VETERANEN

Medlemsblad for
Danmarks Veteran Motorcykleklub

VETERANEN
49. 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 senest den 1. i ulige måneder.

Forsiden

Nummer 5 2014

Karsten Berthelsen, vores formand igennem seks år fra 1988 til 1994, her med sin færdigrestaurerede Harley-Davidson Sport. Et projekt han har arbejdet på igennem de sidste 29 år.

Indhold

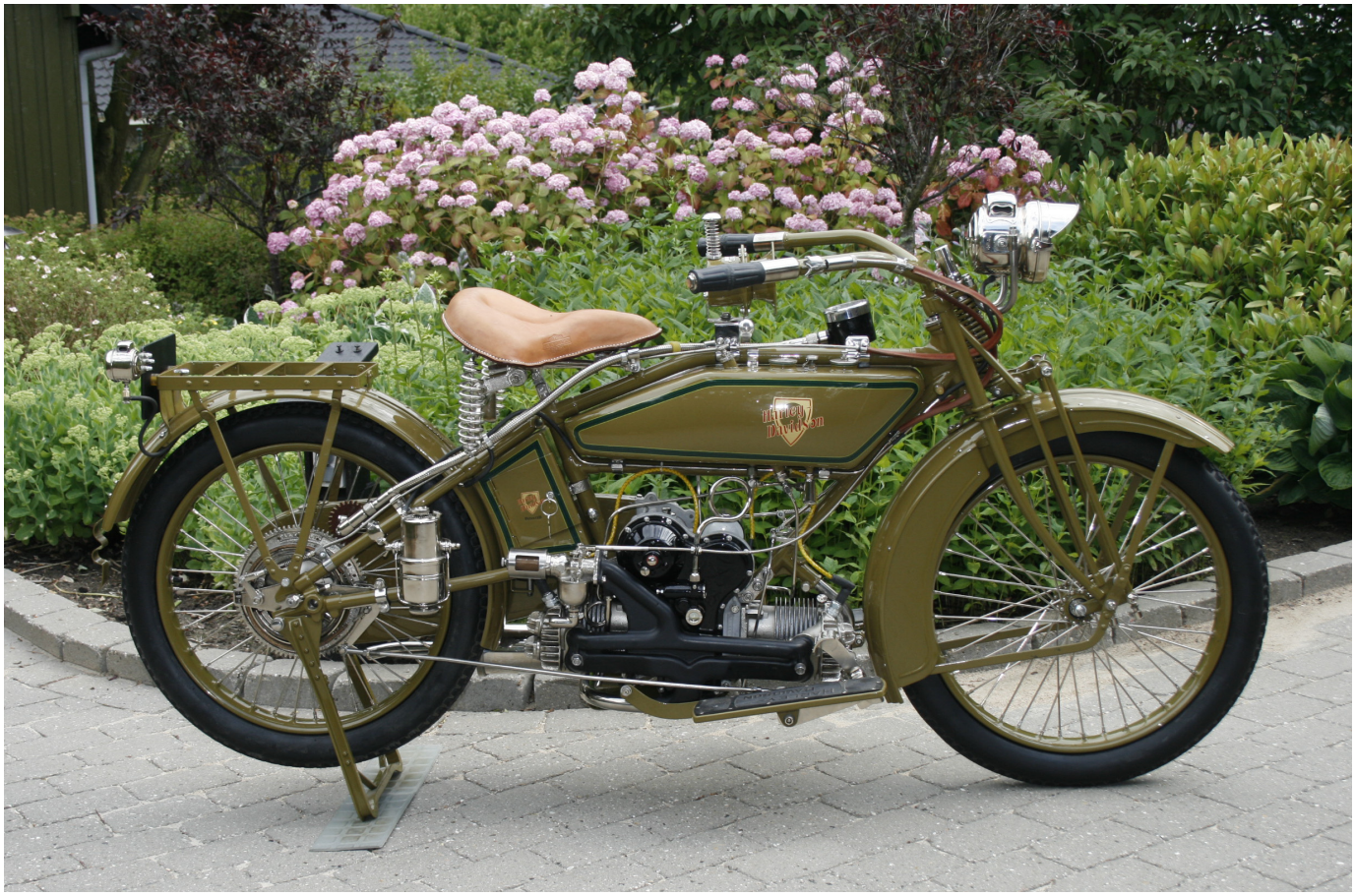
Karsten Berthelsen & HD-Sport 3-5
Stel og Noget i en Spand 6-7
Genopbygning af HD Model 19W 7-15
Thorsvang Samlermuseum 16-18
Windmill B-team 19-21
Windmill v/Otto V. Lassen 22
Fladtankerløb Hindsholm 23
Trondhjemsridtet 1919 i 2014 24-25
Nyt fra afdelingerne 26-28
Generalforsamling Dagsorden 29
DVM Regnskab 30-31
Klubnyt 32
Kommende Arrangementer 33

Redaktionelt

Hovedhistorien denne gang er om Karsten Berthelsen, vores tidligere formand gennem seks år. Karsten rejste et projekt, der nær var gået til, og han havde også samtidig skrevet ned, hvordan det forløb. Hans historie er skrevet over mange år, sammen med Harlyens genfødsel, og giver derfor et godt indblik i, hvor stort et arbejde, der ligger bag en sådan restaurering. Vi har i dette nummer artikler fra årets Windmill, men jeg har været nød til at gemme artiklen fra A-team, der for det meste bestod af familien Beck, til næste nummer. Der vil også næste gang være indlæg om Alsløbet.

Det kunne også være godt at få indlæg om Egeskovløbet, set igennem deltagerbriller

Obbekær



Karsten Berthelsen

og Harley-Davidson Model 19-W

Her er cyklen fotograferet i haven på Fjordparken 19. Som det ses, er det ikke kun cyklen der er i orden.

Foto & tekst: Obbekær

I 1985 køber Karsten Berthelsen denne Harley Sport. Den var i en lidt anden stand, da den blev læsset af hjemme i Fjordparken 19. Fra side seks og fremefter fortæller Karsten om det store arbejde han igennem de sidste 29 år har udført, for at cyklen kan fremstå som på disse sider.

Karsten blev medlem af Danmarks Veteran Motorcykleklub i 1976. I sidste halvdel af halvfjerserne mødtes vi til madpakketure og vinterfester rundt på Fyn.

I 1979 spurgte jeg om han ville være officials på Skagenløbet. Året før havde jeg ikke været så heldig med valget af officials, så nu ville jeg godt have nogle flere fynboer omkring mig.

Det blev til fire års samarbejde med Skagenløbet og i 1981 til 1983 også samarbejde omkring Egeskovløbet.

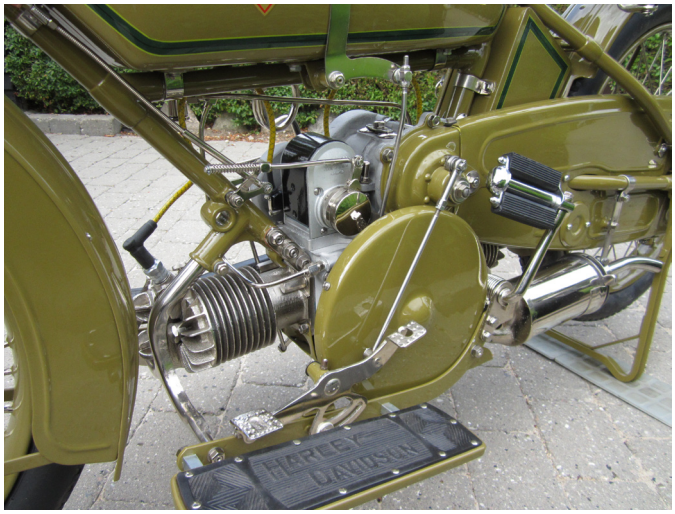
I 1987, efter et par år som sportsleder, overtog Karsten formandsposten, og han var derefter formand for Danmarks Veteran Motorcykleklub i seks år.

Karsten er en grundig mand, ja jeg vil nærmest kalde ham perfektionist, og sådan er det, både da han var formand, i sit tidligere arbejde eller når han restaurerer motorcykler for sig selv eller laver dele til andre medlemmer i klubben.

I 1992 da Egeskovløbet havde 25 års jubilæum trådte han ind i løbsledelsen, og sammen med Torben Juul og undertegnede var han med til at sætte sit præg på det store arrangement.

De sidste par år har ikke været lette for Tove og Karsten. I starten af 2011 døde deres søn, Lars Berthelsen, ved et tragisk uheld. Lars var i et fitnes center, hvor han dyrkede motion på en motionscykel, men en blodåre nær ved hjertet bristede og blev trukket ind i hjertet. Lægerne mente al Lars var væk inden han nåede gulvet.

Sidste år kom Tove til skade med ryggen ved et fald i Østrig, hvor de var på ferie. Det har været nogle hårde år for vennerne i Fjordparken, men det er mit største ønske, at de med tiden kan komme videre efter den sørgelig og hårde tid.



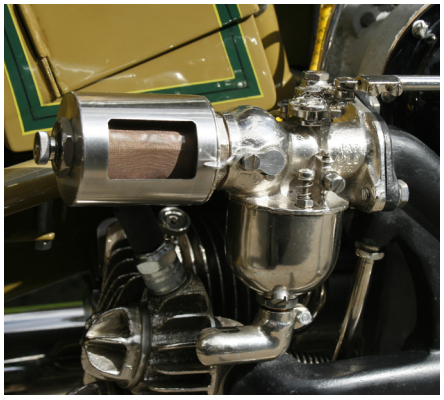
Harley-Davidson Model 19-W Sport

Da Harley-Davidson startede i 1903 var det udelukkende een cylindrede motorer.
Den første twin hed model 5-D var på gaden i 1909. I 1911 var de klar med den twin motor, som i grundprincippet holdt helt op i slutningen af tyverne.

I 1919 var de klar med en helt ny og anderledes model, nemlig cyklen her på disse sider. De første år kunne den kun købes uden elektrisk lysanlæg og med magnettænding til en pris på 335 $. I 1921 kom en model WJ med lysanlæg og elektrisk tænding til 445 $. Som magnet model og sandsynligvis med carbid hed modellen WF og prisen var 415 $.

De efterfølgende år faldt prisen drastisk på sportsmodellen og det sidste år den blev fremstillet i 1923 var prisen helt nede på 295 $ for en elektrisk udstyret model og for en med magnet skulle man af med 275 $. Jeg fandt disse oplysninger i HD egne arkiver, og de er måske en meget god ledetråd for, hvorfor cyklen kun fik fem års levetid. Teknikken var meget anderledes, end det HD ellers fremstillede, og da de havde så stor succes med den store 1000 cc V-twin blev den lille sport ofret.

Obbekær



Her ses den færdige karburator. Næsten alle dele indvendig i karburatoren har Karsten selv fremstillet, men det er kun een af mange Schebler karburatorer, der har været igennem Karstens hænder.

Specifikationer

Motor:
Firetakts boksermotor med vandret-liggende cylindre i kørselsretningen. 6 hkr. Cylinderdiameter: 69,84 mm. Slaglængde: 76,2 mm. Cylinder-volume: 584,02 ccm. Alle lejer er rullelejer. Krumtappen er afballan-ceret med kontravægte. Svinghjulet på venstre side er indkapslet i en skærm.

Karburator:
Schebler Standard 3/4" monteret med et cylindrisk luftfilter.

Magnet:
Robert Bosch nr. 25708

Smøring:
Motor, gearkasse og kobling forsy-nes med olie fra en pumpe. Der er håndpumpe til yderligere smøring.

Kobling:
Lamelkobling der går i olie og ma-nøvreres med venstre fod.

Gear:
Tretrins gearkasse. Følgende ud-vekslinger: Første 13,87 :1, andet 8,33 :1, tredie 5 : 1. Motoren star-tes med fodpedal på venstre side når koblingen står i frigear.

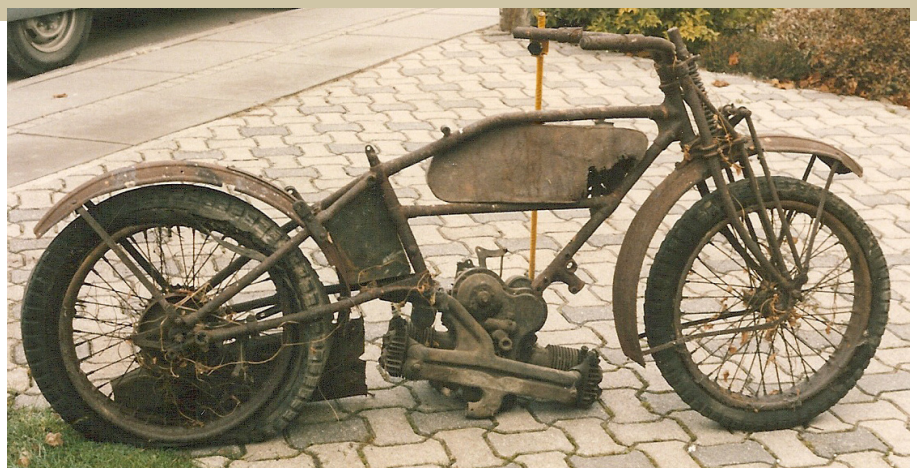
Transmission:
Fra motor til gearkasse overføres kraften via spiralskårne tandhjul. Fra gearkassen til baghjulet er det med kæde der ligger i en kædekas-se med olie. (denne kædekasse er kun på modellerne i 1919-1920 og 1921).

Bremser:
Bremsen er en dobbeltvirkende båndbremse der virker på baghjulet. Fodbremsen på højre side er en ud-vendig båndbremse. Håndbremsen er indvendig i den samme bremse-tromle, men er to indvendige bak-ker.

Hjul:
26"x3" Standard C.C. type.

Skærme:
Koldvalset stålplade 5". Bagerste del af bagskærmen kan afmonteres.

Brændstof:
Benzintanken rummer 13,5 liter og oliebeholderen 2,2 liter.
Med en fuld optankning oplyser Harley-Davidson, at man kan tilba-gelægge mellem 85 og 140 km.



"Et stel og noget i en spand"

En Harley-Davidson Sport ankom Fjordparken 19, en sensommerdag i 1985. Karsten Berthelsen fortæller om mødet med et projekt. (red.)

En sensommerdag i 1985 fik jeg besøg af min ven Bengt Olsen, Danmarks Veteran Motorcykleklubs daværende bestyrelsesmedlem.

Hans vej faldt forbi Nyborg, og det var en eftermiddag ved kaffetid, så min hustru Tove bryggede kaffe med frisk hjemmebag. Jeg var selvfølgelig nysgerrig efter at høre, hvad der fik Bengt til at komme omkring Nyborg, da han jo selv boede i Frederikshavn. Bengt svarede, du kan jo gå med ud til min bil, en Mazda varevogn, og se hvad jeg har inde i varekassen!

I bilens varekasse var der tre motorcykler: En Norton Dominator 650 ccm. årgang 1958 - samt en BSA Bluestar 500 ccm. fra trediverne og "liget" af en meget rusten og yderst mangelfuld Harley–Davidson model W - Sport. Jeg spurgte Bengt, hvor han havde disse cykler fra? Og Bengt fortalte:

"Du ved jeg er fra Lolland, hvor jeg er født og opvokset i en lille landsby, hvor vi var nabo til smeden. Hos ham har jeg rendt det meste af min barndom og ungdom, idet jeg også kom i lære hos smeden, og herfra blev udlært som grovsmed. Jeg var bekendt med, at han dels kørte motorcykel og dels, at han havde disse motorcykler stående. Men nu er smeden død, og smedens enke havde bedt mig om, at hjælpe med at få ryddet værkstedet og få solgt de omtalte motorcykler".

Så for mit vedkommende var der nu frit valg fra samlingen i bilens vare-rum.

Tove meddelte, at der var kaffe og hjemmebag, så bagklappen på Mazdaen blev lukket, og vi samledes om kaffebordet.

Her fortsatte snakken om Bengts barneår – og ungdom på Lolland i landsbyen hos smeden, hvor han både før og under sin læretid havde haft så mange gode timer.

Om Harley – Sporten fortalte Bengt: *"Smeden fandt den i en nærliggende grusgrav i 1952, liggende som et rustent"vrag". Han forhørte sig hos beboerne i nærmeste omegn, hvem der ejede den fundne motorcykel. Men ingen ville kendes ved den, eller vedkende deres ejerskab til den. Dog fortalte nogle naboer i nærheden af grusgraven, at før 2. verdenskrig, var der nogle unge knægte, der havde kørt ræs på en gammel motorcykel i grusgraven, men at dette var ophørt sidst i 1930´erne da motoren vist nok var gået i stykker, og knægtene siden havde moret sig med at kaste sten på hele motorcyklen, nok med henblik på at ødelægge den mest muligt?".*

Smeden opsamlede det der var tilbage af motorcyklen, og kørte det hjem. Stellet med hjul blev henstillet, ude under tagudhænget, bag ved smedeværkstedet. Her henstod de sørgelige rester så de næste 33 år i sol og regn, med dryp fra tagudhænget ned over stellet m.v. Trods flere opfordringer til smeden, fra min ven Bengt, om at give Harleyen lid bedre opbevaringsforhold, svarede smeden hver gang: De fine dele ligger på loftet, og det er mit pensionistpro-

jekt, så jeg skal bare lige have fundet de sidste dele, så går jeg i gang!

Men smeden havde glemt, at når *"manden med leen"* (døden) høster, ser han ikke på dåbsattesten, han høster efter en anden kalender. Så smeden forlod pludselig denne verden, og måtte gå til de evige jagtmarker, i en alder af knap 70 år, uden at have rørt sin Harley- Sport.

Bengt Olsen fortalte, at smeden inden sin død, havde været på flere Stumpemarkeder rundt om i landet, hvor han blandt andet havde fundet en brugbar forskærm og et par gode fælge, som fulgte med cyklen da jeg købte den af Bengt Olsen.

Denne beretning fra Bengt Olsen om hans tilknytning til smeden og ikke mindst beretningen om Harley – Sporten, havde pludseligt tændt noget i mig. Så det endte med, da vi stod og skulle hilse af med hinanden, bad jeg om, at der igen blev åbnet til bagagerummet, så jeg endnu en gang kunne se på Harley – Sporten.

Det endte med at Nortonen og BSAén måtte ud for at Harleyen kunne komme ud for nærmere besigtigelse. Men gud, hvor var den ringe! Men smeden havde ret, at de gode stumper, som var motor/gearkasse i én blok, og det meste af bagkædekassen, der alt sammen havde ligget på loftet, samt den indkøbte forskærm og de to fælge var nok det bedst bevarede. Det endte med at jeg købte Haley- Sporten af Bengt Olsen, i troen på, og med forventning om, at det nok skulle lykkedes for mig at få cyklen restaureret.

