

V



VETERANEN



DANMARKS VETERAN-MOTORCYKLEKLUB

MEDELEM AF 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



Sv. Mikkelsens Dentallaboratorium
Borgmestervangen 16
2200 København N.
Telf. Ægir 7600

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

KENDT FOR GARANTIE

Sv. Aa. ENGSTRØM A/S
Aut. VW forhandler
Vernlandsgade 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

VETERANEN

NR.5 SEPT.1975 10.ÅRG.



Ikke den ældste - men den eneste

Danmarks ældste motorcykel var det ikke, Bent Just Olesen, København, stillede op til „Slotsløbet“ med. Alligevel er hans maskine noget af en sjældenhed, idet det er den eneste New Hudson, årgang 1920, som findes her i landet. Yderligere var den fuldt køreklar og gennemførte i flot stil det knap 90 kilometer lange løb, som blev afviklet på de mindre veje i Koldings omegn lørdag eftermiddag. Over 40 veteran-motorcyclér deltog, og der faldt mange beundrende bemærkning fra de tilskuere, som overværede starten. Læs mere om „Slotsløbet“ på side 6.

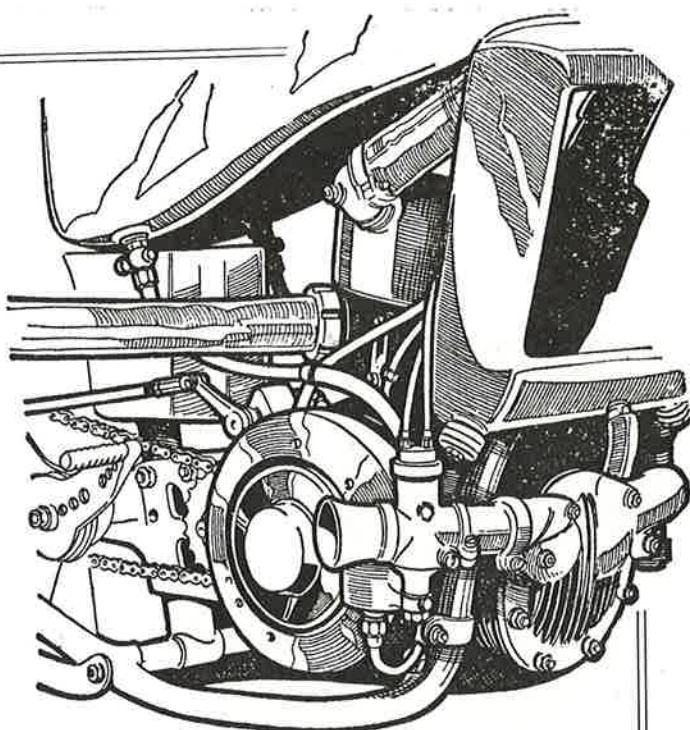
GLIMT FRA EN SVUNDEN TID.



had their heyday in the late 1930s with not the first, but certainly the fastest, of all "split-single" two-strokes. First in line of the many engines which have successfully employed two cylinders and two pistons, with forked, linked or truncated connecting-rod(s), to overcome some of the valve timing problems of a two-stroke was the Italian Garelli of the early 1920s. Last in line is the Austrian Puch which, although an old design, still ranks as one of the most sporting road machines in the 175 cc or 250 cc class. But, save for one or two race-winning flurries by some of the earlier EMCs, no "split-single" has proved a world-beater in the Grand Prix field as did the German DKW of the late 1930s.

It relied, of course, not just on the port phasing obtainable through the twin-piston arrangement but even more on the boost obtainable by the use of a third, charging cylinder. This was fed, via a rotary valve, by a pair of Amal carburettors and, of considerably greater bore but much shorter stroke than the paired cylinders, it rammed great gollops of well-compressed mixture into the engine at each turn of the crankshaft.

Fuel consumption was an all-time high. But so was the resulting performance. And noise, it might be added.



CLASSIC RACERS

No 4

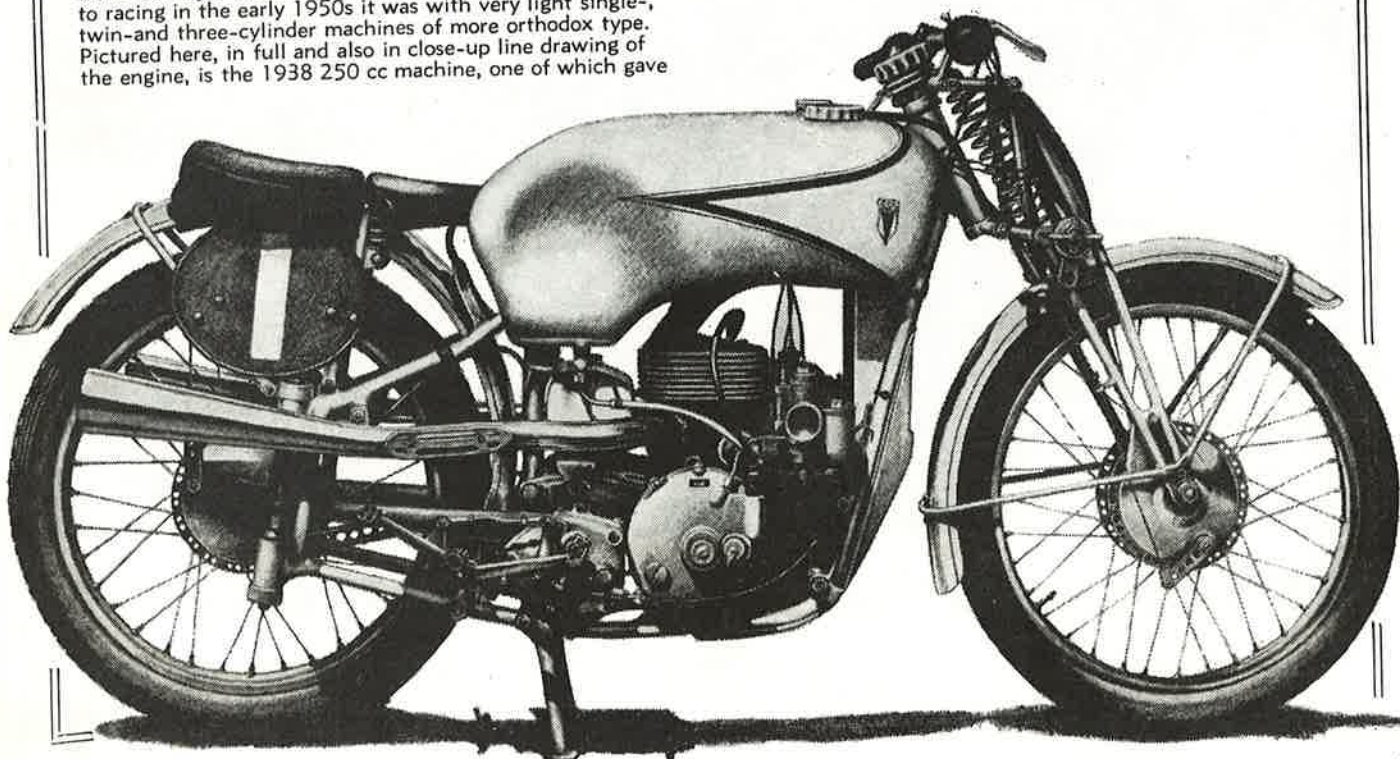
The necessity for watercooling, with its attendant extra bits and pieces, and for a prodigious fuel load, together rather offset the weight-saving achieved by the lavish use of light alloys in the engines and cycle parts of the works "Deeks"; but the formula was still a successful one.

With riders like Ewald Kluge and Siegfried Wunsche, the DKWs virtually swept the board in the 250 class during 1938-9. With the post-war ban on supercharging, they were no longer competitive and when the factory returned to racing in the early 1950s it was with very light single-, twin- and three-cylinder machines of more orthodox type. Pictured here, in full and also in close-up line drawing of the engine, is the 1938 250 cc machine, one of which gave

Kluge a Lightweight T.T. victory with more than 10 min in hand over his nearest challenger.

* * *

Austrian artist Helmut Krackowizer, who has produced this series of drawings, informs us that sets of 12 different examples (measuring approximately 19 in by 15 in) can be obtained from Motorbuch-Verlag Stuttgart, Boblinger Strasse 18, Stuttgart, W. Germany, for DM 19.80.



Bestyrelsen



formand

ARNE GRAVERSEN f. 17-12-1946
APRILVEJ 166 2730 HERLEV 01) 84 19 59
MEDLEM I 1970, INDVALGT I BESTYRELSEN 1972
FORMAND SIDEN 1973
SPECIALE HARLEY DAVIDSON OG INDIAN



kasserer

BENT JUST OLESEN f. 24-11-1934
MANTUAVEJ 17 2300 S 01) 55 32 03
MEDLEM I 1965, INDVALGT I BESTYRELSEN 1965
KASSERER SIDEN 1967
SPECIALE, NEW HUDSON, IMPERIAL, ENGELSKE CYKEL



sekretær

KURT SØGÅRD f. 10-4-1941
NUEN 1 4050 SKIBBY 03) 32 86 02
MEDLEM I 1971, INDVALGT I BESTYRELSEN 1973
SOM SEKRETÆR
SPECIALE NIMBUS/ NORTON

veteranekspert



VIGGO THOMADSEN f. 29-4-1911
FASANVEJ 2 8900 RANDERS c6) 42 19 61
VAR MED TIL AT STARTE DVM I 1965, SAMT
"SKAGENS LØBET"
HAR FUNGERET SOM VETERANEKSPERT SIDEN
DVM's START.
HAR EN SAMLING PÅ CA. 100 MOTORCYKLER.

løbsleder



LEIF OBBEKÆR HANSEN f. 21-12-1946
AHORNVEJ 19 5250 FRUENS BØGE
MEDLEM I 1972, INDVALGT I BESTYRELSEN 1975
LØBSLEDER SIDEN 1975
SPECIALE, HARLEY DAVIDSON

bestyrm./redaktør



JENS MADSEN f. 18-2-1938
GRIFFENFELDSGADE 28 2200 N 01) 39 95 72
MEDLEM i 1971, INDVALGT I BESTYRELSEN 1973
REDAKTØR 1974
SPECIALE HARLEY DAVIDSON

TAK FOR'ET



Autolakerer Torben Damsgaard overrækker her på Dansk Veteran Motorcykelklubs vegne den meget flotte køb-

mandskurv til MP-konstabel Heine Schacht, men der var generelt rosende

ord til alle de øvrige MP'ere for deres indsats i den svensk-danske uge.

