giver byen kørerne en storstilet modtagelse.

Lørdag kl 7,00 flagparade, med afsyngelse af nationalsangen Kl ca 8 eller 9 går starten: Først en koldstart prøve, dernæst en kørestrækning på ca 120 km. med middagspause indlagt undervejs. Derudover vil der på ruten være indlagt enkelte specialprøver som forebyggelse af eventuel ensartethed i pointberegningen.

Om aftenen sættes maskinerne igen under lås i en stor bus garage, og søndag køres samme rute dennegang bagfra.

Jeg foreslår: at hvert land skal stille med 2 A hold. Derudover kan hver klub og hver fabrik til enhver tid, lave hold på tre kører. Endvidere er der enkelt bedømmelse af hver kører for sig.

Efter sejrsseremonien fortæter vi med en stor festlighed med præmieoverrækkelse og spisning.

Jeg foreslår at hver kører får en lille vindmølle eller et krus med indgravering til minde om deltagelse. Et udfyldt diplom er en selvfølge.

Forøvrigt mener jeg, at et startgebyr på 50 DM for 2 dage inclusive spisning ikke kan være for dyrt.

Med hensyn til logi, tror jeg, at vi kan skaffe billige kvarterer, privat eller på campingpladser.

Med håbet om at se jer alle her forbliver jeg venligst

Heinz Kindler

2359 Schmaldfeld Holstein

Am Damberg.

EFTERLYSNING

~~1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28~~
~~29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56~~
~~57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81~~
~~82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-~~
~~106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124~~
~~125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145~~
~~146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169~~
~~170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204~~
~~205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236~~
~~237-238.~~ ~~147~~ ~~148~~

Kender du disse medlemmer????? Hvis du møder en af dem uden kryds så hils og sig han har glemt at sende sit svarkort til redaktionen, vi venter kun på disse få medlemmer, så kommer alletiders medlemsliste med motorcykelfortegnelse.

Vi venter kun på dit svar.

Skulle du være en af de få der ikke vil oplyse hvilke motorcykler du har, så send kortet alligevel uden disse oplysninger, i ca 30 % viser det sig at vi må rette adresserne.

Men gør det nu.



DØDSFALD



Mandag den 3 febr. døde Jess Hansen pludselig på hospitalet, hvor han lige var blevet indlagt.

Jess har lige siden sin ungdom været meget stærkt knyttet til motorcykelsporten, først som aktiv på sin Rudge senere som orienteringskører og tilrettelægger af disse løb. Hans store viden på dette felt blev stærkt benyttet, da man altid var sikker på

at resultatet blev godt. Han var en ivrig debator på generalforsamlingerne, og hans idealisme var tydelig.

Jess var også tilknyttet S M K G hvor han som i D V M havde mange venner der vil savne ham.

Han kælede for sin Nimbus som var det et klenodie og han glædede sig altid når der var lejlighed til at røre den.

I den sidste tid gav han ofte udtryk for at det kneb med vejrtrækningen når han skulle tage lidt fat, derfor havde han været sygemeldt fra sit arbejde, men så nu frem til et velfortjent otium som pensionist.

Jess efterlader sig hustru og datter der begge deltog med stor iver i hans motorinteresser.

Æret være hans minde.

Knud Elmborg.

*Hjertelig tak for venlig
deltagelse ved vor kære mands og
faders død og begravelse.*

*Erna Jess Hansen
Bente Bankov*

En lille Harley Davidson beretning lånt fra Motorhistoriska Klubbens blad, som er oversat frit efter H V Eddy's Henderson and his motorcycles.

I aaret 1925 havde Henderson stor fremgang i salget af de 4 cyl. maskiner, og det gjorde at også andre fabrikker fik lyst til at være med i succeen. En af disse var Harley Davidson fabrikkerne i Mildwaukee, her fremstillede man en model i træ, men der stoppede man ikke, der blev også fremstillet to stk, 4 cyl. Harley Davidson, som i nattens mulm og mørke blev transporteret 12 miles uden for byen til lejet dobbelt garage, derfra blev de så både om dagen og natten testet og prøvet i forekelligt ter.-ræn.