Da jeg ville skubbe cyklen ind i min garage, begyndte begge fælge at give efter for belastningen, idet de begge krakelerede og egerne bristede, så inden jeg nåede garagedøren var cyklen sunket helt sammen, så resten måtte bæres ind.

Dette optrin udløste megen morskab hos naboen samt øvrige tilstedeværende, ikke mindst da jeg hentede en kost og skovl, samt en spand til at feje stumperne op i. Dermed havde Harleyen, af naboen og min hustru, fået et nyt navn, idet den nu var døbt:

"Et stel og noget i en spand".

Sandblæsning af stellet

Jeg adskilte de tilbageværende dele og sendte dem til sandblæsning. Da jeg efterfølgende kom hos sandblæseren for at hente mine dele, kunne jeg se på manden, at han var noget brødbetynget. Han siger til mig: Jeg bliver nødt til at sige til dig, at der er ikke så meget tilbage af delene efter sandblæsningen. Og det måtte jeg erkende, idet store dele af forgaflen og stellet var forsvundet.

Motor og gearkassen

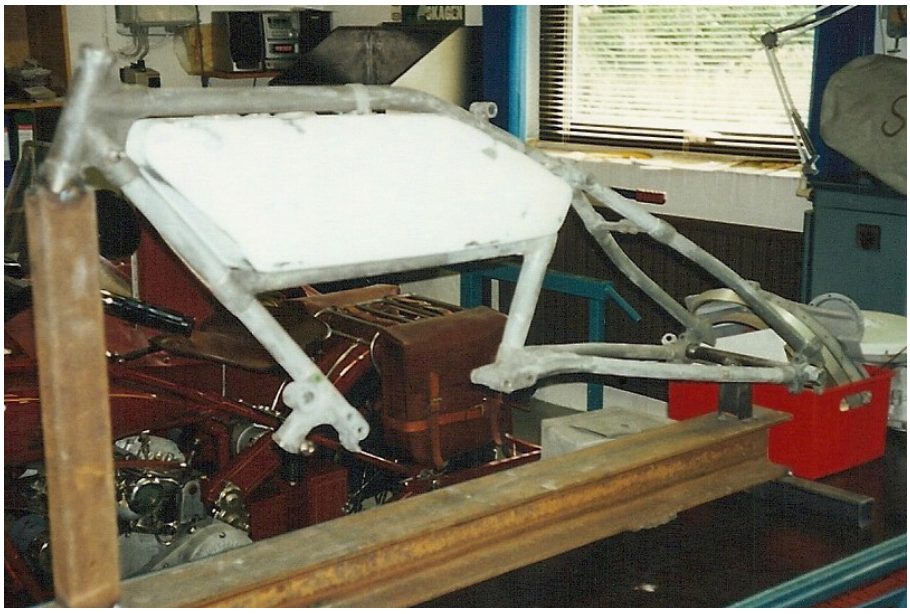
Det viste sig, at hele bunden i motorens krumtapshus var slået i stykker, idet en knækket plejlstang, indvendigt fra, havde slået et stort hul i bunden. De mange sten som var kaste på cyklen, medens den lå i grusgraven, havde også sat sine spor i form af knækkede køleribber på cylinderne, men også revnede og ituslåede cylindre. De mange år i vejr og vind i grusgraven, med åbent hul ind til motorens ædlere dele, havde sat uoprettelige spor, i form af rust og korrosion i de ædlere dele.

Stel og forgaffel

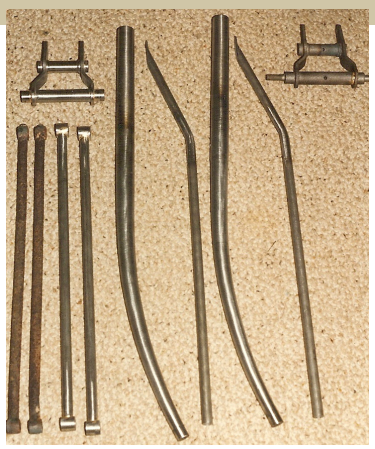
Et af de få komponenter i Harley Sportens konstruktion som forblev uændret i alle modellerne var selve stellet, med undtagelse af forgaflen, som man i 1921 valgte at forstærke ved at opbygge den med nogle tykkere og stærkere stålrør, idet man konstaterede, at 1919 og 1920 forgaflen var for spinkel og ustabil i sin konstruktion.

For at kunne opbygge dels en ny forgaffel og dels et helt og intakt stel, måtte jeg først fremstille fikseringsværktøjer (skabeloner), til opspænding og fastholdelse af alle stellets og forgaflens enkeltdele under hele fremstillingsprocessen. Dette var særdeles nødvendigt i den sluttelige proces ved sølvlodning og messinglodning (slaglodning), som slutteligt samlede alle stellets og forgaflens enkeltdele.

Inden stel og forgaflen blev genopbygget måtte der fremstilles skabaloner og masive bænke, til at holde de mange dele inden sammenlodning.



Til den nye forgaffel valgte jeg at bruge kraftige højtryks- hydraulik rør, og de koniske og buede forgaffelben blev fremstillet ved at udbore to stk. runde aksler i automatstål fra begge ender og efterfølgende dreje akslen konisk i samme profil som den originale forgaffel. Slutteligt blev forgaffelbenene varmbukket i den rette buede profil. Alle de enkeltdele fra den gamle forgaffel, som kunne genanvendes i den nye forgaffel, blev indbygget i denne med henblik på at bevare så meget som muligt af de originale dele.



Her til venstre ses forgaflen efter sandblæsning. Nye dele måtte fremstilles, som det ses herover. Til højre er det færdige resultat fikseret i holderen og klar til adskillelse, for senere at bliver malet. (red.).

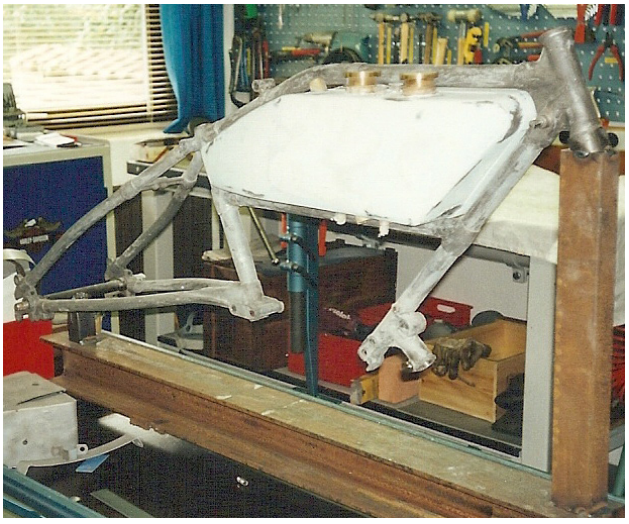
Fra min ven Carl Linder-Madsen, havde jeg fået to meget defekte og ukomplette stel, hvoraf det ene stel var klemt helt sammen i bagenden, idet det havde været anvendt som cykelstel under 2. verdenskrig.

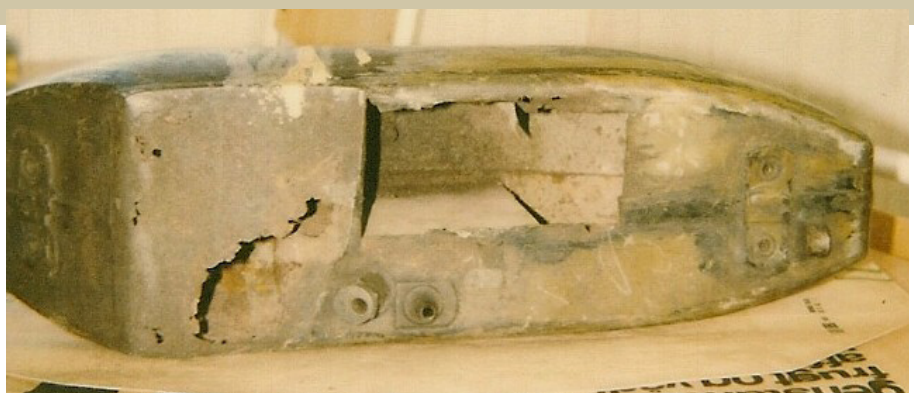
Men væsentlige dele af disse to stel var så gode i materialet, at jeg ved adskillelse af disse to stel, plus det bedste fra mit eget stel, kombineret med fremstilling af nye rørdele, i kraftigt hydraulik rør, kunne jeg samle alle delene fra de tre stel, i den før omtalte fikseringsskabelon, og dermed genopbygge et helt og intakt stel, primært af originale steldele, som blev samlet ved messinglodning (slaglodning), som stellet jo oprindelig var fremstillet af på Harley-Davidson fabrikken. Hermed havde jeg genskabt, dels en ny forgaffel og dels et nyt og solidt stel i kombination af nye rørstumper og originale steldele, som blev fundamentet i den videre genopbygning af Harleyen.

Så kom turen til tanken

Her har de forskellige stel ved at blive adskilt, og det ses tydeligt, at de er papirstynde efter sandblæsningen. De bedste dele og fittings bevares.

En kraftig bænk måtte fremstilles, så det var muligt at få loddet det hele sammen uden at det skulle slå sig. Det fyldte meget i værkstedet, mens det stod på.





Herover den lånte tank, der heldigvis manglede noget af bunden, så det var muligt at opmåle både udvendig og indvendig. Herunder lidt af fremstillingen af ny tank.

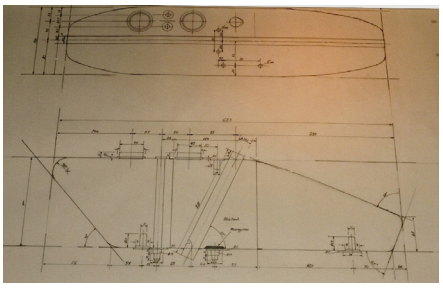
Benzintanken

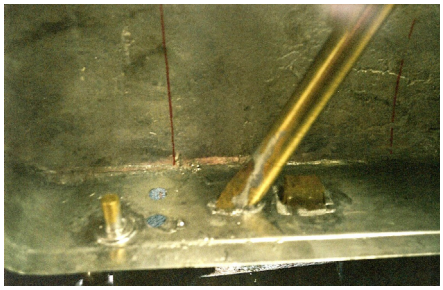
Da jeg købte motorcyklen. Sad der resterne af en interimistisk sammenloddet blikdunk i stellet, som sikkert har haft funktion som benzintank, medens cyklen endnu har kunnet køre? Men nu var udfordringen at få nyfremstillet en komplet benzintank i den rette udformning og i de rette mål. Dertil kom, at få fremstillet alt det fittings, som sidder i en sådan benzintank. Så den første opgave var at kunne se eller låne en original benzintank, som jeg kunne opmåle og fremstille tegninger af med henblik på nyfremstilling af alle tankens dele.

Sidst i 1980érne lånte jeg hos et klubmedlem i DVM en original, - og rimelig intakt benzintank, hvor der til mit held var skåret et stort hul i bunden, nok med henblik på at reparer hullet med nyt plade? Med dette hul kunne jeg studere hele den indvendige side af tanken, og her se, hvordan en original tank var konstrueret og opbygget. Samtidigt kunne jeg opmåle alle tankens bespændinger, - gevindstudse og tankdæksler (fiitings), og ikke mindst den specielle benzinhane og olie- håndpumpen i tanken.

Alle dele i - og uden på tanken blev opmålt, selv de originale stafferinger var synlige og kunne opmåles. Farverne på stafferingerne var, trods falmet også genkendelige i farverne. Hermed kunne jeg fremstille tegninger af tanken i målene 1: 1. Tilbage var hele fremstillingsprocessen af benzintanken.

Jeg indkøbet en hel 0,75 m.m. karosseriplade, - fremstillede skabeloner i pap af alle tankens pladedele, som jeg overførte til stålpladen og efterfølgende udklippede alle tankens pladedele. De hvælvede tanksider, som buede i flere retninger, blev fastspændt i to præfabrikerede og spejlvendte stålskabeloner, hvori stålpladen blev hamret op i den rette buede facon. De plane sider af tanken var nemmere at fremstille over en træskabelon. Alle pladedelene blev punkt- hæftet sammen og rette op med efterfølgende kontrol af pasform i stellet. Slutteligt blev alle pladedelene fuldsvejst med autogensvejsning. En sådan svejsesøm krymper under afkølingen, og trækker dermed i det omkringliggende materiale, hvilket medfører megen skævhed. Derfor skal hele svejsesømmen strækkes i sin fulde længde ved hamring mod en ambolt, og i denne proces oprettes hver af tankens halvdele for skævheder og småbuler.





Fra fabrikken i USA, var en Harley-benzintank oprindeligt fortinnet indvendigt. Dette for at beskytte tankens indvendige overflade mod korrosion (rust). Da de to tankhalvdele er tinloddet sammen i en falset samling midt på tanken, var visse områder på tankens udvendige side også fortinnet, speciel der hvor tankens fittings skulle monteres ved tindloddning.

Efter glasblæsning af de to nyfremstillede tankhalvdel, blev disse fortinnet indvendigt og udvendigt, hvorefter hele samleprocessen blev påbegyndt med montage af den indvendigt monterede olietank og dertil alt det øvrige af tankens fittings.

Efter færdig samling blev tanken trykprøvet for tæthed, og slutteligt blev små buler og andre mindre skævheder spartlet – planslebet og grundmalet (primet). Tanken kunne nu monteres i stellet.

Jagten på manglende reservedele og tvivlen om købet.

I de efterfølgende år, satte jeg nu alt ind på, via mine kontakter inde for DVM, samt henvendelser til USA via forhandlere af brugte Harley- stumper, at finde nogle af de manglende dele til Harley-Sporten. Men de mange henvendelser var desværre med et negativt resultat, idet flere forhandlere i USA meddelte, at de slet ikke kendte til en sådan Harley – Davidson?

Gennembruddet i min søgen kom ved at jeg på et tidspunkt kommer til at tale med min gode veterankammerat Karl Linder-Madsen fra Greve på Sjælland, som også havde restaureret en Harley–Sport, og efterfølgende kørt mange tusinde kilometer på den helt frem til sin død.

Karl fortæller mig, at han havde nogle overskydende dele til stel og skærme liggende fra sin ege restaurering, som han god ville sælge. Hertil måtte jeg låne nogle forskellige dele som jeg kunne kopiere og nyfremstille. Og hertil kom, at Karl Linder Madsen også fortalte om en god ven, som boede på Nordsjælland i byen Lindenborg.

Denne ven ”Mads” også kaldt ”Auto-Mads” som tidligere havde drevet et autoværksted ude i Sydhavnen i København, men nu var pensioneret, gik og puslede om sin samling af ældre biler og motorcykler. ”Auto-Mads” havde også en Harley–Davidson model W Sport og nogle ekstra dele, som Karl foreslog at jeg kunne spørge om jeg kunne købe. Karl formanede mig om ved kontakten med ”Mads”, at fare med lempe, idet det ikke var alle, der blev lukket ind hos ”Auto-Mads”!

Efter Karl Linder havde introduceret mig hos ”Auto Mads”, havde jeg telefonisk kontakt med ”Auto-Mads”, og fik en invitation til at besøge ham en lørdag formiddag en sensommerdag i 1989. Da den billigste færgebillet over Storebælt var en motorcykel, kørte jeg på min Indian Police Scout med sidevogn. Dette blev en ”døråbner” hos ”Auto-Mads”, som tog rigtig godt imod mig sammen med sin hustru, hvor jeg efter grundig inspektion af Indianen, blev budt på formiddagskaffe i køkkenet. Her gik snakken livligt, hvor vi hver især overordnet fik fortalt om vores foretagsomhed i vores liv. Det gik op for mig, at der ikke var nogen som havde spurgt ”Auto-Mads” om han ønskede at være medlem af DVM? Jeg tilbød Mads at formidle et medlemskab, hvilket han blev glad for. ”Auto-Mads” gik meget dårligt, idet han kun kunne gå ved hjælp af to armkrykkestokke, hvilket skyldtes to – tre mislykkede hofteoperationer, hvor der var blevet anvendt det famøse ”Bone- look” til samling af de nye hofter. Oven i denne ulykke, havde hans hustru netop fået konstateret brystcancer.

Nu var turen kommet til ”stalden” hvor de ældre biler og motorcykler stod opmarcheret. Da jeg så Harley-Sporten, kunne jeg med det samme se, at det var den Harley – Sport som før havde tilhørt vor tidligere formand i DVM, Arne Graversen. ”Auto-Mads” fortalte at han havde købt den af Arne Graversen. Ved siden af Harley- Sporten lå der en delvis komplet ekstra motor, som jeg blev meget interesseret i. Men beskeden fra ”Auto-Mads” var: Det hele sælges samlet! Og det havde Karsten ikke råd til.

Efter yderligere et par gode timer hos ”Auto-Mads”, hvor vi havde haft gode og fortrolige samtaler om hvert vores liv, hvor jeg også fik indblik i, at Auto-Madses barndom ikke havde været en dans på roser. Jeg forstod, at denne barndom havde kastet mørke skygge langt ind i hans voksenliv, idet ”Mads” i virkeligheden ikke hed ”Mads”, men tålte ikke at høre sit rigtige navn nævnt, idet det gav ham triste minder om hans faders brutalitet, som dengang altid startede med, at faderen før revselsen, råbte hans rigtige navn. Derfor havde ”Mads” valgt at hede ”Mads” i sit voksenliv.

I samtalens forløb, var der var også blevet plads til, at jeg havde fortalt om mit tvivlsomme projekt med de store mangler på Harly-Sporten, ikke mindst den meget ødelagte motor. Herved forbarmede ”Auto-Mads” sig, og lod mig låne adskillige dele fra sin Harley Sport, mod at jeg returnerede de lånte dele inden for en aftalt tidshorisont.

Trods ingen køb af motordele, var jeg opfyldt med glæde på hele hjemturen, idet jeg syntes, at det havde været en meget berigende dag, ikke mindst på det menneskelige plan, men også muligheden for at kunne kopiere de lånte dele, som lå i sidevognen på min Indian.

Nu springer vi nogle år frem i tiden til ca. 1993, hvor det en mørk og regnfuld efterårsaften ringer på døren i Fjordparken 19. Udenfor står der to yngre mennesker, - en ung pige og en ung mand. De spørger om jeg hedder Karsten Berthelsen? Hvilket jeg bekræfter. De beder mig om at gå med ud til den holdende bil, hvor jeg ser at ”Auto-Mads” sidder inde i bilen. ”Auto-Mads” fortæller at hans hustru var død, - og at alt i Lindenborg var solgt. Han flyttede nu hjem til sin datter og svigersøn, men den ekstra Harley-Sport motor var ikke blevet solgt, og ”Mads” havde besluttet, at den skulle jeg have, - for ”Auto-Mads” havde aldrig glemt mit besøg og de gode timer vi sammen havde haft. Derfor skulle jeg have motoren, - og min tale om betaling opfattede han som en fornærmelse imod ham.