MPerne hyldet for deres indsats

Købmandskurv fra veteranmotorcykel-kørere og mønter fra kommunen overrakt på flådestationen

Militærpolitiet på Flådestation Frederikshavn spillede en stor rolle for afviklingen af den dansk-svenske uge. De eskorterede de forskellige optog, de dirigerede færdsel, de ledsagede veteranmotorcykelkørere og ditto biler og havde mange andre gøremål. Derfor fandt alle det også fuldt fortjent, da MP'erne i går ved en festlighed på flådestationen blev hyldet for deres indsats.

En af dem, MP-korporal Heine Schacht, var uheldig under eskorte af de gamle motorcykler. En bil kørte frem foran hans motorcykel, der bagefter lignede en dynges gammelt jern. Selv slap han fra uheldet med en forstuvet

fod.

Medlemmerne af Dansk Veteran Motorcykelklub havde mange rosende ord tilovers for MP'erne, og man samlede ind til en ekstra hilsen til den uheldige Schacht.

Denne hilsen - i form af en meget flot købmandskurv - blev overrakt på flådestationen i går af autolakerer Torben Damsgaard, Gørumvej, der samtidig på klubbens vegne rettede en varm tak til MP'erne for deres indsats.

Købmand John Bøggild, der har leveret kurven, afslørede, at hans personale havde »givet godt vægt« som deres hyldest til MP'erne.

Torben Damsgaard kvitterede med at give Bøggild en plakette fra Skagen-københavn ralliet som en tak for motorkørernes beværtning under opholdet i Frederiks-

havn.

Under den efterfølgende frokost i messen blev MP'erne hyldet af Frederikshavn kom-

mune for deres arbejde i den svensk-danske uge. Ud over rosende ord fra ekspeditionssekretær Aage Jensen fik hver mand også overrakt en af de mønter, der blev specielt præget til festugen.

-elbo

Jeg vil herigenennem sende min mest velmente tak for den store kurv jeg fik på grund af mit uheld i Frederikshavn.

Tusind tak

M P Konstabel

Heine Schacht.

Resultater

fra

D. V. M.s Egeskovløb 1975.

Klasse 1. Solomc. uden observatør.

Nr. 1:	Start nr. 75	- Svend Åge Søgård	på Nimbus 1922
" 2:	" "	50 - Poul Jensen	" Indian 1925
" 3:	" "	67 - Ejnar Andersen	" Ariel 1928
" 4:	" "	57 - Robert Møller	" B.S.A. 1930
" 5:	" "	8 - G. Madsen	" Douglas 31

Klasse 2. Solomc. m. obs. samt sidevognsmc.

Nr. 1:	Start nr. 74	- E. Mariendal	på Nimbus 1934
" 2:	" "	80 - Erik Lindvig	" Indian 1931
" 3:	" "	1 - Kurt Nielsen	" H.D. 1923
" 4:	" "	5:- Villy Poulsen	" Indian 1929
" 5:	" "	52 - J.P. Holst	" Nimbus 1939

Søsters Vandrepokal til ældste cykel i præmierækken
gik til:

Start nr. 75 - Svend Å. Søgård på Nimbus 1922.

Hr. og fru Kindlers pokal til bedst placere dame gik til
Start nr. 32 - Ina Nissen på Sarolea 1927

Egeskovs restaureringspræmie blev efter afstemning tildelt
Start nr. 7 - Kai Boilesen for Sirius 1920.

Der var tilmeldt 85 køretøjer, hvoraf 80 kom til start.

Der var 185 deltagere i spisningen lørdag aften, hvilket
også var maksimum for køkkenets formåen.

Med tak for deltagelsen

Leif / Viggo.

Som rosinen i pølseenden.

Beviset for godt kammeratskab, "Egeskovs Køjtøjr", blev af
sidste års bærer, Bent Just Olesen overdraget Jens Madsen.

EGESKOV

Ja så er det tid igen, Fyn kalder, og der vil vi jo gerne over, til de store skove.

Cyklerne læsses, og så går det ellers afsted til Færgen, og derfra til Egeskov. Der var ikke kommet mere end 8 mand endnu, men klokken er ikke ret meget over 10,00, så der var god plads til at få cyklerne af vognen.

Så kommer der efterhånden det ene kendte ansigt efter det andet, glade, forventningsfulde, og med maskinerne der længtes efter at komme ud på de kønne veje, og inden man får set sig om er hele pladsen fyldt op. Henne ved træerne står der en gammel FN fra 1909 og det er vores ven Heinz Kindler men med et bedrøvet udtryk i øjnene, for den vil ikke starte. Hurtigt var vi nogle der fik revet magneten af, og inden Heinz kunne nå at protestere var den skildt ad og fejlen fundet, på igen, træde i pedalerne, men ak, den ville ikke som Heinz, men han ville jo heller ikke lytte da der var en Klog mand der fortalte ham hvordan man indstiller sådan en sjoever, så på den endnu engang, og operationen lykkedes, så der var en der blev glad.

Nu måtte det være tid til et par af de medbragte klemmer og en SODAVAND, men bedst under festmåltidet kom Kelvin, næsten med tårer i øjnene, for han var brudt sammen i Ringsted, men det var altså på den anden maskine, for den første ville kun til Tåstrup, og nu stod han der med en sød pige der ikke havde noget bagsæde at sidde på, men det er der jo heldigvis andre der har, så det problem blev også løst, måske ikke på bedste måde, men det blev da løst.

Leif kalder til instruktionsmøde, hvor vi fik en hel masse at vide om at der var nogle der skulle dreje til højre, og andre til venstre, men Alfred ville gerne hvide om det også gjaldt hvis han nu kom fra den anden side.

Starten går, og ud i det blå, fuglene synger, Bussen hyler, og så går det ellers som smurt i olie, d.v.s. der var sgu ikke nogle kontroller, men så fandt vi da bare et ishus i stedet og det var der ikke mange andre der havde set. Pludselig kommer vi til et skønt sted, Ølstedet, så Bussen fik lov til at hvile sig et stykke tid medens vi nød pausen blandt alle de glade og muntre venner samt en hilsen fra ALBANI.

Resten af turen fulgtes vi med Lone og Kjeld, for Charlotte ville hele tiden til nogle bynavne der kun findes på Bornholm,

Vi var i mål ved 3tiden, fik en kop kaffe, tog ud til Kroen og blev vasket. Da vi kom tilbage til Egeskov, var man allerede gået til bords, så vi fik vores eget bord til 6. Maden var god, og for pokker hvor havde de travlt de arme piger der skulle sørge for alle de mennesker.

Dagens Klimax: Premieuddeling, alle sidder spændt, nogle bliver skuffede, andre sure, en enkelt tosset, men så var der dem der fik det fine sølvtøj, og at min egen Far skulle løbe med førstepladsen nød vi jo godt af ved vort bord.

Musikken spillede op og der kom gang i fodvorterne, der var nogle der gav den hele armen, aved om og meget mere, jo det var et godt bal vi der var kommet til. Da klokken var godt midnat drog vi så ud på Kroen, og vi fandt hurtigt vejen ned under dynerne. Næste morgen gjorde det godt med en lille bitter, og en tår kaffe inden vi igen tog til Egeskov.

Da vi kom derud, var der ved at være travlt med at gøre klar til dagens aktioner, og der blev så handlet og byttet over hele pladsen.

Vi trillede hjemad ved 11 tiden, Far med sine premier, og jeg med nogle dejlige minder om en skøn week-end.

Tak til dem der har ofret sin tid på at vi andre har kunne slappe af, og være sammen med Vennerne.

Kurt.

GENERALFORSAMLING

Hermed indkaldelse til generalforsamling den 25-10-75 kl. 11,00 i Den Gamle Smedje i Nyborg.

Event. forslag skal være Formanden i hænde senest 11-10-75.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Event udvalgsberetning
4. Regnskabsforelæggelse
5. Indkomne forslag
6. Rally Skagen 1976
7. Valg af bestyrelse, på valg er Formand, sekretær og bestyrelsm.
8. Eventuelt.

P b v Kurt Søgård.

læserbrev

Kære redaktør.

Jeg ved godt, at jeg lovede dig, at jeg nok skulle indskrænke min skrivekriblen, men jeg synes altså, at jeg måtte have dette her med, mens det endnu er nogenlunde aktuelt, og så er det op til dig, om der er plads til et lille læserbrev.

Du er jo selv Harley Davidson fan om en hals, så du skulle være den rette at skrive til, men nu kan du jo selv bedømme.

Du bragte i klubbladet nr. 3 en pragtfuld annonce om alle tiders motorcykel, nemlig Harley Davidson 1930, hvis du allerede har glemt det, og lagde du selv rigtigt mærke til ordlyden i den annonce? For det var jo faktisk en 1935 model, du bragte, selv om den blev født i 1930. Efter ordlyden var den født 5 år før sin tid, altså en alt for tidlig fødsel. Det er måske svaret på - det med den for tidlige fødsel - at den stadig var forsynet med udvendigt bremsebånd på baghjulet? Men annonceteksten siger jo også, at det gav en sikker bremsning, så hvorfor skifte bare for at skifte?

