



VETERANEN

Medlemsblad for
Danmarks Veteran Motorcykleklub





VETERANEN

48. årgang ISSN0105-9025

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(Medlem af Danmarks Motor Union)

Redaktør

Leif Obbekær Hansen
Ahornvej 19, 5250 Odense SV
mail: obbekaer@post.tele.dk

DVM's Bestyrelse

Formand

Lars Klitgaard 4498 6032
Ellestien 10, 2880 Bagsværd
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer

Otto V. Lassen 4636 7473
Eget Bo 17, 4000 Roskilde
kasserer@dvm.dk

Sportsleder

Jette V. Søndergaard 9854 6737
Lindumvej 23, Hvornum, 9500 Hobro
sportsleder@dvm.dk

Sekretær

Ole Jensen 5687 9420
Giesegårdsvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert

Kurt H. Jensen 4587 5487
Frem 9, 2800 Kgs. Lyngby
veteranekspert@dvm.dk

Webmaster

Hanne Sigsgaard 6177 2282
Vestergade 7, 5600 Fåborg
webmaster@dvm.dk

Arkivar

Leif Obbekær Hansen 6617 3396
obbekaer@post.tele.dk

Konto til indbetaling af kontingent er:

Reg.nr. 1551 Konto: 9660410

IBAN: DK 54 3000 0009 660410

SWIFT BIC: DABADKKK

Bladet udkommer den første i lige måneder.
Materiale til bladet skal være hos redaktøren
den 1. i ulige måneder.

Indhold

Nummer 4 2013

Start nr. 62 Poul Søndergaard ankommer Scandic Aarhus City i årets Skagenløb. Poul er dansk-svensker. Har boet i Sverige i mange år, men er flittig gæst til vore løb i Danmark.

Skagenløb v/Rolf Barry-Berg, Norge	3-5
Museumsteamet	6-8
Kassemesterens kvaler	9
The Never Ending Story	10
Familien Stjernqvist	11
Nummerplader	12-13
Jydetyr "Jubiløb"	14-16
Betina & "Frederikke"	17-18
Nyt fra Bestyrelsen	19
Skovboløb	20-22
Pioneer Run	24-25
Jyllandsløb 2013	26-27
Fladtankerløb 2013	28-29

Redaktionelt

Til en start vil jeg takke de mange medlemmer og andre deltagere i vores løb, for de mange spændende indlæg fra Skagenløbet, Jyllandsløbet og Fladtankerløbet. Det er første gang i min redaktortid at jeg har ti sider klar til det næste nummer.

Jeg håber I vil lægge mærke til at deadline er blevet rykket frem til den 1. i ulige måneder. Det er for at give mig lidt større mulighed for at lave et bedre blad, for med den 10. ende har jeg kun fire dage før jeg skal sende det til trykker.

Jeg vil stadig meget gerne have nogle flere historier, som den Jens Erik Jensen har sendt om sin NSU fra 1922. Side 29. En cykel han har ventet på i flere år, og som nu har deltaget i Fladtankerløbet.

Elsine og Svend tog til England for at deltage i Pioneer Run, men sne og kulde fik løbsledelsen til at aflyse. De vil tage derover til næste år, så hører vi nok fra dem igen.

I 2012 blev der kørt testrally på Trondhjemsridtet. Arrangementet blev en succes, så det gentages i 2014. I næste nummer har jeg en norsk artikel fra løbet. De ser meget gerne danskere deroppe i 2014. Det er "kun på 1200 km".

Obbekær

Veteranen



SKAGENLØBET 2013

NORDENS STØRSTE VETERANMOTORSYKKELLØP !

Skagenløbet fyller 100 år i år og her er en beretning om løpet 9-11 mai sett fra en norsk sidevogn av en som ikke visste hva dette gikk ut på...

For å ta det kort: Noen hadde funnet ut at jeg etter mange år som co-driver i historiske billøp faktisk kan være kartleser også under mc-løp, og da jeg selv ikke har sykkel som er gammel nok til å delta, var det udiskutabelt: Oppmøte på Skagen klar til start torsdag 9 mai kl 0700. Komplottets sammensvorne var sykkelens eier Bent Granberg (18 deltakelser i Skagenløbet), og de ridende indianere Arne Bjørn Hoel og Kjell Søreide med tre ganger hver. Så da var det

å stille i regnværet, sette seg i sidevognen på H-D 1930 og begi seg av sted i tredagersløpet til København. Og for å ta det viktigste først: Dette anbefales! 250 deltakere med flotte veteransykler og i feststemning hele veien. Det må jo bli vellykket- og det ble det. Noen få- dvs ca 150 deltakere (!) hadde tyvstartet med å kjøre til Skagen fra København først som oppvarming- men det gjorde altså ikke jeg...

Bildene fra vår del av løpet, dvs hovedløpet taler vel for seg, og ekstra morsomt var at vi traff flere norske, og flere utenlandske som hadde deltatt i vårt Trondhjemsridet 1919 i 2012.

Skagenløbet går ut på å finne veien og beregne kjøretiden selv over lengre strekninger etter kart i ca (!) 1:200 000, en oppgave som slett ikke er enkel, i alle fall for oss som ikke er vant

med dansk topografi. Som kartleser behøver du tid til å "kjøre deg inn på kartet", og det gjaldt også meg. Men etter lidt tid gikk det lettere å "knekke koden"- noe de aller fleste har gjort for flere år siden. I tillegg skal du selv måle ut strekningen mellom etappene på kartet og beregne tiden etter oppgivet gjennomsnittshastighet, og du straffes med prikker for å komme for sent eller for tidlig. Det er altså et pålitelighets- og orienteringsløp, noe som i alle fall i Norge ville kreve massevis av tillatelser fra myndighetene- og som derfor ikke arrangeres her. Dag 1 gikk fra Skagen til Århus, dag 2 videre til Nyborg og dag 3 over Storebælt til København. Det er mange kaffepauser og "frokoster", så til "aftensmad" er man ikke spesielt sulten. Jeg har for øvrig aldri kommet så sent til "frokost" noen gang! (Her heter det lunch...)



Derimot blir man tørst, så en mål-øl eller tre hører til, en virkelig god dansk kulturtradisjon!!

Om sidevognen til Bent er bare å si at den er ytterst komfortabel, har stygge ulyder i hjulet så jeg var usikker på om jeg måtte bidra med å løpe, og at både den og sykkelene fungerte problemfritt hele veien, nærmere 65 mil i alt. Jeg har ikke sittet i sidevogn på mer enn 30 år- så dette var en nære-veien opplevelse.

De to Indianerne som forfulgte oss hele veien ble advaret med trusler og serveringsnægtelse, hvis ikke de kunne køre, men også deres sykler holdt hele veien.

Det å være kartleser i ei sidevogn har sine fordeler og ulemper: Fordelen er at du kan kripe inn under vindskjermen og dekke deg med presenningen når det regner dansk- dvs horisontalt. Ulempen er at du sitter utsatt til for alt – både enorme bøketrær som står farlig nær sidevognshjulet, tett trafikk som du lurer på om kommer oppi vognen, og ikke minst : Alle hull i og utenfor veien som føreren dytter deg oppi. Alt i alt så rister det hele tiden, og når du må sitte og se ned i kartet hele veien, så får du heller ikke med

deg mye av naturen. Prøv selv! Da kan det kanskje være bedre å kjøre solosykel, for da må du stoppe av og til og du ser i alle fall hvor du er. Et tips: Ikke les kart mens du kjører, for det ryktes at en av deltakerne ved et slott kjørte rett ut i en vollgrav fylt av vann! Både han og sykkelene forsvant, men han ble visstnok fisket opp ganske raskt av noen konkurrenter. Fair play! Det sa i hvert fall ryktene da vi kom i mål. Kanskje arrangøren kan bekrefte dette??

Hver kveld var det oppslått resultater fra dagens etapper, og det er tydelig at dette er en konkurranse mange tar på alvor, og at mer enn 10% bryter gir det hele et ekstra spenningsmoment. At mange tar det hele som en tur, gjør det bare ekstra sosialt. Aftensmaten med tilhørende væske før og etter, ble en konstant positiv opplevelse sammen med de danske og andre utenlandske venner, men det er ikke lett å sove når man er forspist på god dansk mat!

Arrangementsmessig er vi svært fornøyde. Kjøreansvisningene stemte godt hele veien- og med avvik man må regne med når arrangementet er så stort. Selvfølgelig kan man finne

små detaljer å sette fingeren på, men det ville være unfair ovenfor arrangøren som jo gjør dette ulønnet og frivillig. Dessuten er det umulig å lage et reglement som er helt vanntett.

For oss var det viktigste å fullføre og ha det morsomt- og det ble det virkelig. Og: Jeg tror vi på våre løp i Norge skal kopiere løpsledelsens budskap: ”Dersom du ikke er fornøyd, kan du jo arrangere dette selv”. Det er jo en hobby vi driver, så takk til arrangøren for et flott arrangement- og lykke til neste år!

Lurer du på hvordan det gikk med den norske troppen? Jo, vi hadde kun en deltaker som måtte bryte med teknisk feil, noe som var synd da han lå meget godt an på dag 3. I sidevognsklassen ble jeg stadig mer vant til dansk mat, danske veier, danske trær, danske veikryss, - i konkurranse med: Hvor mange navn i Danmark som begynner på ”Balle”. For oss nordmenn ga dette opphav til mye humor- og det skal man koste på deg i et sånt arrangement.... Vi avanserte litt hver dag og endte til slutt med en annenplass – slett ikke å forakte for en nybegynner som meg. Så nå står et dansk trofe i min premiesamling!



Dersom vi ikke nevner indianerne går de vel på krigsstien, så her nevnes under et visst press at Kjell ble nr 8 og Arne Bjørn nr 6 i sin klasse, så totalt må en si at nordmenn kunne reise hjem med god samvittighet- for vi fikk med oss det sosiale også!.

Til slutt kan jeg ikke unnlate å nevne det svært hyggelige at mange – og fra flere nasjoner- kom bort til oss og vil le forhåndspåmelde seg til NVMCs Trondhjemsridtet 1919 i juni neste år. Det er p.t. ikke mulig da prosessen vår kunngjøres først til høsten,

og vi har begrenset vår deltakelse til ca. 60 sykler, men det er morsomt å oppleve at også vårt løpskonsept er attraktivt selv om det er uten konkurransemoment- eller kanskje nettopp derfor? Dere vil sikkert få en egen innbydelse via DVMs medlemsinformasjon- og vi ønsker gjerne dansker velkomne.

For øvrig: Når det gjelder medlemsinformasjon, så etterlyste løpslederen bidrag til artikler i deres medlemsblad- noe som også er et problem her i Norge. Så derfor denne lille artikkel

fra vår side, igjen med tusen takk for et meget flott og hyggelig arrangement.

Til slutt: Jeg har bestemt meg for å få min egen sidevogn på veien, men min sykkel er litt for ny for Skagenløbet...! Men kanskje blir jeg turist og tilskuer neste år fra min 1952 Zündapp KS 601 med Steib sidevogn???

Mange hilsener fra Rolf Barry-Berg, Oslo og det norske team!





Herover fra Venstre: Jan Lund-Jørgensen, Gert Olsen, Henning Pedersen (debutant), Morten Lund-Jørgensen (debutant), Freddy Voigt Andersen (debutant), Børge Rasmussen (debutant) og Poul Jensen.

SKAGENSLØBET 2013

Museumsteamet

I vinteren 2012 opstod tanken om at vi kunne undersøge muligheden for at en eller flere af museets motorcykler kunne deltage i SKAGENSLØBET 2013 som ville blive et 100 års jubilæumsløb.

I kontaktudvalget med Guldborgsund Kommune, som ejer museet, fik vi grønt lys for at indregistrere 2 cykler på historiske nummerplader og bruge dem i museets interesse.

Museets Standard som er skænket af Per Træholdt, Møn var et oplagt valg idet den tidligere har deltaget. Benny mente at en Sunbeam var forsøgt opstartet tidligere af Erik Nielsen og Bernt Ingemansen, dog ikke med den store succes.

Standarden var stort set køreklar, dog måtte vi skille gearkassen ad for at få kickstarteren til at virke + selvfølgelig en del arbejde med at finde ud af, hvordan alting fungerer og smurte.

1.cyl. Sunbeam virkede umiddelbart tilforladelig med kompression og ikke for mange mislyde. Så den blev sat på liften på Tyreholmen og efterset. Tændings magneten blev ret hurtigt dømt ude til brug i et Skagensløb på ca. 600 km. Den blev hur-

tigt, til næste møde, repareret med nyviklet spole hos Poul på Møn. Så var der lige alle de andre småting der skulle justeres og findes ud af på en cykel der ikke havde kørt i ? 50 år. Begge cykler har pindgas og håndgear. Måske lidt uvant når man ellers kører Virago/Honda Gold wing. Henning mente nok at han kunne køre en cykel med samme årgang som ham selv (1929=84 år !!) og pindgas havde han prøvet før.

Så snart tilmeldingerne var afsendt blev de historiske plader bestilt hos SKAT. Over nettet kunne vi ikke få systemet til at fungere, med kommunen som ejer og mig som stik i rend dreng, trods fuldmagt osv. Sunbeam måtte først til syn før det lykkedes. SKAT kunne ikke finde cyklen blandt flere andre køretøjer med samme stelnumre. Det lykkedes dog fint for synsmanden i Stubbekøbing, på samme system ?

Man lover 8 ugers leveringstid og vi havde vel 9, så det var bare at vente spændt. Ved forespørgsel 14 dage før løbet, lå pladerne pludselig i Tåstrup,

så de 8 uger fra fabrikken i Tyskland holdt fint.

Vi turde ikke rigtigt at binde an med at køre begge veje Kbh.-Skagen-Kbh., så hurtigt meldte Mogens Nyman sig som transportør og følgebil på turen. Stor tak for det.