Det hele gik så stærkt, - det var som om at jeg befandt mig i en drøm eller en form for uvirkelighed, og pludselig var de kørt igen, hvor jeg stod tilbage på gaden, - i mørket med vand i øjenkrogene, som ikke kun kom fra efterårsregnen, og tænkte da de var kørt: Fik du sagt tak?

Men virkeligt var det, for på mit garagegulv lå jo den eftertragtede Harley-Sport motor, som var båret ind, uden jeg huskede hvem af os, der havde gjort det. Dette blev et kvantespring frem i den videre proces med genopbygning af en fin Harley-Sport motor. Her i skrivende stund, august 2014, tænker jeg om ”Mads” lever mere? Men jeg tror det næppe, der er jo nu gået 21 år efter denne omtalte aften.

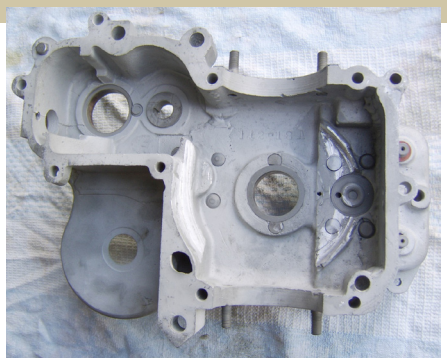
Linderborg blev landskendt, da Kongen købte billedet “Et kobbel heste uden for en Kro” af Maleren Otto Bache i 1878. Kroen er Lindeborg Kro, og her har “Auto Mads” boet. Stedet er senere brandt. (red.)

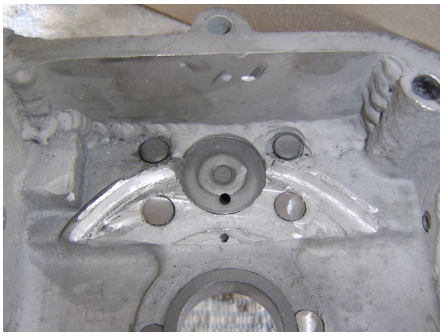
For at få overblik

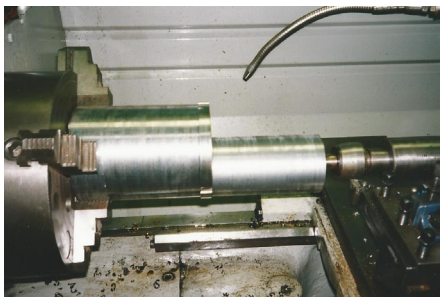
For at skaffe mig overblik over hvad der manglede og hvordan delene skulle se ud, købte jeg en brugt reservedelskatalog til en 1920 – 1921 Harley – Sport, som jeg via en kopimaskine forstørrede op i format A3, hvorefter jeg markerede alle de manglende dele med en gul markerings pen, så jeg derved systematisk kunne finde eller nyfremstille alle de manglende dele, og efterfølgende registrere, at delene var til stede i samlingen. Da denne registrering af manglende reservedele på fotokopierne var bragt til ende, indså jeg, at der tidsmæssigt var tale om årsværk før jeg fik fundet eller fremstillet alle de manglende dele. Så tvivlen om det fornuftige i købet, begyndte at gnave i mit indre, som en orm gnaver i et æble.

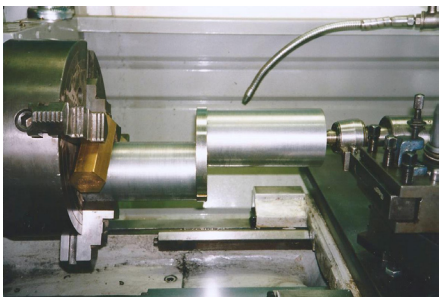
Da jeg købte motorcyklen, var motoren meget defekt. En indvendig knækket plejlstang havde forårsaget stor indvendig og udvendig ravage, idet der var slået et stort hul i bunden af motorens krumtapshus. Hullet var så stort, at det havde ødelagt begge halvdele af krumtapshuset. Med både min egen og indkøbte motordele, samt den motor jeg fik af "Auto-Mads" var jeg nærmere på samlingen af et helt krumtaphus. (Krumtapshusene i 1919–1920 er helt ens).

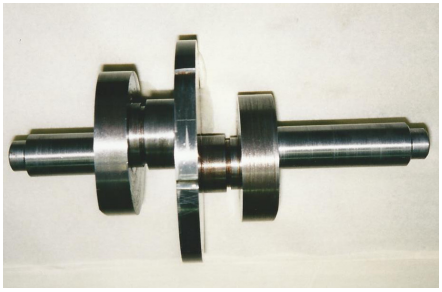
Jeg fik kontakt med en meget dygtig aluminiumssmed i Ringsted på Sjælland, som mente at han kunne svejse en ny bund i den anden halvdel af krumtapshuset. Men hele krumtapshuset var andre steder meget medtaget af revner og knækkede dele. Efter endt reparation hos aluminiumssmeden i Ringsted, var hele krumtapshuset svejset og opbygget som nyt. De to skæve og forvredne halvdele af krumtapshuset, var opspændt på plane stålflader i en varmeovn, - og her opvarmet til en temperatur, hvor aluminiumen bliver blød og dermed oprette sig mod de plane stålflader. Således var de to skæve og forvredne halvdele af krumtapshuset nu oprettet til to helt plane samlingsflader. Dette var dyrt – meget dyrt!











Herover ses de 46 kg chromnikkelstål på vej til at blive til en Harley-Davidson Sport krumtap. Efter 24 timers arbejde var der 1.5 kg krumtap tilbage.

Krumtappen

Motorens krumtap var så ødelagt, at den ikke kunne repareres. Desuden var den originale 1919 krumtap en meget spinkel og svag krumtap. I 1921–1922, forstærker Harley-Davidson fabrikken både krumtappen og krumtapshuset. Men i erkendelse af en stadig for svag krumtap, forstærker Harley-Davidson fabrikken krumtappen og plejlstænger i 1922 – 1923.

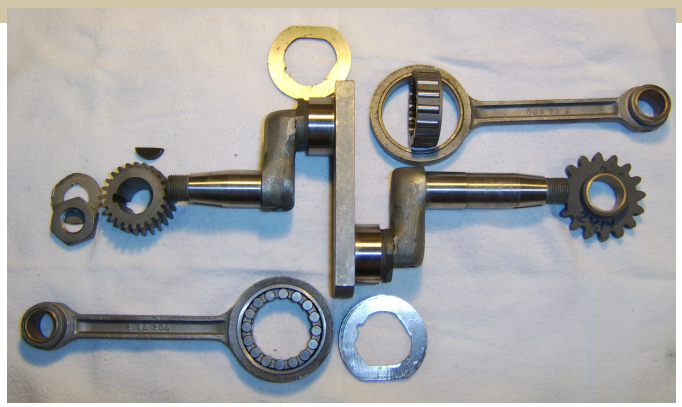
De originale krumtapsaksler var støbte, men i et meget dårligt materiale.

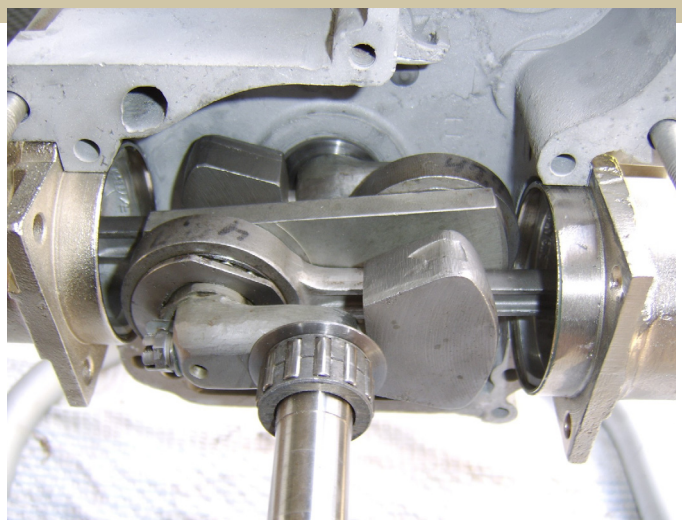
Hos min ven Carl Linder-Madsen køber jeg en meget defekt 1922 –1923 krumtap, med brugbare plejlstænger. Jeg forsøger gennem de næste 15 – 17 år, om jeg kan købe en bedre krumtap, men uden held. Og hvad gør man så? Man fremstiller selv en!

Jeg fremstillede tegninger af en ny model 1922–1923 krumtap. Jeg indkøbte et passende stykke Cromnikkelstål for indsætning (SKF CN 145), som er det stål man bl.a. fremstiller kuglelejer af. Stålemnet vejede ved købet 46 kg.

Jeg var dengang teknisk mester på min arbejdsplads, og havde dermed adgang til værkstedets maskinpark.

Da jeg en fredag eftermiddag efter fyraften kom med den store klump stål, spurgte de øvrige ansatte, hvad jeg skulle lave. Da de hørte om mit projekt, sagde de alle til mig: Meget kan du Mester, men dette kan du altså ikke! Men efter en hel weekend ved drejebænken var der søndag aften fremstillet en ny krumtap, som kun manglede at blive forarbejdet i en fræser, - indsat med kulstof, - hærdet og slebet på de originale mål. De sidst nævnte ting fik jeg lavet af en god ven, som arbejdede et sted, hvor de kunne lave disse ting. Da krumtappen var færdigforarbejdet vejede den 1,5 kg. Resten var blevet til spåner. Men nu kunne jeg komme videre.





Her har krumtappen været til indsætning og slibning. Plejlstænger klargort med med lejer. th: Krumtappen prøvesamles, for at se om der er plads i krumtaphuset.

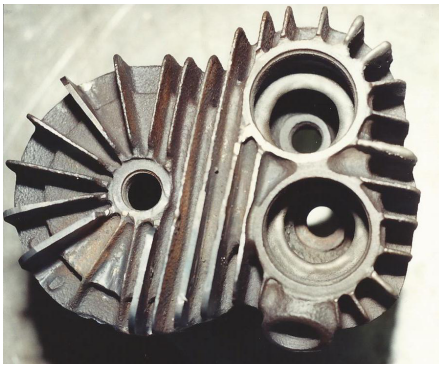
Renovering af cylindre

De cylindre som sad på motoren ved købet, var meget ødelagte, dels ved uautoriseret svejsning ved cylinderflangerne og dels af de sten som i "grusgravtiden" var blevet kastet på motorcyklen.

Det lykkedes mig at få to andre brugbare cylindre, som begge trængte til en gennemgribende renovering, idet der også på disse var knækket en del køleribber af rundt om på cylindrene. Dertil kom, at alle fire ventilsæder næsten helt var slidt og brændt væk.

Ved en dygtig specialsvejser fik jeg med TIG-svejsning pålagt et støbegodslignende materiale på alle fire ventilsæder, så ventilsæderne igen kunne fræses og slibes op til oprindeligt mål og udsende.

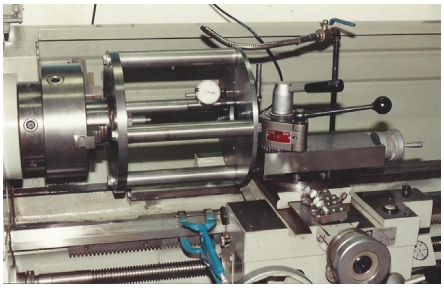
Jeg drejede selv nye ventilstyr i et meget slidstærkt bronzemateriale som hedder AMCO-18. Ventilerne



Her er en af cylindrene efter opsvejsning af ribber og ventilsæder.

på en H-D Sport sidder åbne, uden nogen smøring og er dermed sårbare for mekanisk slid. Servicehåndbogen anbefaler dog jævnlig smøring af ventilstammer og ventilstyr med en oliekande.

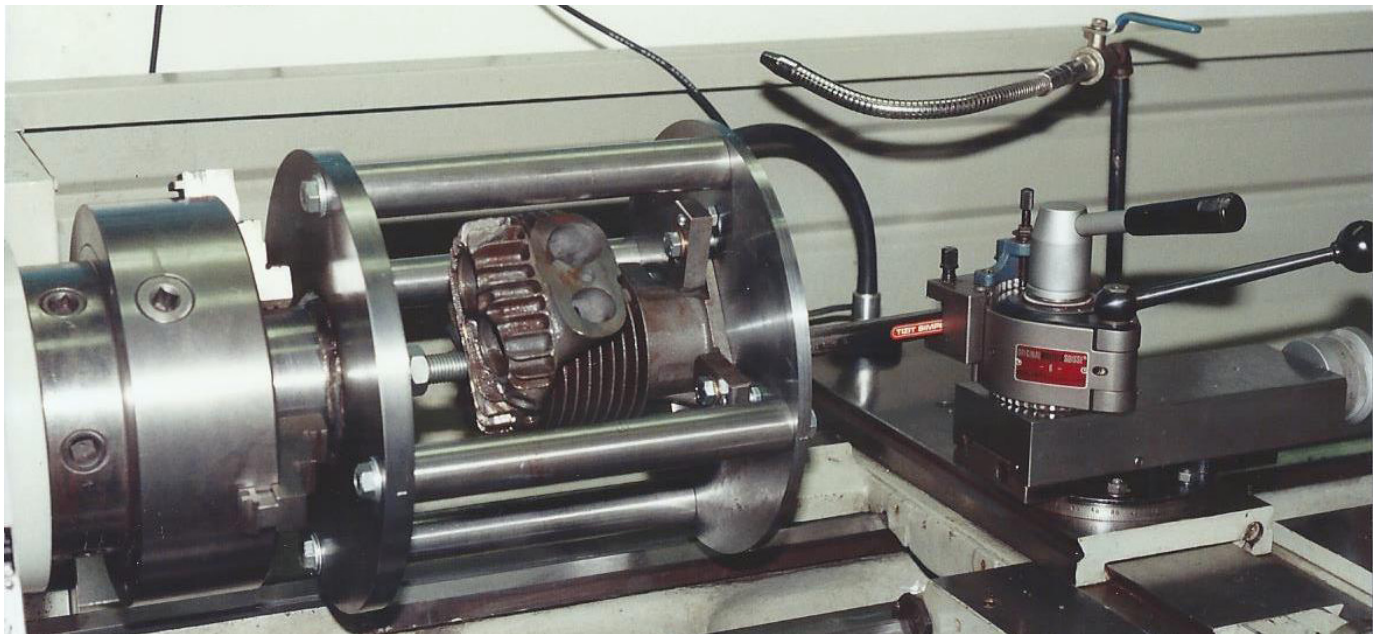
Jeg udskiftede og reparerede også alle de knækkede køleribber ved fremstilling af nye emner i tynde støbegodsskiver som blev skåret i

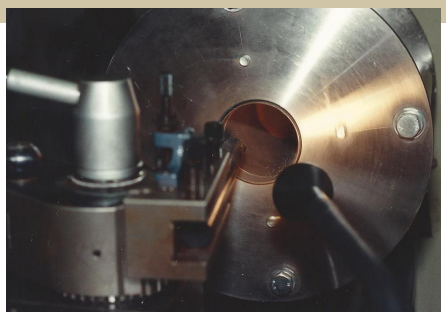


Opspændingsvæktøj til udboring af cylindre. Her er buret ved at blive linet op.

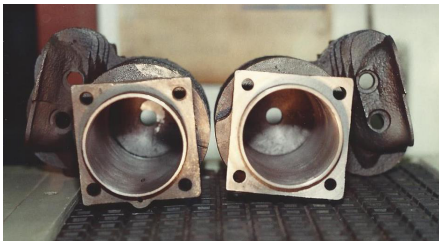
rette facon før påsvejsning med en specialelektrode.

De originale "gevindpropper" som sidder i toppen af cylindrene og giver adgang til servicering af ventilerne, var alle helt forvitret væk. Med meget besvær fik jeg de fuldstændigt fastgroede "gevindpropper" fjernet ved at bore små huller i "gevindpropperne" tæt på gevindet, og kunne dermed, i små stumper, fjerne hver enkelt prop fra cylinderen uden at





Cylinder udbores til forringer. Herunder forringerne blevet isat.



ødelægge gevindet i cylindertoppen.

Jeg fremstillede en træmodel til brug for støbning af fire nye "gevindpropper", som blev støbt i et bronzemateriale på et lille støberi. Herefter blev der på min drejebænk slået det rette gevind så de passede i cylindrenes gevindhuller.

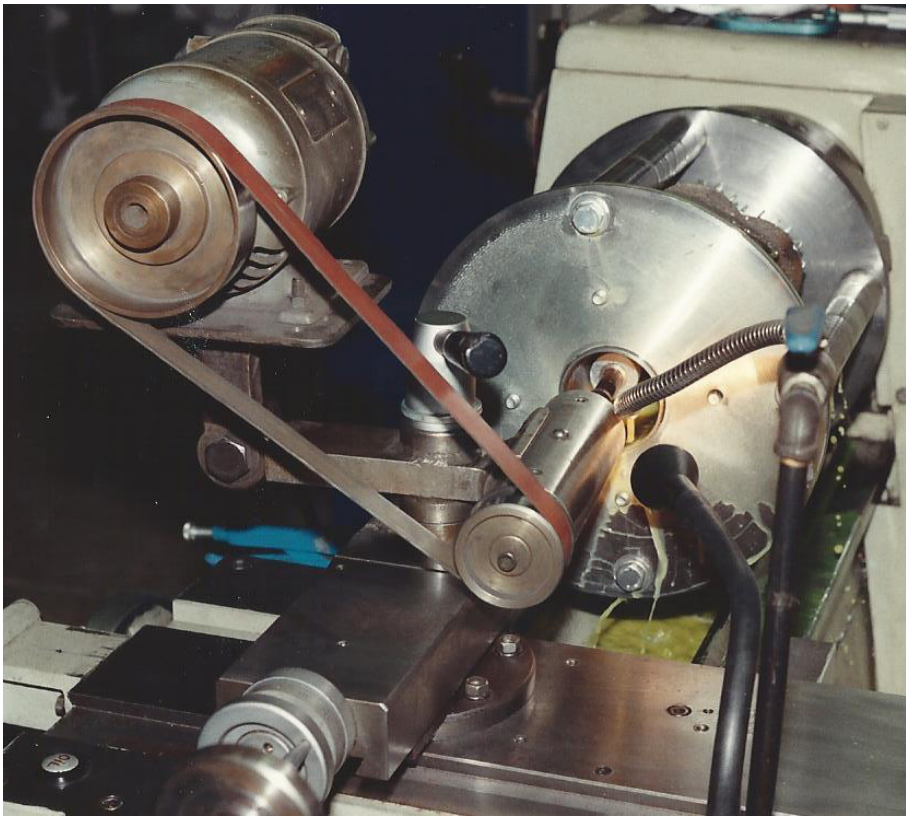
Begge cylindre var indvendigt helt ødelagte og skulle udbores. Men det var tilsyneladende et problem, idet jeg ved henvendelse hos alle cylinderværksteder fik afslag på udførelsen af udboringen, grundet den faste cylindertop og svære opspændingsforhold. Derfor besluttede jeg selv at fremstille et opspændingsværktøj til opspænding i drejebænken af de "umulige cylindre". Dette blev gjort, og udboringsarbejdet blev udført.