Og lagde du mærke til den vidunderlige tekst om hånd- og fodkobling, og at den også havde et forstativ? Se, det skulle jo nok lokke nogle nye rotter i fælden, men det er da meget skægt, ikke, at Harley'en har aftagelige hjul, og mon ikke det skal opfattes som noget meget væsentligt for motorcykler? Men jeg troede ikke, at Harley'en hidtil havde været så langt bagud i sin tid. Og det er da morsomt for en fabrik, at man ikke alene indhenter med et snuptag den tid, man hidtil har været bagud, men også har så meget fart på, at man ryger fem år yderligere ind i fremtiden. En god spurt.

Men reklamefolkene er også meget begejstret for, at hjulene er omskiftelige, og det må da også have været et stort fremskridt i 1930, men tror du ikke, at Budge-folkene i Coven-

try i England med bossen John Vernom Puch i spidsen har slået sig på lårene af bare grin over dette nymodens, hvis de da ellers har været i stand til at læse vores mærkelige sprog.

Dog må jeg beskæmmet erkende over for dig, at jeg intet kan finde hos Rudge om sidevognsbremse, så her er H-D et hanefjed foran, men til gengæld snakker Rudge om indbyrdes omskiftelige hjul - også til sidevognen.

Og selv om du ikke er Flying Twin-mand, kan du måske forklare, hvordan man får træerne til at vokse ind i himlen hos H-D ved at lave lavere sadelhøjde og større afstandsstand til jorden. Skægt lyder det da.

En af de sidste bemærkninger i den rosenrøde fortolkning må være særdeles morsom for os begge - vi er jo begge danskere med den såkaldte medfødte humoristiske sans og det berømte smil, selv om du med din hårragt gør alt for at skjule det sidste - og det er bemærkningen: Hvorfor køre med topventilede motorer --- o.s.v. Ingen slidte topventiler --- o.s.v.

Vil det sige, når man med denne flotte bemærkning prøver at få alle til at glemme alt om fortiden, at man skal gå langt uden om mere eller mindre topventilede H-D? Var der ikke også noget om, at H-D omkring dette tidspunkt lavede en 500 cc ohv stødstangsmotor, der endog var meget hurtig, så hurtig, at den med held endog blev brugt på dirt-track-banerne? Blev den forresten ikke kaldt Peashooter eller noget i den retning?

Og så kan du måske - eller en og anden - forklare mig det mærkelige, at 1200 cc kostede 1995 kr + oms. 229.25 kr., men at 500 cc kostede 400 kr. mindre i indkøb, men en god dalers penge mere i oms.

Flying-Twin'en kostede 300 kr. mindre end tolveren, men til gengæld 25 kr. mere i oms.

Nå, men det var altså skægt at læse, i hvert fald for mig, og det var også skægt at gå 45 år tilbage i tiden og skri-

ve et læserbrev, som du faktisk slet ikke behøver at svare på, og har du flere af den slags annoncer, så kom bare frem med dem, det er jo veteranhistorie alt sammen.

Og til alle Harley-Davidson entusiaster: Lad nu ikke dette lille læserbrev få blodtrykket til at stige. Vi er jo næsten alle i den farlige alder, hvor der kun skal så lidt til, og det hele skal jo kun være en lille spøg.

Den bliver måske kun opfattet sådan fra min side.

Med venlig veteranhilsen
anti-H-D-fan.

EFTERLYSNING

af veteranfæller, der ligger inde med en eller anden form for Rudge-litteratur. Har du noget til salg for en rimelig pris, er det ok., men ønsker du ikke at skille dig af med det, vil jeg blot låne for affotografering og gerne i din overværelse.

Gode referencer haves - som der blev skrevet i tidligere tid i stuepigers ansøgninger.


Medlem 133 Knud Eloborg,

Mellemtoftevej 23,

2600 Glostrup.

(o2)96.11.43.

MØDER.

har mandag den 18. august kl. 19,30 afholdt klubmøde på Rebildhus. I løbet af aftenen nåede antallet af mødte op på sytten. Den lidt træge ankomst skyldtes sikkert det gode vejr, som også holdt de første mødte uden døre en halv times tid. Da vi var bænket, blev der sendt forskellige motorbøger rundt. Chr. Wenderby bød velkommen, og udtrykte glæde over at se flere nye ansigter. Til de nye sagde han bl.a.: "At det nu i aften er mig der byder velkommen, betyder ingenting, det kunne have været en hvilken som helst anden, idet vi hverken har formand eller kasserer, eller noget andet, vi er fælles om alt." Herefter refererede han forskellige løb fra sommeren: Kaltenkirchen, med de mange sjove og fremmedartede oplevelser, Anderstorp, Slotsløbet, Ringkøbing løbet, Rally Rold og Brobyggerløbet i Hadsund. Ole Wenderby kom ind på det økonomiske spørgsmål vedrørende Rally Rold, og dette gled over i en stor diskussion om premier og sponsorer.

Så var det tid til kaffen.

Nørgaard-Jacobsen havde medbragt et eksemplar af Jyllands-Posten, argang 1935. Der blev holdt en spøgfuld auktion over de i avisen annoncerede køretøjer. Han havde forøvrigt også medbragt en stor skål slik, kaldet "ophug".

Næste møde vil blive afholdt på Rebildhus mandag den 29. september kl. 19,30. Her vil Viggo Thomadsen demonstrere indstilling af Amal karburatoren.

Fjn

Nord Jylland.

Rebildhus den 29 september kl 19,30

SLANKEKUR

"Veteranen er gået på slankekur.

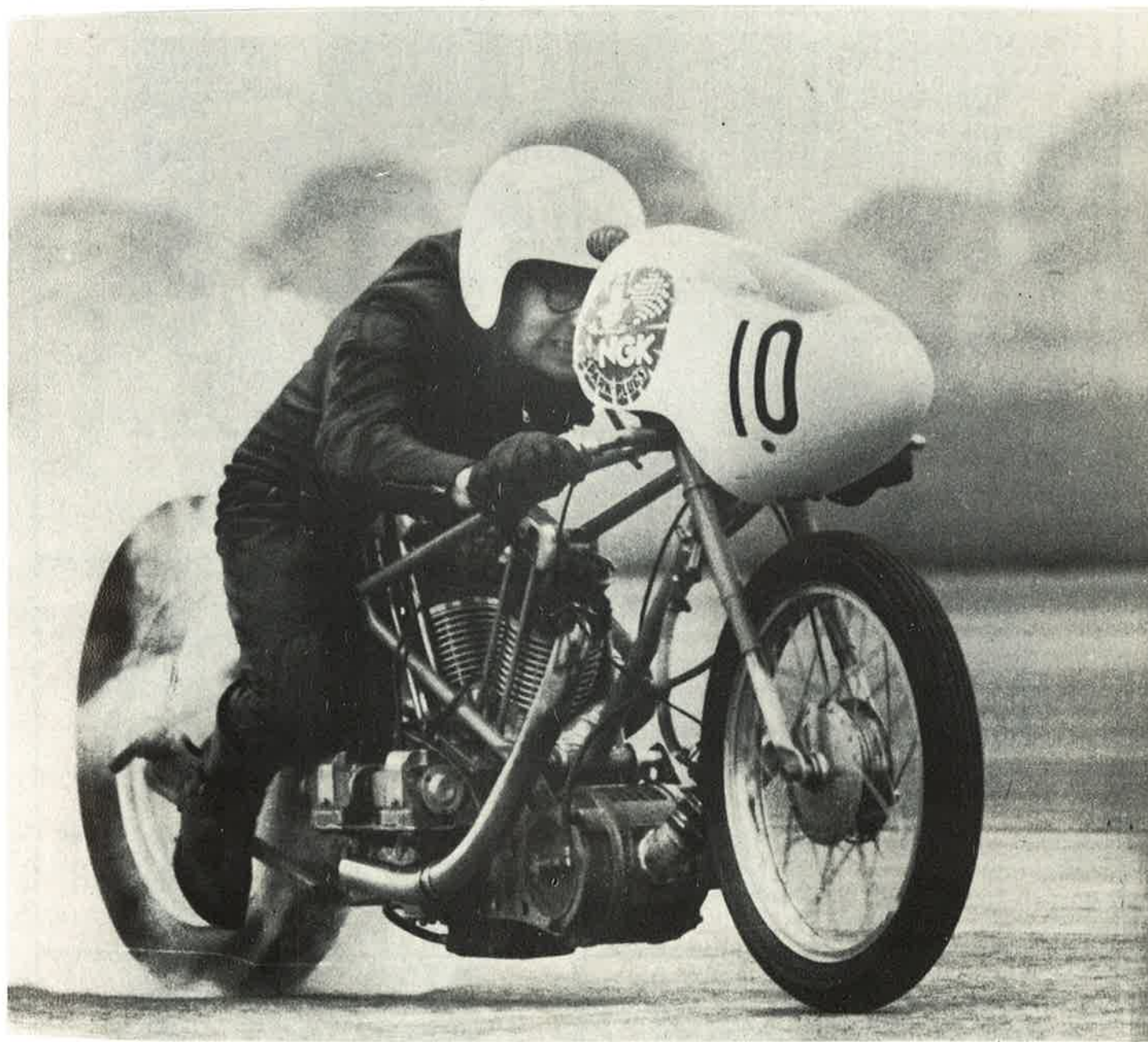
Som du sikkert har bemærket er "Veteranen" blevet tyndere siden sidst, det skyldes tvungen diæt, næsten alle vore faste "leverandører" må åbentbart holde ferie endnu, men vi håber de er kommet hjem til næste nummer udkommer.

med venlig hilsen
redaktionen.

Sjælland.

Gildhøjgård Fast klubaften 2. torsdag i hver måned
medbring selv kaffe og brød, øl og vand kan købes på stedet.
altså 2. torsdag kl 20.

gi' dine heste
det bedste



Castrol MOTOROLIE

-også farven til din motorcykel
vi blander efter prøve....

FARVEMESSEN

A. ALEXANDERSEN
RANTZAUSGADE 31

01-397174



Stop tyven!

med en 100% dirkfri

Abloy-Lås

fra

BYENS LÅSE-SERVICE

BLÅGÅRDSDGADE 36-38

2200 KØBENHAVN N

39 23 24 - 39 24 44

Alt i låse og nøgler

DØGNVAGT

Kalder du dig veterankører ?