Freddy, Henning og Morten tog toget onsdag morgen til Skagen, Børge og Jan kørte med Mogens over broen. Poul blev transporteret til Odden og kørte selv til fra Århus til Skagen, sammen med Gert fra Møn..

Vi var alle glade for de tørre vejrudsigter indtil 2 dage før afgang, så var der pludselig byger på alle dage. Fra Randers til Skagen regnede det stor set hele tiden, så det var to våde og kolde mønboer der kom lidt senere.

Efter en kop kaffe var det af sted til maskinkontrol, med kontrol af kørekort og styrthjelm, og senere et orinteringsmøde på den flotte Skippereskole, hvor skolen gav en forfriskning.

Om aftenen ud at spise i Skagen, så på hotellet og i kassen, alle lidt spændt på morgendagen.

Alle dage op kl. 6-6.30 og med start fra 7.52-7.55 (2 cykler/minut).

Start i Skagen

Første dag på vej til København.

Første dags start er altid intens. Vi skal se de andre starte, hilse på gamle bekendte, checke de sidste ting, aftale hvor vi skal holde uden for byen, for at tanke og tegne ruten ind på de udleverede kort.

Pladsen myldrer af liv, tilskuere, motorcykel musik fra 1, 2 og 4 cylindre. Det knalder, brager og nyser overalt.

Ingen problemer med starten, vi var jo kørt de få hundrede meter fra hotellet til pladen bag rådhuset, hvor starten skal gå, så alt virker.

Vi har fået udleveret kontrolkort og vejkort med indtegnede åbne cirkler, hvor vi skal køre korteste vej ind i åbningerne. Samtidig skal vi overholde gennemsnitshastighederne på ca. 30-40 km, der er angivet på kortet. Idet både for tidlig og for sen ankomst til tidskontroller på ruten giver strafpoint.

Vi drøner optimistisk sydpå af landevejen, hvor det så pludselig bliver sværere då vi skal ind på de små veje og finde ruten og klippetængerne, der står i vejsiden.

Ret hurtigt dør min Indian pga. for lidt smøring i bøsningen til magnetdrevs akslen. Et problem vi ikke umiddelbart kan løse, så op på ”skraldebilen” med den og ned i Pouls Morgan med mig. Surt ikke at være på egne hjul, men man sidder nu godt i en Morgan.

Så går det bare derudaf igen, selv om det er svært når vi er seks der følges ad. Sunbeam med 7 liter på tanken løber som regel tør først og må have lidt fra reservedunken. 30 minutters kaffepause på flotte Voergård og videre mod Hals-Egense overfarten.

Frokost på Als Kro med -umh- stegt flæsk, kartofler og persillesovs ad libitum. Flot tur langs kysten og via bro i Hadsund over Mariager Fjord. Videre mod Udbyhøj-færgen over Randers Fjord. Altid spændende om det vi tror er den rigtige grusvej igen - nem skoven nu også er ruten. Ofte beviser de lokales placering langs ruten at vi ikke er de eneste veteraner der har passeret forbi i dag. Overalt glade smil og hilsen.

Så punkterer Morten på grusvejen. Surt med 2 Indianere hos Mogens. Dårlig rød statistik. Men luksus med egen følgebil.

Kaffepause på Nydamsvej, Udby hos flink veteranmand med dejligt værksted, hvor jeg kan låne akkuboremaskine og få lavet er smørehul i bøsningen til magnetdrevet.

Vi ender dagens etape i Århus med begge museets cykler på egne hjul. Nu er det ved at blive rutine.

Inden aftensmaden får vi ved fælles hjælp lappet og liv i min Indian 4 igen. Vi kan gå i seng mætte og godt trætte i tyggetøjet, men det skal Leif ikke høre et ondt ord om, og med håb om at vi alle kører igen i morgen.

Børge Rasmussen i front foran museumsholdet.



Fra Århus til Nyborg

Fredag morgen skal vi selv sørge for rettidig afgang forbi hotellet og vel ude af Århus er det bare om at finde klippetængerne igen, inden vi skal have kaffepause på Uldum Kro lidt sydvest for Horsens. Vi får igen set en masse ukendt af Jylland.

Der er ikke nogen slankekur/tur. Nå, men videre mod Vejle og mørke regnskyer i horisonten. Tosser lidt rundt nord for Vejle, men lykkes med lidt besvær at finde sydpå. Vi kører på kanten af hvide regnbyger. Drejer vi til højre regner det, og til venstre er det mindre slemt, men ruten lader os ikke vælge.

Så har vi pludselig mistet Børge og Freddy. Sunbeam strækker. Heldigvis er de ud for en gård, hvor der bliver åbnet til værkstedet og kaffekanden. Kompressoren løser problemet med vand i karburatoren. Vi andre drøner direkte i tørvejr i et cykelskur på et Arla mejeri. Her bliver også budt på kaffe medens vi venter på de andre.

Men tiden går og vi opgiver frokosten i Snoghøj og ruten sydpå over Brobyværk. I stedet tager vi efter den gamle Lillebæltsbro vejen direkte mod Odense og Nyborg.

Vi vil ikke også miste aftensmaden. Over Fyn, hvor det går over stok og sten, må Gerts Indian op hos Mogens pga. ventilerne strejker. En enkelt

Henning, Børge, Gert og Poul har søgt ly hos Arla, i en af de få regnbyger vi var udsat for. Arla bød ikke på mælk, men kaffe.





gang må holde for at tanke og sætte en tabt bolt i Standardens udstødning.

Fin middag på Nyborg Strand og en enkelt øl bagefter. Og så direkte i seng.

Nyborg København

Lørdag starter vi igen 7.52 og alle på egne hjul. Og med Gert i min sidevogn. Jeg har ham lidt mistænkt for at ville spare på benzinen for der sad han også sidst jeg kørte i 2011. Han siger han sidder rigtig godt og så har jeg også observatør.

Starter lidt spændte på om vi kan trække over broen, men ingen problemer i det. I Korsør tager 4 cykler første afkørsel og 2 anden afkørsel og vi ses ikke igen før Næstved Automobilmuseum. Turen går sydpå over Skælskør, Bissrup og vi får set en del nyudsprungne bøgeskove, ikke nødvendigvis på den rigtige rute, men flot var det. I Næstved nyder vi det gavmilde kaffebord og kigger på en meget alsidig samling af teknik samtidig.

Nu er det som om vi har fundet rutinen igen og er jo også på lidt mere kendt område. Det kører næsten for godt og vi ser nogle cykler og bekendte, på Hårlev Kro, som vi ikke har set før på ruten. Er de for sent på den eller er vi for tidlig?

Så skal vi bare holde cyklerne kørende over Vallø, Køge mod Brøndby. Vi scorer da også en del strafpoint for, for tidlig ankomst.

I Brøndby får vi en velfortjent dåseøl, ikke fordi vi tror at vi kommer på podiet, men for at have gennemført og vi kan lykønske os selv med vel overstået Skagensløb 2013.

Igen et kanon flot arrangement som vi alle er taknemmelige for at der er nogen, der vil ofre fritiden for at lave for os.

Så håber vi bare at Leif hurtigt glemmer der sure bemærkninger undervejs og fokuserer mere på de mange rosende kommentarer.

Der skal i hvert fald lyde en stor tak fra Museums-Teamet, vi fik en dejlig oplevelse.

Vi kørte ikke efter præmierne i år og der er helt klart plads til forbed-

Herover ankomst Nyborg. Museumsteamet klar fra Nyborg, med alle cykler på egne hjul. Fra v. ses. Morten, Børge, Freddy og Henning.

ring, men mon ikke det skulle kunne lykkedes næste gang.

Her var det så at tanken opstod, om ikke vore skrappe gæster fra udlandet burde køre i deres egen klasse. Under 30 strafpoint på 3 dage det er nu imponerende og vel undt.

Med venlig hilsen
På Museums-Teamets vegne.

Jan Lund-Jørgensen





Her ankommer Otto V. Lassen forfulgt af Niels Palle, til parkeringskælderen ved Scandic City Aarhus.



Der var fri start næste morgen, selv om det på det midterste billede, ser ud som om der er mange, der har valgt det samme minuttal. Deltagerne kom ud på Åboulevarden, så der var lige to venstresving, før man var på ruten.(red.)



Udfordringen for jubilæumsløbet 2013 var jo at køre begge veje. Jeg lagde ud tirsdag morgen på HD 1200 med Niels Palle (NP) i Morgan. Vi fik det første stempel hos Harley forhandleren CAPS i Valby. Nu gik det planmæssigt over Sjælland og Fyn. Vi nåede lige ind i Vejle, så røg toppakningen på den bagerste cylinder, og jeg havde ikke nogen reserve med. Vi prøvede at ringe til forskellige og Hanne, Faaborg lovede at tage en toppakning med. Vores veteranekspert Kurt nåede dog først frem med en pakning. Vores sekretær Ole Jensen havde forinden stoppet for at tilbyde sin hjælp, men han kørte jo ikke rundt med pakninger til HD. Ole vendte dog tilbage efter et kvarter med to toppakninger fra Erling, Randers. Erling lå og skruede på Frede West's cykel og manglede nu en 16 mm stjernegøgle, som Ole fik med tilbage. Efter 5 timer var vi på hjul igen og nåede frem til overnatning i Randers.

Vi startede op onsdag morgen i øsende regnvej og nåede frem til Hobro for tankning og stempel af kontrolkort. Jeg kom nu i tanke om, at vi havde lovet Kurt at efterspænde toppakningen efter 100 km. For at komme ordentligt til alle bolte, var det nødvendigt at afmontere benzinpæne af kobber. Under denne proces

Artiklen: Otto V. Lassen

Foto: Jan Obbekær

Kassemesterens kvaler København - Skagen - København



fik jeg knækket røret til reservetanken - ja, der var jeg selv ved at knække mig. NP så sgu ikke glad ud. Men NP er jo et meget positivt menneske, som anser problemer for udfordringer, så han forsvandt med røret og en hammer. Lidt efter kom NP tilbage med røret, hvor det til reservetanken var banket fint sammen og holdte tæt resten af turen.

Vi kæmpede os videre i regnvejret. Efter Hjallerup dyttede en ældre mand. Jeg var ikke klar over budska-

bet. Men i et lyskryds stoppede han. Han ville byde på varme i hans bolig rundt om hjørnet. Det var det virkelig pænt af ham. Men vi takkede nej, da vi gerne ville i mål i Skagen.

Torsdag morgen var vi således klar til turen tilbage til København. NP havde nu det problem, at starteren ikke virkede. Derfor var det nu min opgave at skubbe ham i gang. Lidt i syv er der ikke mange mennesker på gaden, så jeg prøvede to gange, men med 75 kg har jeg ikke pondus nok til at få Morgan' en i gang. NP stoppede en ældre mand med anmodning om et skub. Han holdt dog kun 5 meter, så tog han sig til hjertet, og så var vi jo lige vidt. To yngre mænd kom til, og så kom der liv i mekanikken. Det viste sig, at NP havde sat MC 'en i tredje gear. Resten af turen

parkerede NP helst på en bakketop. Ellers måtte jeg i gang med at hyre et skubbehold.

Det lykkedes os at komme hele i mål på Brøndby Stadion efter 1.364 km. Jeg kunne nu konstatere, at der nu også var hul i hovedtanken.

Det havde været en pragtfuld tur med alt det grønne, som lige var sprunget ud og kuperede landskaber. Vi slap med nogle mindre byer, så det var OK.

Otto V. Lassen

THE NEVER ENDING STORY

25 Skagenløb

- tanker fra en observatør som har siddet i sidevognen alle årene, dvs. 75 løbsdage i sidevognskassen.

Da jeg første gang kørte Skagenløb, var jeg kun 22 år og dette løb blev faktisk 1 af de få løb, hvor vi virkelig skulle skrue på maskinen. Bl.a. lave specielle beslag for at holde blændpropperne nede så motoren kunne køre, men vi gennemførte løbet, og vi har gennemført alle de efterfølgende 24 løb.

Det er vi meget glade og stolte over, da det kræver både flid og held, samt mange gode venners hjælpsomhed med ekspertise og lån af div. dele, så de problemer der er opstået under vejs har kunnet løses og vi har kunnet forsætte.

Jeg husker bl.a. at vi fik et helt nyt hjul på i Skive engang, fordi en god kammerat havde et på lager og sendte bud efter det, så vi kunne skifte om aftenen, og køre igen næste morgen.

To punkteringer på Farø Broen inden for 250 meter, har vi også kunnet klare, så farmand og jeg har sku gjort det meget godt! Det har altid været sjovt at deltage i Skagenløbet under forskellige løbsledere, som har sat deres individuelle præg på løbene.

Det fører mig hen til overskriften. I alle de 25 løb som jeg har deltaget i, har der været diskussion om, hvordan posterne stod, om der var forskel nok til at sætte en post, og senere om 10% reglen var overholdt, om kortene skulle være i sort/hvid eller i farver, om løbet er for svært eller for nemt, om målestoksforholdet er det rigtige, om hvad tid der egentlig stod i kon-

trolkortet, samt fejlnoteringer m.m. Om der skulle nedlægges protest osv. Der har ikke været mange dage uden et eller flere af ovenstående punkter har været drøftet blandt os deltagere.

Da jeg selv har lavet et fladtanker løb engang, så ved jeg hvor stort et arbejde det må være at lave et Skagenløb, og heldigvis har vi kunnet brænde benzin af og more os ind til nu. Hvis vi kun brokker os kan alternativet være INGEN Skagenløb! Jeg syntes det er trist at Leif føler det nødvendigt at komme med de udfald han gjorde til vores afslutningsmiddag, jeg kan måske godt forstå ham, og så måske ikke helt.