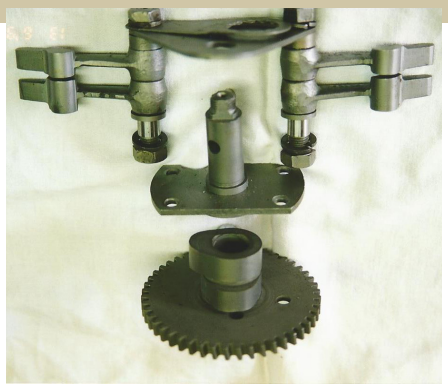
De nye foringer fremstillede jeg selv ved at købet et passende stykke "strengstøbt" støbegods hos TASSO i Odense. "Strengstøbt" støbegods er finkornet støbegods fremstillet ved centrifugalstøbning, hvilket gør støbegodset meget tæt og kompakt. De nye foringer blev fremstillet så de krymper med 0,02 m.m. i cylindrene.

Foringerne blev lagt i dybfryseren og kølet ned til – 18º C. Hver cylindrene blev med en gasbrænder varmet op til 400 – 500º C og efterfølgende blev den frosne foring presset ind i cylinderen. Hermed var der nye foringer i begge cylindre.

Efterfølgende blev cylinderne igen opspændt i specialværktøjer, i drejebænken, og med en "hurtigsliber" sleb jeg hver cylinderforing til rette mål for de nye stempler.

Herunder er forringerne blevet monteret, og nu skal forringen slibes ud, så den har den rigtige tollerance i forhold til stemplet. Til dette arbejde måtte der også laves en opstilling.





Knastfølgere og knasthjul

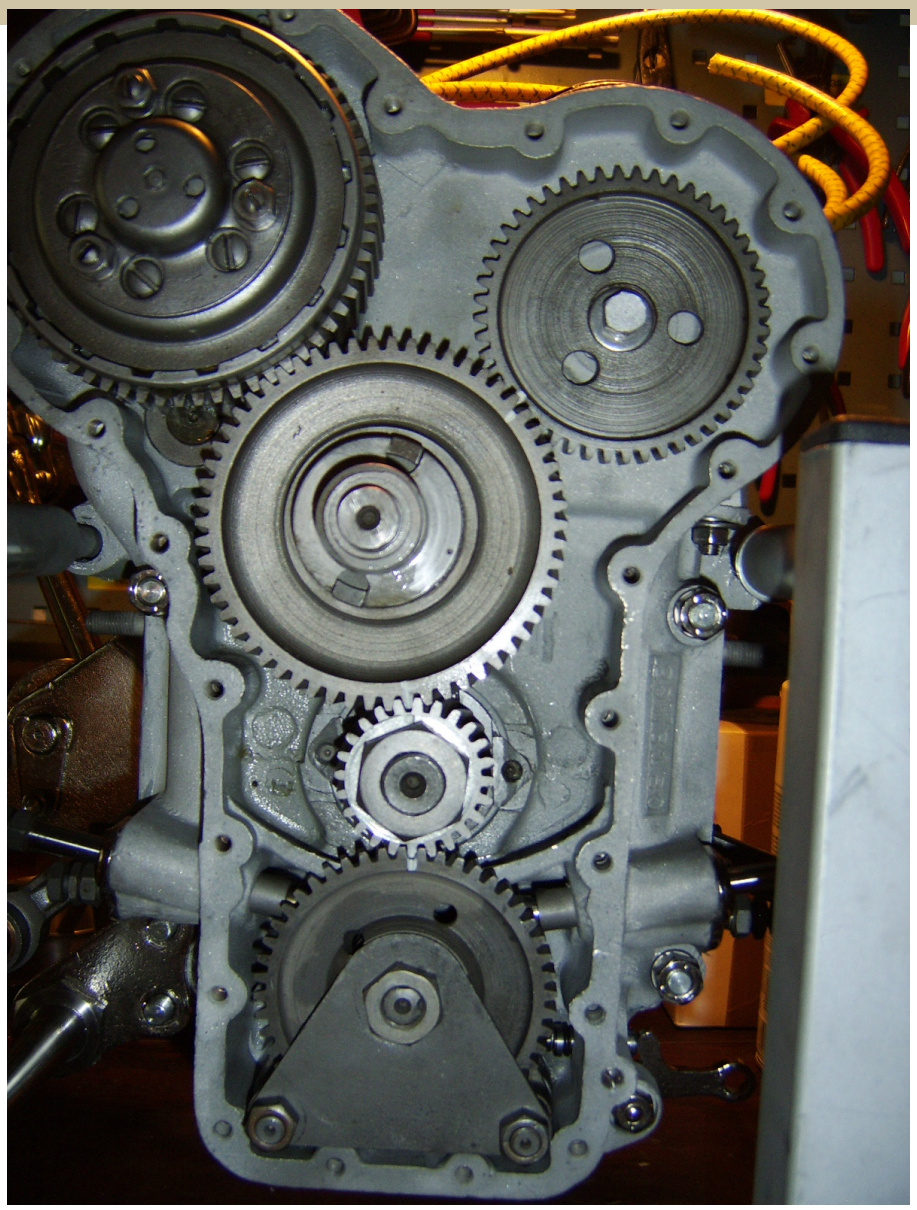
Hele knasthjuls – og knastfølgerarrangementet var meget slidt. Følgelig måtte jeg foretage renovering af alle delene.

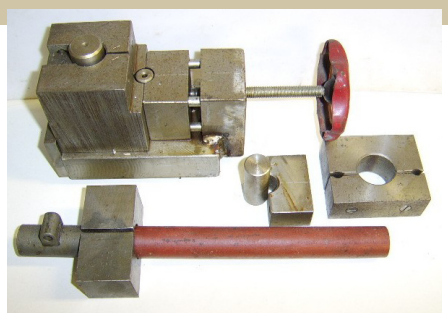
Ved en foretaget materialeanalyse af H-D Sportens indvendige motordele på Forceinstituttet i København, blev det konstateret, at alt stålmaterialet er af en forholdsvis ringe kvalitet, hvilket nok -og ikke mindst skylles, at det er første produktionsår (1919) efter første verdenskrig som sluttede i august 1918, hvor der overalt i den vestlige verden var mangel på nyt jernmalm. Det er primært skrotjern der er brugt til produktion af motorcyklen. Men med de gode teknikker vi har i dag, kan vi forbedre stålets styrke ved at tilføre mere kulstof til stålet og efterfølgende hærde det på ny.

Knastfølgerenes anlægsflader blev slebet i rette buede profil. Akselhuller, blev med en rival revet op i overstørrelse så hullerne igen var runde. Efterfølgende blev knastfølgerne gasnitreret (tilført kulstof) og hærdet.

Der blev fremstillet nye aksler til knastfølgerne i materialet: Crom-Nikkel for indsætning. Akslerne blev indsat (tilført kulstof) og hærdet. Efterfølgende slebet på mål så de passede i de oprevne huller.

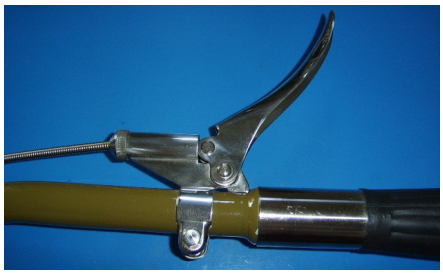
Der er kun ét Knasthjul i en H-D Sport-motor, som betjener begge cylindres ventilarrangement. Begge knaster på knasthjulet havde slidspor. Men på hver af knasterne stod der en tynd og uberørt kant af den oprindelige knastprofil. Med nutidens moderne digitalteknologi lod det sig gøre, på en CNC-styret profilslibemaskine, at opmåle den oprindelige knastprofil, - og efterfølgende slibe de slidte knaster til genskabelse af den oprindelige profil. Efterfølgende blev knasthjulet gasnitreret (tilført kulstof) og hærdet.





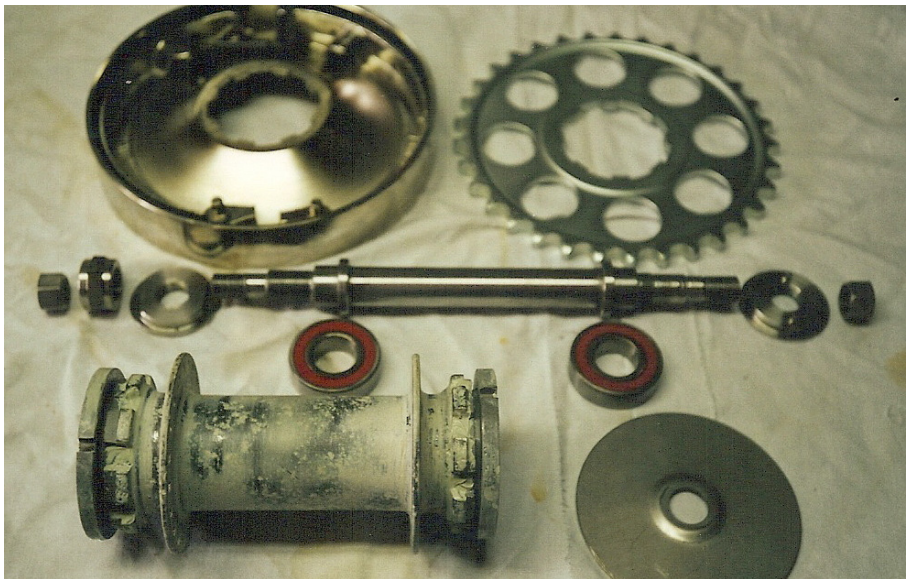
Håndbremsegreb

Det meget specielle håndbremsegreb, som i virkeligheden betjener en indvendigt monteret bremsefunktion i bagbremsen, manglede helt. Hos "Auto Mads" i Lindenborg lånte jeg et originalt håndbremsegreb, som jeg opmålte, - fremstillede tegninger og skabeloner for at kunne nyfremstille et lignende håndbremsegreb. Jeg indså at det ville kræve nyfremstilling af et presseværktøj til oppresning af de pladedele, der skulle danne de basale dele af håndbremsegrebet. Værktøjet blev fremstillet i kraftigt værktøjsstål, - og med et hydraulisk tryk på 125 tons, pressede jeg delen i rette facon til et håndbremsegreb der til forveksling ligner et originalt håndbremsegreb.



Hjulnarv Bremsetromle

Hele bagnarvet var stærkt tæret såvel udvendigt som indvendigt. Narvet er et såkaldt "Kugleskålsnarv" hvor de udvendige lejebaner er aftagelige og justererbare, medens de indvendige lejebaner er støbt som en fast del af bagnarvet. Begge dele var meget tæret og ødelagte, så jeg måtte finde på en ny løsning. Jeg valgte at udbore de indvendige lejebaner, så de kunne erstattes med faste og lukkede kuglelejer. Der blev fremstillet en ny bagaksel med nye gevind og møtrikker som det oprindelige, som indvendigt passede til de nye lejer, og udvendigt passede med den oprindelige bagaksel. Til erstatning for de udvendige kugleskåle, blev der fremstillet støvdæksler, som lignede kugleskålene men nu skulle beskyttede de nye lejer mod snavs.



Bremsetromlen som også er fastspændt på bagnarvet, var som kædehjulet meget forvitret og halvvejs forsvundet. Der blev ud af et massivt stykke stål, drejet en ny bremsetromle i samme udformning som den oprindelige, hvor jeg hos det samme eksternt firma fik "gnistret" (elektrisk spåntagning) de indvendige stråler i bremsetromlen ud, så den ny tromle passede ind i bagnarvets stråler.

Speedometer - Horn

Jeg havde gennem årene samlet nogle mere eller mindre brugbare dele til at kunne sætte et speedometer på min Indian Police Scout. Men projektet var aldrig blevet realiseret grundet et manglende brugbart speedometer.

Ved et Egskovløb tilbage i midten af 1980 érne, kommer jeg gående mellem campingområdet og den tilstødende skov. Jeg passerer en mand som står med bagagerummet åbent, ved en ældre Volvo Amazone.

Jeg var egentlig gået fobi ham, da det slog mig, at det var da et underligt sted at stå og forsøge at sælge "skrammel". Jeg vendte om og kontaktede manden for at høre, hvad der bragte ham hertil, - og hvad der var i bagagerummet? Manden fortalte, at det medbragte i bagagerummet var fra hans faders dødsbo. Han viste ikke selv hvad delene var for noget, men i håb om at andre vidste det, kunne det jo være, at det var noget brugbart, som kunne indbringe lidt penge. Der var ikke meget af min interesse, men jeg fik øje på en lille grå papæske, som jeg spurgte hvad den indeholdt. Manden svarede, at det var en underlig form for et ur. Da jeg åbner æsken, ser jeg at der ligger et helt nyt Corbin-speedometer i æsken. Jeg spørger manden om han

viste, hvor det kom fra. Manden fortalte, at "uret" havde hans fader, som ung mand, taget med hjem fra USA, hvor han havde arbejdet i nogle år, - og derover haft en Harley -Davidson motorcykel, påmonteret et speedometer. Det var faderens drøm, når han kom tilbage til Danmark, igen at kunne købe en en Harley-Davidson motorcykel, hvor det hjembragte speedometer skulle monteres. Men drømmen om en Harley- Davidson motorcykel gik aldrig i opfyldelse, og speedometeret havde frem til faderens død ligget ubrugt i et skab. På mit spørgsmål om han ville sælge det, svarede han ja, men viste ikke hvad han skulle forlange for det. Jeg bød ham kr. 2.500.- og manden blev synligt lykkelig for tilbuddet. Således erhvervede jeg mig et flunkende nyt Corbin-speedometer, som nu er monteret på min Harley-Sport med nyrenoveret speedometerkabel, - et nyt vinkeldrev og fibertandhjul.

Under vejs i min søgen efter brugbare reservedele, faldt jeg en dag over et gammelt håndbetjent tudehorn, vistnok tidligere monteret på en bil? Hele den indvendige mekaniske tandhjulsmekanisme, som blev drevet af en fjederpåvirket tandstang der med et håndtryk blev presset ned i tudehornet, - og derved gav den karakteristiske Fordt T- horns lyd, var slidt. Jeg fik fremstillet en ny tandstang, - repareret alle øvrige opslidte dele i tandhjulsmekanismen, og købte på stupmpemarkedet i Herning en kort tragt til erstatning for den lange lyd- tragt som sad på hornet da jeg købte det. Hermed havde jeg et tidstypisk tudehorn til montering på Harley-Sporten.

Tragiske uheld - dyb sorg - Sportens endeligt

I januar 2011 mister vi på tragisk vis vores voksne og eneste søn Lars Berthelsen i en alder af 34 år. Vor verden brød helt sammen og jeg mistede helt interessen for at arbejde med Harleyen.

Min hustru og jeg fik begge psykologhjælp efter vores søns død. Psykologen sagde til mig, at jeg skulle tvinge mig selv til at genoptage min hobby, for eksempel at begynde at samle Harleyen. Dette for at jeg ikke skulle havne i en dyb og længerevarende depression.

Alle Harlyens dele lå færdige med maling og fornikling m.v. - spredt i skabe og skuffer, dog i et overskueligt system. I vinteren 2011 – 2012, tvang jeg mig selv til dagligt, at arbejde nogle timer med samlingen af Harleyen. Som samleprocessen skred frem hen over sommeren 2012, mærkede jeg, at mit livsmod begyndte at vende tilbage. Jeg satte mig et mål om, at Harleyen skulle stå færdig i vinteren 2012 – 2013.

Men igen sker der tragiske ting i min hustrus og mit liv, som sætter Harley-projektet på stand – by. Jeg mærker i mit inderste jeg, at jeg helt har tabt interessen for at kører motorcykel, - og fornemmer at denne interesse nok ikke mere kommer tilbage. Men min alder og mit heldbred spiller nok også ind i denne fornemmelse?

Vi har ingen arvinger som kan overtage mit livsprojekt. Derfor ønsker jeg selv at bortsælge Harly Sporten til en seriøs liebhaver.

Min Harley – Sport blev færdigsamlet i vinteren og foråret 2013.

Nå jeg ser tilbage til den sensommerdag i 1985 hvor jeg købte de sørgelige rester af en Harley-Sport, - og reflektere over de 29 år der er gået frem til jeg skriver dette, kan jeg glæde mig over, at det lykkedes mig, at gennemføre denne vanskelige restaureringsopgave, - også at jeg i denne proces, udviklede mine egne evner som håndværker på forskellig vis og dermed flyttede nogle selvbestaltede grænser for, hvad du selv kan. Jeg har i den proces også lært, at mulighederne i dit eget liv ofte begrænses af din egen manglende tro på egne evner!

Karsten Berthelsen (298)

Henrik Hjortkær byder velkommen til etårs fødselsdag og åbning af den nye afdeling.

Mange var mødt op. Her Leif Christensen og Poul Jensen. Poul havde ikke sovet meget de sidste par døgn.

Leif Christensen holder åbningstalen og fortæller om Nimbus-Peders værksted, og flytningen til Thorsvang.

Danmarks Samlermuseum

Thorsvang

Lendemarke ved Stege

Tekst: Leif Christensen
Foto & fototekst: Obbekær

Torsdag den 17. juli 2014 indviede Samlermuseet Thorsvang (i daglig tale blot Thorsvang) en ny afdeling. Den nye afdeling er skabt af medlemmer fra Møns Motorklub.

På de ugentlige klubaftener mødtes man i den nu indviede fløj og hoppede i arbejdstøjet. Med kost, hammer, sav og pensler skred arbejdet frem trin for trin. Poul Jensen (erfaren deltager i Skagenløbet) var tovholder på opgaven, og han havde gjort sig mange tanker om projektet.

Målet var at danne rammen om gamle køretøjer og udstyr til disse. Målet blev nået; der blev skabt en ramme, inden for hvilken man kan opleve en stor del af datidens køretøjsteknik. Dertil et lille hjørne med Nimbus-Peders værksted.

Sol og glæde på åbningsdagen

På åbningsdagen skinnede solen fra en skyfri himmel. Flagene var hejst, og på pladsen foran den nye afdeling var der trængsel af besøgende, der spændte ventede på at komme indenfor. Porten var åben, men adgangen til herlighederne var spærret af "den gyldne kæde".