Når du ikke ved: at i Motorlageret
på Halmtorvet kan du stadig købe
de sliddele du mangler til din cykel.

Bl.a. AMAL - og BING karburatordele,
magnetdele, fælge, eger, dæk, slanger,
lygteglas, amperemetre, skærme, stempler,
krumtaplejer, kabler, pakninger o.m.a.

**Motor-
lageret**

HALMTORVET 46-50
KØBENHAVN V

01- 31 30 11

HAR DU PROBLEMER ?

Kalechen eller lædersadlen

Ring eller kom

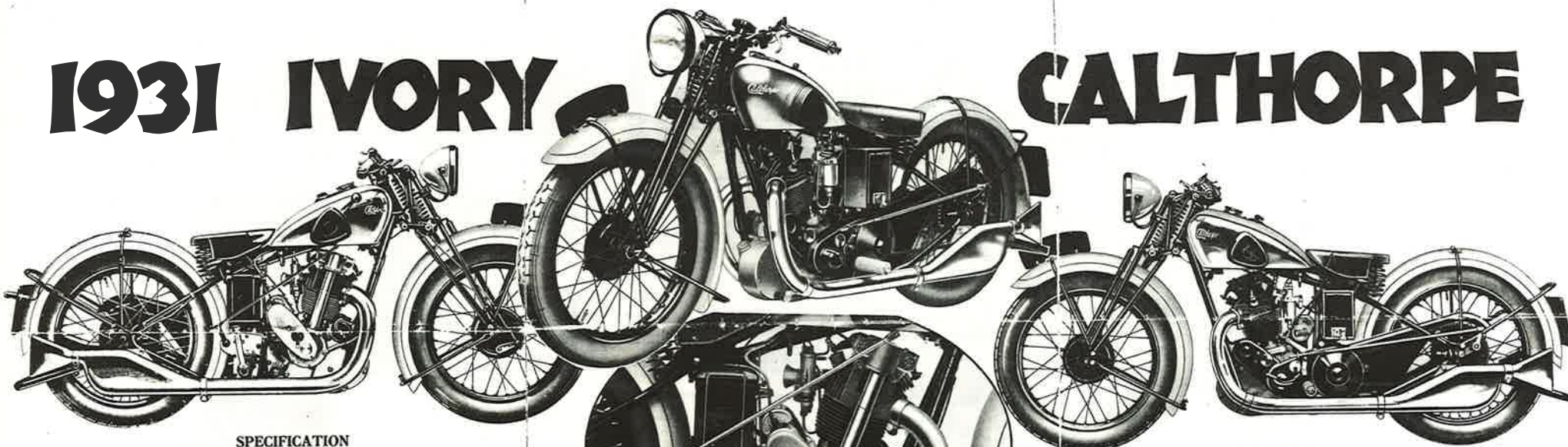
Autosadelmager
E. Mortensen
Liflandsgade 17
2300 Kbhvn. S.
01- AM. 2625

GAS - VAND - SANITET
CENTRALVARME

Blikkenslagermester
K. E. Toft Hansen
Hillerødsgade 22
2200 N.
01-ÆG. 5681

1931 IVORY

CALTHORPE



SPECIFICATION

Motor: $3\frac{1}{2}$ HK. Toporet Motor med Topventiler. 318 cm Volumen, 71 mm Boring og 81 mm Slag. Motoren skraatliggende fremad for at opnå bedre Balance, større Frihed for Indstillinger, men ogsaa fordi denne Konstruktion giver et smukkere Indtryk, da dens Linier er i fuldkommen Harmoni med den almindelige Konstruktion.

Smøring: Smøresystemet er Torsumpsystem. Sumpen sammenbygget med Krumtaphuset. Cirkulationen sker ved dobbeltvirkende Tandhjuls-pumpe. Olien pumpes ind i Motoren gennem Krumtappen, medens Krumtaphuset holdes rent af en Skraber i Bunden, og Olien returneres til Sumpen. Olie-trykmaaleren, anbragt paa det nydelige Instrumentbrædt, viser Trykket paa Oliesystemet.

Ventilbevægelsen: Denne og Stødstængerne er fuldstændig indkapslet. Vippearbene bevæger sig paa Rullelejer. Hele Bevægelsen smøres ved olie-mødet Luft fra Motoren. Ventilstyrene smøres ligeledes.

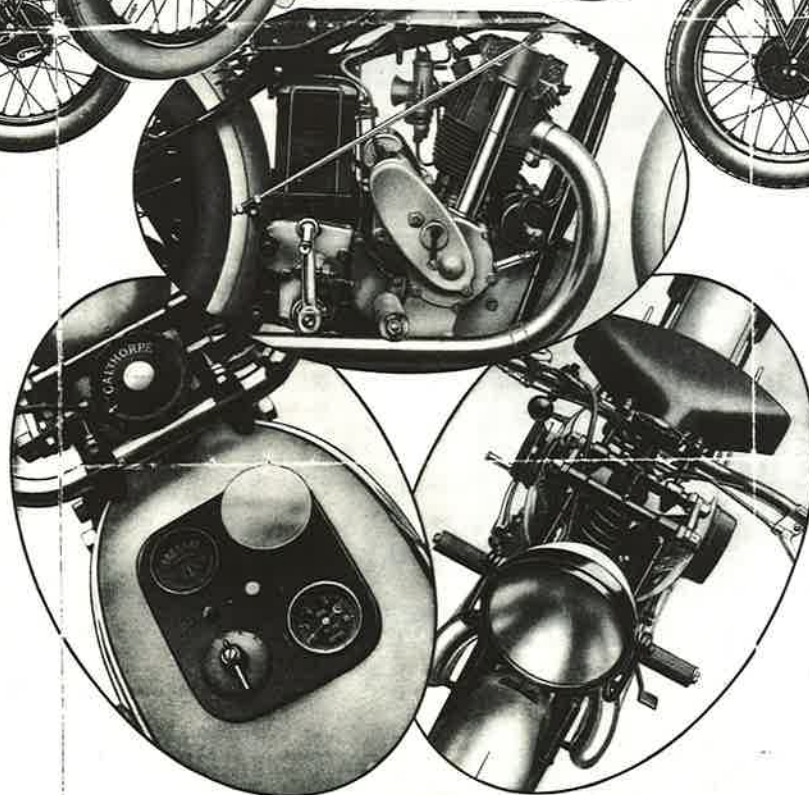
Aluminiumstempel: Dette er fabrikeret af en specialhærdet Blanding og er forsynet med 3 Ringe, af hvilken den ene er en hul Oliekrabbering, for at forhindre at for meget Olie kommer ind i Eks-plansionskammeret.

Karburator: Denne er en AMAL T. T. Type, der kontrolleres ved Drejeh andtag og speciel Luft-kontrol.

Tank: Denne er af svejset Staal, exceptionel stærk og af en ualmindelig smuk Karakter; den er sort-lakeret, indsat med et rektangulært Instrument-brædt, paa hvilket er anbragt Ohryder, Ampere-meter, Oliestrykmaaler og hurtigslukkende Benzindæksel. Tanken rummer ca. 10 Liter.

Forgaffel: Denne er af en fuldstændig ny Kon-struktion med indstillelige Støddæmpere og Styrbremse. Har større Fjedring og kraftigere Led.

Gearkasse: Er en ny Calthorpe Gearkasse med 1 Gear, lavet med Livensret eller Mittons Patenter. Den har følgende Udvækslinger: 3.5, 7.15, 9.8, 15.1 til 1. Den er ualmindelig stærkt fabrikeret med



SPECIFICATION (fortsat)

Hjul og Aksler af stor Diameter. Alle Hjul er i konstant Indgribning og er monteret paa store Lejer, som giver stor Lydløshed. Gearskifteren er anbragt under højre Knæpude, og paa denne Maade forhindres at man med Knæet kan skubbe Gear-skifteren ud af Stilling.

Transmission: Sker ved Rullekæde. Forkæden er fuldstændig indkapslet for at udelukke Sløv og Snavs. Den smøres automatisk fra Motoren. Der er anbragt forskellige Løag paa Kædekasserne, for at man let kan efterse Kæderne uden alt for megen Ulejlighed.

Hjul: Hjulene er forsynet med 25×3.25 Dunlop 4-Lags Dæk. Bremserne er af Expansionstypen, 6 Tommer i Diameter med en Bremsesko paa 1 Tomme. Forbremsen sættes i Funktion ved Haandtag paa Styret. Baghjulsbremsen ved Fod-pedal paa venstre Side, bekvemt anbragt ved Fod-livleren.

Stænkeskærme: 6 Tommer brede, halvrunde i Facon og som Følge heraf meget effektive.

Stativ: Der er baade For- og Bagstativ. Bag-stativet springer selv op.

Stel: Dupleks, let men dog meget stærkt. Øjer til Befæstelse af Sidevogn.

Sæden: Sadelstillingen er 26 Tommer. Sædlen er Terry de Luxe Sværvægt. Giver den behageligste Kørestilling.

Akkumulator og Værktøjsskabe: Anbragt paa en nydelig og let tilgængelig Maade under Sædlen.

Tyngdepunkt: Meget lavt. Afstanden fra Motor til Jorden dog 5 Tommer.

Lakering: Maskinen er i smukt og glansfuldt Sort. Alle blanke Dele chromforniklet.

Udblæsningssystemet: Endnu mere forbedret, stort og effektivt. Udblæsningsskræ med Lyddæm-perer og Fisketaler. Systemet bygget, saa det har-moniserer med Stelbygningen.

ALMINDELIG KARAKTERISTIK

KØREREN skal ikke tilpasse sig sin Maskine: som Følge af denne Kendsgerning er **Ivory the 3rd** bygget til at passe Kørerens. Den passer et større Antal Ryttere af forskellig Statur end nogen anden Maskine. Den kendetegner Begyndelsen af en ny Æra indenfor Motorecykleindustrien — Koncentration og Specialisering. Der er allerede Tegn paa, at dette Eksempel optages af andre Fabriker.