Konstruktionen var i store træk, en 4 cyl. V motor på 1200 cc, med lille vinkel mellem cylindrene, gearkassen lå langt fremme i stellet og var monteret med en lille men effektiv kobling, transmissionen fra gearkasse til baghjul var med kardan.

For at skjule cyklens fabrikat under afprøvningen var den monteret med en næsten firkantet tank hvorpå der stod "Motor-cykle Compagniet".

Der kan endvidere opøyses om den 4 cyl. H D at den, såvidt vi ved, aldrig nåede stort længere end til forsøgstadiet.

Arne G.



Vinderen af Junior-Soloklassen I. C. Carlsen.

EN FLOT FYR I 1930

GLIMT FRA EN SVUNDEN TID.

MOTORLØBET ODENSE-BERLIN - ODENSE 1922.

Fyens Stifts Motorklub arrangerede i Maj 1922 et hastigheds-løb til Berlin og retur, en strækning på 1400 km, åbent for både biler og motorcykler. Den danske Nimbus Motorcykle var ene om at repræsentere den danske industri, og det gjorde den til gengæld strålende, idet de tre deltagende Nimbus alle gennemførte til tiden. De tre kørere var Harald Knudsen fra Nærá og Albert Petersen og E. Holm, begge fra København. Albert Petersen og Holm sejrede over samtlige deltagende motorcykler og vogne på nær Friis i Hudson Holm har givet en vidunderlig skildring af løbet i Motorbladet, og her er hans referat:

Det var med blandede følelser jeg om morgenen stillede til start på Albani Torvet. Luften var fuld af 100 - 130 km i timen pr. maskine, og jeg meddelte Albert P., at vi nok ville blive eftertrykkelig skåret ned denne gang, men Albert smilede af min nervøsitet og mindede mig om, at vi jo begge kørte "Nimbus", og at værktøjet kun skulle beundres (gør det hjemme).

Kl. 4½ lød startsignalet, og vi kørte ud af byen hilst med Hurraråb fra de morgenduelige Odensianere. Løbet var begyndt. Skulle jeg i år være blandt de lykkelige og vende hel tilbage?

Alle nåede Middelfart i rette tid, vi var i Snoghøj Kl. 6, altså skulle vi være i Kruså kl. 8,30, hvortil det var en herlig morgentur. Jeg var den første, som blev færdig hos tolderne - fuld speed i kassen - afsted mod Hamburg. Efter ca 40 km kørsel blev jeg meget forbavset ved at blive overhalet af Schæfer, Odense. Et øjeblik efter kommer Hendersonmanden med skat på bagsædet, dernæst Houdinghouse. Jeg tænkte: det er nok rigtigt med de 120 km pr.time, og belavede mig på, at få at se alle konkurrenterne køre fra mig.

I Eckernførde blev jeg standset af en politimand, som beskylder mig for at køre for stærkt, men da mit humør på dette tidspunkt var langt nede, undlader jeg at protestere, beder om forladelse og får så lov at fortsætte, efter at han har set mine papirer. Lige uden for byen kommer Albert P., og han kørte, ja jeg syntes næsten hurtige end de andre. "Kom med, hæng på", sagde han, og vi fulgtes ad til Kiel, men det var vanskeligt at hæng på. Fra Kiel kørte vi efter Neumünster, men nu kunne jeg ikke følge ham længere. Hans kørsel var glimrende - han kørte fra mig.

Jeg beslutter at køre hele vejen alene. Jeg er angstelig for de

GLIMT FRA EN SVUNDEN TID. G

mange hestekøretøjer, og tager dem alle med behørig afstand til venstre side og når Hamburg kun ca. 10 minutter, efter Albert P. Her træffer jeg Høgholt og Manniche. Bertram Rasmussen for i det samme forbi som et forsinket lyn: "hvor er Walther?" (ved det ikke.)