Henrik Hjortkær åbner

Klokken 11 sprang Henrik Hjortkær op på en stol og bød forsamlingen velkommen. Han fortalte om tilblivelsen af den nye afdeling, herunder især om Nimbus-Peders værksted. Derefter gav han ordet til Nimbus-Peders søn, som - med slet skjult stolt- og beskedenhed - var mig. Jeg fortalte bl.a. om værkstedets historie og om min kontakt til Leif Obbekær, der formidlede min fremlysning af værkstedet i VETERANEN (december2012), og om Henrik Hjortkærs accept, da Poul Jensen, som havde læst VETERANEN, fortalte ham om sine visioner. Jeg forsøgte tillige at give udtryk for min glæde og taknemmelighed over, at det lille værksted nu kunne blive bevaret. Uden disse 3 hædersmænd havde museet været en seværdighed mindre.

Leif klipper kæden

Kæden blev klippet og åbningen var en realitet. De besøgende steg ind i "de hellige haller".

Ved passage gennem den to-fløjede port gik man direkte mod den bygning, der nu indeholder Peders værksted. Den er udført som en tro kopi af den bygning, der i et par menneskealdre havde huset hans maskiner og værktøj. Foran bygningen stod Peders gamle Nimbus, et Rør fra 1923 monteret med en sidevogn fra 1939.

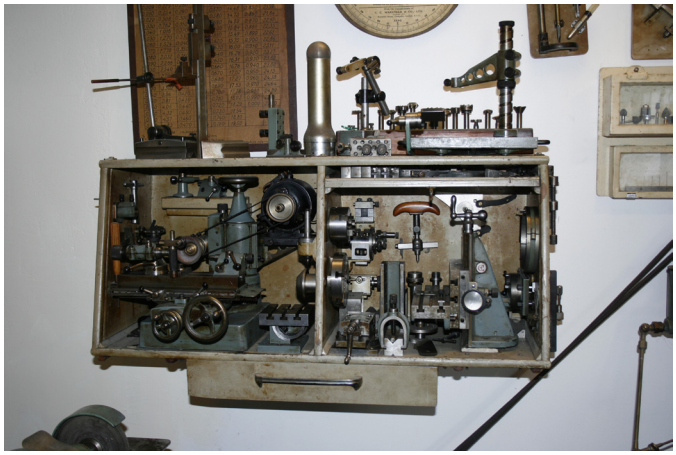
Så er Nimbus-Peders værksted på plads på Thorsvang. Det kan nu beskues, i tro kopi af Peders værksted i Ringsted. Alle maskiner og værktøj er i original stand.

Til venstre for værkstedet stod Pouls Morgan fra 1934 (den med den 2-cyl. Jap motor). Der var en montre med lyskilder gennem tiderne til køretøjer af forskellig art. Tæt ved montren var monteret en gammel søjleboremaskine, som formentlig har så meget aksialslør, at boret "hugger" lige før det går igennem emnet. Det må bringe erindringsbilleder på nethinden hos enhver, der som smedelærling var sat til at bore huller på et sådant apparat. Længst inde i lokalet stod Henrik Hjortkærs to Ford'er fra 1928, en IFA fra 1954 og Pouls gamle franske bil, UNIC fra 1934. Langs den ene væg stod opstillet cykler, knallerter og motorcykler, og væggene havde man dekoreret med smukke gamle plakater og reklameskilte; alle med relation til biler og motorcykler. Udendørs stod en fin blå Fordson traktor, der var istandsat på fineste vis, og en elbil, Baker Electric Coupe fra 1914.

Nimbus-Peders Værksted

Så er Nimbus-Peders værksted på plads, efter 26 år i Leif Christensens garage. Det var ved at være høje tid til en ny placering, og da Teknisk Museum, samt andre sagde nej til dette helt unikke stykke tekniske danmarks historie, så er det godt at Poul Jensen og medlemmer fra Møen Motorklub har gjort det muligt, at få opstillet værkstedet på Thorsvang.

Hvis man tager de gamle billeder, der var i VETERANEN i nr. 6/2012, så er der stor lighed, og det ser ud som om, at Peder lige har kalket væggene, så tro mod det gamle værksted, er det blevet opført.



Henrik Hjortkær havde inviteret til fest for Thorsvangs venner og inviterede gæster. Der var stort grill party, med fri vin. Henrik havde tømt sin vinkælder og så kunne vi vælge mellem de mange årgangsvine. Enkelte havde godt af at komme frem i lyset. Her til venstre: Fabrikken da den endnu var i brug.

Dagen sluttede med stor fest

Åbningsdagen sluttede i Palmehaven med en festmiddag for Thorsvangs venner. Den 17. juli 2014 var en festdag, og for mig var det en særlig dag, nemlig dagen, hvor Nimbus-Peders værksted fik nyt liv.

Henrik Hjortkær

Dette var lidt af historien om Thorsvangs nye afdeling og om museets 1-års fødselsdag. Thorsvangs historie kan synes kort, men går man i dybden, vil man finde ud af, at den går mere end 40 år tilbage. Manden bag museet er Henrik Hjortkær. Henriks far, som drev en restaurant, havde bestemt, at Henrik ikke skulle gå i hans fodspor. Han havde skaffet Henrik en læreplads som tømrer; på den tid havde faderens ord stadig vægt. Henrik blev udlært tømrer, men kort efter svendeprøven skiftede han spor og kørte over i - restaurationsbranchen.

Allerede da Henrik var en halv snes år var han angrebet af samlerbacillen. Angrebet var ikke af "kuglepenne-/nøgleringstypen". Det var langt større, ufatteligt større. Resultatet kan ses på Thorsvang.

Tørmælksfabrik

Thorsvang har til huse i den gamle Tørmælksfabrik i Lendemarke lidt uden for Stege. Da tørmælksfabrikken ophørte, blev den hjemsted for det beskyttede værksted i Stege. Da Møn senere blev en del af Vordingborg Kommune, blev det beskyttede værksted flyttet til Vordingborg, og bygningerne stod tomme i lang tid. På et tidspunkt satte Vordingborg Kommune bygningerne til salg. Men de indgivne bud var for lave. I mellemtiden var der stiftet en fond SAMLERMUSEET THOSRVANG, som købte hele herligheden for 1 krone.

Senere blev der stiftet en forening, THORSVANGS VENNER. Det skete den 22. oktober 2012. Vennerne gik på frivillig basis i gang med at indrette de store lokaler. Der blev bygget husfacader med forretninger á la "Livets gang i Lidenlund". Ved et besøg på museet genkender man barndommens slagterforretning, isenkræmmeren, frisørsalonen og trikotageforretningen og meget mere; nå ja, det er naturligvis betinget af beskuerens alder.

Leif Christensen

Her til venstre Henrik og Bente. To personer, der bruger deres tid helt ud. Henrik som restauratør, Bente som revisor og resten af tiden på Thorsvang

En fyldigere beskrivelse om museets tilblivelse kan ses på: http://thorsvangdanmarkssamlermuseum.dk/wp-content/uploads/2013/07/Reklame-Thorsvang-2012.pdf

Hold B = BSA

Bent Christensen
Knud Kærslund
Marc Søndergaard
Martin Søndergaard
Lennart Poggenborg
Birgit Poggenborg
og Karl Søndergaard, beretter om turen.

Jeg havde ofte tænkt på at køre Windmill Rally og med alderen synes jeg, at der er blevet bedre tid til de forskellige løb. Så begyndte Jette at tale om, at det næste gang var i Sverige, og det er jo ikke så langt væk. Der kunne komme to landshold med fra DVM.

Jeg søgte sammen med Martin og Marc om at komme med på B-holdet. Vi var heldige at vi alle tre fik lov at komme med. Der tilmeldte sig også en del, som kørte for sig selv.

A-holdet kørte på det helt gamle materiel, men det skriver de nok selv om. B-holdet kørte på lidt nyere cykler og næsten alle BSA. Jeg starter med de ældste, det er Bent Christensen fra Als på BSA 1927, 500 cm3, en virkelig flot cykel som lyder hammer godt. Dernæst min egen også en BSA fladtanker, men på 350 cm3. Dernæst Knud Kærslund fra Horsens, på Husqvarna model 180 fra 1927, som han hentede i Holland for 2 år siden, da der sidst var Windmill Rally. Den havde han også renoveret flot, og den gik rigtig godt. Knud fik for øvrigt præmie for længst kørende, og det vakte vild Svensk jubel, ved præmieuddelingen, da det også var en Husqvarna. Windmill Rallyet blev afholdt i Husqvarna ved Jønkøbing. Så den kom sådan set hjem igen. Dernæst Marc på BSA 1929, 500 cm3 side ventilet Sloper og Martin på BSA 1932, 500 cm3 topventilet. Til sidst Lennart og Birgit Poggenborg på BSA M21 med sidevogn.

Reglerne på holdet er sådan at, der er fire som tæller og to reserver tilmeldt og hvis en reserve får færre strafpoint, så er det ham som tæller. Jeg talte lidt med Knud kort tid efter vi var tilmeldt, om at køre sammen til Sverige, men det kunne ikke rigtig lykkes på grund af arbejde. Så han kørte selv og tog en overnatning på vejen op, og så boede han på bed and breakfast i Husqvarna.

Vi læssede varevognen onsdag aften, forinden havde vi sikret os at der kunne stå tre BSA'er i en Toyota Hiace. Det lykkedes, med nogle klodser under støttebenet så udstødningerne kunne komme over skærmkasserne, og en afmonteret fodhviler. Dernæst en masse båndstrammere. Herefter lagde vi nogle tæpper ind over og så stole, borde og telte ind ovenpå. To telte for knægtene ville ikke sove sammen, for Martin snorker, men det kunne et telt nu ikke dæmpe. Nå, men der blev fyldt godt op med diverse fornødenheder, vi skulle med fra Frederikshavn kl. 8.00 torsdag morgen. Jette havde sørget godt for os med ostemadder og kaffe.

Vi rullede i land i Gøteborg og lidt nord for fandt vi en øde pendler plads, her var der dejligt og fredeligt. Så stillede vi borde og stole op og spiste resten af madpakken, og en øl til far. Så kunne Martin køre resten af vejen. De sad lidt klemt, sagde Marc. Der var jo ikke noget som hastede, for vi kunne ikke komme ind i Folkets Park, som det hed, der hvor vi skulle være, før kl. 18.00. Vi var der ved 17.00 tiden, men vi kunne vist komme ind meget før, for der var kommet mange.

Ankomst til Huskvarna

Vi blev taget godt imod og blev henvist til Dansker Campen. Så fik vi lige hilst på gruppen og derefter var der udpakning og vi fik sat telte op. Jeg skulle sove bag i varevognen så det var med at få luftet ud for benzin dampe og tørret oliepletter op (fatter ikke hvor de kommer fra). Der var et fantastisk vejr, vel omkring 25-26 gr., og virkelig en flot park med store egetræer og skygge. Om natten var det ikke engang nødvendigt at dække cykler ned, de var fint tørre om morgenen. Bad og toilet forhold var virkelig fine og der var

næsten aldrig kø, selv om vi var mange. Svend Erik Holm på sin flotte Triumph fra 1925, reserve på A-holdet, var ankommet sammen med Bent og Lennart og Birgit. Så manglede vi kun Knud og så var B-holdet samlet. Det varede ikke længe før Knud ankom, han trængte til en kold øl, kunne jeg se. Men den delte han med en Hveps, som så fik resten. Så var vi samlet. Jeg tror også, at A-holdet næsten var samlet.

Den første aften skulle vi selv sørge for mad, og her havde Jette igen sørget godt for os med salat og pølser. Det er jo ikke hendes skyld at engangsgrillen var for gammel, jeg havde heldigvis taget en gasbrænder med, til at lodde med, så fik vi da lidt ild i kullene. Jeg sad på knæene og pustede som en gal, indtil Marc endelig kom med luftpumpen til luftmadrasserne, det hjalp. Så fik vi da endelig mad, det blev lidt sent. Den aften sad vi ved os selv og hyggede.

Fredag 1. august

Næste morgen gik jeg til en Shell tank efter mælk, brød, ost og smør, og Lennart var hurtig med kogende vand til min kaffe, tak. Der manglede bare ikke noget.

Fredag havde vi aftalt med Knud at vi ville køre på Husqvarna museet. Det gik der noget tid med, for der var rigtig meget at se på, de har lavet alt muligt. De startede med våben, men da der ikke var nogle krige i mange år, så lavede de i stedet komfurer, vaskemaskiner, symaskiner, påhængsmotorer til cykler, motorcykler og alt muligt til have, park og skovbrug. Det var virkelig en spændende historie og der var meget at se på. Det var godt at Knud var med, fordi jeg betalte for indgang, men den gik ikke, så efter en del snak så fik vi pengene tilbage. Efter museet kørte vi ned og spiste i byen. Da vi kom tilbage på pladsen var der kommet rigtig mange og vi besluttede at gå rundt og kigge og tage billeder. Jeg har aldrig set så mange spædende cykler, den ældste var fra 1901 og en fra 1905, og så var der ellers fra 1910 og opad. Der var cykler som vi aldrig ser til her i Danmark.

Vi fik først vores startnummer og kuvert med billetter fredag aften, der var også en indgangsbillet i til museet, spisebilletter og deltagerlisten. Vi havde betalt for grillspisning fredag aften og vi sad selvfølgelig ude i det dejlige vejr. Der var underholdning med et par brødre som spillede noget 60'er musik. Jo, der var stil over det og det blev også til et par røverhistorier. Vi gik tilbage til campen og troede at vi skulle i posen, men der var

vældig liv nede hos Lennart og Birgit, så vi listede derned med en stol og lidt til halsen. Det var rigtig hyggeligt og rundkredsen blev større og større. Nå, men vi skulle jo også være klar til løbet, som startede lørdag morgen. Vi havde bestilt morgenbuffet og her manglede der heller ikke noget.

1. Løbsdag 2. august

Der var maskinkontrol fra 7.30 til 8.30, og det myldrede til med spændende cykler. Her var det åbenbart ikke nødvendigt med hjelm, man kørte bare rundt. Maskinkontrollen rykkede bare lidt i bremsegrebene og spurgte om den kunne bremse så var det nok ok. Kl. 8.30 startede Jønkøbing musikerne og vi stillede op ud for vores flag og så blev der spillet nationalmelodi og vi skulle synge med. Det var lidt specielt og højtideligt. Ved starten kl. 9.15 stillede man op i nummer orden, og så var det ellers rart, hvis skidtet ville i gang. Der var lidt nerver på for der var mange tilskuere på begge sider af starten. Og hvis den ellers startede med det samme så var der hujen og klapsalver, men efter for mange forsøg så måtte man trække lidt til side.

Det var meningen at der skulle starte en i minuttet, men kommentatoren snakkede for længe om hver cykel så tiden skred meget. Jeg startede som den første på hold B og vi havde aftalt at jeg lige kørte ud og ventede, så vi kunne køre sammen.

Reglerne for løbet var således at man bare kunne køre frit og når man kom til en tidsetape blev dit startnummer og tid noteret og så fik man lige et vink. Når etapen var slut blev tiden noteret igen. Før løbet havde holdet bestemt den gennemsnitshastighed man ville køre, enten 26 - 30 eller 36 km/t. Vi vidste ikke hvor

lang etapen var. Så det var her strafpoint blev udregnet efter. Vi var aldrig i tvivl om at vi var på ruten, da den var skiltet med internationale tegn og ellers var der tilskuere overalt. Det var virkelig en begivenhed, jeg tror aldrig jeg har vinket så mange gange før i et løb.

Nogle af de små asfaltveje var meget dårlige, de var faktisk mere ujævne end grusvejene, og der var nogle seje stigninger, og jeg havde problemer nok med at trække op og så tænker jeg på de helt gamle cykler, det må have været hårdt.

Første pause var på 60 min. ved et knallert museum, næste var på 20 min., og dernæst kom der en på 60 min. igen og til sidst havde vi en pause på 60 min. ved Husqvarna museet og herefter fortsatte vi i mål. Vi holdt nu ikke så lange pauser for vi havde jo allerede set museet, og vi havde jo været igennem tre tidsetaper.

Tilbage på campen måtte vi lave klargøring osv., men kl. 19.00 skulle alle cykler stilles til skue og vi måtte ikke røre dem mere før søndag morgen, hvor der var koldstart. Marc mente godt nok at det var knaldstart, hans svensk var ikke så godt, heraf misforståelsen, på svensk kaltstart.

Så var der spisning og hygge med et glas vin og en øl, det var godt og tiltrængt. Men vi fik også en lille regnbyge så nogle af cyklerne blev dækket ned. Efter middagen gik vi tilbage til campen, her var der igen aftenshygge ved Lennart og Birgit. Tror den blev over midnat, men sådan går det jo, når der fortælles røverhistorier, det var hyggeligt. Godt Birgit havde et ekstra tæppe til mig for min sovepose er ikke så varm.

2. Løbsdag 3. august

Søndag morgen, var der som nævnt koldstart, og der var nerver på, selv de ældre kørere var lidt nervøse. Man havde et minut til at få liv i jernet og dem som skulle skubbes eller trædes i gang havde 20 meter. Her blev der også givet strafpoint. Det var lige før at de ældste startede hurtigst. Der var en del panik, og nogen mente ikke at vi skulle starte i nummerorden, men en række af gangen, men den gik ikke. Der var især to tyske madammer, der mente at de skulle af sted straks, så de trak bare op og holdt i vejen. Men de måtte pænt vente til det blev deres tur. Det var nok fordi, der blev mere og mere sort på himlen i den retning vi skulle køre. Lige da jeg skulle i gang begyndte det at regne, og det var nogle ordentlige dråber vand. Jeg kørte ud under en bro og ventede på de andre.

Den dag var der to tidsetaper og første pause var på 20 min. næste var på 60 min. her var der spisning i Habo by. Vi blev her delt i to hold, det ene hold spiste på kinesisk restaurant, og det andet hold på pizzeria, herefter kørte vi videre til Habo gamle kirke, hvor der var 20 min. pause, det var en flot og kæmpestor trækirke. Herefter gik det bare mod mål, og ned gennem byen gik det en del nedad, her blev min BSA virkelig varm, til dels på grund af varmen og vi måtte bremse hele tiden. I mål blev vi pænt taget imod med kommentator og nogle blev interviewet. Det var meget højtideligt. Til afslutning var der en burgerbolle og kaffe. Vi var godt svedige efter turen, så vi tog lige et bad inden hjemturen.