Hvad er det første Indtryk, naar man ser **Ivory the 3rd**? Naturligvis studerer man dens Udseende, og ganske instinktivt kan man øjeblikkelig lide dens Udseende. Det kan ikke nægtes, at den er tiltrækkende: ren i Linierne, smart, Sportsmandens Maskine. Opsigtsvækkende uden Dristighed i Konstruktionen. Konstrueret med god Smag uden dog, at være almindelig. Man kan altid være sikker paa, at hvorsomhelst **Ivory the 3rd** er parkeret, vil den være Genstand for Misundelse og Beundring.

Tag en Tur. Noget at bemærke? Intet andet end at De er næsten utrolig sikker og veltilpas, og at de og denne „Rok“ bliver „gode Venner“. Behagelighed er den store **Calthorpe** Fordel. Aldrig har nogen Kørestilling været saa omhyggelig og videnskabeligt studeret. Kilometer efter Kilometer i fuld Fart og alligevel altid den samme Veltilpashed uden Træthed.

Læg Mærke til hvor Deres Hænder passer til Kontrollerne. Mærk hvor levende den er og dog rolig i Gangen. Det er godt at have den Gearkasse med 4 Gear. Kom ind i Trafiken. Mærk hvordan den bremses uden mindste Spor af Skransning. Gas! Og De er væk efter en mægtig Acceleration. Kør op ad den stejleste Bakke. Mærk den stadige Trækken uden Ophør — og hele Tiden har De knapt lagt Mærke til, at De havde Styret mellem Hænderne.

Nem at behandle, letteste Kontrol, Behagelighed, Paa-lidelighed, let at komme til med Hensyn til Indstillinger, Sikkerhed, Hastighed, og alt dette til en Pris, som kun **Calthorpe** kan præstere.

Pris: Kr. 1285.—

incl. elektrisk Lys og Horn.
Batteritænding.

IVORY

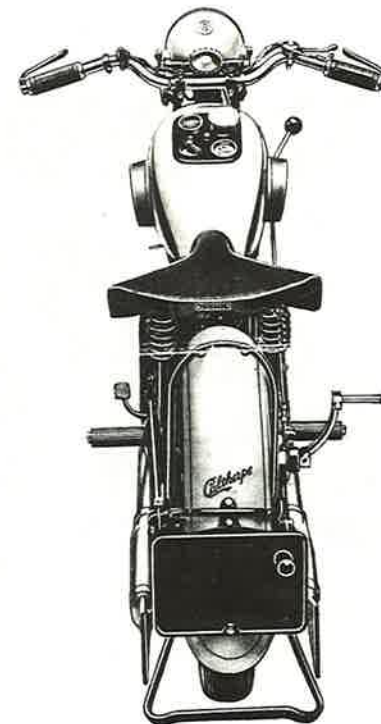
the 3rd

Calthorpe's danske Generalagentur:

Bohnstedt Petersen

Central 9972 - Sundkrogsvej 1-3, Ø. - Tlgr.-Adr.: Bobmotor

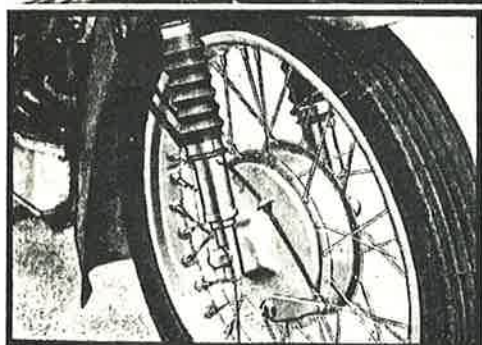
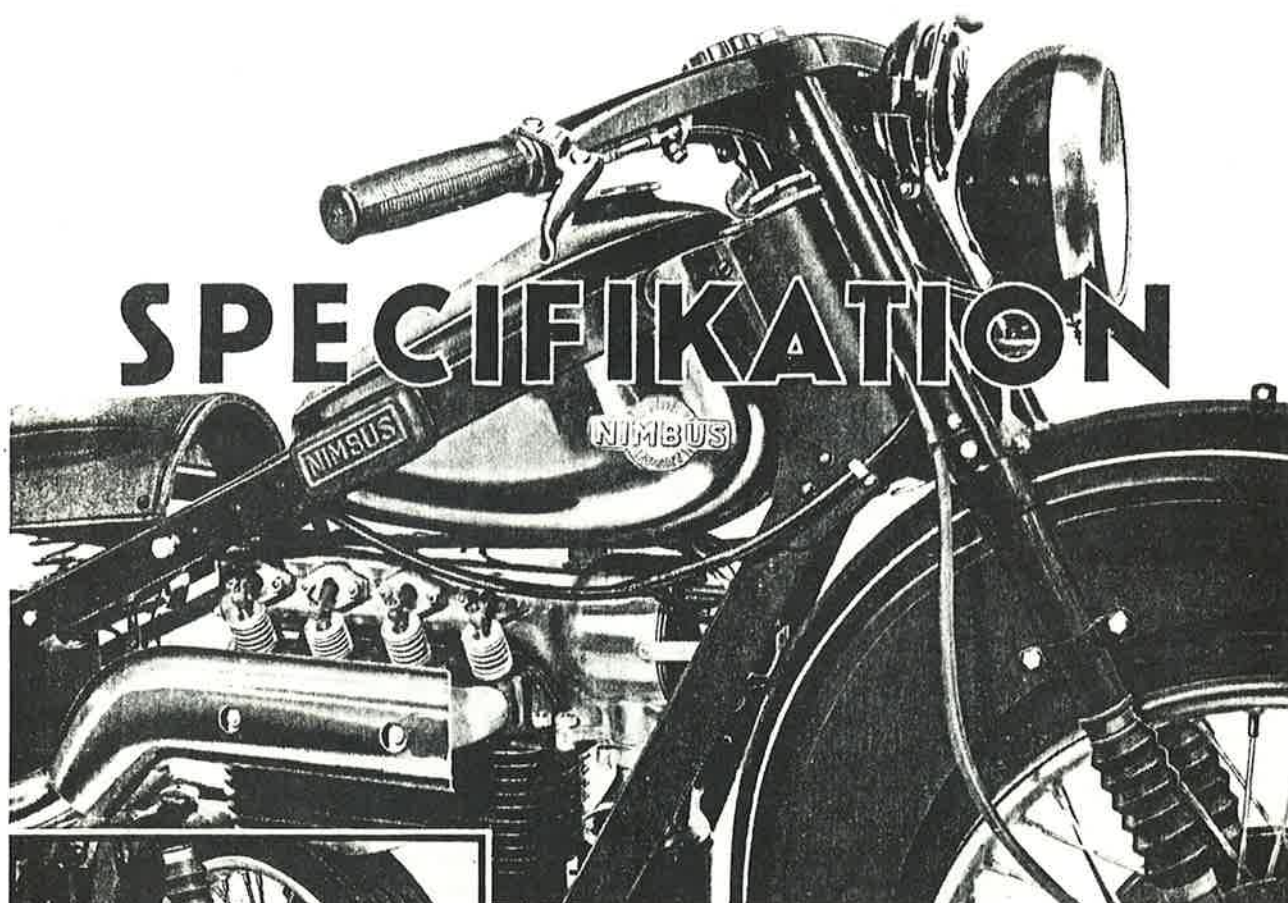
Aut. Calthorpe Forhandler:



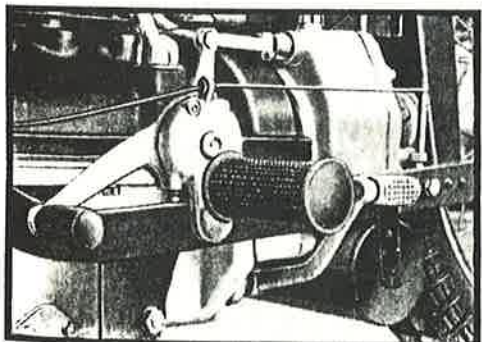
FORORD

IVORY CALTORPE er Historien om en succesfuld Bestræbelser for at vinde Førstepladsen i moderne Motorecykleindustri. At gøre en Ting bedre end den nogensinde har været gjort for var det eneste Mål for **Calthorpe's** Konstruktorer. Den fuldstændige Koncentration om **Ivory Calthorpe's** har gjort det muligt at bringe den fineste 3½ paa Markedet, som nogensinde er blevet bygget og ovenikøbet til en lavere Pris end nogen anden Maskine. Denne Sæsons **Ivory Calthorpe** er en værdig Efterfølger af sine Forgængere. Den er helt igennem moderne. Den blev bygget med Fordelen, som ingen anden Motorecykel havde — nemlig den Fordel, at Fabriken igennem to Aar har specialiseret sig omkring Systemet Eenmodel-Principet. Køber De en **Calthorpe**, ved De, hvad De faar.

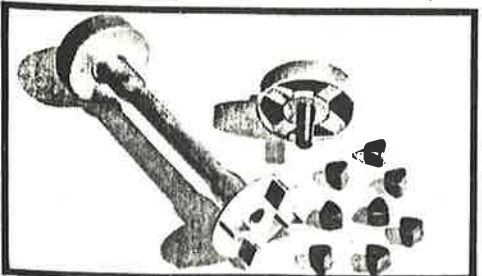
Den billigste 350 c.c.
med Topventiler



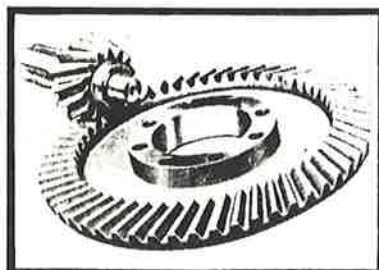
Den store Bremsetromle paa Sport og Special.