Når man laver et løb, hvor der er præmier og en del af løbet går ud på



at vi kører skal lave fejl så der kommer nogle strafpoint på kontrolkortet, så kan man ikke fortænke folk i, at prøve at gøre det så godt som muligt, og prøve at vinde de "skide præmier", det er en del af løbet og jeg bruger selv hele dagen i sidevognen på at gøre det så godt som muligt - nogle gange rækker det og andre gange går det ikke. (Det er blevet til præmier i 14 af de 25 løb) Jeg har dog aldrig nedlagt protest, men hvis jeg har syntes der var noget galt har jeg på en god og ordentlig måde sagt det til løbsledelsen. Nogle gange har det betydet at en strækning er taget ud og andre gange har det ikke, det er løbsledelsens valg.

Jeg har så i år aktivt fravalgt at kommentere på løbet over for løbsledelsen, da Leif jo meget klart har meldt ud at han ikke ville høre på kritik, og hvis den kom ville han klappe bogen i, hvilket jo faktisk skete.

Alle gør det så godt som muligt, og ingen laver fejl med vilje, men løbsledelsen må også være indstillet på, at når der er nogen der opdager, og påpeger en formodet fejl, så er det ikke for at revse løbsledelsen, men for at få et så retfærdigt løb som muligt, så dem der er bedst vinder, og ikke dem som er mest heldige.

At der formelt ikke kan nedlægges protest, er ok - men løbsledelse; lad vær at tage det ilde op! og deltager; fremlæg jeres mening om løbet på en god og saglig måde, og så accepter konklusionen, også selv om det ikke går jeres vej! Vi skulle jo meget gerne

kunne køre igen til næste år.

Jeg noterede mig, at formanden ønskede at Skagenløbet skal vedblive med at være et af de hårdeste veteranmotorcykelløb - det er jeg helt enig i, og vi mangler jo ikke deltagere, selv om der til næste år måske ikke kommer helt så mange.

Hvordan den enkelte vælger at køre

Skagenløbet, er heldigvis frivilligt, og er nøjagtig hvad man selv gør det til.

Hvis ikke der var nogen form for konkurrence, ville jeg ikke have kunnet få tiden til at gå i 75 dage i en sidevogn.

Skagenløbet er en del af mit liv sammen med min far, som jeg ikke ville være foruden - en ting vi har sammen og som altid vil stå meget højt, og jeg håber at når farmand ikke kan holde til at køre mere, (eller jeg synes han ikke kan holde mere) ,så bytter vi bare og forsætter i mange år endnu!

Tak for et dejligt dobbelt Skagenløb 2013.

Steen Carmel (1109)



Familien Stjernqvist, med venner, tog hele turen i forbindelse med 100 året for det første Skagenløb.

Vi (familien Stjernqvist) kontaktede det lokale Frederiksberg Blad i anledning af 100 årsjubilæet og at løbet var startet her på valby bakke for 100 år siden.

Det gjorde at der var interesse for at lave en billedserie og lade det blive ugens tophistorie, Dette var også hjulpet af en kendt Stjernqvist frederiksbergfamilie i flere generationer tog af sted på Veteranløb. Mogens på 83 år tog sin tidligere kontordame Zacho på 81 år med i sidevognen.

Michael Stjernqvist

Cyklen herunder, som Birgitte Stjernqvist efterhånden har kørt mange Skagenløb på, havde jeg i Veteranen i 1982. Det er Karsten Berthelsen der fandt cyklen i 1977, og han brugte mange timer på at få cyklen til original standard. Han byggede nyt instrumentbord, men en tro kopi af det originale. En anden stor udfordring var karburatoren. Den blev ud-boret og isat ny foring, samt ny flange til cylinderen.

Obbekær



Mogens Stjernqvist på den gamle Harley Davidson fra 1919. I sidevognen har han sin tidligere kontordame R. Zachø.

Michael Stjernqvist her også på en HD-halvtopper fra 1919.





Historiske nummerplader

For år tilbage blev der mulighed for at få historiske nummerplader til biler og motorcykler. Det var DVK der gjorde det store benarbejde, med den tidligere formand Svend Dråby som den drivende kraft. Desværre viste det sig, at motorcyklerne blev lidt glemte, da der ikke blev foretaget den nødvendige research med hensyn til nummerplader for motorcykler. I lang tid har vi accepteret, at vores ældste cykler har fået udleveret i bilnummerplade, når de ansøgte om historisk korrekt nummerplade.

Da jeg overtog bisidder rollen i Motorhistorisk Samråd efter Henning Karstensen, har jeg gentagne gange kontaktet Mhs, for at få dem til at kontakte de relevante myndigheder, så fejlen kunne blive rettet. Jeg har fremsendt billedmateriale, som viser størrelse og farve på plade og tal.

Der har de seneste par år været skiftet en del ud i ledelsen af Mhs. Man ansatte så en forretningsfører, som nu er skiftet ud til en ny, og bestyrelsen har også gengået en fornyelse. Vi må håbe at den nye ledelse er mere lydhøre overfor vores ønske om at få en korrekt historisk nummerplade til veteranmotorcykler fra før 1920.

Obbekær

Poul Jørss har her i det følgende samlet oplysninger sammen om nummerpladerne i motorcyklernes tidlige ungdom.

Her til venstre har jeg indsat billed, der tydeligt viser, at det med nummerplader bagpå ikke var normalt i 1914.

Nummerplader kun foran?

Gennem nogle år har det slået mig, når man ser gamle billeder af motorcykler, at det godt kunne se ud som om, der kun var nummerplade foran.

Når man ser gamle billeder af motorcykler enten helt forfra eller lidt fra siden, så ser man som regel den forreste nummerplade ret godt, enten det er af den gamle type, eller en af de senere "brændekløvere", men ofte når det er et godt billede, så kan man ikke se noget til bagnummerpladen, enten på grund af sadeltasker eller en bagsædepassager.

Desværre har jeg ikke selv mange originalbilleder der er så gamle. Det drejer sig om den nummerpladetype, der var i brug fra man begyndte med nummerplader i 1903 og frem til marts 1919. Den ret store type, hvid med sort bogstav og tal.

Det er en sådan nummerplade Jan Crilsen har på sin gamle BSA. Des-



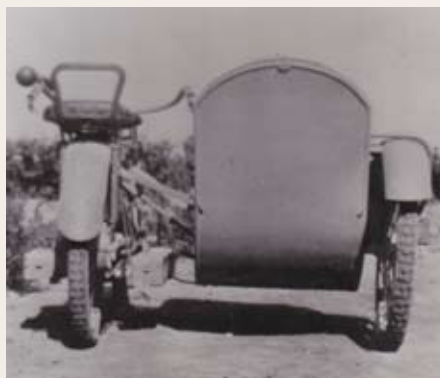
være skete der det, da de historiske nummerplader kom, at man ikke var klar over at pladerne til motorcykler havde været ca. halvt så høje, som dem til biler.

Så stakkels Jan, og andre med de gamle cykler fra 10'erne, fik nærmest en "bremseflap til sin BSA.

Nimbus nr. 1 sommeren 1918.

Her kan man tydeligt se nummerpladen foran, og at der intet er bagude.

På næste side er det et billed af Nimbus nr. 1 taget lige bagfra, og her kan man tydeligt se at der overhovedet ikke er spor efter huller.



Th: Sommeren 1918. P.A.Fisker ved styret. Anders Fisker bagpå, og i sidevognen fru Astrid, Erik og Karen.

Da Danmarks Veteran Motorcykleklub blev stiftet i 1965, var det en selvfølge at P.A. Fisker blev udnævnt til Æresmedlem.

P.A.Fisker døde 100 år gammel den 11. december 1975, men hans livsværk, Nimbus og Nilfisk, vil bestå.



Efter at have fundet ud af at jeg ikke har kunnet se nogen bagerste nummerplade på mange billeder gik jeg på jagt i samlingen.

Jeg har nogle numre af bladet "Kratos" fra 1917, et meget fint blad, kostede 1 krone i 1917, under første verdenskrig. I det blad ses et billede af en stribe af Hærens Thor motorcykler, udstyret med ambulancesidevogne, og ikke nogen nummerplade bagpå. En anden Thor motorcykel fra

Hærens Tekniske Korps er vist med nummerplade foran.

I mange år har jeg haft nogle kopier af billeder, som jeg var med til at grave frem af P.A.Fiskers efterladenskaber, tidlige billeder af Nimbus nr. 1. De billeder vi fandt var ganske små, vel ikke meget større end ca. 4x6 cm. De må være taget i sommeren 1918, den første sommer P.A.Fisker for alvor var ude og køre. Af disse billeder fremgår det helt tydeligt at der kun

var nummerplade foran.

Men selv om det nok er historisk korrekt med kun nummerplade foran i begyndelsen, kunne det ikke i min vildeste fantasi falde mig ind, at vi skulle spørge myndighederne om vi kunne gøre det korrekt, for selvfølgelig ville svaret blive et rungende Nej.

Poul Jørss



Tv: Nimbus nr. 2. med P.A.Fisker til Københavns Motor Klub's Forårsloeb 1919, med start og mål ved Lindekroen på Frederiksberg bakke. Bemærk nummerpladen med rødt bogstav og blå tal, som blev indført den 17/3 1919. Den ser helt ny ud her. Ved nærmere eftersyn kan man se en ret stor værktøjskasse foran på tanken, - lige som HD også havde på det tidspunkt. Poul Holm havde værksted Roskildevej 56, Lindekroen ca. nr. 35. Der drak Erling Holm og jeg af og til eftermiddagskaffe, og en dag fik jeg 2 billeder af værtten på Lindekroen.

Poul Jørss

Skagensløbet 1913 – 2013

En rigtig Jydetur

Da vi erfarede, at den gamle strækning, der gik fra København til Skagen og tilbage igen, ville blive genoptaget i forbindelse med Skagensløbet 2013, blev vi straks tændte. Det skulle være en rigtig "her-retur" for 5 jyder, men desværre blev der frafald, så det blev til 4 jyder..

Opgaverne med hensyn til rute, indlogering osv. blev fordelt. Nu kunne det ikke, gå for hurtigt.

Vi 4 jyder var

Henning Nielsen - BSA 1932 (39)

Jens Nørager - Harley Davidson 1931 (38)

Ib Østergaard - BSA 1930 (208)

Martin Knudsen - Harley Davidson 1929 (27)



Så er vi på Valby Bakke med Zoo tårnet i baggrunden. Nye 100 års veste, og stempel i kortet af GF-posten og så er vi på vej til Skagen.

Mandag morgen, den 6/5 kl. 06.00 mødtes vi på Århus Havn, hvorfra vi skulle sejle med Danmarks største hurtigfærge. Ja, det er utroligt, at ved at holde den rigtige stregkode op til en læser, åbnes bommen automatisk.

Vi traf Helle og Lars fra Mariager ved færgen. Lars kunne lige nå, at lave ekstra udstødning på sin Indian inden afgang mod Odden.

Efter sejlturen til Odden kørte vi til Munkholm Broen. Motorcyklerne kørte godt med 60 km i timen.

Ja, De gamle mc'er er dejlige, når det hele kører. Efter en enkelt Dr. Nielsen, kunne mænd og cykler fortsætte til OK-tanken ved Holbækmotorvejen. Vi besluttede, at tage motorvejen ind til Roskildevej og forsøge, at finde "den grønne bølge". Det var nu ikke med lige stort held.

Da vi kom ind til (Valby) Frederiksberg Bakke ved Zoo, lyste der nogle gule veste op på en parkeringsplads og vi kastede straks motorcyklerne ind.

Vi var så heldige, at vi nåede at få en af de specialtrykte veste fra GF, og samtidig, kunne få det første stempel i kontrollkortet af GF.

Efter lidt "rysten hånd" med de øvrige, som var til stede, kunne vores odysse starte.

Næste stop skulle være i Ringsted, hvor der skulle et nyt stempel i kontrollkortet. Vi fravalgte Roskildevej for, at tage turen ned ad Gl. Køgevej med alle dens rundkørsler. Om det var et bedre valg kan diskuteres, men vi oplevede en rute, som vi aldrig tidligere havde kørt, da vi drejede fra mod Ringsted.

Det var en flot tur med en hvid skovbund af anemoner, men bøgen var desværre ikke sprunget ud. Et par grene kunne have pyntet på vore cykler.

Da vi kom til Ringsted, trængte vi til en god frokost. Vi skulle også have vores næste stempel i kontrollkortet.

Vi kom til gågaden og standsede for at orientere os om, hvor vi kunne spise. Vi kunne umiddelbart ikke se noget, så Henning gik over til en Tattoo Saloon. Nu blev vi andre pludselig i tvivl. Skulle han have en "tusch" på armen, eller kun spørge om vej til et godt spisested. Det tog lidt tid (måske vanskeligheder med sproget), og desværre blokerede vi for en politibil, der var på vej ud af Politistationen. Da vi opdagede, at det var ordensmagten vi havde stoppet, valgte vi at flytte os. Vi tror dog, at de var mest interesserede i vores motorcykler, for de vinkede og smilede til os.





*Vi overnattede på Hotel Villa Gulle.
Efter spisning var vi på rundtur i Nyborg Havn.*

Frokosten blev indtaget på Cafe Vagner, hvor vi fik en dejlig pariserbøf, dertil en kold Jacobsen. Både Indehaver og forbipasserende, var meget interesserede i vores motorcykler. Efter en kop kaffe skulle vi videre - troede vi. Den ene Harley ville det anderledes. Batteriet måtte tjekkes for, at konstatere at, det selvfølgelig ikke fejlede noget. Det var derimod tændingsnøglen, som drillede. Der var ikke tid til en større reparation, derfor blev den "stillet" så der var tænding på og endelig var der afgang.

Turen gik videre gennem Slagelse til broen over Storebælt. På broen mødte vi den første af de andre 160 motorcykler, som havde valgt at køre den lange tur. Han havde en defekt tændspole og ventede på reservedele. Vi var ikke til megen hjælp, så vi kørte videre mod Nyborg, hvor vi skulle overnatte på Hotel Villa Gulle, som ligger helt nede ved de gamle færgelejer. Her fulgte vi virkelig den 100 årige gamle rute.