Hamburg, som har været mit andet hjem engang og for mig er rig på så mange minder fra Cyklesportens glade dage, må jeg krydse igennem med størst mulig fart, for ikke at komme for langt bagud. Nu går det rask igen gennem Gestrück, Bergedorf, Lauenburg, Boisenburg, Redefin (her reparererede Bertram sin bagring), og jeg fortsætter, mener selv at køre meget stærkt, regner efter, hvor mange der vel kan være foran, og med stigende humør når jeg Ludwigslust. "Benzin - Benzin", for nu har jeg hastværk.

Man må lade tyskerne at de er mange gange hurtigere end danskerne til at betjene en væddekører.- Igen afsted efter Kyritz, genkender stedet, hvor jeg styrtede i fjor. Kigger ind til hospitalet og gyser ved tanken. Når ind i Kyritz, hvor jeg standser for at hilse på min ven og tidligere sportsfælle, som i fjor ved mit uheld var mig til stor hjælp. Fortsætter. Ved benzinkontrollen ser jeg Hendersonmanden med skatten. "De spiser", tænker jeg og knalder på igen, for nu vil jeg prøve at nå de foranliggende. Men nej. Henderson kommer med frygtelig fart. Så Helle Bro - bang - væk. "Det var som S..." tænkte jeg og killer ved gashanen. Så kommer Albert P. "Hvor har du været" råber jeg og får til svar "Hund i Karburatoren- 200 Mark." Og væk er han.

Nu mener jeg om mig selv at være umulig på motorcykle i løb og har en fornemmelse af, at min Nimbus bebrejder mig. Jeg kommer til Berlin, hvor jeg træffer Hendersonmanden, Helle - Bro, Albert P. Nå, nå, jeg er altså med endnu. På'en igen. Kører galt i Berlin. Skvadderhoved. Kender vejen i Berlin. Jo, godmorgen.

Endelig gennem en sandørken til den rette vej. Her træffer jeg Hendersonmanden med skat. Hun græder, kan ikke mere - kaput - skal med banen hjem. Jeg fortsætter med fuld fart. Der står Helle Bro også kaput. Afsted igen." Farvel Helle Bro, nu køre jeg."

Lidt før Neu Strelitz tænder jeg min lygte. Bang! Bang! Påen igen. Hvad er det? Ha, ha, Neu Brandenburg. Benzinkontrol. En stemme lyder på dansk: "Vil du ha en Cognac?" "Ja tak" Jeg drikker. "Det er 25 mark" " Giv mig en til, bror, så passer pengene".

Nu kommer den værste del af turen. Det blæser nederdrægtig koldt. Væltede træer. Hestekøretøjer. Men jeg når dog Stralsund kl. 1,44. Her har kontrollen parat en stor beutel varm kaffe, som jeg sluger, hvorpå jeg bliver helt frisk igen.

ID. GLIMT FRA EN SVUNDEN TID.

Nu vil jeg for alvor søge at køre op til de foranliggende. 72 km. til Rostock tilbagelægger jeg på en time og 15 min. uden endnu at indhente nogen. Rostock-Wismar 57 km. på en time. Her finder jeg Schæfer og Houdinghousen. De er synlig trætte samt f forslåede efter en grøftetur. Da jeg skal til at køre kommer Helle Bro med Frederiksen. Nu eller aldrig! Nimbusen drøner under mig. Det er for mig, som om den løber 150 km.. Jeg må hjem som nr. 2 tænker jeg. De danske må vinde. Kan se Fisker smilende og stolt Jeg er nervøs. Kigger tilbage. Kan hele tiden høre "Indianeren" men jeg når lykkelig Grænsen som nr. 2. ca. 1½ time efter Albert Petersen.

Da jeg står af Nimbu'sen vakler mine ben. Det er spændingen, der har taget på mine kræfter. Kontrollen overrækker mig en pakke med brød og skinke, som er fra hr. Schrøder. Dette var den første mad jeg fik siden jeg Lørdag morgen forlod Odense.

Resten af vejen er det kun en lej at køre. Folk står i tætte stimer og råber "Bravo, Nimbus! Bravo."