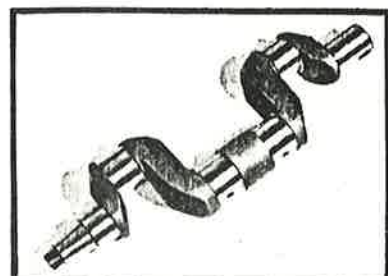
Nimbus Fodgear med Henblik paa større Hastighed.



Nimbus Kardan med Gummikobling.



Krøn- og Spidshjul.



Den solide Krumtap.

Motor. Luftkølet. 4 Cylindre paa Linie, topventilet med overliggende Kamaksel. Boring: 60 mm. Slaglængde: 66 mm. Cylinderindhold: 746 ccm. Standardmodellen udvikler ca. 18 HK ved 4000 O/M, Sportsmodellen ca. 22 HK ved 4000 O/M. Kompressionsforholdet er henholdsvis 5:1 og 5,7:1.

Topstykket. Støbt i ét Stykke sammen med Indsugningsrøret og forsynet med store Køleribber. Det er let aftageligt, og Kompressionsrummene er kugleformet bearbejdet, hvilket giver et hensigtsmæssigt Forbrændingsrum samt god Placering af Ventilerne.

Motor — yderligere Specifikation, se Illustration næste Side.

Stellet er dobbelt og bygget af Specialstaa, hvilket giver enorm Styrke. Stativet er anbragt under Midten. Bagskærmen er bred og kan svinges op for at udtage Baghjulet. Forskærmen er lukket paa Siderne.

Styret er presset op af Plade, i Midten er anbragt Kontrollampe og Speedometer indirekte belyst. Haandtagene er Drejehaandtag. Det højre regulerer Gassen, det venstre Lyset gennem en Kontroller anbragt under Styret, idet Haandtaget har fire Stillinger, markeret ved en Kuglelaas: 1) afbrudt, 2) Parkeringslamper, 3) afblændet og 4) stærkt Lys. Paa Styret er desuden Horn og Trykkontakt for dette, samt Laas for Tænding og Lys.

Stemplerne

er af en Aluminium-Silicium Lege-
ring. De er uden Opskæring og for-
synet med 4 ens Ringe hvoraf den
nederste virker som Olieskrabering.
Stempelpindene er helflydende

Karburatoren,

som har Luftfilter, er automatisk med stilbar Straale-
naal, Accelerationspumpe og forsynet med Anordning
for Udsugning af skadelige Damp i Krumtaphuset,
hvorved der tillige i dette frembringes et Undertryk,
som forhindrer Olien i at trænge ud gennem Samlingerne.

Krumtapakslen

er meget svær, sme-
det i ét Stykke og
løber i 2 ekstra svære
Kuglelejer.

Ventilerne

er anbragt i udskiftelige Bøs-
ninger. De er hver forsynet
med 2 Fjedere og meget let
indstillelige

Plejlstængerne

er smedet af Specialstål og gennem-
borede. Stempelpindlejet er af Fos-
forbronce. Krumtaplejet er af Hvidt-
metal, og begge tryksmøres

Benzinbeholderen

rummer 12,5 Liter, deraf
ca. 1,5 Liter paa Reserve-
hanen. Benzinbeholderen
er let aftagelig, anbragt
mellem Stellet's dobbelte
Skins

Kraftoverføringen

til Baghjulet skergennem
en Kardan med Gummi-
koblinger, der giver et
blødt og behageligt Træk.

Tændingen

er Batteritænding. Anlæ-
get er anbragt i Forlæn-
gelse af Kamakslen og
helt sammenbygget Au-
tomatisk Tændingsregu-
lering. Tændingskablerne
er forsynet med Beskyt-
telseskapper - 14 mm
Tændrør

Gearkassen

er boltet paa Motoren og
forsynet med 3 Gear med
følgende Udvekslingsfor-
hold: 1:4, 1:6,1 og 1:9,7
For Kørsel med Sidevogn
leveres Motorcyklen med
særlig Sidevognsgearing:
1:4,9, 1:7,5 og 1:11,9
Alle Lejer og Tandhjul
i Gearkassen er meget
svære og smøres automa-
tisk fra Motoren

Kamakslen

er overliggende og lø-
ber i 2 tryksmurte
Broncelejer og trækkes
gennem Dynamoaksel-
len fra Krumtappen
ved Hjælp af skraat-
skaarne, koniske Tand-
hjul

**Cylinder-
blokken**

er forsynet med
store gennem-
gaaende Kølerib-
ber og stybt i ét
med Overdelen af
Krumtaphuset

Ollepumpen

trækkes direkte af den lodrette
Dynamoaksel. Det er en Tand-
hjulspumpe af meget enkel og
robust Konstruktion. Sugerøret
er forsynet med et let aftageligt
Filter i Forbindelse med Olien-
tappingen. Olien sendes under
Tryk til Plejlstangslejerne, Kam-
aksellejerne, Kamme og Vippe-
arme samt til Gearkassen

Kickstarteren

er anbragt paa
Maskinens ven-
stre Side og vir-
ker direkte paa
Krumtappen

Dynamo

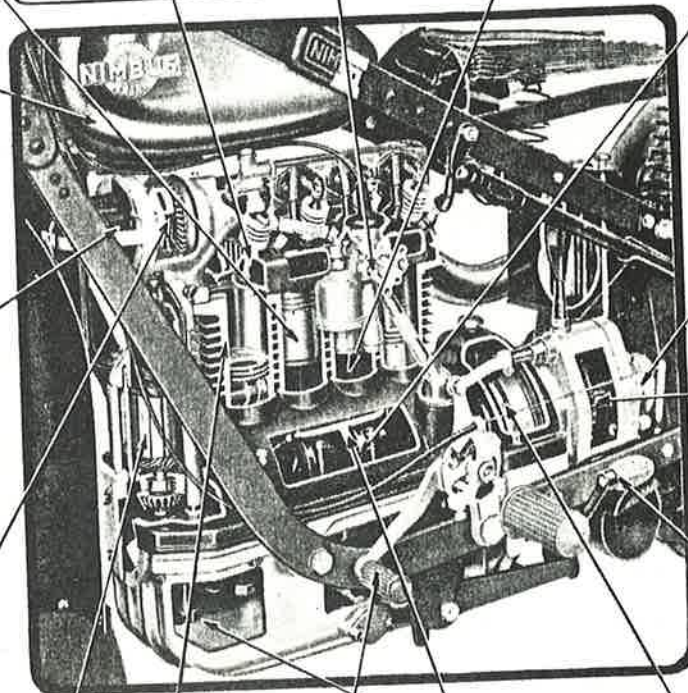
er lodretstillet og anbragt foran
paa Cylinderblokken. Den le-
verer Strøm til Batteri, Lys
og Tænding. Den er spæn-
dingsregulerende og giver ca.
70 Watt.

Fodgearet

Enkel og robust Konstruktion -
Giver hurtig Gearskiftning og
bedre Udnyttelse af Motoren -
Fodgearet giver større Sikker-
hed, idet begge Hænder er paa
Styret.

Koblingen

er en enkeltpladet Tørkobling, rigelig di-
mensioneret, liggende i Svinghjulet. Kob-
lingen udløses gennem et særligt Kugle-
trykkeje



Bremser. Forhjulsbremsen paa Nimbus Special og Sport er helt omkonstrueret og er gjort større. Den har samme Dimensioner som Baghjulsbremsen: 180 mm Diameter, Belægning 30 mm bred. Bremsen er anbragt midt i Navet og giver en meget effektiv Bremsning. Forhjulsbremsen betjenes med højre Haandgreb. Baghjulsbremsen med højre Pedal.

Sadel. Sadelhøjden er lav, ca. 700 mm. Sadlen, der er anbragt direkte paa Stellet, er bred og godt affjedret.

Fodhvilere er indstillelige og forsynet med svært Gummi.

Knæpuder er anbragt paa Stellet og kan indstilles efter Ønske.

Værktøjskassen med komplet Værktøj og Fedtsprøjte er anbragt under Gearkassen paa Stellet.

Stoplygte er sammenbygget med Baglygte og smukt anbragt i Flugt paa Bagskærmen.

Vægt med fuldt Udstyr og Bagsæde ca. 185 kg.

Hjulafstand ca. 1400 mm.

Gummistørrelse 3,50×19.

Olieforbrug ca. 0,1 Liter pr. 100 km.

Benzinforbrug ca. 4 Liter pr. 100 km for Solomaskine.

SLOTS - LØBET.

Lørdag den 26 juli var der mange i Kolding der tænkte, hvad er det for et skyderi i gaderne, dog var det heldigvis ikke skyderi, men det var de Sydjydske veteraner der havde inviteret til løb, og ved middagstid var vi samlet ca. 50 maskiner i gården hos Slots - bryggeriet, parat til at afvikle Slots-løbet 1975, men dog spiste vi de medbragte klemmer, som blev skyllet ned af en liflig vareprøve fra vores sponsor Slots - bryggeriet. Først går man jo rundt og hilser på, og kan nikke genkendende til en masse gode venner, de fleste gammelkendte ansigter, som det ikke er så længe siden man så sidst, nemlig til Rally Skagen, men der er da også enkelte nye imellem, og de får da også en god velkomst, mener vi da selv. Da løbet ikke er så langt er der også nogle der har fået trukket det rigtig gamle frem, nemlig de rigtige veteraner, og det er jo spændende at se.

Løbsledelsen kalder til instruktion, og vi får en kort og meget klar instruktion, og derefter starten, med et minuts mellemrum, og i løbet af meget kort tid tøffer vi roligt af sted i en af Danmarks skønneste egne, og der er så skøn en udsigt at man mange steder virkelig må koncentrere sig om vi jo også skal holde cyklerne på og ikke bare nyde udsigten, men der kommer selvfølgelig også kontroller, og selvfølgelig også nogle af de "grimme", hemmelige tidskontroller, men derfor nyder vi jo alligevel den skønne udsigt, og må virkelig sande at dem der har planlagt denne tur virkelig kender deres egn.