Hotellet er af ældre dato med en venlig og humoristisk betjening. Desuden var der god mad til rimelige priser.

Efter middagen var der tid til at strække ben, og gå en tur ud på havnearealet. Det er selvfølgelig lavet om, samtalen kom hurtig ind på, hvor det gl. færgeleje havde været. Det kom der megen snak ud af.

Anden dag mod Skagen

Næste dag gik turen gennem Odense med optankning på Hjallesevej. Igen drillede en Harley, men da den kom i gang, gik det lystigt med 65 km i timen ud af den gl. hovedvej mod Middelfart, hvor næste stop var Karoline Cafeteriet, lige før den gl. Lillebæltsbro. Her mødte vi en flok veteraner fra Randers bl.a. Knud Mikkelsen, Jens Hald, Kaj Pedersen.

Så er det tid til Stjernes kud på Pøt Mølle. Det levede op til vores forventninger. Skagenløbet havde frokost her i 2012.



Det var 2 gang, vi mødte andre på samme tur efter at, vi var startet på Valby Bakke.

Herefter gik turen over Vejle broen til Skanderborg, hvor vi valgte at dreje fra mod Låsby og Hammel. En flot rute med grønne marker og skove, men vi manglede dog de gule rapsmarker. Foråret har spillet os en puds i år.

Frokosten skulle indtages på Pøt Mølle, og det var et godt valg. Alene turen dertil er flot med Frijsenborg Slot's kæmpe rododendron bede, og den flotte stejle nedkørsel gennem skoven.

Vi fik serveret stjernes kud, dertil en kold Tito øl, som er fra de 5 gårde. Det hele blev indtaget ved søen, med de frække ænder. Stedet kender vi fra Skagensløbet i 2012 og det levede op til vore forventninger.

Derefter gik turen videre af de snoede veje gennem skoven, hvor kronvildt og hjorte stod side om side og så undrende til, da vi kom buldrende på vore gamle motorcykler.

Henning havde valgt en flot rute over Ålum til Fussingø, hvor der var indlagt pause. (Fussingø Slot blev i øvrigt konfiskeret i 1947 af den danske stat fra den tyske ejere, som krigsskadeerstatning).

Videre over Læsten med en fantastisk natur som gør, at det dejligt at køre på motorcykel.

Hobro var lidt af en prøvelse med kø og rundkørsler, men til sidst kunne vi få lukket op og få luften ud gennem Rold Skov, indtil vi kom til Motel Europa, som var vores sidste overnatning inden Skagen.

Dejligt sted, hvor vi kunne have vore motorcykler lige uden for værelserne. Det er altid hyggeligt, at kunne sidde og snakke med udsigt til vore motorcykler.



Tredie dag mod Skagen

Indtil videre har vi haft et fantastisk vejr til motorcykelkørsel, men vejrudsigten varslede regn den næste dag, så vi besluttede os for at starte tidligt.

Af sted mod Aalborg. Der var megen morgentrafik og rigtig mange blinklys. Vi kom desværre fra hinanden og opdagede det først, da vi skulle tanke i Nørresundby.

Vi på BSA'er havde mistet de 2 Harley'er, da den ene havde fået en

læk på reservetanksrøret. Det resulterede i, at den anden måtte hente benzin, så de begge kunne blive tanket op og komme videre.

Regnen nåede os, og vi kørte gennem Nordjylland i regnvejr. Vi holdt en kaffepause på OK tanken udenfor Frederikshavn.

Nu videre til Skagen, så vi kunne få det sidste stempel på Pakhuset (Martins favorit) Vi bestilte, en kold Jacobsen Brown Ale til at "varme" os på.

Vel ankommet til Skagen. Så er det tiden til en Jacobsen Brown Ale.

Godt våde kørte vi videre til vores indkvarteringssted på Th. Geisnæs Vej.

Her kunne vi blive tørret og få foretaget diverse reparationer, så vi var klar til 2. etape af Skagensløbet 2013.

Vi takker alle "4 jyder" for et godt initiativ og en rigtig fin tur.

**Ib Østergaard
Martin Knudsen**



Betina og "Frederikke"

*Vil køre Jubilæums Skagenløbet,
selv om det er Betinas første Skagenløb*



Mandag den 6. maj

Klokken nærmede sig 9 og tiden var omsider inde til at begive sig ud på en lang og ukendt køretur gennem Danmark. Vi var begge klar, Frederikke og jeg. Det var vores første rigtige tur sammen, men der var masser af tid og kilometer til at lære hinanden bedre at kende.

Jeg skylder lige læseren at fortælle, at Frederikke er min Harley Davidson Flying twin fra 1930. Jeg havde fundet hende i efteråret 2012 stående i en garage, ude af stand til at køre og guderne må vide, hvornår hun sidst havde været ude at trille. I løbet af vinteren havde hun fået en kærlig overhaling af min mand Gregers: Nyt ledningsnet, ny kobling, fået renoveret karburatoren, stillet ventiler, tænding og platin. Selve motoren blev der dog ikke rørt ved, mest p.g.a. tidsnød. Nå, men tilbage til mandag morgen!

Både Frederikke og jeg var "all dressed up & ready to go". Første stempel i kontrolkortet var allerede indhentet den 1. maj i København, så vi styrede direkte mod Ringsted. Herefter Slagelse og før jeg vidste af det stod jeg og skulle over Storebæltsbroen. Puha.... Det var noget jeg ikke så frem til; at styre en 83 år gammel Harley "Damecykel" ud på motorvejen med frit fald og Storebælt nedenunder. Men der var ingen vej udenom – eller rettere sagt, i så fald ville det blive en rigtig lang køretur! Men det skulle vise sig, at det slet ikke var farligt. Det var faktisk en fantastisk følelse at suse under pilonerne med 65 km/t og de øvrige biler og lastbiler tog rigtig fint hensyn til os. Tusind tak for det!

Odense var det næste mål, så jeg kunne få fjerde stempel. Efter en herlig og tiltrængt kop kaffe samt en hurtig madpakkefrokost, satte vi kursen mod Middelfart. Herlig køretur! Jeg vil seriøst overveje at tage landevejen fremover, når jeg skal krydse Fyn i bil, for landskabet er bare så smukt og trafikken meget mindre.

I Middelfart skulle Frederikke have noget at leve af, og så måtte jeg også

hellere se efter, om hun trængte til lidt ekstra olie. Men nej, ingen oliepåfyldning nødvendig! Klokken var kun eftermiddag, så jeg besluttede mig for at køre videre. Den gamle Lillebæltsbro blev krydset og turen gik videre nordpå. Skanderborg blev destination for den første overnatning. Et skønt bed & breakfast, hvor aftensmaden blev indtaget på terrassen med udsigt over Skanderborg Sø – luksus!

Tirsdag den 7. maj

Næste morgen skinnede solen fra en skyfri himmel og jeg glædede mig til at komme videre på min rejse. Det skulle dog vise sig, at Frederikke ikke var af helt samme overbevisning. Hun startede fint, men ville altså ikke starte på den bagerste cylinder. Så var det frem med værktøjet og skifte tændrør, som Gregers havde lært mig inden afgang, og vupti, så var vi klar!

Tirsdag var årets indtil videre varmeste dag og vi nød begge turen. Frederikke snurrede derudaf og jeg oplevede et Danmark, der sprang ud i foråret mens jeg kørte igennem landskaberne. Klokken 14 trillede vi ind i indkørslen hos



min Moster og Onkel i Frederikshavn. Jeg fik tanket op med nogle hyggelige timer på terrassen med hjemmebag og fik også hilst på min kusine og hendes tre døtre. Men jeg skulle jo videre og nå Skagen inden aften og det bebudede regnvejr.

Jeg havde booket et bed & breakfast som jeg fandt relativt let. Skagen er jo ikke så stor en by og tankpasseren var flink og guide mig på vej. Vel installeret var jeg klar til at indtage lidt fast føde på Havnen. Flere deltagere var allerede ankommet til byen, hvilket de gule veste kunne afsløre. Men jeg kendte ikke nogen, og da jeg ikke er "party crasher" typen, blev jeg enig med mig selv om, at indtage min fisk og tilhørende rosévin i eget selskab mens jeg nød udsigten, aftensolen og den gode mad.

Onsdag den 8. maj

Regn, regn, regn..... Gik en dejlig tur på Grenen om morgenen og ventede og håbede, at regnen ville løje af inden kl. 16, hvor maskinkontrollen skulle foregå. Gudskelov blev det tørvejr og Frederikke og jeg blev godkendt til at kunne starte Skagenløbet 2013 dagen efter!

Klokken 18 var der møde, hvor alle deltagere kunne få de sidste bulletiner og få besvaret evt. spørgsmål. Her ventede mig en ny overraskelse. Dette var mit første Skagenløb og jeg kendte kun Otto (Kasseren, som var skyld i, at jeg overhovedet stod her, da han med sine beretninger om tidligere løb havde overbevist mig om, at jeg skulle prøve). Inden jeg forlod mødet, havde jeg talt med adskillige andre deltagere og var blevet tilbudt at følges med et erfarent hold på turen – wauvv!! Sikke en modtagelse – jeg var helt høj og kunne næsten ikke vente til næste morgen, hvor det hele skulle starte.

Min bedre halvdel Gregers ankom i bil inden midnat. Han skulle være min backup på turen – og Frederikkes redningsmand.

Torsdag den 9. maj

Rådhuspladsen summede af spænding og snurrende cykler. Jeg stod sammen med mine "hold-kammarater" Karl, Carl og Marc og sugede viden til mig, om hvordan vi skulle køre dagens etape. Da ruten var plottet ind på det udleverede kort gik det derudaf. Jeg skal skåne læseren for alle detaljer om turen, men blot sige, at det var en sjov, udfordrende og dejlig dag, hvor vi skulle nå Århus inden aften. Undervejs fik jeg bid for bid lidt fat i, hvordan man kører et Skagenløb. Det er ikke for tøse-tøser, men et krævende løb for seriøse veteran-bikere, skal jeg hilse og sige! Heldigvis var der planlagte stops undervejs, hvor vi fik tanket op og tid til at snakke om oplevelserne undervejs og mulige strabadser foran os.

Århus Scandic Hotel var et fremragende valg med gode senge til trætte kroppe. Jeg tror ikke der var mange, der holdt ud til midnat.

Fredag den 10. maj

Dagens etape: Århus – Nyborg. En meget, meget smuk tur, krydret med flere udfordringer, både planlagte og uforudsete.... Et af højdepunkterne var området Lerbek, lige nord for Vejle. Hold nu op, hvor var der smukt og meget, meget kuperet – godt man har lært at motorbremse i de Franske alper!! Frokosten blev indtaget på Hotel Medio på Jyllandssiden af den gamle Lillebæltsbro. Da vi skulle starte og køre videre ville Frederikke ikke starte. Hvå nu?!? Jeg aftalte med Marc, Carl og Karl, at de skulle køre af sted og så ville jeg forsøge at komme videre på egen hånd. Jeg fik cyklen i gang og humpede på én cylinder henover broen og holdt så ind ved førstkommende vigeplads på Fyn. Gregers kiggede og reparerede på cyklen og efter et par nye tændrør og lidt olieskift, var vi klar igen. Turen henover Fyn kørte jeg alene. Gudske lov havde jeg fået tegnet ruten ind på

mit kort, så jeg kunne køre i hælene på mine hold-kammarater. Det var en sjov tur, jeg fandt posterne og så masser af andre deltagere undervejs; først fra den ene side, så fra den anden. Det var tydeligt at se, at man fulgte forskellige ruter....

Det var i øvrigt altid en fornøjelse at møde folk på de tidskontrollerede poster. Altid tid til et smil og en opmuntrende bemærkning, tak for opbakningen! Og tænk, da jeg nåede byskiltet ved Nyborg stødte jeg på "mit" hold! Skønt at vi kunne følges ad ind til Nyborg Strand Hotel. Endnu en dejlig aften med god mad, effektiv betjening – og en god seng at sove i.

Lørdag den 11. maj

Finale dag!!! Den lækreste morgenmad blev indtaget med udsigt til Storebæltsbroen. Jeg sad helt og glædede mig til at skulle krydse den igen – nu i selskab med en masse andre "gul-veste-veteraner". Men sådan skulle det alligevel ikke gå.... Frederikke var blevet så træt, at hun næsten ikke ville starte. Gregers brugte det meste af morgenen på, at finde fejlen, så jeg kunne få lov at gennemføre. Men nej. Jeg endte med at udgå i Nyborg og fik bugseret min ellers så trofaste "ganger" hjem på et fejleblad, mens jeg tilbagelagde resten af turen i bil. Så snart min cykel var kommet hjem, tog vi ind til Brøndby Stadion for at møde de øvrige deltagere og være med til festen om aftenen. Dét ville vi ikke snydes for.

En god aften med dejlig mad, flere fine taler, prisoverrækkelser og masser af snak ved bordene. Det var ærgerligt, at jeg var nødt til at udgå. Men jeg har haft en fantastisk oplevelse og mødt en masse rare mennesker som jeg glæder mig til at se igen til næste år! Og hvem ved, måske er Gregers også med på MC i 2014...?!? (Han skal bare lige finde en Indianer, der er gammel nok). P.S. Jeg ved endnu ikke, hvorfor Frederikke ikke ville køre mig det sidste stykke, men måske det åbenbares, når motoren bliver åbnet i løbet af det kommende efterår/vinter.

Vi ses igen i 2014!!!

Hilsner fra Betina, startnummer 96



Herover Betina og "Frederikke" på Fyn, hvor "Frederikke" fik et mindre eftersyn og klarede turen til Nyborg. Til Sjælland ville "hun" ikke, så det blev med tvang, som det ses herunder. (red.)





Formandens spalte

Der er gået nogen tid siden jeg sidst har skrevet i "Formandens spalte". Jeg er her skam endnu og her er nogle af de punkter der bør bringes videre til medlemmerne.