Her er B-holdet ankommet mål. De fik en flot tredie præmie.
Side 20 øverst: Cyklerne ved en af pauserne. Nederst. Husqvarna med Moto-Réve motor årg. 1916

Der var præmieuddeling kl. 17.00, men det var lidt forsinket, og da vi kunne se at vi lå på en tredjeplads, for B-holdene, ville vi gerne blive, men vi skulle med færgen kl. 20.00 fra Gøteborg så vi nåede kun at overvære en halv time. Men Niels Palle ville gerne være stand in for os, for der var to søde pokalpiger, og de skulle have en krammer og et lille nys på kinden.

Danmark blev præmieret flere gange, Mads Baage fik præmie for yngste på ældste cykel og Knud Kærslund fik som længst kørende, og så B-holdet som tredje bedste med kun 13 strafpoint på to dage. Tyskland og Holland med hver 7 strafpoint. A-holdet endte med Sverige som tredje bedst med 29 Strafpoint og så Tyskland med 13 strafpoint og Holland med 10 strafpoint. Så hermed skal Windmill Rally 2016 afholdes i Holland. Så må vi jo se til den tid. Det var i hvert tilfælde en kæmpe oplevelse og det kan varmt anbefales for svenskerne havde virkelig gjort noget ud af det. Vores pokaler fik vi i den efterfølgende weekend, på Egeskovløbet af Lars Klitgaard. Marc fik en kæmpepokal som holdkaptajn for holdets præstation, mens vi alle hver fik en lidt mindre en.

Man kan gå på nettet og se placering af de forskellige hold og de enkelte kørere.

Karl Søndergaard

Windmill Rally 2014,
Huskvarna
Stald Palle, Team Morgan

I år var Europamesterskabet for veteranmotorcykler rykket til Sverige, hvor der skulle dystes om Windmill Trophy præmien. Løbet blev første gang kørt i Holland i 1964, så vi skulle til et 50 års jubilæum. Der var tilmeldt 131 cykler. Danmark deltog med 20 cykler, hvor der indgik et A og B landshold. De øvrige lande var Tyskland, Sverige, Østrig, Holland, Schweiz og England.

Niels Palle og jeg ankom til Huskvarne i strålende solskin. Løbet havde start og mål i Folkets Park, hvor der også var muligt at campere. Campingområdet var inddelt i 7 sektioner, et til hvert land. Fredag aften var der arrangeret grill og musik i parken for løbets deltagere.

Lørdag kl. 9:00 gik den første start. Da vi med Morgan Sport 1934 havde start nr. 114, var der god tid til at fokusere på de mange sjældne mærker som Achilles 1905, The Wynn 1910, Clyno 1910, American 1911, Magnat Debon 1911, Lanco 1924, Zenith 1924, Schuttoff 1927 mv. Husqvarna motorcyklerne var selvfølgelig også godt repræsenteret i deres hjemby.

Vi skulle køre i et terræn, som lå øst for Vättern. Vi startede med nogle meget hullede veje, så vi blev rystet godt sammen i sulekaret. Karl Søndergaard måtte af to gange for at sætte sit bagerste støtteben på plads igen. Landskabet var rigtig flot og kuperet med kig til Vättern. Der var også nogle lange seje stigninger, som kunne tage pippet af remtrækkerne. Middagspausen var lagt i Gränna havn, hvor vi kunne sidde udenfor og nyde den flotte udsigt over Vättern til Visingö. Vi returnerede langs kanten til Landsjön og senere fulgte vi Vättern med en storslået udsigt over Huskvarna og Jönköping. Sidste stop inden mål var Husqvarna Fabriksmuseum, hvor vi havde gratis adgang.

Arrangørerne havde udstyret de lokale med deltagerliste og kort over ruten med angivelse af tider, hvor feltet ville passere. Folk medbragte både flag og store smil, når vi kørte forbi. Det var utroligt festligt. Niels Palle kunne da heller ikke lade være med at give fuld gas til stor fryd for publikum. Løbet blev kørt efter internationale tegn, således at der var to tegn inden man skiftede retning og yderligere et, når man havde drejet. Der var 90 officials til at holde orden på pausesteder og vanskelige passager.

Lørdag aften var der "supé" i en stor festsal i Folkets Park. Vi blev budt velkommen med et glas champagne samt fribillet til en øl/vin. Aftenen blev indledt med tale af borgmesteren fra Jönköping. Borgmesteren roste sin by og omegn og kunne tilføje, at byen havde givet tilskud til vores tre retters menu.

Søndag kl. 9:00 var der koldstartprøve af motorcyklerne, som havde været lukket inde i Parc Ferme fra lørdag kl. 19:00. Ca. 95 % af cyklerne klarede prøven, hvor cyklen skulle starte inden for et mi-nut og tilbagelægge 20 meter. Hvis denne opgave ikke blev løst, vankede der 10 strafpoint. Alt gik godt, indtil startnummer 46, en Zenith Super 8 fra 1924, skulle startes. Cyklen blev startet med det bagerste støtteben slået ned. Desværre for ejeren, var han ikke klar over, at cyklen stod i gear. Da han så slog støttebenet op, kørte cyklen. Heldigvis gik cyklen i asfalten inden for to meter, så publikum ikke kom til skade. Dagen var dog ødelagt for østrigeren, som trak cyklen tilbage til camping-pladsen.

Her er det smukke klokketårn, som hører til Habo Kirke.
Herunder Franz Dunst fra Østrig på den fine Zenitth Super 8, fra 1924.

Vi kørte nu vest om Vättern, men mest inde i landet. Under vejs gjorde vi stop ved Björkenäs Mo-ped & Motorcykel Museum. Det var helt utroligt, hvad der var samlet af trædecykler, knallerter og motorcykler på ikke ret megen plads. Om eftermiddagen havde vi pause ved Habo gamle kirke, hvor vi skulle ind og se kirken. Det undrede en del, at vi nu skulle i kirke. Men det blev en forbløffende oplevelse. Kirken var en vældig træ-katedral fra 1680, hvor alle træflader var forsynet med dekorationer og motiver fra Luthers Katekismus. Kirkeklokken hængte udenfor i et kæmpe højt stillads.

Efter endnu en pragtfuld dag med sol og 27 grader var der kl. 17:00 uddeling af 90 præmier.

Der skal lyde en rigtig stor tak til vore svenske arrangører, som viste os deres flotte natur i skønt vejr, fin forplejning og fri adgang til flotte seværdigheder.

Otto V. Lassen

Munkebo bakke

Fladtankerløbet Hindsholm 2014

Tekst: Ole Ploug Jantzen
Foto: Ole Ploug Jantzen/Obbekær

Tilmeldt et "Fladtanker-løb" – afholdt i weekenden den 5. og 6. juli 2014.

May-Britt og jeg har ikke tidligere tilmeldt os et Fladtanker-løb, da vi ikke har en maskine af passende alder, men da løbet i år skulle afholdes på Hindsholm, blev vi enige om, at jeg skulle spørge Egeskov (hvor jeg er ansat) om lov til at låne én af deres motorcykler, for så kunne vi tilmelde os dette løb.

En gammel drøm gik i opfyldelse, da jeg fik lov til at låne en Harley Davidson halvtopper fra 1923, som for øvrigt er den maskine som Egeskov i sin tid købte af Marius Poulsen og som han har kørt flere løb på.

Jeg tror, at det er en fire eller fem år siden, at den sidst har været ude at køre på vejen, så jeg tænkte at jeg hellere i god tid måtte tjekke den og køre en god tur på den.

Jeg har i tidens løb i forbindelse med mit arbejde på Egeskov kørt en del på Harley Davidson'er, så jeg er vant til at de har fod-kobling, men det har dog altid været på en solo maskine, så nu måtte jeg jo nok hellere afprøve en tur med May-Britt bagpå.

Klædt på til turen kørte vi op mod Assensvej og da vi drejede mod højre ind mod Ringe, råbte hun højt omme fra sædet, at både hun og sædet var ved at falde af maskinen!!!

Årh, tænkte jeg, det er nok ikke så slemt! Men jeg stoppede dog på den nærliggende parkeringsplads ved Espe skov – og det viste sig, at der var en del slør i bøsningerne, der skulle holde sædet! Så de måtte jo lige efterspændes og resten af turen gik fint – både sæde og May-Britt holdt til turen.

Lørdagen og dermed løbsdagen oprandt og vi fik læsset Harley'en på vor trailer og kørte afsted nordpå ad Hindsholm til med godt mod.

Vi fik klaret maskinkontrollen og jeg nåede at få fotograferet de fleste af de flotte gamle maskiner – og det viste sig endda, at vi jo faktisk kendte flere af deres ejere – og det er jo ikke så dårligt endda.

Jeg nævnte for resten for nogle af dem, at jeg ikke håbede, at vi skulle komme til at starte op ad en bakke, da denne Harley ikke har håndbremse - og det fik Kurt Hansen fra Als til at fortælle, at han for mange år siden, havde set selvsamme Harley lægge sig i støvet med føreren og passageren af netop samme grund.

Heldigvis hørte May-Britt ikke den historie … altså før nu! Ellers havde jeg nok måtte tage turen alene…

Bortset fra at vi fik overset et skilt med drej til venstre, som også andre overså - for vi var i hvert fald ikke alene på den "forkerte" vej - gik løbet godt og vi fik da fundet tilbage på ruten. Desværre kører sådan en Harley hurtigere end jeg troede, så det gav os jo også en del strafpoint dér – men hvad gør det, når dagen slutter af med en glimrende middag i gode venners selskab.

Vi er naturligvis kede af, at vi ikke var bedre, da vi fik set de flotte malerier, der blev overrakt som præmie til de allerdygtigste af deltagerne, så der blev klappet igennem fra os i salen.

Gunnar Tveskov havde lovet om lørdagen, at han ville vise Fynshoved frem til dem, der havde lyst til at køre en tur søndag formiddag og den tur ville jeg da gerne med på.

May-Britt og jeg var kørt hjem lørdag aften for at overnatte derhjemme, så jeg tog min Royal Enfield tidlig søndag morgen og kørte derop.

Det var en aldeles smuk sommermorgen, men en del af deltagerne var desværre allerede begyndt at køre hjem, så vi blev kun en 5-6 motorcykler, der fik vist egnen og vi fik set en hel del af den nordligste spids af Fyn og det på MC!

May-Britt og jeg vil gerne takke alle som har været med til at arrangere dette Fladtanker-løb, for det blev for os en rigtig god oplevelse samt en underholdende og minderig weekend.

Ole Ploug Jantzen

Fynshoved søndag

Trondhjemsridtet 1919 Pinsen 2014

Lisbeth Grothe Petersen & Knud Erik Pedersen tog turen Oslo - Trondhjem og retur.

Sidste år snakkede vi i løbet af sommeren om, at det kunne være spændende, at køre Trondhjemsridtet på vores Nimbusser. Så i september blev tilmeldingerne sendt. Der var sat en max. grænse for, hvor mange der kunne deltage. Så det var med spænding vi flere gange dagligt kikkede på hjemmesiden, for at se om vi kom på listen. Efter en uge sendte jeg en mail, for at spørge til vores tilmelding og fik at vide, at den havde forputtet sig. Men så kom vi på listen. Max. grænsen var på 60 cykler, men der kom over 100 tilmeldinger.

Af en eller anden årsag, ville de gerne have kvinder med, så kvinder havde fortrinsret til at deltage. Der var dog kun fire, hvor af de tre kørte (behøver jeg at sige at der ingen kø var på dametoiletterne?).

Jeg skrev dog på tilmeldingen, at jeg ikke ville deltage uden at Knud Erik kom med. Ud over hans selskab, kunne jeg jo ikke undvære min mekaniker. Vi havde valgt at han skulle køre på vores Nimbus 1934. Ved for mange tilmeldte, ville de nemlig vælge de yngste cykler fra. Jeg kørte på min 1936'er.

Vi bestilte bilet til Oslo færgen. Den ankom ca. en time før end at vi skulle møde i det nordlige Oslo. Med færgen var vi en lille flok med samme mål. Og vi slog følge til Mortens Kro, hvor starten gik.

Starten gik kl. 12.00 i solskind nordpå fra Oslo. Der var 92 cykler til start, med 8 nationaliteter. Der var mange forskellige cykler. En del Zündapp'er fra Østrig, en Scott fra England samt en norsk HD fra 1911. Hjemmefra havde vi printet kort og "Road Book" ud. Deres kørevejledning i "Road Book" var rigtig god at køre efter, når man lige havde fundet fidusen. Meget minutiøs og gennemarbejdet. Et imponerende stykke arbejde! Ruten var lagt så tæt som muligt på den oprindelige fra 1919.

Frokost den første dag blev i Kirkenær. Derfra gik turen videre til Rena til Østerdalen Hotel. Her ankom vi ved 18.30 tiden. Middagen var kl. 20.00 og køremøde kl. 21.00. Tiden blev ikke spildt.

Næste morgen gik starten i nummerorden tre og tre. Det gav lidt bøvl, da der var nogen der gerne ville følges og ikke havde numre efter hinanden. Det blev løst de følgende dage ved at man kørte frem til start, sammen med dem man ønskede at køre med. Trods det blev lidt uorganiseret, kom det til at virke, så der ikke holdt en masse cykler lige efter starten og ventede i vejkanten.

Dag 2 var en lang dag med start kl. 07.00, for vi skulle nå helt til Trondhjem. Endnu en smuk dag med sol og postkort udsigt hele dagen. På turen til formiddagskaffen kørte vi gennem Brydesdalen, hvor lokale stod med flag og bød på en kop kaffe ved vejkanten. Formiddagskaffe stoppet var ved Bjørnsmoens Gjestgiveri, som også var kontrolpost i 1919. Frokosten blev indtaget i Røros på Vertshuset. Røros, en gammel kobbermineby der er på UNESCO's verdensarvs liste, er et besøg værd. Hver dag var frokosten en varm "herre ret", der lå godt i maven. Men dejligt når man hang på cyklen fra tidlig morgen. Mellem 18.00 og 19.00 kom vi til Trondhjem. Blev indlogeret. Middag kl. 20.00 og kører møde kl. 21.00. Det vil sige det blev udskudt til 21.30, da ikke alle havde fået mad. Og uden mad og drikke dur det ikke.

Startpladsen i Oslo ved Mortens Kro

Ved Bjørnsmoens Gjestgiveri var der pause, som også var kontrol i 1919.

Parkering den første aften ved Rana Hotel.

I løbet af aftenen og natten startede regnen og den holdt først inde efter formiddags kaffepausen. Det var rigtig ærgerligt, for det ville have været en fantastisk flot tur i solskind langs vandet på vej sydover fra Trondhjem. Men så kom solen igen og turen fortsatte af en noget hullet og udfordrende grusvej, hvor store dumpere og gravemaskiner var ved at udvide.

Frokosten blev serveret på Kongsvold Fjellstue. Derfra gik turen til Venabygsfjellet, i 900 -1000 m over havets overflade, hvor der var sne langs vejen. Dagen endte på Spidsbergseter Højfjeldshotel for sidste stop, inden vi dagen efter skulle ud på den sidste etape tilbage til Oslo.

Sidste dag og etape startede med endnu bedre vejr end de øvrige dage. Dagen blev lang og udfordrende. Denne etape skulle følge en del af den oprindelige rute op over et fjeld af en noget udfordrende skovvej med løst ral. Vejen var den oprindelige Pilgrimsrute til Trondhjem (og oprindelig 1919 Trondhjemrit rute), hvor vi passerede Højkorset. Vejen var blevet åbnet for os, men var ellers ikke tilgængelig som offentlig vej. Det egnede den sig heller ikke til, med mindre man havde fire-hjulstræk. Vi lavede ikke hjulspind. Men fra pålidelig kilde kunne det lade sig gøre, på selv en Nimbus. Dagen blev lang og vi kom senere i mål en planlagt. Vi var vist ikke de eneste der var trætte og brugte.

En god del af turen var på små veje og grusveje, som til tider var bedre end asfalt vejene. Hullerne var ikke så skarpe i kanten og dermed blev kørslen mere blød og behagelig. Det var hård kost for cyklerne. Turen er bestemt krævende, både for cykler og kørere.

Udsigt på turen tilbage til Oslo.

Den tekniske support var dog helt i top. To kedeldragt klædte mekanikere – med butterfly- der var stil over det. De hjalp hvor der var brug for det. Vi havde dog heldigvis ikke brug for dem. På vej ned fra Højkorset hoppede min tank dog løs. Knud Erik skruede den fast, men efter et par kilometer hoppede den løs igen. Denne gang blev problemet løst med gaffer tape. Det holdt hele vejen hjem!

Der var rigelige plads på trailerne. Der var en alm. og en minibus med en 8 m. lang trailer. Kørte man i stykker, blev man fragtet frem til næste sted, hvor man kunne reparere. Var det nødvendigt blev man fragtet hele vejen tilbage til Oslo. Havde man en dårlig dag eller bare ikke ønskede at køre en etape, så kunne man også få et lift.

Min tank måtte have lidt gaffar tape, da den blev ved med at gå løs. TH: Løbet er slut og vi er her med færgen til Danmark.

Sne ved vejkanten på vej op til Spidsberger Højfjeldshotel.

Generelt var der sørget for en fantastisk service og forplejning. En god og meget veltilrettelagt smuk tur, sammen med en masse rare mennesker.

Lisbeth Grothe Petersen

Nyt fra Afdelingerne

Efterkaffedrikning er vi ved at gøre klar til en tur ud i det sønderjyske.

Sydjylland

Madpakketur Sydjylland 26. juli v. Anders Buchhave

Referat og foto: Lars Mylius Hjelm

Der var tilmeldt 19 motorcykler og 26 personer til arrangementet.

Vejret havde i næsten en måned været meget varmt og tørt, men netop i dag varslede DMI tordenbyger og mulighed for skybrud. Deltagere der kom fra Als og det sydligste Jylland samt de der kom nordfra, havde kørt i regnbyger, men her på adressen var det tørt så det støvede. Temperaturen var stadigvæk ret høj for en person i en ellers fornuftig motordragt, så der blev "strippet" så snart de forskellige deltagere ankom til Anders og Karens adresse på Askær 6, lidt syd for Aabenraa. Karen og Anders bor på et nedlagt landbrug, så de har god plads til sådan nogle som os. De havde dækket et langt bord til morgenkaffen i deres dobbeltgarage/værksted og Anders havde været inde hos bageren og hente 60 rundstykker af forskellig slags, mon ikke der også kom nogle i fryseren.

Da alle havde forsynet sig ved bordet og snakken gik allerbedst annoncerede Anders, at vi skulle besøge et "Guzziri", og alle så spørgende ud. Det viste sig at være en samler af motorcykelmærket Motor Guzzi som har samlet 32 forskellige cykler, hovedparten har han selv hentet i støvlelandet.

Da det blev tid til at køre, viste Anders vejen og vi fulgte efter i moderat tempo, der blev taget hensyn til de to ældste cykler på turen, en Royal Enfield og en New Hudson ejet af hhv. Kresten og Svend Kusk, far og søn.