Indsendt af Kurt Nielsen, Vestermarken 7, Stevning 6430 Nordborg. P.S. Jeg husker tydelig både start og opløb ved disse berømmelige Berlinerløb, især starten, der foregik så tidelig om morgenen at jeg måtte snyde mig hjemme fra, og så var der altså øretæver i luften når jeg kom listende hjem igen! Men hvad gjorde det? Jeg havde været til en mægtig oplevelse, syntes jeg.

Kjeld.

MØDER.

VETERANMØDE I Haderslev.

Onsdag d. 15 Januar mødtes 25 syd og sønderjyske veteraner til en hyggelig aften i Haderslev.

Takket være Hjemmeværnets store venlighed og imødekommenhed havde vi fået stillet et dejligt lokale til rådighed, helt gratis og ydermere fået lovning på at kunne benytte samme lokale fremover, når det var ledigt.

Boyle, der havde taget initiativet til mødet, sørgede som sædvanlig for et arrangement helt i top. Ham selv, Tut og Kjeld havde rigtig været oppe på mærkerne, der var sørget for både øl og vand og senere kaffe med håndmader.

Først bød Boyle velkommen, hvorefter han af hensyn til nye hoveder i forsamlingen kort berettede om DVMs historie.

Derefter bad han de tilstedeværende om at lægge hovederne i blød og komme med gode ideer til " SØNDERJYLLADSLØBET 75 " på næste møde, som vi aftalte skulle holdes først i Marts, der vil vi så også danne en løbsledelse.

Derefter havde vi den glæde at se filmen fra Skagen 72, det var en oplevelse og minderne vældede frem. Tankerne gik også til Arhøj som har stået for mange og gode løb.

Da vi havde set første halvdel, kom Tut med kaffen og Boyle havde sørget for små overraskelser i form af Ole Olsen plakater, kuglepenne, notesblokke, nøgleringe og Castrol olie. Efter anden halvdel af filmen gik snakken lystigt og der blev bladet i medbragte albums, bøger og blade. Der var stor enighed om at mødet havde været en stor succes og at vi måtte fortsætte fremover på denne måde.

Vi glæder os alle til sæsson 75 med vennerne i " DVM ".

Tak for en virkelig god aften

139 Ole i Kolding.

KRAMBODEN

KØB - SALG - BYTTE

Kurt nielsen, Vestermarken 7, Stevning, 6430 Nordborg
mangler en forgaffel til en F.N. 3½ Hk. sv. 1930 model. Er der
nogen der ligger inde med en sådan vil Kurt gerne købe.
Tlf. 04 - 450284 kan bruges hverdage til kl. 16.

Jørgen Nielsen Kastruplundsgade 56, 2770 Kastrup. 01-508336.

Følgende dele sælges:

" Ariel" tank 1934-39

— forskærm - - -

B.S.A. forgaffel, helt ny, passende til 33-46

Suecia - - - -

Rudge 1938 special i adskiltd stand.

Norton oliepumpe med drev, ny.

Norton ventilmfjedre og styr.

Div. smådele til Norton.

Ny Amal karburator med flange, 1" indsugning.

HD stumper sælges.

1200 cc motor årg 1930 + 2 ekstra topstykker

500 cc motor sv årg 1930

tændspole dobbelt gl. type til mont på dynamo
do enkelt " " " " " "

Schebler karburator til 2 cyl.

Flying twin stel med papirer årg 1930

sidestøtteben til WLC og et til Flying Twin

Købes Tanke til HD 1000 cc årg 1928

Preben Christensen 03- 67 02 47.

Sælges Norton 1939 med Acap sidev L934

K. Justesen 01-587421

Sælges.

B S A 250 cc tv årg 1935 med ekstra motor

Købes.....

Kædeskærm, 2 trinbrædder, 2 tankdæksler til Indian Scout L929

Arne Graversen Aprilvej 106 2730 Herlev 01-841959

Købes.....

2 stk stempler støbejern til HD 1200 cc årg 1930 diam. 87,5 m/m
Poul Bertelsen Bækmarksbro 07-88 10 15

Købes.

For og bag gaslygte købes eller
byttes med Lucas eller Bosch magnet.
Viggo Thomadsen.