Nummerplader:

Jeg har deltaget i et møde med Motorhistorisk Selskab vedrørende "Historisk Korrekte Nummerplader" der har ændret navn til blot at være "Historiske Nummerplader".

Det er nu helt klart erkendt, at de tidlige nummerplader (1910 – 1919) med sort skrift på hvid baggrund har været forkert størrelse for motorcykler, se artikler i "Veteranen" nr. 4 og 5, 2010.

Ifølge HhS vil der nu udleveres plader i den korrekte størrelse selvom Skat's hjemmeside ikke angiver denne størrelse endnu.

Der har gennem de seneste år også været en del forskellige udførelser af de sorte emaljeplader til motorcykler – her er de nederste tals afstand fra bunden af pladen ind imellem været for lille.

Jeg lover at følge op på at der rettes op, så vi nærmer os noget der kan kaldes både "historisk" og "korrekt".

Jeg kan iøvrigt anbefale at du kigger ind på den meget fine hjemmeside vedrørende nummerplader: www.nrpl.dk.

Motorcykelværkstedet Brødrene Bech, Vodroffsvej, København: Vi har lånt en meget fin scrapbog med en stor samling billeder fra tiden efter 2. Verdenskrig. Leif Obbekær har scanneret alle billeder og har søgt oplysninger om værkstedet fra en del medlemmer. Kan du bidrage med oplysninger om dette fine værksted der selv byggede nogle meget fine blandings-cykler. Der vil ret sikkert komme en artikel i et senere nummer af "Veteranen".

Indbinding af "Veteranen": Niels Palle har for en del tid siden henvist til en bogbinder på Fyn der kan indbinde "Veteranen" flot og til en rimelig pris. Telefonnummer: 6221 7544 Adressen er: Kuopiovej 8, 5700 Svendborg.

Førkrigs Sunbeam motorcykler:

Jeg har fået en henvendelse fra arkivarerne hos "Marston Sunbeam Club & Register Limited". John Marston fra Wolverhampton var den oprindelige fabrikant der startede produktion af cykler og motorcykler med navnet "Sunbeam". Da Sunbeam fabrikkens optegnelser over produktionen før 2. verdenskrig er gået tabt, søger registeret oplysninger om flest mulige motorcykler for derved at kunne kortlægge og datere produktionen. Har du en Sunbeam vil det være en stor hjælp hvis du sender oplysninger om model, årgang, motornummer, stelnummer og gearkasse nummer. Yderligere historie / billeder er også meget velkomne. Jeg kan godt være "mellemand" for oplysningerne der derved kan afsendes anonymt. Jeg synes bestemt ikke der behøver at være navn og adresse på oplysningerne om motorcyklen, hvis man ikke ønsker det.

Sæsonen er godt igang og de afholdte DVM løb har været med stor tilslutning og højt humør – fortsæt med det !

Lars Klitgaard

Indlæg fra Sportslederen

Så er det første halve år gået for mig på min post som klubbens sportsleder, det har været et spændende halvår, jeg har lært og oplevet meget. Vi har nu overstået 3 af vor klubs store løbs arrangementer, og heldigvis har vi stadig flere til gode i år.

Jeg har været vildt imponeret over tre toparrangerede løbsledere, på henholdsvis Skagens-, Jyllands- og Fladtankerløbet, og alle deres officials, som glade og smilende har taget imod deltagerne, når de er kommet til de forskellige poster.

Jeg har været skuffet over at høre, at disse arrangerende løbsledere er blevet kritiseret for ting som slet ikke er i deres hænder. Selvfølgelig skal vi have lov til at sige, hvis vi oplever noget i løbet som ikke er som det skal være, men husk at alle laver det store arbejde, det er at lave et løb, frivilligt og for at glæde andre. Mit motto er også, at det er menneskeligt at fejle, fejler man ikke er det fordi man ikke laver noget.

Jeg har været dybt fascineret af de smukke steder, som vi har i Danmark, og som vores løb har ført jer forbi, tænk at der hvert år kan findes nye veje, som vi ikke har set før. Steder som egner sig til at køre på for os og vores antikke maskiner.

Jeg er også blevet ked af det når jeg ser nogle af vores medlemmer, som blæser på deres sikkerhed. Det er for mig en helt naturlig ting at når vi deltager i et DVM arrangement og køre på vores motorcykler at vi bruger styrthjelm, også selv om det er en lille test. Jeg har endda set nogen som kørte til maskinkontrol uden hjelm, men med den på styret. Personligt vil jeg nødtigt hen og samle en op som har slået hovedet, så om ikke andet så tænk på dine medkører. Brug af hjelm er da lige så naturlig en ting, som brug af gul vest.

Jeg har været glædelig overrasket over at hilse på alle de glade medlemmer, som har deltaget i disse løb, både som kørende og som officials, dejligt at så mange har lyst til at give en hånd med, når det gælder, og de mange som allerede har meldt til mig, at de er klar igen til næste års løb. Således er både Jyllandsløbet og Fladtankerløbet på plads til næste år.

Det er også dejligt at fornemme, at der sker noget i lokalafdelingerne, jeg har i hvert fald fået en del ansøgninger om tilskud til arrangementer i lokalforeningerne.

Jeg er helt tryk ved at tage hul på mit næste halve år som sportsleder, jeg glæder mig allerede til både Egeskov- og Løvfaldsløbet, her står der igen en hel flok klar til at give os endnu flere dejlige oplevelser.

Jette V. Søndergaard



Skovboløbet for 10énde og sidste gang

Tak for ti fantastiske år til deltagere, hjælpere og ikke mindst sponsorerne.

Det 10. Skovboløb blev afviklet 18. Maj i det dejligste forårsvejr. Skove, hegn og de gule rapsmarker var nyudsprungne.

En hilsen med en stor tak for Dansk Veteranmotorcykle klubs støtte til årets Skovboløb. Uden denne støtte ville vi ikke kunne afvikle så stort et arrangement for et startgebyr på blot 50 kr.

Vi nåede at få 142 køretøjer til start ialt, heraf 53 produceret før 1940, og der var 31 sidevognscyklér. Der var flere remtrækkere og ældste cykel var en Harley Davidson fra 1917 med original sidevogn. Der var deltagere fra hele Danmark, samt Sverige og Tyskland. Det var en rigtig familiedag med børn og unge mennesker i et antal ud over det sædvanlige. Håber virkelig at nogle af dem får interesse for vores hobby. Vi besøgte ca. 230 personer tre gange, hvis de kunne klare det.

Da årets Skovboløb var det sidste, havde vi i løbsledelsen bestemt at gøre lidt ekstra for deltagerne, og derfor brugte vi opsparede midler til indkøb af tre håndmadder til alle deltagere og medhjælpere. Dette sammen med drikkevarer over dagen gjorde stor lykke, og sammen med det fantastiske vejr, blev det en dejlig dag, med god stemning. Der skete ingen uheld af betydning. Det blev dog til et par punktering. Det var billigt sluppet da den godt 100 km. lange rute indeholdt omkring 8 km. grusvej.

I år havde vi en særlig oplevelse, da en af deltagerne gennemførte løbet uden at have erhvervet kørekort til motorcykel. Forklaringer er følgende. Løbsledelsen henvendte sig til Svendstrup Gods for at spørge, om vi måtte køre igennem et ellers lukket område, kaldet Dyrehaven, og om det var muligt at få Baronon til at åbne løbet med en tale til deltagere om morgenen. Vi fik klart ja til begge dele. Efterfølgende spurgte Baron Christian Wedell-Neergård om det var muligt at han kunne deltage på turen, idet han er ved at erhverve kørekort til motorcykel og ville så ved hjælp fra kørelæren deltage på to hjul. Det kunne vi kun sige ja til, da

vi jo tog det som en ekstra fjer i hatten til Skovboløbet.

Christian Wedell-Neergård holdt et interessant indlæg om sin kones bedstefar som viste sig at være Palle Huld der sammen med Elith Foss foretog flere lange rejser i trediverne på Nimbus og bl.a. har skrevet bogen ”Med

Palle og Foss i Orienten ” som i korte træk blev genfortalt. Det var meget interessant, og vil her benytte lejligheden til at takke for den interesse Christian Wedell-Neergård har vist Skovboløbet. Der var helt stille på pladsen, da baronen havde ordet. Det kan ikke høres, men ses på filmen.



Det blev for et par år siden vedtaget på generalforsamlingen at alle med interesse for motorcykler kunne blive medlem af DVM. Det har ført til en stor medlemsfremgang for klubben og Skovboløbet har nu i ti år været bevis for at der er behov for motorcykelløb for ”nyere” cykler blandet med gamle. Vi har hvert år kunne se en større interesse for at komme ud at køre på lidt yngre cykler også fra DVM medlemmer. Vi har dog altid stoppet ved årgang 1960.

Der var også en hær af tilskuere og de nød alle de dejlige køretøjer. Jeg vil tro Gørslev havde tredoblet sit indbyggerantal den dag. Hvor kører de hen og hvornår kommer de tilbage spurgte mange om. Så der var også stor interesse fra tilskuerne, da ekvipagerne landede igen.

Jeg er sikker på at sådan et arrangement vil føre til yderligere interesse for veteranmotorcykler, jeg har i hvert fald næsten daglige spørgsmål og henvendelse fra interesserede. Derfor kære sjællændere, byg videre på det fundament, som Skovboløbet har opbygget gennem de sidste ti år. Start på en ny æra de kommende år. Det behøver nødvendigvis ikke at minde om Skovboløbet. Bare man kan samles, nyde det og komme ud at køre.

Til slut endnu en gang mange tak til alle deltagere i gennem årene og for sponsorstøtte. Uden villige sponsorer ville vi ikke kunne afvikle arrangementet.



Sponsorerne er følgende: Danmarks Veteran Motorcykleklub – Dansk Veteranbil Klub – FTZ’s Næstvedafdeling – Priorgårdens Bageri, Slagelse - Inge’s Trailerkøreskole, Bjæverskov - Einar og Linda Hartvig, Lejre – Max Lunau, Næstved.

Venlig hilsen fra hele Skovboløbet, og især løbsledelsen, som bestod af Christian Schmidt, Marianne Bie og Gunner Sørensen, Anne og Preben Jensen samt Kirsten og Ole Jensen som også har lagt faciliteter til i alle årene.

Der blev på dagen optaget en film på mere end to timer, som dækker hele ruten og posterne. Den kan bestilles hos Ole på tlf. 56879420. Prisen er 100 kr.

Ole Jensen

Her er jeg ankommet til Svendstrup Gods, skarpt forfulgt af et flot ”Kakkelovnsrør”. Længst tv. Holder Baronens tale for deltagerne. (red.)



Ole har fremsendt denne artikel, hvor han spurgte om jeg havde nogle billeder, hvad jeg som regel har, når jeg har deltaget i et arrangement. Teksten til billeder er også redaktørens.

Øverst: Som så mange gange før, var der stor interesse for deltagelse i Skovboløbet, og der var trængsel i værkstedet under morgenbepisningen. Som det ses herunder, var der finurlige prøver undervejs. Bolden skulle være blevet på toppen af keglen.



På turen rundt i det skønne Midtsjælland, med de snoede veje, de mange gamle alleer, kom vi rundt til alle de fire familier, der i de sidste 10 år har stået for Skovboløbet. Som det ses herover og under var der åbnet for staldene hos Gunnar Sørensen.





Mere Skovboløb v/Leif Christensen

Dagen oprandt

På en lørdag morgen i maj, hvor solen skinnede fra en skyfri himmel summede og brummede det fra gamle motorcykler i Gørslev (for den gode ordens skyld: Gørslev ligger midtvejs mellem Ringsted og Køge). Vejret var fremragende, og med tidligere års Skovboløb i erindring var dette års Skovboløb på forhånd dømt til succes.

Det var det 10. Skovboløb, og det var det sidste af slagsen. Skovboligaen har besluttet, at man stopper. En del af de fremmødte gav udtryk for, at det var vemodigt, at skulle vinke farvel til denne tradition. Men på trods af de følelsesladede tilkendegivelser var der en god og optimistisk stemning for dagens forløb. Snakken gik livligt ind over kaffekopper og selvsmurte håndmadder fra det overdådige tag-selv-bord.

Oles gårdsplads var fyldt ikke alene med motorcykler og deltagere, men også mange interesserede var mødt op; jeg bemærkede den tidligere speedwaykører, Kurt W. Petersen på pladsen og Arne Nielsen med frue (Gerda) var mødt op hos Gunner Sørensen.

Signal til afgang nærmede sig

Så besteg Ole alu-stigen med sin trofaste mikrofon og med lydmand Preben Jensen ved stigens fod. Ole bød velkommen og på vanlig vis fremførte han sin instruktion på sin egen muntre og tørre facon. Han var så tør, at det stødte lige til 2. pinsedag.

Denne gang var startpistolen lagt i hånden på en lokalkendt erhvervsmand og landskendt politiker, som i øvrigt også var løbsdeltager. Det var Christian Wedell-Neergaard.

Christian havde fået kendskab til Skovboløbet, da han af løbsledelsen var blevet spurgt, om en del af løbet



måtte gå ad nogle af hans jordveje. Ikke alene havde han været positiv stemt, han havde også ytret ønske om at deltage.

Han fortalte om baggrunden for sin interesse for at deltage, idet han kunne afsløre, at familiens bedstefar, altså børnenes oldefar var Palle Huld, som sammen med Elith Foss i 1935 begav sig ud på en dristig eventyrrejse omkring Middelhavet. Eventyrrejsen gik bl.a. til Gibraltar, gennem den libyske ørken og Tyrkiet.

Mindet om Bedstefar og hans eventyrlige rejse havde givet ham lyst til at erhverve kørekort til motorcykel.

Christian fortalte engageret og levende om nogle af de strabadser de to Nimbuskørere havde udsat sig selv for, og man fornemmede klart, at han var stolt over at kunne berette om Bedstefars bedrift for denne forsamling.

Så gik startskuddet

En efter én trillede de gamle cykler frem til start og Ole fortalte de fremmødte tilskuere om det enkelte køretøjs mærke, alder og evt. særlige historie.

Konceptet fra de andre år var holdt. Kørsel gennem de smukkeste egne af Sjælland. Små pauser, når der var en post, hvor man skulle underkaste sig små pointsgivende "spejderlege". I år gik turen gennem det midtsjællandske med Ringstedområdet i vest og syd, Lellinge i øst og mod nord tæt ved Viby. På symbolsk vis tog vi afsked med Skovboligaen. Vi startede og sluttede hos Ole Jensen. Vi var inde hos Anne og Preben Jensen, hvor vi skulle gætte længden på et "slangeført" reb; hos Marianne og Gunnar Sørensen kørte vi på 3-hjulet cykel, som kunne være konstrueret af den til enhver tid siddende regering (når man aktiverede det styrende organ mod venstre, var resultatet en højredrejning - og omvendt) og vi fik frokost. Den sidste post, hvor man plejer at vaske støvet af tænder og drøbel var hos Christian og hans datter Merete, som i Ediths fravær bistod Christian på posterne. Vi var mange, som sendte Edith en venlig tanke.

Langt ud på eftermiddagen vendte de mange cykler tilbage til Gørslev, hvor Ole i den mellemliggende tid havde taget en velfortjent slapper, inden der skulle saneres og ryddes op.

Alting får en ende

Skovboløbet som institution var efter det tiende løb slut. Ti gange blev det afviklet med succes. Tak er kun et fatigt ord, men med den rette betoning kan det lille ord udtrykke mere end mange fine ord. Så derfor til Skovboligaen: T A K ! !

Gunnar Bøgelund

Medlem nr. 284, Gunnar Bøgelund, afgik ved døden den 30. marts 2013, 83 år gammel.

Gunnar var født i Vendsyssel, men levede det meste af sit liv i Lunderskov v. Kolding, som selvstændig el-installatør.

Hans kærlighed til gamle motorcykler startede tidligt med købet af en Royal Enfield, og senere kom en to-cylindret Triumph til. Adskillige andre cykler senere blev det til en Harley Davidson 1931, som han gennemførte mange Skagens løb på. Også en flot gammel Indian Scout fra 1930 blev købt til samlingen, og brugt til adskillige Skagens løb.



ler fra Vejen (se foto). Jeg husker mange gode ture som barn til Egeskov løb, Soltau Veteranen Rally i Tyskland, Skagens løb og ophold hos Robert Jacobsen og hans datter Nell i Tågelund ved Egtved. Ved Skagens løbet i 1977 arrangerede han i Lunderskov bespisning af alle deltagere ved hjælp af det lokale Civilforsvars madkanoner.

Han var altid hjælpsom og deltog med et lyst sind, også når der skulle skrues igen og igen på den gamle Harley Davidson under løbene. Tiden med de gamle motorcykler var uden tvivl blandt højdepunkterne i hans liv, og det skal være mig og min mand en stor ære at mindes

ham når vi selv tager fat på vores første løb i DVM.

Hans bedste tid var løbene sammen med yndlingskammeraterne Georg Pedersen og Robert Møl-

Mette Bøgelund Bott



Georg Pedersen

Robert Møller

Gunnar Bøgelund



Her er Elsiné Møller og Svend Kusk ved sidste års Løvfaldsløb. Da der med denne artikel ikke var billeder af forfatterne, har jeg indsat dette. Det var dog ikke disse cykler de skulle køre på i England. (red.)



Tattenham Corner lørdag eftermiddag (23/3) Situationen ved Epsom Downs (startsted) var et kraftig snefald og frostgrader, gjorde området usikker og farlig, samt vejrudsigten for de kommende dage lød på mere sne og minus 3 grader om natten, dette ville gøre ruten usikker for veteranmotorcykelløb efter min mening.

Pioneer Run 2013

Pioneer Run 2013 blev slået ud af vejret, men vi lovede at komme igen. Vejret blev ved med at spille kis-pus med forårets arrangementer (selvom datoen er den 24/3) måtte et af de mest berømte løb "Pioneer Run" i syd England aflyses.

Løbsleder Ian McGill fortalte flg. lørdag morgen: "Desværre må jeg tage den vanskelige beslutning at aflyse det 75th Pioneer Run".

Startstedet på parkeringspladsen ved Epsom Downs Race Course

Vi (Elsine og jeg) besluttede at lade cyklerne blive hvor de var, uden at forsøge nogen kørsel på dem, men vi er sikre på at komme igen i 2014, for da kan vi fejre vore New Hudson's 100 års fødselsdag. Vi fulgte ruten til Brighton i bilen med fastbundne cykler bagi.





Julian Swift, A-C Sociable 1912, ankommer til Maderia Drive Brighton søndag (24/3) mål for Pioneer Run.

Ian McGil fortalte

Man skal huske på at dette arrangement bliver kørt under ACU's regler, som en (Road Safety Rally) og enhver ulykke der ville være sket, kunne meget vel have sat arrangementet i et meget dårligt lys for (The Sunbeam MCC) klubben. Jeg tilbragte lørdagen med at kontakte deltagere

(383 stk.) pr. telefon og e-mail, der var en fantastisk tilbagemelding via jungle trommer, og meldingen kom rundt, hver og en kører som jeg senere talte med, sagde at det var den rigtige beslutning. Jeg kan kun undskylde overfor deltagere, og særlige vore venner fra den anden side af vandet, som havde kørt mange hundrede miles (undskyld kilometer) for

God mad og øl, sammen med gode venner fra Irland og England, blev vores bedste oplevelse på turen, hvilket bestemt ikke var kedeligt, de forstår virkelig at sætte stemning på pub og restaurations besøg.

En særlig tak til Graham Moag (Rex 1907), John Kidd (Scott 1911) fra Dundrum (Irland), samt deres Van drivers Ricard og Peter Smith (Skipton, North Yorkshire, England) for hyggelig samvær.

Herunder: Ricard, Peter, John og Graham



Herover plakaten, der var blevet fremstillet til løbet.

at komme til dette arrangement, aldrig før er vi blevet forhindret af så vanskeligt vejr.

Svend beretter

Jeg talte 34 deltagere, som kom til Epsom Downs parkeringsplads, nogle forsøgte at køre til Brighton, nogle kom til Brighton (vi så 2 stk.), og på motorcykel, de tre og firehjulede havde en fordel, men flere vendte tilbage og fortalte at det var for koldt at køre motorcykel helt til Brighton."

Hjemme igen efter 5 dage og 2694 km på speedometeret og mange gode oplevelser i Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og ikke mindst England, hvor vi elsker at være, samt deres morgenmad, og deres måde at være på.

We will be back next year.

Elsine Møller (no. 1566)

Svend Kusk (no. 352)

Herunder: Pioner ruten. Skiltene bliver stående fra år til år. Så er det da til at arrangere løb. (red.)





Fotograf Knud Gaarn-Larsen har venligst sendt billeder og tekst fra Jyllandsløbet.

106 veteranmotorcykler indtog Alheden

Ældste deltagende motorcykel, der gennemførte det over 100 km lange løb var fra 1914, men alle de 105 andre havde også mange år på bagen, men kun et par stykker måtte give op under vejs, og vente på en servicevogn med trailer. Der var start og mål fra Hessellund Søcamping, med pit-stop i Hinge, hvor der var arrangeret frokost og på Grønhøj Kro, hvor der blev serveret kaffe og lagkage.

Det var Jens Siig fra Skelhøje, der havde stået for planlægningen, og da man lørdag aften samledes til middag og præmieuddeling på Hessellund Søcamping, var der da også masser af roser til Jens.



Der var deltagere fra hele landet, og de Sjællændere, som Ugeavisen talte med var ovenud tilfreds, og bemærkede den smukke natur på små idylliske veje, hvor der ikke var så megen anden trafik, og turen over Dollerup, spisningen i Hinge og kaffen på Grønhøj Kro med Morten Korch museet, som nogle af højdepunkterne på turen.

Nogle af deltagerne kom til løbet, og tog hjem umiddelbart efter, men langt de fleste gjorde en tur ud af det, og overnattede før og efter på Hessellund Søcamping.

Knud Gaarn-Larsen



Erik Laursen og Anita Lassen er sikre deltagere, når der bliver kaldt til Jyllandsløb. Herunder: Fra middagen lørdag aften på Hessellund Søcamping.



Deltagerne ankommet til kaffepause på Grønhøj Kro. Et flot skue, med de gamle cykler foran en ægte landevejskro med tilhørende hestestald.



Jørgen Møller med Else Schneider, forfulgt af sønnen Jacob Møller Svenningesen, på vej ind til kaffepause.

Nogle cykler er ustyret med kortbord, så det er lettere at finde rundt.



Jyllandsløbet 2013.

Jyllandsløbet blev i år, afviklet lørdag den 8. juni med start- og mål på Hessellund Sø- Camping, som ligger i meget flotte omgivelser, i området omkring Karup og Viborg, der har et landskab med søer - skove – plantager og hedestrækninger, hvorfor det er et oplagt sted, at nyde naturen på en gammel MC.

Som noget nyt for Jyllandsløbet, skulle der løses opgaver på ruten, som blev kørt efter internationale tegn og der var ingen tidskontroller.

Der var virkelig mulighed for, at se den smukke natur på heden, se historiske steder og nyde udsigten i og omkring Dollerup Bakker. Løbet var arrangeret af Jens Siig, som i dag må

være en glad og lettet mand, idet arrangementet forløb perfekt og vejret viste sig fra sin bedste side.

Lørdag morgen var der fælles morgenkaffe med rundstykker fra kl. 08.00 og derefter slutinstruktion kl. 09.15. Nu var der efterhånden tid til, at sende de første af de godt 100 kører af sted.

Ved start blev der udleveret et kontrolkort og et område landkort, der skulle bruges hele dagen. Turen gik over Hestlund Hede, Kompedal Plantage til Bølling Sø, hvor vi blev præsenteret for den første opgave.

Finn Jensen stod med en bakke, som var dækket af et klæde. Da klædet blev løftet, var der en hel del forskellige ting på bakken bl. a. et ur, tændrør og flere BSA reklamer osv. Deltageren fik nu 5 sek. til at se på tingene. Spørgsmålet var herefter - Hvor mange ting var der på bakken? Det var nok det sidste, vi havde forventet, idet der blevet fokuseret på tingenes art og måske især BSA mærkerne. Ja, det forlyder efterfølgende, at der var svar lige fra 10 – 37, men det rigtige svar var 15 ting.

Fra Bølling Sø gik turen videre mod Frederiksdal og Vinderslev, hvor vi

kørte forbi godset Vinderslevholm, som ligger helt ned til Hinge Sø. Ved Hinge Søbad skulle vi indtaget vores



frokost. Her var der mulighed for, at gå en tur ved søen og nyde den flotte natur. Frokosten bestod af et meget flot pålægsbord samt en øl eller vand. Der var rigelig med plads til alle og på trods af, at der ikke blev kørt efter tid, var der en fin tidsmæssigt fordel af de godt 100 MC'er.



Anne Marie og Alfred til frokost ved Hinge Søbad.

Nu skulle vi videre mod Dollerup Bakker og Hald Sø. Vi havde hele formiddagen kørt på den ” flade hede”, så nu skulle der prøves kræfter med ”bjergene”. Hald-området er et enestående stykke natur med Hald Sø som midtpunkt. Der var indlagt en pause på 15 min. ved Naturcentret Hald Hovedgård, hvor vi igen mødte Finn Jensen, men nu var hustruen Kirsten også mødt op.

Der var mulighed for, at gå en tur i parken (som er et barokanlæg), ligesom der var adgang til museet i den restaurerede lade. Herudover kunne Finn Jensen fortælle en hel del om Hald Hovedgård, hvor han havde oplevet sine barneår. Hald Hovedgård fungerer i dag som Refugium, Kursus- og konferencevirksomhed og er hjemsted for Det danske forfatter- og oversættelsescenter.

På vores område landkort kunne vi se, at turen nu gik mod Hald Ege, Viborg Hedeplantage og derfra til Finnderup, hvor der ventede os en ny op-

gave. Her stod Evald Henneberg med et meget aktuelt spørgsmål – Hvornår blev Erik Klipping dræbt? Der var oplyst 3 forskellige årstal, hvor 1286 var det rigtige svar.

Finderup Lade er kendt som stedet, hvor Kong Erik Klipping blev slået ihjel på Sct. Cæcillie nat.



Nu skulle vi videre mod Grønhøj Kro og eftermiddagskaffen. Der blev serveret meget store og flotte lagkager dekoreret med motorcykler. Grønhøj Kro har etableret Danmarks eneste Morten Korch Museum i kroens staldbygning, som var åbent i dagens anledning.

Herfra gik turen over Resen Østerhede til Fårbæk. Her ventede endnu en opgave. Afstanden til 2 MC'er skulle bedømmes og gættes og det var faktisk svært. Enkelte forsøgte – sådan lidt hemmeligt – at ”skridte” længden af. Der blev gættet lige fra 20 -30 meter på den første MC og fra 30 – 50 meter på den sidste MC. Det rigtige resultat var 23 og 38 meter.

Nu var vi tæt på udgangs punktet (start/mål) og trængte efterhånden til en kold øl – men – opgaverne var ikke slut endnu.

Da vi afleverede kontrolkortet lød spørgsmålet – Hvor lang var ruten? Hvor svært kan det være, men der var rigtig mange bud. Vi, som har læst tilmelding og tillægsregler til Jyllandsløbet 2013, kunne straks svare 115 km.

Da vi indtil videre havde fået en fin forplejning, begyndte vi at glæde os til middagen kl. 19.00 og vi blev absolut ikke skuffede. En rigtig fin afslutning på en dejlig dag.

Vi ”skawboer” vil gerne takke løbsledelsen for et godt Jyllandsløb 2013.