Efter ca. et halv hundrede kilometers kørsel kommer vi til noget der hedder Tågelund, hvorfor ved jeg ikke, det var nemlig skønt vejr, der havde vi en times pause, men hvilken pause, for vi blev efter at have fået noteret tid for pausen sendt hen til en bondegård, nemlig Robert Jacobsens gård (hvis I ikke ved det, så er Robert Jacobsen den svejser i Danmark der har det største udbytte, så er I vel klar over at det er jernkunstneren Robert Jacobsen), inde på gårdspladsen var hans familie samt venner og bekendte i gang med at gøre alt hvad de kunne for at gøre det så godt som muligt for os "veteraner", som de kunne, og det var ikke småting. Der stod kæmpestore fad med franskbrød med røget forel på, det smager himmelsk, og der var hele tiden nogen i gang med at riste pølser over åben ild, og vi blev nødet hele tiden, så man næsten var ved at skamme sig til sidst, og al den dejlige mad blev også skyllet ned med dejlige kolde øller, det var ganske simpelt et traktament der sag-spar to til alting, og vi havde alle en hyggelig time inden vi sagde farvel til fru Jacobsen og alle hendes flittige hjælpere.

Derefter startede vi ud på en lige så skøn tur som den vi havde kørt før pausen, og nu var det jo med ikke at race alt for meget afsted for ikke at få alt for mange prikker, så vi satte os ned i grøften og hyggede os, og lidt efter kom der minsandten et helt BSA sjak ca. 10 på stribe, det er rart at se at der er andet der kan rulle end Harley - Davidson, da mange af vores løb har været domineret af HD, jeg tror endda også der var flere Indian end HD, og det skyldes jo den altid ret store fynske Indian deltagelse, firmaet Bruun - Larsen i Odense må have været flittige til at sælge Indian i forne tider. Men så var vi jo ude for

noget som heldigvis sjældent sker, nogle børn havde fjernet en rutekontrol som faldt ret "hjælpende" ind i ruten, og det gjorde jo at en del af os lå og rodede noget i geografien, men det går jo nok når man kører på Harley, jeg kildede gas-håndtaget lidt, og så var vi nogenlunde lige med igen, men det er jo ikke alle der bare kan gøre det, for de rigtige sports-mænd som kører med remtræk, måtte jo få lettet rumpen og kom-i galop op ad nogle af de stejleste bakker, se det er rigtig "sportmanship".

Efter ca. 40 km kom vi til Vingsted centret, og hvem holdt der på parkeringspladsen, det gjorde Ejler Svendsen og hans makker, dem havde vi ellers truffet 500 m fra færgen i Knudshoved, hvor Ejler holdt med en knækket bagaksel på sin New Imperial, da der ikke var så overvældende meget tid at give af ville vi da godt være behjælpelige med at slæbe cyklen tilbage til færgen, for den sag regnede jeg da for håbløs, da det er en meget speciel bagaksel, med gevind o.s.v., men så let ville de ikke give op, de fik svejst akslen i Nyborg og nåede så alligevel at få afslutningen, det må man tage hatten af for. Vingsted Centret er et kæmpestort idrætscenter med alle mulige faciliteter, boldbaner, løbebaner, skydebaner, svømmebaner, og haller til forskellige formål, desuden er der nogle meget fine bygninger til beboelse, og meget stort cafeteria. Vi havde betalt for overnatning på fællesværelser, men blev alle tildelt fine tomandsværelser, dette center er så enormt velegnet til vores brug som afslutningssted for et løb, at det formentlig ikke er sidste gang DVM har benyttet sig af det, og det var virkelig godt valg af løbsledelsen. Nå, løbet blev afsluttet på parkeringspladsen, cyklerne staldet op (det havde man også plads til i centret), vi blev indkvarteret, og efter et bad og lidt afslapning var der aftenspisning i det store cafeteria, det var meget festligt og da det var det store kolde bord, kunne maden jo ikke blive mere kold, så der blev holdt nogle taler, men det var virkelig et dejligt måltid, og jeg tror de fleste mere for sig af retterne end vi egentlig havde godt af, cyklerne skal jo gerne kunne slæbe os hjem igen efter sådan en tur. Efter spisningen var der præmieuddeling, og derefter var der mange der udtalte en tak til løbsledelsen, og det var sandelig også fortjent, for det var sandelig et virkelig fint tilrettelagt løb, og alt klappede og intet kiksede, der skal lyde en stor tak til Calle Löwenstein, O.M. Petersen og Kai Boilesen og sidst, men ikke mindst til alle de dygtige hjælpere der også var med, for uden dem havde de førstnævnte sikkert ikke kommet langt med dette store arrangement. Efter alle de højtidelige ord var der lystig dans, men dog ikke til den lyse morgen, for der var vi oppe til stort morgenbord i cafeteriaet, derefter var der manøvrekonkurrencer på parkeringspladsen, men desværre var vi nødt til at forlade arrangementet her, for vi havde lovet at besøge nogle venner i Kolding, inden vi satte snuden hjemefter, og det skulle helst ikke blive for sent på dagen, da det jo var den store hjemrejsedag efter ferien, og vi havde jo lang vej hjem. Men en ting er vi sikre på, til næste år er det bare med at få sat snuden mod Kolding når de Syd- og Sønderjydske veteraner kalder til Slots - løb, for det gør de jo forhåbentlig igen, det ville jo være fint hvis det kunne blive en årligt tilbagevendende begivenhed, og for dem der ikke var med i år er der virkelig grund til at prøve næste år.

PRESSEN SKREV

„Slotsløbet“ for veteran-motorcykler:

Kun en enkelt måtte give op undervejs

Harley Davidson, Indian, B.S.A., Sarolea, New Imperial, Nimbus - de var der alle sammen, disse hæderkronede navne fra motorcyklens barndom, da »Slotsløbet« for veteran-motorcykler blev afviklet i weekenden.

47 af de gamle maskiner var tilmeldt løbet, så selv om nogle enkelte faldt fra var der nok at se på for de mange tilskuere, som lørdag formiddag mødte op ved besigtigelsen og starten i Slotsmøllens gård.

De gamle motorcykler var enormt velholdte og bar tydelige præg af ejerens kærlige omsorg. Lakken skinnede og hver enkelt del var omhyggeligt rensset og passet. Yderligere stemningsskabende var det, at flere af kørerne var iført gamle stålhelme og køredragter.

Størst interesse var der - naturligvis - omkring løbets to ældste motorcykler: en New Hudson og en Sarolea, begge fra 1920. Særlig Hudson'en, der ikke var meget større end en nutidig knallert, fik mange beundrende blikke.

Kørerne blev med et minuts-mellemrum sendt afsted på den 89 km lange rute, der gik via Eltang, Alminde, Agård, Tudvad og Vork til den mo-

torcykelinteresserede Robert Jacobsen i Tågelund, hvor der var en times pause. Herfra fortsatte løbet over Torsted, Bindeballe, Rønning, Kærbølling, Jerlev, Stubberup og Ammitsbøl til Vingsted, hvor der var mål.

Løbet blev afviklet uden uheld. Kun en enkelt deltager, Løff Obbekær Hansen, Fruens Bøge, måtte udgå på grund af en svigtende magnet på sin Ariel 1932.

Poul Jørss, København, vandt på en Harley Davidson 1930. Nr. to blev Svend E. Holm, Åbenrå, på en B.S.A 1932, mens Jørgen Sten Larsen, Odense, på en Harley Davidson 1923 kom ind på en tredjeplads.

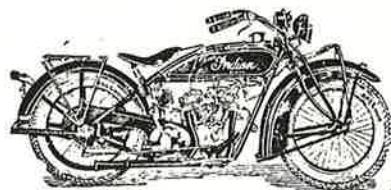
Løbet har præg af at være veltilrettelagt. Men de sydjyske medlemmer af Dansk Veteran Motorcykelklub havde da også lagt et stor arbejde i forberedelserne, så de mange rosende ord fra kørerne var fuldt fortjent.

Lørdag aften var der fest på Vingsted Centret, hvor man også overnattede. Søndag formiddag holdtes det manøvreprøver på parkeringspladsen foran centret før man ved middagstid brød op og kørte hver til sit.

Vi i Sydjylland takker hermed alle for god hjælp ved vort løb. Vi er glade for det første løb var og blev tilfredsstillende. Tak til Slotsmøllen, og tak til Robert Jacobsen, samt tak til deltagerne mv K. Boilesen.

Kør Indian.

Landevejenes Behersker.
Motor Mandens Drøm.
Verdens bedste Solomaskine.



Kom og se dens Gang, og Da er Køber.

Indian Reinhardt.

Amager 1918 y. Lyngbyvej 36. Strand 1296 v.

KRAMBODEN

KØB - SALG - BYTTE

Sælges: Velocette L E 1954
Velocette M A C 1953
Knud Rasmussen 03 35 65 25

Sælges: 2 stk M Z 150 cc 1964_- 1967
Kelvin Hasberg 01 37 63 93

Købes: Miller lygte til 350 cc Calthorpe samt Miller batteri-
afbryder

Til Douglas 1926 E W søges B B karburator.
Kelvin Hasberg 01 37 63 93.

Egeskov Auktionen.

På Egeskov blev D V M reservedelene solgt med Arne som auktionarius
Bent som kasseimester og Viggo som teknisk rådgiver.