Søges til min 5 hk sv B S A 1929 :

Forlygte med stor drejeknap bagi samt holder til samme, værktøjskasse (placeret over gearkasse mellem bagskærm og stellerør) "Snapsehane" til cylinderen, koblings- og håndbremsegreb af fremadvendt type.

Peter Malmolin Toftegårdsvej 8 3520 Farum ol-95 39 31.

Sælges.

B S A Blue Star 1930 Kørekclar.
Deltog i Rally Skagen 74.

Zundapp KS 600 1938 med Steib sidevogn.
Synet og kørekclar.

Charles og Annelise ol-GE 4786.

ER DER IKKE
ET ELLER ANDET JEG
HAR GLEMT?

???

Jov!!



Jov DU HAR GLEMT AT SENDE
SVAR KORTET MED DIN ADRES-
SE OG M.C.'er TILBAGE TIL

D. V. M.

Det kan lige nå's!!



Axel Villadsen

Nordholmen 13,
Avedøre Holme,
2650 Hvidovre,
Telf. (01) 49 16 35

Internationale biltransporter

*Tegninger — Beregninger
udføres af alt byggeri
Spec.: Industrihaller*

SV. AAGE SØGAARD
Tørslevvej 1
Gerlev
3630 Jægerspris
03 - 32 21 16

**SPECIALVÆRKSTEDET
FOR**

HARLEY DAVIDSON

POUL HOLM

Roskildevej 56 A
2500 Valby
Tlf. (01) 30 18 18

BILER — MZ — SUZUKI — KNALLERTER
Tilbehør — Reservedele — Udstyr

Aut. forhandler
JOHN ARENDTSEN
Hovedgaden 482
2640 Hedehusene
Tlf. (03) 16 08 45
Medl. af D.A.F. og M.F.F.

Vi er veteraner
også som



forhandler

Conrad P. Møller & Søn A/S
6600 Vejen — Tlf. (05) 36 03 00

KØR GODT KØR LUNT KØR MED

Rivetts termoforet overtrækstøj på din Veteran
så det bliver en solskinstur i al slags vejr, den
kan nemlig fåes lige fra støvlesnude til
fingerspids og ikke at forglemme
PREMIER styrthjelm for din sikkerhed.



v/ N. H. Petersen
Allegade 67, Horsens, tlf. (05) 62 81 55

NIMBUS MOTORCYKLER

Alt haves i motordeler til alle årgange.
Stempler — Krumtappe — Ventiler m. v.
Stort udvalg i styrtøjler, vindskærme, køretæpper m. v.
Spec.afd. i auto lydpotter, også rustfri anlæg
Billigst hos os, ring og få en pris. Postordre sendes omgående

ENGHAVE MOTOR

Enghavevej 16,
1674 København V
Tlf. (01) 22 27 10



Cylinderudboring
Fremstilling af krumtaplejer
Pålægning af tandkranse
Aluminiumssvejsning

VIGGO THOMADSEN
Mariagervej 153
8900 Randers
Tlf. (06) 43 03 44

Tænk fornuftigt, før DE handler nyt eller brugt
kør til **HILLERØD**, stort udvalg – gennemført service også efter købet –
forretningen, hvor køber og sælger mødes år efter år.

VOLVO

HILLERØD

Danmarks ældste VOLVO-forhandler



PÅ GENSYN

HILLERØD AUTOLAGER

Lars Larsen A/S

Københavnsvej 19–25, 3400 Hillerød. Tlf. (03) 26 01 91

Egeskov
SLOTS PARK • FYN



Cafeteria • Øl • Spiritus

Veteranmuseum

Fly
Biler
M.C.
Vogne



BRØNDUMS HOTEL
Skagen

Stedet, hvorfra I
starter eller
afslutter
løbet

**PRØV EN
AUDI**

H. G. Nielsen
Vejlevej 108
6000 Kolding
Tlf. (05) 52 25 55

VÆG TIL VÆG TÆPPER

Nålefilt – Linoleum – Vinyl
Køkkenborde og gulve

få hellere et tilbud fra
GULVMANDEN

Jens Madsen

Griffenfeldsgade 28. Tlf. (01) 39 95 72
Rabat til D.V.M.'er