Kresten Kusk 87 år har kørt 25 Skagensløb og 20 Egeskovløb på Royal Enfielden, der er en sideventilet 350 cc fra 1927, Kresten kører jævnligt hjemme på Mors. New Hudson'en er en 350cc OHV fra 1929, færdig restaureret i 2013 og deltog i Skagensløbet samme år.

Anders førte os rundt i det Sønderjyske landskab, hvor man kunne konstatere, at det også på disse kanter var blevet høsttid, idet alle ledige mejetærskere var ude at støve på de modne kornmarker i dag. Ved middagstid stoppede vi i den lille by hvor Guzziriet ligger. Det er en tidligere Bodega, hvor Guzzi Helge residerer. Han har ca. 400 m2 at brede sig på og har endda planer om en tilbygning. Efter at have strippet motortøjet m.m. men stadig var anstændige, kunne vi bevæge os rundt mellem de mange Guzzier, der fylder næsten hele stueetagen. Baren og krostuen bliver brugt til mere sociale formål og det store krokøkken er konverteret til MC værksted, med stor emhætte og andre nyttige indretninger når man skal skrue på klenodiet. Helges samling består kun af cykler fra efter 1940, han vil gerne i gang med noget der er ældre, men der sker noget med priserne, når man ser på før krigs Guzzier, sagde Helge.

Efter at have været rundt i hele samlingen og værkstedet, gik vi i baren/krostuen, hvor vi bekvemt kunne sidde og indtage vores medbragte mad medens snakken fortsatte. Efterhånden blev det tid til at køre tilbage til udgangspunktet, hvor kaffen ventede, så man var nødt til at iføre sig det varme motortøj igen. Som det næsten altid går, var der en, der sveddryppende efter mange startforsøg måtte bede om skub assistance, så der var et par mere der svedte herefter.

Efter en varm tur tilbage til Eskær 6, kunne vi igen afføre os det besværlige motortøj og sætte os til en tiltrængt kop kaffe, medens vi sad der ved det veldækkede kaffebord, kom der en tordenbyge. Det vides ikke om Anders har særlig gode forbindelser til vejrguderne, men det passede rigtig fint ind i arrangementet. Selvom der var mere kaffe og kage tilbage og snakken gik rigtig godt, var det efterhånden blevet tid til at starte hjemover. Efter at have takket af begyndte man at køre med håbet om ikke at blive vasket af en tordenbyge på hjemturen.

Det var anden gang Anders afholdt en madpakketur, så vores opførsel første gang må have været i rimelighed siden han turde binde an med endnu et arrangement. Vi der deltog, kan kun udtrykke en stor tak for en god dag, årets sidste madpakketur, arrangeret af Anders og Karen.

lmhj

Nordjylland

April 2014
Hotel Comwell, Rebild.

Kaj P bød velkommen til Poul Erik Sørensen fra Randers, som ville fortælle om sit engagement i Rally Monte CarloHistoric.

Poul Erik stiftede første gang bekendtskab med rallybilerne i 1963.
For to år siden stod Poul Erik for en kontrolpost på Stadtoil Himmerland ved E 45, hvor flere fra DVM var ude og kigge på.

Poul Erik deltog 2014 i team Bent Mikkelsen, også tilknyttet mekaniker og chauffør. Startsted Reims i Frankrig. Rallybilen, Golf 1979 bygget til rally, blev fragtet til startsted på trailer.

Vi hørte en masse detaljer om etapelængder , køretider, gennemsnitshastigheder. Også om arrangøren Monte Carlo automobilclub.. Til teamet var tilknyttet en servicevogn fra SMC.

Det var serviceteamets opgave at finde de servicesteder, som de sammen havde udpeget hjemmefra, og så sørge for at servicefolkene var på plads når Golfen

ankom. De kørte forkert af hinanden kun én gang.

Det var en hård tur , som eksempel kan nævnes, at den længste dag uden søvn var 38 timer. Og til middage og lign var festtøj påkrævet.

Maj 2014
Hotel Comwell, Rebild

Der var mødt 48 medlemmer.
Nyt medlem Ole Nørskov fra Brunshåb blev budt velkommen, og hans ældste MC er en BMW R63 fra 1929.

Herefter kunne Kaj P byde velkommen til Christian Gyde fra Odense , som er AJS og Matchless ekspert. Han fortalte meget entusiastisk de to engelske motorcyklemærker og deres historie, heraf mest om AJS fra fødslen af.

AJS grundlagt af Albert John Stevens byggede allerede i 1899 egne motorer , der trak ved remtræk.

I 1910 var AJS dominerende på Ile of Man og var hele tiden langt fremme fsv teknisk udvikling.

Således præsterede de en maskine med 5000 omdr. På motoren og med 4 gear.
De byggede ny fabrik i 1915 og vandt efter første verdenskrig i 1920 med fabrikskører Howard R Dawis, der senere blev stifter af HRD Wincent. I 1921 besatte de igen de første 4 pladser på Ile of Man.

1924 havde fabrikken 4000 mand ansat, og man bredte sig over for mange forskellige produkter, ligesom tidernes ugunst med børskrak samt stigende bilproduktion osv var i mod fabrikkens udvikling. Og i 1932 blev AJS og Matchless produceret sammen og var teknisk set identiske. Til slut skal lige nævnes at speedwaysporterns legende Morian også kørte på AJS. I dyb respekt for AJS og dens interessante historie er referatet skrevet af Kurt Solskov.

Juni 2014.
Hotel Comwell i Rebild.

Der var mødt 18 medlemmer og programmet var alm hyggesnak med gode historier og oplevelser på det lige overstående Skagen-løb.

Kommende møder: Juli måned er der ikke møde. August mødet afholdes på mødeaftenen i Pandrup på virksomheden M-tech .

På mødet var der stor opmærksomhed hvordan Mogens Rasmussens havde det, efter at have være kommet til skade da han skulle starte Harleyen og køre om borg på færgen i Ebeltoft.

Det kunne på mødet bekræftes at han havde brækket lårbenet og var blevet indlagt på Randers Sygehus.

Det kan så nu fra redaktionen fortælles, at Mogens Deltog i August mødet, og kan bevæge sig rundt ved hjælp af krykker m.v. Men det har været en hård omgang for ham.

Jette Søndergård deltog i mødet og kunne jo så give sin beretning om hvordan det havde været at lave sit første Skagenløb. Men hun har ikke tabt modet.

Lars Sørensen fortalte at pt 113 er tilmeldt Jyllandsløbet, som han og Henning Nielsen har planlagt i meget smukke omgivelser mellem Randers og Viborg.

Ellers blev der fortalt og grinetom småuheld, tekniske nedbrud og steder hvor kortet måske ikke helt passede med landskabet (og så er det som regel landskabet der passer).

Klubmøde 6. august 2014.

Klubmødet blev afholdt som virksomhedsbesøg i Pandrup, hvor vi besøgte virksomheden M-Tech A/S af 1998 og TrackunitA/S .
Besøget var foranlediget af Chr. Christensen, da hans svigersøn Jesper er ansat på virksomheden .
Jesper holdt et meget spændende foredrag for om virksomhedens historie og produkter.
Produktionen består af flådestyringssystemer til værktøj og maskiner og rullende materiel. Styringssystemerne sælges på abonnement stort set til hele verden, og de handler og forhandler med både verdensomspændende virksomheder og mindre entreprenører.
Tidligere har de også udviklet på f.eks hæve/sænke toilet og road-priceing til København.
Vi blev ført igennem en verden og udvikling med printplader , simkort, GSM/GPS, mobiltelefonstyring, data registrering og med hvilke intervaller man ønsker at registrere en given ting på en given maskine, elektronisk natlås omkring f. eks. en byggeplads .
Vi hørte eksempler på sporing af stjålne maskiner , containere eller andet udstyr.
Alt sammen kan læses på skærme i Pandrup eller hos hver enkelt abonnerende virksomhed via 8 satelitter kan de enkelte maskiner udpeges overalt med en halv meter nøjagtighed.
Vi blev trakteret med kaffe og ost/rullepølsemadder.
Meget spændende aften. Synd at vi kun var 23 medlemmer tilmeldt.

Kurt Solskov

Midt Sjælland

Køreaften

Efter 2 uger med dagtemperaturer på 30 gr. oprandt dagen for en ny køreaften, onsdag den 30. juli 2014. Medens solen stadig stod højt på himlen kl. 1900 med 28 gr. havde 17 MC-er og 23 personer indfundet sig på OK-tanken i Ortved.

Erik Kristoffersen bød alle velkommen og glædede sig over det store fremmøde trods ferietiden. Han opfordrede kraftigt til, at man orienterer sig på klubbens hjemmeside om 2. halvårs klubarrangementer. Blandt andet var der et kommende arrangement hos Vagn i Gundsølille. Den sidste køreaften er 27. aug. fra OK-Ortved til Ringsted til et besøg hos redningshelikopteren. Mødet 29. okt., hvor Ole Kyhl skulle fortælle om USA-turen, er rykket og afløst af Motorhistorisk Samråd, hvorfra Johnny Rasmussen og Michael Deichmann kommer og fortæller om status for veterankøretøjer og historiske nummerplader. Så kik på hjemmesiden.

Erik trak principperne for kortegekørsel op. Hold sammen med reaktionslængde og sørg for, at den efterfølgende kan se jer, inden I selv drejer, så ikke den sidste stadig holder i Ortved, når de første er fremme ved ishuset. Christian Schmidt hørte det ikke,men talte om en kort- eller langbenet motor.
Det helt naturlige med 28 graders varme var selvfølgelig at køre i samlet flok til Ishuset ved Munkholmbroen og spise en is.

Christian,s BSA havde et usædvanligt langt ben. Turen gik over Jystrup, Skjoldnæsholm, Bukkerup, V. Såby, Kr. Sonnerup til Ishuset. Vi passerede nogle medlemmer, der kom fra Greve.

Ved ishuset var der flere DVM deltagere, der havde indfundet sig, og efter nogen tid dukkede der flere op. Christian delte 2. halvårs klubprogrammer ud. Der var blandt andet medlemmer fra afd. i København og nogle kom fra Holbæk. Da vi kom, var der ca. 30 andre isspisende. Efter at have modtaget programmer var der mindst 3 potientelle nye medlemmer, der var kørende på ældre motorcykler. Da Christian var færdig med uddelingen, nåede Greve medlemmerne frem. Jens Peter Nielsen kom i en flot Austin Seven cabriolet årgang 1933.

Der var kommet mange motorcyklister, der ikke var DVM relaterede. Alle nød aftenen og den flotte udsigt- trods let overskyet- udsigten over "Tempelkrog" og "Bramsnæs Bugt" i "Inderbredning."

Alt dette kan nydes fra ishuset blot ved at dreje hovedet en lille smule.
Jørgen Bang Jensen luftede en Harley-Davidson årgang 1979, der havde samlet støv nogle år og ventet på, at blive 35 år, så den måtte komme ud i frisk luft for ca. 10 % af registreringsafgiften, inden den blev 35.

Erik Kristoffernen der har deltaget i en 20 dages tur " København-Nordkapp-København" med servicevogn, fik mange spørgsmål om turen, hvor Henning Petersen, Ole Sommer, Egon Nielsen og Steen Jørgensen fra Skagen , alle 4 kørte på Nimbus "Kakkelovnsrør." Alle ville høre om turens "højdepunkter" og om, hvordan de blev forseret. Turen forløb planmæssigt, når der hjemmefra er taget højde for vilkårene under så lang en tur på ca. 6.000 km. VW-Transporteren,s turbo gik i stykker, men var hurtigt repareret i Østersund for et større beløb i svenske kr. Egon havde lånt div. reservedele af Finn Olsen fra Ølstykke, blandt andet et par plejlstænger. God ide viste det sig, da 2 af MC-erne ødelagde plejlstangslejerne. Men men .. den ene blev kørende med den ene medbragte plejlstang, hvis mål passede til krumtappen. Frank Hansen i Gislinge fik via skydelæder og telefon bestilling på den anden, idet han støbte et nyt hvidmetalleje i en plejlstang og borede den ud på mål taget med skydelære af Henning Rørdoktor Petersen. Efter forarbejdningen blev den sendt med DHL-luftfragt til Narvik campingplads, hvor den blev monteret og turen fortsatte. I Finland havde et insekt stukket Henning, så han havde svært ved at se ud af øjnene. Han blev derfor kørt hospitalet i Honningsvåg i Norge, og efter et par dage med medicin, havde det fortaget sig. Hvis der er sket andet på turen, glæder vi os allerede til at se foto og høre om det.
Nogle ville gerne høre om Kaj Pedersen,s oplevelser ved VM i Speedway, i Idrætsparken i København, hvor vinderne blev kørt rundt i manegen siddende bag på 4 Nimbus "Kakkelovnsrør."

En af aftenens største "attraktioner" var en personbil af mrk. Renault Alpine, der var bygget om til rally kørsel. Føreren havde lige lagt en anden motor i bilen. Han testede bilen ad Munkholmvej i retning mod Munkholmbroen og retur med en hastighed på ca. 50 % over de tilladte 80 km/t., og med et støjniveau tilsvarende over det tilladte. Da han vendte tilbage strømmede mange frem til bilen for at besigtige køretøjet.

John Adamsen Jensen (2102)

Fyn

Madpakketur afholdt søndag den 17. august 2014 hos Poul Hansen i Tommerup.

Vejrudsigten sagde godt nok dagsregn, men da det næsten var tørvejr i Espe, kørte vi mod Tommerup, for vi ville med på tur.

Poul og Hanne inviterede indenfor i deres hyggelige udestue, mens vi ventede på at andre medlemmer skulle dukke op. I mellem tiden var det desværre begyndt at regne ganske kraftigt – og vi er sikker på, at det var de andre 5, der havde slæbt det dårlige vejr efter sig og det var uanset, fra hvilken del af Fyn de kom!

Blandt os 7 fremmødte var der stor enighed om, at vi først ville køre turen, når regnen stoppede. Efter nogle få halve timer blev vi enige om at fremdrage madpakkerne og så indtage frokosten i udestuen … for det regnede stadigt.

Efter endnu flere halve timers hygge og indtagelse af våde varer blandt andet en smagsprøve fra Henning's sidevogn (en rigtig god malurt-bitter) var klokken blevet hen af én tre halvfire stykker, så nu måtte vi godt nok ud og trodse regnen for at køre hjem.

Royal Enfield'en var noget modvillig til at starte, så Poul og Søren måtte skubbe mig i gang – og da motorcyklen endelig kom i gang, var det hurtigt op og så afsted…, men vi nåede kun små 2 kilometer fra Poul's hus, da den gik ud med et ordentligt knald!!

Jeg hørte lige der blev sagt: "InterCom disconnected"! i vore spritnye styrthjelme via vore nye samtaleanlæg, så blev der helt stille, så jeg kun hørte mig selv trække vejret … for jeg havde givet May-Britt besked på at tie stille og hun ville ikke risikere at sige noget, mens jeg forsøgte at finde ud af, hvorfor skidtet ikke ville køre længere - og hun skulle slet ikke komme med gode idéer, men hun kunne jo ikke nære sig og spurgte: Hvorfor trækker vi den ikke tilbage til Poul's værksted? For så kan du da stå i tørvejr og finde fejlen!

Niksen biksen kan selv!! – og jeg fandt da også ud af, at det smarte hugormstændkabel med væv omkring, er glimrende til at lede vand igennem gummityller!

Det blev der hurtig sat en stopper for - med en lommekniv - og så var det bare af med det væv. De andre dele blev aftørret, så godt jeg kunne, midt i regnvejret og efter få forsøg kom motorcyklen dog i gang igen med endnu et ordentligt knald – og så var det bare afsted!

Som May-Britt sagde, da vi endelig kom hjem: Den kørte som om, du gav den tørre tæsk hele vejen!
For hun mente, at hun kun lige med hiv og sving, havde kunnet holde sig siddende alle 20 våde kilometer hjem.

Jeg vil da godt indrømme, at vi var godt gennemblødte, da vi atter var hjemme - så tøjet, lommerne og rygsækken blev endevendt for alt, der bare mindede om noget vådt, der skulle tørres … selv mine læderhandsker var flere dage om at blive tørre… og nu er de stive og kedelige - og skal bruges en hel del, før de bliver sig selv igen.

Selv om vi ikke fik kørt ruten, fordi turen regnede væk så at sige, fik vi nogle rigtig hyggelige timer ud af det! Så tak til Poul og Hanne Hansen for en god søndag i udestuen!

Tekst/foto: Ole & May-Britt Ploug Jantzen.

Egeskovløbet 2014

Efter mange overvejelser, en stor indsats og et nært samarbejde med Egeskovs ledelse kunne vi igen byde jer velkommen til det 47. Egeskovløb. Der var sket mange væsentlige ændringer, som vi håbede deltagerne ville synes om.

Ved ankomsten til campingpladsen bemærkede mange at festteltet ikke var stillet op. Festen lørdag aften skulle nemlig foregå i motorcykelmuseet. En anden ting, der var ændret, var startstedet, som

var flyttet uden for Parken. Nu var den placeret foran indgangen til Egeskov Slot, hvor alle der ønskede det, havde mulighed for at overvære løbets start og deltagernes hjemkomst, uanset om de var gæster i Egeskov eller ej. Igen i år havde Søren Sejersen samt Per Holm fra Kerteminde og Thorben Korsgaard fra Revninge, som de garvede veteraner, tilrettelagt ruterne. Dem skylder vi en stor tak. De øvrige mange hjælpere, som også skal have en stor tak, kom til Egeskov i løbet af weekenden, efterhånden som de tildelte opgaver fordrede det. Uden deres medvirken, kunne alt dette ikke lade sig gøre.

Fredag aften inviterede Egeskov som sidste år til et samvær med et indslag, der i år blev foretaget af Egeskovs Peter Bonde Poulsen, der fortalte om Egeskov. Det var så et emne der ikke handlede om motorcykler, som mange oplevede som et forfriskende og interessant indlæg. Vi ser frem til at denne tradition fortsætter med nye indslag.

De 149 deltagere startede desværre i regnvejr, som fortsatte under hele løbet. Men da deltagerne begyndte at komme tilbage til Egeskov lettede skydækket og vi fik en god afslutning med det traditionelle tilbud om en tår at drikke. Ørbæk Bryggeri, havde igen i år givet os både drikkevarerne til pausepladsen og ved hjemkomsten. Det håber vi fortsat at kunne nyde godt af. Sædvanen tro, blev vi samlet til spisning og skiftet til museumsbygningen blev tilsyneladende modtaget med stor tilfredshed.
Her var endnu en ændring, da det i år var Ryslinge Forsamlingshus, der leverede festmenuen. Et valg, der også blev vel modtaget.