Bente & Martin Knudsen



Fladtankerløb 2013

Så fik vi afviklet fladtankerløbet 2013. Som løbsledere for første gang syntes Mogens og jeg, at det har været spændende at arrangere løbet.

De første deltagere meldte ind på Hjarbæk Fjord Camping allerede om onsdagen, 45 pladser var besat med veteranfolk.

Der var 63 tilmeldte motorcykler. Ved middagen lørdag var der 110 deltagere til spisning. Løbet var på 90 km.

Løbet startede med slutinstruktion kl.9.15. Første køre blev sendt afsted kl.9.30 fra campingpladsen. Her var masser af campister som stod

og vinkede med flag, som campingpladsen udleverede til alle, det var en meget festlig start på løbet, flere af gæsterne foreslog bagefter at de gamle cykler godt kunne havde kørt en runde inde på campingpladsen.

Første stop var hos firmaet AC Hydraulik i Viborg, firmaet gav formiddagskaffe og masser af basser til. Stor tak til Søren Christensen.

Turen gik herfra via småveje forbi Finderup lade, det var her kong Erik Klipping blev slået ihjel d.22 nov 1286. Man nåede herefter frem til første grusvej, som går tværs over Kongenshus hede.

Her havde vi den første opgave som skulle løses. Her står de gamle plove, som blev brugt til opdyrkning af den 1200 ha store hede. Opgaven gik ud på at gætte hvor høj højeste punkt på den store plov var.

Turen fortsatte til Mønsted autoværksted, her havde vi madpakker og sodavand til alle deltagere.

Opgaven her gik ud på at mærke, hvilke ting der var i en papkasse, det var tilsyneladende noget svært, da ikke alle ting havde noget med mc eller bil at gøre. Her kunne man også nyde synet af en meget flot restaureret Jaguar E, også hertil skal lyde en

tak fordi vi måtte benytte værksted og område.

Næste stop var ved Birkesø. Opgaven her gik ud på at få 15 forskellige bolte til at passe i lige så mange gevindhuller, det var der afsat 1 min. pr. deltager. Selvom det er veteranfolk som er vant til at skrue, var der ingen som fik alle bolte til at passe i gevindene.

Herefter gik turen over Virksund dæmningen og til Borup hede, her kom man på den sidste grusvej. Der var i øvrigt sørget for at grusvejene ikke støvede, det havde nattens regn sørget for. Løbet sluttede med, at der skulle gættes hvor mange højre sving der havde været på ruten.

Målet var hos Jens som har en gård på Borup hede, han har en stor samling af motorcykler, knallerter, stationære motorer og alverdens andre ting, så her var der meget at se på.

Her fik vi vores eftermiddagskaffe med dejlig kage. Kaffen var sponsoreret af Peter Larsen kaffe og kagerne af Jensens bageri.

Middagen startede kl.17. Det blev en hyggelig aften. For nogen sluttede den lidt sent, det tager Mogens og jeg som et godt tegn. Vi håber deltagerne har haft en ligeså god weekend som os.

Løbets vinder blev. Start nr. 43 med 58 point Lars Sørensen, Nr. 2 Start nr. 25 med 57 point Chr. Christensen, Nr. 3 Start nr. 17 med 50 point Stig Hansen, Nr. 4 Start nr. 32 med 50 point Margit Ø Hansen, Nr.5 Start nr. 26 med 48 point Henning Nielsen, Nr.6 Start nr. 22 med 46 point Svend Erik Sørensen.

Hilsen og tak for jeres gode humør.

**Mogens Brøcher
Jørgen Durup**



Jørgen Durup informerer, Mogens Brøcher, herunder, underholder og Rikard Husby-Nielsen deltager på DKW. (red.)



NSU P 3 fra 1922

Vækket til live efter 50 års stilstand

Efter nogle småture på 15 km, stiller Jens Erik Jensen op til fladtankerløb med sin nyerhvervelse. (red.)

Jens Erik Jensen fortæller historien.

Efter at have været medlem i DVM nogle år, skulle jeg for første gang deltage i et af klubbens løb - nemlig Fladtankerløbet, som denne gang blev kørt omkring Viborg, med start ved Hjarbæk Camping.

Jeg havde for et års tid siden erhvervet mig en NSU 3 PS fra 1922.

En cylindret firetakter på 353 ccm med 6,5 Hk. Med remtræk og 2 gear såkaldt planetgear. Vægt 85 kg + tankindhold på 9 l benzin. Topfart på 65-70 km i timen. Den kører ca. 35 km på en liter benzin og bruger en liter olie for hver 300 til 400 km.

Cyklen blev købt af H. Nørr Nielsen i Mern. Han var i 50'erne en af Danmarks største NSU forhandlere, som jeg lærte at kende igennem min interesse for NSU køretøjer og hele historien omkring NSU.

Han havde egentlig foræret hans søn Jakob motorcyklen, men Jakob havde ikke den store interesse for NSU'en, så derfor havde vi en aftale om, at jeg kunne købe den, når engang "den gamle ikke er længere" som Jakob sagde.

Sådan gik det nu ikke, for da Henning blev meget syg, kontaktede han mig selv, for han syntes NSU'en skulle til Viborg, for den interesse-rede jo ikke Jakob.

Henning havde byttet cyklen med et Nimbus kakkelovnsrør engang først i tresserne.

Hvis man ikke lige er NSU Tosset, var det jo et dårligt bytte, syntes vi jo nok i dag. Han byttede med den kendte motorcykel samler, Malermester Erik Nielsen, som i 1976 skæn-

kede 80 motorcykler til Stubbekøbing MC museum.

Jeg var hurtig til at få den til Viborg og stor var spændingen i forhold til om den overhovedet kunne køre, for Henning havde aldrig haft den på nummerplader og der var heller ikke nogen papirer på den. Jeg havde ikke hørt den gå og de sagde også, at den

Jens er ved at starte, med venlige kommentarer fra vennerne. (red.)

service og et par andre ting, blandt andet knækket kickstarter, var den helt klar til køreture i den Danske natur. Det har dog kun været små ture på ca. 15 km, der er blevet afprøvet på den inden Fladtankerløbet. Så stor var min spænding og også bekymring på selve dagen. Kunne NSU'en overhovedet køre de ca. 100 km? Men sikke en herlig oplevelse!! Og stor var min glæde da løbet var fuldført og jeg var tilbage på Hjarbæk camping.

Nok om min motorcykel, for det denne artikel egentlig skulle handle om er jo Fladtankerløbet, hvor vi havde en fantastisk dag og alt klappede perfekt. Jeg kom med store forventninger til løbet, da jeg jo ken-

der de to løbsledere Jørgen Durup og Mogens Brøcher meget godt og ved, at det de laver altid er i top - ja selv vejret havde de sørget for.

Efter at have fået tildelt startnummer 13 samt en besværlig start op af bakke - ikke godt for remtrækkeren, kom jeg endelig i gang. Mine bekymringer om, hvordan det skulle gå, var store efter denne start.

Hvordan det gik Jens Erik Jensen, må I læse om i næste nummer. (red.)



ikke havde været startet i mange år. Men der kunne ikke være tale om, at vi kunne prøve at starte den, for prisen lå fast om den kunne gå eller ej.

Hjemkommet til Viborg var den første der blev sendt bud efter, Evald Henneberg så han kunne hjælpe med at starte den op. Og det kan jeg sige jer - den mand er i en fantastisk god kondi, for efter lang tids prøven og en kæmpe svedetur fik han gang i cyklen. Den røg så meget, at naboerne, som bor 300 meter borte, troede der var ild i noget. Efter der blev lavet



Køreaften DVM - Midtsjælland onsdag den 29. maj med start fra OK tanken i Ortved.

Erik sendte de ca. 18 motorcykler af sted denne solrige aften, sammen med lidt trafikale formaninger.

Fællesturen blev en 37 km smuk tur gennem det midtsjællandske landskab, med bølgende gule marker og igennem små landsbyer, som man slet ikke tror der eksisterede på Sjælland.

Målet som de fleste nåede var Thorsbro Vandværk tæt på Ishøj.

Enkelte var kørt direkte til vandværket, så vi var en passende flok der blev vist rundt.

Thorsbro Vandværk blev etableret i starten af forrige århundrede af Københavns Kommune, og skulle forsyne de tørstige københavnere med rent drikkevand.

Vandværket eksisterer stadig men mekanikken er for længst erstattet af nutidig teknik.

Det eneste er imidlertid at meget af det gamle udstyr stadig eksisterer. Vi blev vist rundt af en herrer, det tidligere har været ansat på vandværket, og som nu er tilknyttet det

museum der er på stedet.

Han kunne på entusiastisk vis fortælle om stedets historie og teknik, og sluttede af med sammen med andre museums rødder, at starte en kæmpe årgang 1932 B&W diesel motor op.

Da dyret først kom i gang lød det som en million, ikke speciel meget støj og ingen rystelser, faktisk som en Nimbus motor. Så vandpumperne blev oprindeligt drevet af dieselmotorer.

Igen en dejlig aftenur arrangeret af DVM – Midtsjælland

Poul (1304)



DVM-Midtsjælland Stjerneløbet 2013 den 26. juni

Trods et vejr med rusk og regn, ja noget der lignede en mild efterårsaf-

ten, mødte der 32 motorcykler og 3 – 4 biler med vel ca. 45 personer i alt i Herslev Havn denne onsdag aften. Lidt overraskende vejret taget i betragtning, men meget positivt når

sejlkubbens medlemmer og forældre igen havde stillet op med grillpølser, masser af hjemmebagt kage og kaffe, øl og vand.

Det var 4. gang vi kørte Stjerneløbet, og det var køretøjer i alle aldersklasser, der holdt parkeret på havnearealet. Dejligt at se at der også var nye ansigter, som medlemmerne havde trukket med fra startstederne i Lyngby, Greve, Køge, Ortved (Ringsted) og Holbæk + alle dem, der kom i spredt orden.

Sejlkubbens folk var også meget fornøjede med aftenens forløb, idet de havde haft et fint salg af deres gode varer, så vi takkede for modtagelsen, og de kvitterede med et velkommen i 2014, hvilket vi så må huske at gøre alvor af.

Erik Kristoffersen (978)



Skanderborgløbet 25. maj.

I år var det 17.gang, at der blev kørt Skanderborgløb. Som i tidligere år var vi også nogle fra DVM, der deltog i dette løb. Selv har jeg deltaget alle årene. I år var vi ca. 10-15 fra klubben, der deltog. Det totale antal ligger ret konstant på ca. 100 motorcykler. Niels Dygaard finder hele tiden på nye ruter. I år var temaet: "Kirkeruten".

Lørdag formiddag var der som tidligere år en udstilling af flere gamle racere midt i skolegården ved Realskolen. Nogle af dem blev også startet op, og der blev kørt på dem i et afspærret område. Ligeledes var der også besøg af gamle kørere, der for mange år siden kørte på motorsportsbanerne.

Sidst på formiddagen blev vi sendt af sted en ad gangen, hvor Niels Dygaard fortæller publikum lidt om de forskellige motorcykler. I år gik turen rundt om Skanderborg Sø, videre til Hovedgård, og til pausestedet ved en sø ved Egebjerg lige nord for Horsens. Rundt på ruten er der flere poster, hvor der skal løses opgaver, nogle er teoretiske andre er praktiske. Fra Egebjerg kørte vi via Østbirk til Ejer Bavnehøj, hvor der også blev holdt en pause. Herfra videre til Skanderborg, hvor vi afleverede startkortet. Sidst på eftermiddagen var der præmieoverrækkelse, og derefter fællesspisning for alle deltagerne.

Jørgen Møller (945)

Velkommen til nye medlemmer

2336

Klaus Nørager
Gadekærvej 7
3330 Gørlose
email: Klaus@noerager.dk
mobil: 2330 9775
mc: Honda 1100 årg. 82

2337

Kasper Cravach Andersen
Løsningvej 15
8722 Hedensted
email: Ka@bl-installation.dk
mobil: 6126 2715

2338

Mette Bøgelund Bott
Byvænget 1
4690 Haslev
email: mette@mettebott.dk
mobil: 6046 3820
mc: BSA 1954

2339

Andrew William Bott
Byvænget 1
4690 Haslev
email: andybott35@hotmail.com
mobil: 2382 3183
mc: Indian Scout 1929

2340

Torben Jensen
Ravnsvej 2
7442 Engesvang
email: pus@jensen.tdcadsl.dk
mobil: 2572 9610
mc: Yamaha xj650 1981

2341

Peter Lieb
Parkvej 4, sd.4
4000 Roskilde
email: peternsufox@gmail.com
mobil: 2828 1077
mc: NSU FOX 1953

2342

Roy Larsen
Tyrrestrupvej 31
8700 Horsens
email: roychrl@gmail.com
mobil: 4045 7978

2343

Bo Orloff Christensen
Klostervej 31, kloster
6950 Ringkøbing
email: bo.orloff@gmail.com
mobil: 2048 7448
mc: BSA M20DL 1939

2344

Karsten Banke
Poppelvej 15
7330 Brande
email: karbanke@gmail.com
mobil: 4055 3376
mc: BMW R26 1960

2345

Frederik Busch
Olafsvej 22
7080 Børkop
email: frederikbusch@mail.dk
tlf: 7586 6617
mc: Honda CB 400 N 1978



Sindre Lindal med "fru Tove" på en Panther, 1930 med en Paw trailer. Sindre havde sit første Skagenløb på Pantheren i år.



Heine Kristensen med datteren Maria Henriksen på BSA Slooper 500. Bagved sønnen Dan Henriksen på en BSA 600.

Kommende Arrangementer



Nordjylland

Ons. d.7. august Kl 18.30

Besøg på bogtrykmuseet Vingaards Officin Gl.Aarhusvej 21b Viborg. Museets Leder Ebbe Sørensen vil vise os rundt og fortælle om de mange spændende og meget sjældne maskiner der er på museet (se evt. museets hjemmeside) af hensyn til traktament beder vi om tilmelding til Kaj.

e mail: kaj.v.p@webspeed.dk eller tlf. 40191630

Natløb i Nordjylland

Lørdag den 6. oktober er der natløb i Nordjylland, med udgangspunkt i Hobro. Vi mødes hos Super Dæk Service Erhvervsparken 4 i Hobro.

Ruten er endnu ikke fastlagt men det bliver en tur på 60-70 km, måske med lidt god grusvej. Det bliver en orienteringsrute kørt efter kort.

Der er maskinkontrol fra kl. 18.30.

Slutinstruktion kl. 19.15

Første deltager kører kl. 19.30

Det vil koste 100, 00 kr. at deltager pr. person, der betales ved maskinkontrol.

Vi vil ikke bryde en god tradition, så når vi har alle deltagere er i mål, vil vi servere suppe til at få varmen på igen.

Tilmelding senest den 1. okt. til

Jette og Karl Søndergaard Lindumvej 23, Hvornum 9500 Hobro, jetteogkarl@mail.dk, eller efter kl. 16.00 på 40459776.

Vi glæder os til at se jer.

Jette og Karl Søndergaard

Midt-Vestjylland

Klubmøde afholdes 2. onsdag i hver måned på Grenevej 4, Astrup, mellem Videbæk og Skjern.

Aarhus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 9.30-11.30 i Rønnebo, (juni, juli & aug. kun den 1. og 3. lørdag). Adresse: Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

DVM afd. Sydjylland

5. Oktober Medlemsmøde.

2. November Planlægningsmøde.

7. December Julemøde.

Sjælland

Køreaften

Fyn

Søndagskøretur.

1. september

Er der søndagsåbent på Holluf Pile Bibliotek, og i den anledning sker der en masse med temaet "Vi giver den fuld gas".

DVM er indbudt. Biblioteket er vært ved lidt at spise og drikke. Ankomst til biblioteket 12.00-12.30.

ALSLØBET 2013

den 24.august

Vi starter ved Bil og Co A/S
Nørrekobbel 5,
6400 Sønderborg

Kl 900 Bil og Co a/s serverer
Morgenkaffe fra kl. 9 til 10.30

Kl.10.30 slutinstruktion
Kl.11.00 første start.

Der serveres frokost et sted på
ruten.

Afslutningen hos.
EUROMASTER
Nørrekobbel 7c
6400 Sønderborg

Remtrækker og MC fra før 1920
deltager gratis i løbet .

Speedometer vil blive afdækket.

Protester modtages ikke.

Startgebyr betales ved ankomst.

Fører kr.175, observatør kr.175

Der køres i 2 klasser.

Klasse 1 solo

Klasse 2 med observatør.

Tilmelding(også på egeskov) til

Charles Mortensen
74453547 / 61788514
Sven Erik Outzen
74488013 / 20838013

Sidste tilmelding 12 august
Med venlig hilsen Charles

Generalforsamling

den 26. oktober 2013

Den Gamle Grænseskro

Koldingvej 51

6070 Christiansfeld

Mødet starter kl. 11.00

Hvis du har forslag, der skal behandles på generalforsamlingen så skal de være formanden i hænde inden den 1. september 2013.

Pressemeddelelse

Den engelske Ariel Owners Motor Cycle Club (AOMCC) holder i dagene 22. til 26 august sit årlige Annual Rally i Randbøldal mellem Vejle og Billund.

Det er først anden gang i historien, at klubben holder dette rally udenfor England eller Skotland. Rallyet er arrangeret af Arielklubben Danmark på den engelske klubs vegne, og der er midt i juni foreløbig tilmeldt mere end 150 deltagere fra 12 lande.

Der bliver i forbindelse med træffet arrangeret fælles køreture ud i landet, og om aftenen er der lejlighed til socialt samvær med gamle og nye venner fra mange lande.

Søndag eftermiddag holdes der åbent hus, hvor andre motorcyklister er velkomne til at komme og hilse på.

Fakta:

AOMCC blev startet den 24. nov. 1951 på den kendte Ace Café i London, og har i dag medlemmer over det meste af kloden. Alle medlemmer får hver måned klubbladet Cheval de Fer, og desuden driver klubben en hjemmeside (www.arielownersmcc.co.uk) med et livligt forum, hvor medlemmerne kan udveksle råd og vejledning.

Den danske Arielklub, der har ca 200 medlemmer, har en hjemmeside på www.arielklubben.dk. Den udgiver 4 gange om året medlemsbladet Ariel Nyt.



14. – 15. september 2013

Løbets start og mål er på Hotel Hvide Hus, Strandvejen 111, 4600 Køge. Det er også der, vi overnatter. Vi skal bo i dobbeltværelser. 3 sengs stuer kan arrangeres, men der er ikke prisreduktion.

Startgebyret er i år: 1140 kr. pr. person. Det skyldes, at 2 overnatninger er indregnet. Hvis overnatning ikke ønskes mere end en nat eller måske slet ikke, skal I fratrække 300 kr. pr. nat pr. person.

Maskinkontrol er fredag den 13. september fra kl. 19.30, og lørdag kl. 7.30 – 8.30. Speedometer bliver af-dækket.

Slutinstruktionen er kl. 8.45. Første start lørdag og søndag er kl. 9.00. Der er 2 klasseinddelinger: Solo, samt med observatør.

Løbet afvikles efter DVM's løbsreglement og er åbent for MC'er fremstillet senest 31/12 – 1939. Hvis du møder på en anden og nyere MC end

den tilmeldte, vil rallypladen blive forsynet med et rødt skilt mærket "Udgået" og deltagelse sker uden for konkurrence.

Ikke registrerede motorcykler kan deltage, hvis de er godkendt i nuværende ejers ejertid og forsynet med løs prøveplade. Synsattesten medbringes og fremvises sammen med kørekort ved maskinkontrol. Husk desuden bestemmelserne med hensyn til transport af børn.

Alle deltagere – fører og observatører – deltager for egen regning og risiko, hvorfor der ikke kan gøres ansvar gældende overfor løbsledelse, DVM eller sponsorer. Der kan således ikke rejses krav for skade, som den enkelte deltager måtte forvolde på sig selv eller andre.

Der vil være transport mulighed for havarerede motorcykler og deres fører + observatør. Transporten sker på eget ansvar, hvorfor det er ejerens ansvar at motorcyklen er forsvarlig

fastspændt på lad eller trailer. Ud over erstatning for egen kaskoforsikring kan der, hvis uheldet er ude, ikke forventes erstatning fra DVM eller løbsledelse, så ønsker deltagere ikke at løbe den omtalte risiko, må vedkommende selv arrangere transport af sin havarerede motorcykel.

Løbsleder Skjold Pagh, tlf. 21292285, skjold@pagh.in . Rutelægger Flemming Olesen og Skjold Pagh. Opsamler og maskinkontrol John Carlsen og Erik Mørup. Beregnere Henning og Egon (rør).

Tilmelding til Lars Andersen, tlf. 23420680, laf@greve.dk . Indbetaling til Nordea Ringsted - Reg. nr. 2522 Konto nr. 0745194303 - senest den 12. august. Man er først tilmeldt og får et løbsnummer, når pengene er indgået i banken. Husk at opgive **navn og medlemsnummer**.

Det sidste letter opgaven meget for os.

Vel mødt, Skjold Pagh

Tilmelding til Løvfaldsløbet 2013			
Medlemsnummer:	MC:	Årgang:	
Navn:			
Adresse:	Postnummer:	By:	
Telefon:	Mobil:	mail:	
Observatør:			
Betaling			
Statgebyr fører (hele arrangementet incl. overnatning exl. drikkevarer) fredag - lørdag			1140,00 kr.
Startgebyr observatør fredag - lørdag			1140,00 kr.
Ekstra spisebillet lørdag			250,00 kr
Fradrag pr. person, hvis der kun ønskes overnatning lørdag.			- 300,00 kr
I alt kr. indbetales på 2522 0745194303 Nordea Ringsted Anmeldelse sendes til Lars Andersen, Jungsøvej 10, 4174 Jystrup			
Underskrift:			

Genbrugs- hjørnet

Købes

Jeg søger en spændene amerikansk motorcykel, mærke, årgang, cc størrelse er ikke vigtig, dog skal den kunne deltage i klubbens løb, så den skal være fra 1939 eller før, jo ældre jo bedre, alt har interesse, også et projekt eller en papkasse-model. 500cc-1000cc englændere kan også have min interesse.
51908643

Michael Pedersen (1618)

Købes

2. cyl. Magnet til Indian 1925-30 købes. 42 gr.
3032 0274
mail: ind-jan@live.dk
Jan Lund-Jørgensen

Sælges

Hele årgang 1978 minus augustnummeret af "The Official Journal Of The Vintage Motor Cycle Club". 11 numre for kr. 200.
4040 4578

Knud Degnbol

Sælges

Læderspjældskarburator til en halvtopper Harley Davidson 1000 cc fra 1920. Model "H", 1 1/4".
Mail: obbekaer@post.tele.dk
Obbekaer (175)



Nordisk Veteran gammel kærlighed ruster ikke

Nu med ny Brugsveteranforsikring

Gå ind på **www.nordiskveteran.dk**
eller ring på telefon 35 47 77 47
og få alle veterankundefordelene



Messecenter Herning

Stumpe- marked

Ting & Sager 2013

lørdag den 16. november

2014

*lørdag den 29. marts
lørdag den 15. november*

Svend Aage Mortensen
Striusvej 11 - 7430 Ikast
9517 1603 - 9926 9926

ALT TIL NIMBUS OG BMW

Reparation og service - Nimbus og BMW

Næsten alle reservedele på lager.

Speedometer-reparation. Hjulbygning.

Motorrenovering.

Stelopretning. Totalrenovering. Lakering.

Steib og Nimbus sidevogne.

Bestil pr. brev, telefon, mail eller fax.

Mindre lager af de mest almindelige Nimbus reservedele i:

Løgumkloster, Sognegade 18,

Tlf. 2184-6264. Træffes efter aftale.

Skive, Pettravej 19, Tlf. 2824-4654. Træffes efter aftale.

Aarhus Nimbus, Rombach & Nielsen Aps

True Byvej 29 - 8381 Tilst

Tlf 8624 6222 fax. 8624 6229

info@nimbus-aarhus.dk

www.nimbus-aarhus.dk

Specialvækstedet tilbyder

- cylinderboringer
- stempler leveres
- foringer, krumtaplejer, hovedlejer til nyere og gamle motorcykler
- topstykker renoveres med sæder, styr og ventiler til blyfri ibenzin
- alt maskinarbejde og svejsearbejde udføres
- løse motorer modtages til hovedreparation



Ingana Aps

Balke & Wedel

Gl. Køge Landevej 55

2500 Valby

Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25

www.ingana.dk

JC NIMBUS Aps.

- ⇒ salg af reservedele
 - ⇒ også postordre
 - ⇒ totalrestaureringer
 - ⇒ stelopretninger
 - ⇒ afprøvning af motor i prøvebænk
 - ⇒ plejstangsproduktion
 - ⇒ nyfremstilling af reservedele
 - ⇒ nye koblinger og andet til "Kakkelovnsrør"
 - ⇒ nyfremstilling af sidevognsstel med bremse
 - ⇒ nye sidevognskasser på lager
 - ⇒ udsegt høflig betjening
- www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø

☎ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09

Åbningstid 9-17

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

**HARLEY-
DAVIDSON**

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling



White Tire Paint

Veteranimporten

97 51 00 16 eller 161 - 29 82 00 10

veteranimporten@ic.dk

www.veteranimporten.dk

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:

ventiler - ventilstyr - ventilsæder

ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice

Finlandsvej 6 - 8700 Horsens

tlf. 75 62 52 99 - fax 75 62 59 06



5772 Kværndrup - 62 27 10 16
www.egeskov.dk

**Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen**

Gå på oplevelser i Europas bedst bevarede renaissance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man fierdes mellem blomster og kunstfærdigt klippede hække.

På Egeskovs 10 museer genopfriskes gamle minder.

I Piet Heinslabyrint gælder det om at finde ind til det japanske tårn. For familiens yngste er højdepunktet de 8 store legeområder i skovens lysning.

Landsarrangementer

Egeskovløbet 10-11. august

Alsølb 24. august

Løvfaldsløbet 14-15. september

Gjern

7. september 2013 Veteranlastbiltræf.

Jysk Automobilmuseum.

WWW.jyskatomobilmuseum.dk

Herning

Stumpemarked

lørdag den 16. november

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends

1. juni - 31. august: tirsdag - søndag

September: weekends

Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,

☎ 54 44 22 22

www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPA'S STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Invester i forsikring til dit veteran/klassisk køretøj

Med blot 100,- kroners indskud ved tegning af police i GF-Forsikring, deltager du i den årlige tilbagebetaling af eventuelt overskud. GF kunder får i 2013 tilbagebetalt 142 millioner kroner.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.794 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	664 kr.	207 kr.	1.657 kr.	513 kr.
150.000	1.036 kr.	207 kr.	2.587 kr.	513 kr.
500.000	2.468 kr.	207 kr.	5.971 kr.	513 kr.

GF Veteran tegner ansvars- og kaskoforsikring for bevaringsværdige originalt opbyggede køretøjer, som er henholdsvis 35 og 25 år gamle.

Forsikringerne er med 100% tilbagebetaling af et eventuelt overskud. I 2013 tilbagebetales 25% af forsikringspræmien på baggrund af 2012 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF Veteran stiller ikke krav

om yderligere medlemskab af f.eks. veteranklub eller mærkeklub.

Ved mere end én kaskoforsikring i GF Veteran ydes 25% rabat på samtlige kaskoforsikrede køretøjer.

Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel i perioden 15. marts til 31. oktober. I den resterende periode er det ved kaskoforsikring, forsikret mod brand og tyveri.



Medlemmer af GF Veteran kan tegne autohjælp for blot 288 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/ klassisk køretøjer