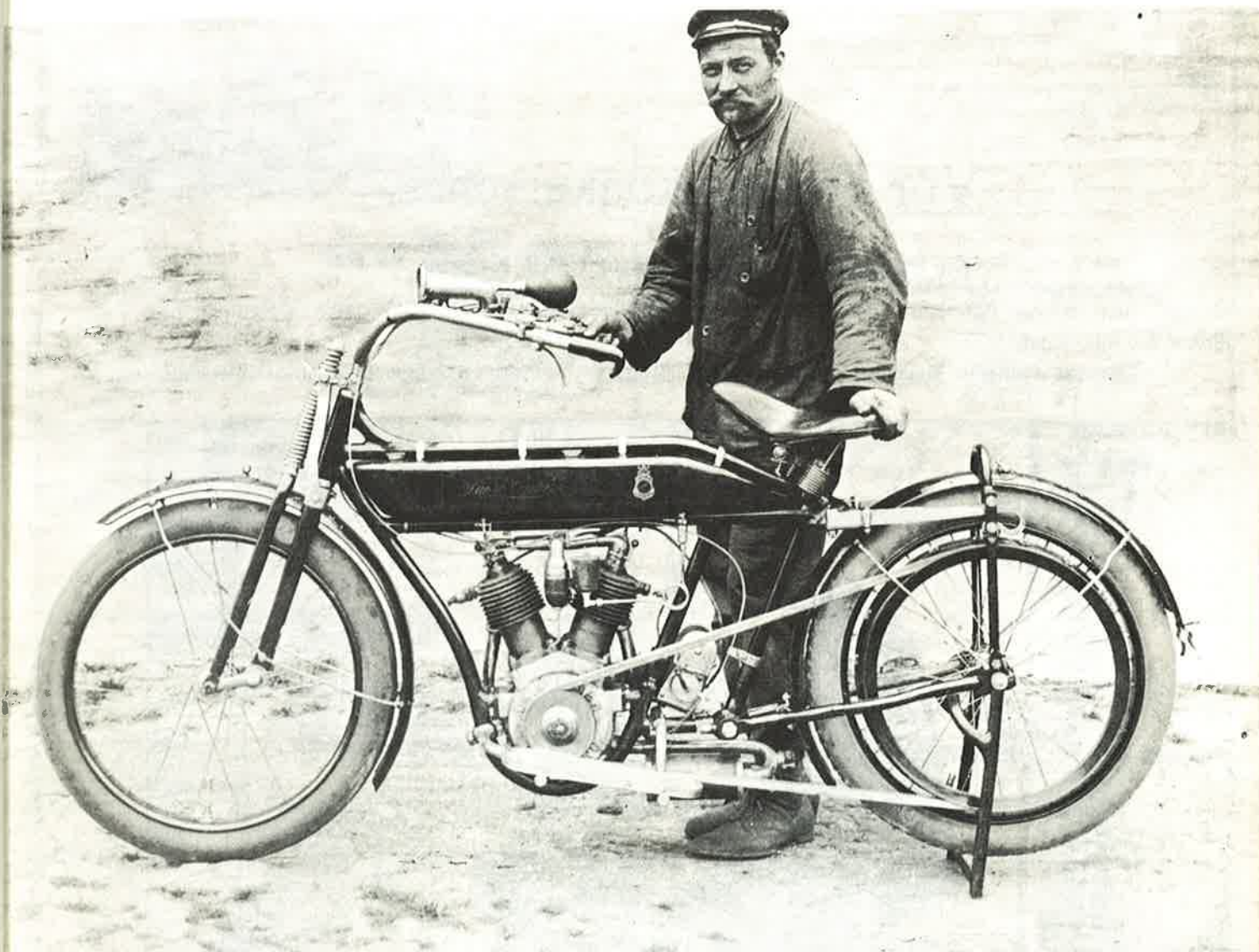
Købte du noget???

Mange gjorde, der kom 1620,00 kr i kassen.

Hvis du var en af de heldige har vi et forslag, kik stumperne
igennem, der er sikkert noget du ikke har og ikke får brug for,
men helt sikkert er der mange klubvenner, der vil blive lykkelige
for netop den stump du har liggende.

Send et par ord om hvad du har og du får ganske gratis en annonce
i næste nummer af bladet.

Købes: Triumph Trophy 1951-53, komplet eller i dele
Aksel Jensen 09 13 41 55



DANSK CONDOR

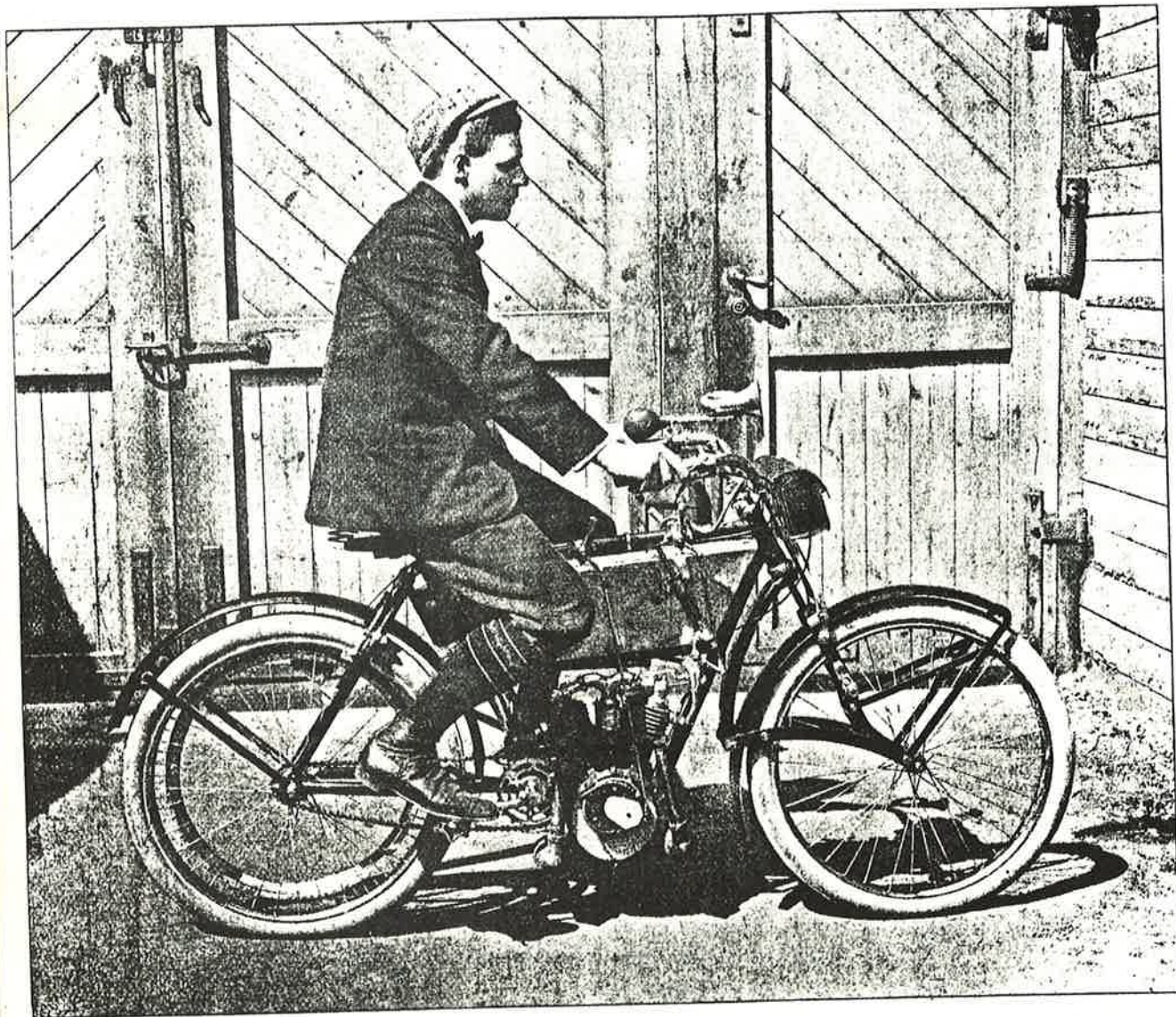
Omkring 1914 lavede smedesvend N.M. Jensen sin egen motorcykel, han var udlært landsbysmed, og lidt af et teknisk geni og kunne lave næsten alt, undtagen penge. Han arbejdede på den tid som smed på Børglum Kloster som gårdens smed. Han navngav den som "Dansk Condor" og det stod der på tanken. På krumtaphuset kan hans navn læses: N.M. Jensen, Hjørring. Den tids motorcykler var normalt forsynet med pedaler, så man kunne starte dem på bagstativet og varme dem op, inden man løb dem i gang og pedalerne var fodhvilere. Jensen smed pedalerne væk, for når man alligevel skulle løbe cyklen i gang, var de ingen nytte til. Cyklen havde direkte remtræk fra maskinen til baghjulet, hvad der var ret almindeligt dengang for europæiske cykler, og den to-cylindrede maskine har sikkert kunnet give en ganske god fart. Maskinen var forsynet med automatiske indsugningsventiler, og cylindrene havde snapsehaner, så de kunne få et lille ekstra tilskud inden start, og benzinen hjalp også med til at fortynde den tykke olie, som mange gange var af en så dårlig kvalitet, at vi skal være glade for den olie vi kan få i dag. Cyklen må betragtes som et usædvanligt flot stykke "husflidsarbejde", og har på det tidspunkt været bedre end mange fabriksproducerede maskiner, den havde blandt andet baghjulsaffjedring magen til Indians på det tidspunkt.

Vor Præmiekonkurrence.

En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.

Den danske Motorisme kæmper under saa fortvivlede Forhold, at den trænger til Sympati og Støtte fra alle Sider.

Et af de vigtigste Midler til at opnaa denne Støtte er, at vække Interesse hos den store Befolk-



ning for de moderne Befordringsmidler. Som vi sagde det i Prologen til vort første Nummer, er det da ogsaa Hovedopgaven for vort Blad at virke oplysende og interesserende i saa vide Kredse som muligt, og vi vil søge at løse denne Opgave ad alle de Veje og med alle de Midler, som staar til vor Raadighed.

De udkomne tre Numre af „Motor“ har tydeligt vist, i hvilket Spor vi agter at føre vort Arbejde, og de talrige Indtegninger af Abonnement, vi har modtaget, er den bedste Borgen for, at vi



Axel Villadsen

Nordholmen 13,
Avedøre Holme,
2650 Hvidovre,
Tlf. (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 motordele til alle årgange.
Stempler — Krumtappe — Ventiler m. v.
Stort udvalg i styrtbøjler, 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
 SLOTSPARK · 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