Efter præmieoverrækkelserne kom Tøjerindehaveren fra 2013 Jette Søndergaard frem for at videregive "Egeskovtøjeret", til den deltager, som hun havde udvalgt til værdigheden.

Det blev DVM's formand, Lars Klitgaard, der på en Norton International fra 30'rne deltog i løbet.

Efter Jettes opfattelse levede Lars op til kriteriet for at få æresbevisningen fra Egeskovløbet, og det blev modtaget med bifald.

Vi i løbsledelsen har nu mulighed for at vurdere resultatet af alle ændringerne og at overveje de justeringer, som uvægerlig må overvejers, inden vi i den kommende vinter påbegynder planlægningen af Egeskovløbet 2015, hvor vi håber igen at se mange af jer komme til start.
På løbsledelsens vegne

Eigil Sørensen

Danmarks Veteran Motorcykleklubs
generalforsamling 2014.

Lørdag den 25. oktober kl. 11.00 – 15.30
Kulturhuset Skolegade 1, 4220 Korsør

Dagsorden:

Velkomst

1. Valg af dirigent

2. Formandens beretning, Lars Klitgaard

3. Udvalgsberetninger:
- Sportsleder, Jette V. Søndergaard
- Sekretær, Ole Jensen
- Veteranekspert, Kurt H. Jensen
- Webmaster, Hanne Sigsgaard
- Redaktør / Arkivar, Leif Obbekær Hansen
- Motorhistorisk Samråd, Lars Klitgaard

4. Regnskabsforelæggelse og fastsættelse af kontingent for kommende år, Otto V. Lassen

5. Indkomne forslag:

Forslag til ændring af DVM's vedtægter fra medlem 1141, Edward Jensen, og medlem 1198, Kurt H. Jensen:

§ 9:
2. sætning fjernes. (Den årlige generalforsamling vedtager aldersgrænsen for deltagelse i klubbens arrangementer.)
4. sætning ændres fra:
DVM afvikler følgende officielle løbsarrangementer med de af generalforsamlingen vedtagne årgangsbegrænsninger.
til
DVM afvikler følgende officielle løbsarrangementer med følgende årgangsbegrænsninger.

Følgende indsættes helt til sidst i paragraffen:
Det er kun en enig bestyrelse, som kan bestemme om der kan afviges el. dispenseres fra ovennævnte aldersgrænser, og kun hvis årsagen er udefrakommende, f.eks. lovkrav, krav fra politi el. andre myndigheder, eller lignende.

§ 7:

Efter 1. afsnit indsættes:
Vedtægtsændringer vedr. § 9 "årgangsbegrænsninger" skal vedtages med 2/3 af de fremmødte stemmer på 2 af hinanden følgende generalforsamlinger.

6. Fastlæggelse af det kommende års arrangementer, Jette V. Søndergaard

7. Valg af bestyrelse samt 2 suppleanter
Følgende i bestyrelsen er på valg:
Kasserer, Otto V. Lassen. Modtager genvalg.
Sportsleder, Jette V. Søndergaard. Modtager genvalg.
Veteranekspert, Kurt H. Jensen. Modtager genvalg

8. Valg af 2 revisorer samt 2 revisorsuppleanter

9. Eventuelt

Frokost forventes afholdt ca. kl. 13.30

Bestyrelsen

Danmarks Veteran Motorcykleklub

årsregnskab 2014

Resultatopgørelse 01.08.2013 - 31.07.2014

	2014	2013
INDTÆGTER		
Kontingenter, indskud og abonnenter	kr. 387.036,44	kr. 397.055,72
Skagenløbet GF tilskud 75.000	kr. 24.109,40	kr. 70.623,70
Jyllandsløbet GF tilskud 10.000, Stumpem. 12.000	kr. 3.276,32	kr. 566,12
Egeskovløbet DVM tilskud 15.000	kr. 13.201,00	kr. -5.921,00
Løvfaldsløbet DVM tilskud 10.000, GF 5.000	kr. 8.105,25	kr. -2.260,15
Fladtankerløbet DVM tilskud 10.000, FTZ 5.000	kr. -	kr. 4.938,00
Annoncer og bladsalg	kr. 23.840,00	kr. 23.710,00
Mærkesalg (vareforbrug 1.000)	kr. 725,00	kr. -1.104,00
Sikkerhedsveste (vareforbrug 1.900)	kr. 98,00	kr. 193,99
Renter	kr. 1.599,53	kr. 10.322,84
Aktieudbytte	kr. 6.954,84	kr. 7.433,65
FTZ sponser	kr. 25.000,00	kr. -
INDTÆGTER I ALT	**kr. 493.945,78**	**kr. 505.558,87**

UDGIFTER				
Veteranen	kr. 128.153,45		kr. 115.962,45	
Veranen porto	kr. 137.717,09		kr. 118.511,00	
Generalforsamling	kr. 17.856,00		kr. 49.924,00	
Bestyrelsesmøder	kr. 26.671,55		kr. 17.004,00	
Diverse andre møder	kr. 12.154,00		kr. 1.501,50	
Kontor	kr. 40.669,23		kr. 41.011,79	
Portoudgifter	kr. 3.079,50		kr. 5.478,00	
Servicegebyrer til bank	kr. 461,00		kr. 534,92	
PC anlæg	kr. 2.693,75		kr. 6.115,00	
Repræsentation	kr. 6.531,85		kr. 6.470,25	
Diverse	kr. 17.263,75		kr. 2.901,00	
Forsikringer og vægtafgift	kr. 1.365,08		kr. 1.112,00	
Tilskud til klubmøder	kr. 8.000,00		kr. 18.000,00	
Tilskud til løb	kr. 97.949,47		kr. 142.406,25	
Kontingent Mhs	kr. 23.640,00		kr. 23.480,00	
Kontingent DMU	kr. 16.000,00		kr. -	
Køb af klistermærker	kr. -		kr. -	
UDGIFTER I ALT	**kr. 540.205,72**	**kr. 540.205,72**	**kr. 550.412,16**	
ÅRETS UNDERSKUD		**kr. -46.259,94**	**kr. -44.853,29**	

Resultat af årets løb:	**Indtægter**	**Udgifter**	
Skagenløbet 2014	kr. 617.100,00	kr. 592.990,60	kr. 24.109,40
Jyllandsløbet 2014	kr. 72.350,00	kr. 69.073,68	kr. 3.276,32
Egeskovløb 2013	kr. 115.840,00	kr. 102.639,00	kr. 13.201,00
Løvfaldsløb 2013	kr. 115.563,00	kr. 107.457,75	kr. 8.105,25
Fladtankerløb 2014	kr. 26.175,00	kr. 26.175,00	kr. -
	kr. 947.028,00	**kr. 898.336,03**	**kr. 48.691,97**

Balance pr. 31. juli 2014

				2014		2013
AKTIVER						
Kassebeholdning			kr.			-
Aktionærkonto 164-008 2573			kr.	-	kr.	483.888,06
Driftskonto 164-008 2646			kr.	-	kr.	8.043,35
Giro 966-0410			kr.	262.019,71	kr.	13.448,24
Henderson motorcykel			kr.	-	kr.	-
Bankkonto Skagenløbet			kr.	-	kr.	-
Toprente Erhverv			kr.	200.000,00	kr.	-
Investeringsbeviser & aktier			kr.	255.404,33	kr.	241.107,45
Veste på lager			kr.	8.500,00	kr.	10.400,00
Beholdning af mærker			kr.	2.000,00	kr.	3.000,00
AKTIVER I ALT			kr.	727.924,04	kr.	759.887,10
PASSIVER						
Kreditorer			kr	-	kr.	-
Egenkapital primo	kr.	759.887,10			kr.	808.100,24
Nedskrivning af Henderson	kr.	-			kr.	-
Kursregulering	kr.	14.296,88			kr.	-3.359,85
Årets underskud	kr.	-46.259,94			kr.	-44.853,29
Egenkapital ultimo	kr.	727.924,04	kr.	727.924,04	kr.	759.887,10
PASSIVER I ALT			kr.	727.924,04	kr.	759.887,10

Roskilde, den 14. august 2014
Otto V. Lassen, kasserer
Sign.

Ovenstående regnskab er dags dato revideret og beholdningernes tilstedeværelse konstateret.

Roskilde, den 14. august 2014

Egon Nielsen, revisor *Sign.*

Hans H. Hansen, revisor *Sign.*

Kassererens beretning

Selvom kontingentindtægterne er faldet med kr. 10.000. Så ligger vi over indtægten i 2012, som var kr. 386.267. Faldet i renter skyldes, at vi i Danske Bank er overgået fra personligt ejerskab (kassererens personnummer) til, at det er DVM's CVR.nr., som nu er ejer. Det har betydet, at vi ikke kunne opretholde vores aktionærkonto. Faldet i tilskud til klubmøder skyldes de ændrede regler for tilskud. Det er kun Fyn's afdeling, som har modtaget det ekstra tilskud på kr. 2.000. Kontingent til DMU skyldes, at der er betalt både i efterår (for 2013) og forår (for 2014) med 2 x kr. 8.000.

Under aktiver fremgår det, at vi har fået opsagt aktionær- og driftskonti, jf. overfor. For at opnå lidt i rente er der bundet kr. 200.000 i et år.

Velkommen til nye medlemmer

2394
Jay Nichol
Holger Danskes vej 42, 3sal,
2000 Frederiksberg
mail: kiropraktorjoy@gmail.
com
mobil: 2068 0555
mc: Norton Commandor 1975

2395
Ole Nygaard
Strandgade 41, 2 tv.
1401 København K
mail: nygaard.cph@gmail.com
mobil: 2028 3563
mc: BSA Empire Star 1938

2396
Kim Neergaard
Åbyvej 48
8230 Åbyhøj
mail: neergaard@tdcspace.dk
mobil: 4038 5523
mc: Ducati 125 TS 1962

2397
Anders Larsen
Hveensvej 12, 4.tv
2300 København S
mail: anderstuba@hotmail.com
mobil: 5132 4731
mc: Suzuki GS 550 1979

2398
Klaus Bank Andersen
Teglværksvej 23
4340 Tølløse
mail: klaus@bankandersen.dk
mobil: 6155 3450
mc: BMW R25/3 1953

2399
Lassen Ibsen
Johan Kellers Vej 7, 4. th.
2450 København SV
mail: lassie2003@hotmail.com
mobil: 6083 4525
mc: Haley Davidson XLH 1976

2400
Dan Friborg
Fyrrebakken 52
9530 Øster Hornum
mail: friborg81@gmail.com
mc: Ymaha xj 750

2401
Marie Storm Sørensen
Stentoften 32
9550 Mariager
mail: mariestorm16@hotmail.com
mobil: 3029 3461
mc: Nimbus 1936

Kommende Arrangementer

Nordjylland

Klubmøde onsd. 1. oktober kl. 19.30
Program endnu ikke fastlagt.

Natløb i Nordjylland

Lørdag d.18. okt. er der natløb i Nordjylland, start og mål er hos Jens Hald UNO X Storegade 25 Assentoft,
Der køres i følgende klasser , Motorcykler op til årg 1939 ,med og uden observatør.
Motorcykler årg 1940 til 1970 med og uden observatør.
Ruten er fastlagt og er på ca. 80km ,og der er ingen grusvej. Løbet er et orienteringsløb og køres efter DVM"s løbsreglement.
Startgebyr er kr.100 pr. deltager der betales ved maskinkontrollen. Der er maskinkontrol fra kl 18,30, slutinstruktion kl 19,15
Første start er kl.19,30
Tilmelding senest d.10. okt.til Jens Hald telf.20222133 el på e-mail post@jenshaldauto.dk
Vi håber på stor deltagelse,og sørger selvfølgelig for at der er lidt for deltagerne at varme sig på,når I kommer i mål.
Vi glæder os til at se Jer.
mvh Jens Hald - Kaj V.Pedersen

Sydjylland

Aktivitetskalender for 2014

4. oktober
Medlemsmøde. Bemærk nyt mødested:
Stubbæk Forsamlingshus, Dybkærvej 2, Stubbæk, 6200 Aabenraa.

1.november
Planlægningsmøde i Stubbæk Forsamlingshus.

6. december Julemøde
Julemøde i Stubbæk Forsamlingshus. Medbring en lille gave til banko/pakkespillet.

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.

Midt-Vestjylland

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

Fyn

Til orientering har Poul Erik Eriksen overladt jobbet som kasserer for DVM's Fyn afdeling til May-Britt Ploug Jantzen.

KOMMENDE ARRANGEMENTER:
Klubbens mødested: Vissenbjerg Idræts- & Kulturcenter, Idrætsvej 3, 5492 Vissenbjerg.
Onsdag d. 8. oktober kl. 19.30 - Klubmøde.
Vi viser billeder fra nogle af sommerens motorcykel-arrangementer.
Onsdag d. 12. november kl. 19.30 - Klubmøde.
Oplæg til Fyn Rundt 2015.
Onsdag d. 10. december kl. 19.00 !! – Julebanko.
Husk indpakket gave til minimum kr. 30,- pr. person.

Dødsfald

Helmuth Dreijer (1537)
f. 24. november 1944 og døde 30. maj 2014 i hjemmet omgivet af sine nærmeste efter 4½ års kamp mod kræft. Han blev bisat fra Glamsbjerg Kirke den 7. juni og urnen er nedsat i "de ukendtes område".

Verner Johannes Jensen (1085)
f. 2. september 1935 og døde 27. august 2014. Han blev begravet fra Strib Kirke den 2. september 2014.

Midtsjælland

Møder i Kværkeby

Lørdag, den 25 10 14 kl. 1930:
DVM-Midtsjællands NATLØB.
Start og mål oplyses ved tilmelding.
Tilmelding til Henning på 2173 6240 senest 18 10 2014.
Onsdag den 29 10 14 kl. 1900:
Klubaften i Kværkeby. Allan Jensen og Ole Kyhl fortæller om deres MC-tur i USA.
Onsdag den 26 11 14 kl. 1900:
Klubaften i Kværkeby. Peder Jensen og evt. også de øvrige Trondheimsfarer fortæller om turen i 2014.
Intet møde i december pga. julen/nytåret.
Onsdag den 28 01 15 kl. 1900:
Klubaften i Kværkeby. Generalforsamling med spisning af gule ærter for dem, der har tilmeldt sig hos Christian på tlf. 2164 9081. Pris kr. 100,-

DVM København

Møde den 2. torsdag i måneden.
Hermosagård
Bygaden 82
2605 Brøndby

Klubmøde i November:
Mødet er denne gang ikke på Hermosagaard, men hos:
Jørgen Madsen, Herstedøstervej 41, 2620 Albertslund
Han laver små dampmaskiner som så bliver lagt i modelskibe, alt er lavet i hånden.
Han laver modeller af damplokomotiver, traktorer , stationære motorer, desuden laver han ure, små og store
træfigurer, og han har restaureret flere amerikaner biler, kom og kig .

Genbrugs-hjørnet

Sælges
Skovboløbet
Enkelte film på mere end en time og 200 billeder fra Jubilæumsløbet kan stadig købes for 100 kr. plus porto.
Ole Jensen
tlf: 5687 9420
mail: goerslev-auto@mail.tele.dk

Sælges
*K*rumtaphus til BSA 600ccm M34-13
5,95HK (sloper) årg. 1934.
Pris: 2.200kr
Henvendelse til Jens Bæk
Tlf.: 86629638
Mail: baek@oncable.dk

Vi har stofmærker i 2 størrelser, klistermærker i 5 og 8 cm. Skærmmærke i metal og knaphulsemblem.
Kontakt Ole Jensen, eller mærkesælgere på klubmøder.
Kan købes på Generalforsamlingen

Lokale referenter

Midt/Nordjylland
Kurt Solskov
Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe
kurtsolskov@mail.dk
tlf: 9838 5164

Vest/Sønderjylland
Lars Mylius Hjelm
Grønkjærsvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia
mylius-hjelm@mail.tele.dk
tlf: 7594 2261

Fyn
Ole Ploug Jantzen
Langgade 65, 5750 Ringe
mopj@smilepost.dk
tlf: 4343 2543

Sjælland
Leif Christensen
Østre Parkvej 107
4100 Ringsted
ob50@sport.dk

MessecenterHerning

Stumpe-marked Ting&Sager

2014

lørdag den 29. marts
lørdag den 15. november

Svend Aage Mortensen
Siriusvej 11 - 7430 Ikast
9715 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, Petravej 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

Specialværkstedet 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 hovedrepration

Ingana Aps
Balke & Wedel
Gl. Køge Landevej 55
2500 Valby
Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25
www.ingana.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

SWAPMEET

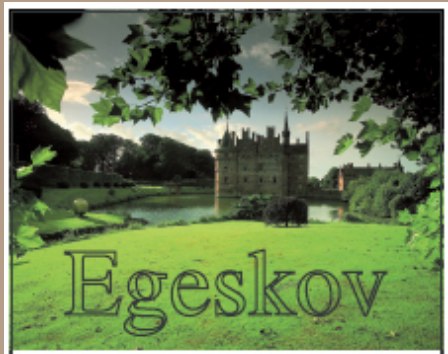
Søndag d. 5. oktober

09.00 - 15.00

Andelsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk'

Swapmeet er for veteran-relevante dele og udstyr til bil, motorcykel, knallert, traktor og stationære motorer.

Entre for købere samt indgang til Andelsbyen er denne dag nedsat til 50 kr. pr. person.



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

Eventyrlige oplevelser for hele familien - hele dagen

Gå på oplevelser i Europas bedst bevarede renæssance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man færdes 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.

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP

White Tire Paint

Veteranimporten
97 51 00 16 (efter 16) - 29 82 00 10
veteranimporten@c.dk
www.veteranimporten.dk

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

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

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 2014 tilbagebetalt 150 millioner kroner.

Invester i forsikring til dit veteran/klassisk køretøj

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.816 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel		Veteranknallert*
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	672 kr.	209 kr.	1.677 kr.	519 kr.	Lovpligtig ansvars-forsikring: 436 kr.
150.000	1.049 kr.	209 kr.	2.619 kr.	519 kr.	
500.000	2.498 kr.	209 kr.	6.044 kr.	519 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 2014 tilbagebetales 20% af forsikringspræmien på baggrund af 2013 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF Veteran stiller ikke krav om yderligere medlemsskab 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.

*Veteranknallertforsikring er uden medlemsindskud og uden overskudstilbagebetaling.

Medlemmer af GF Veteran kan tegne autohjælp for blot 300 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/klassisk køretøjer

GF FORSIKRING
Det gode selskab

GF Veteran
Strandvejen 59, 2100 Kbh Ø
Tlf: 39 10 11 50
gf-veteran@gf-forsikring.dk

Afsender: Danmarks Veteran Motorcykleklub, Giesegårdvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted.