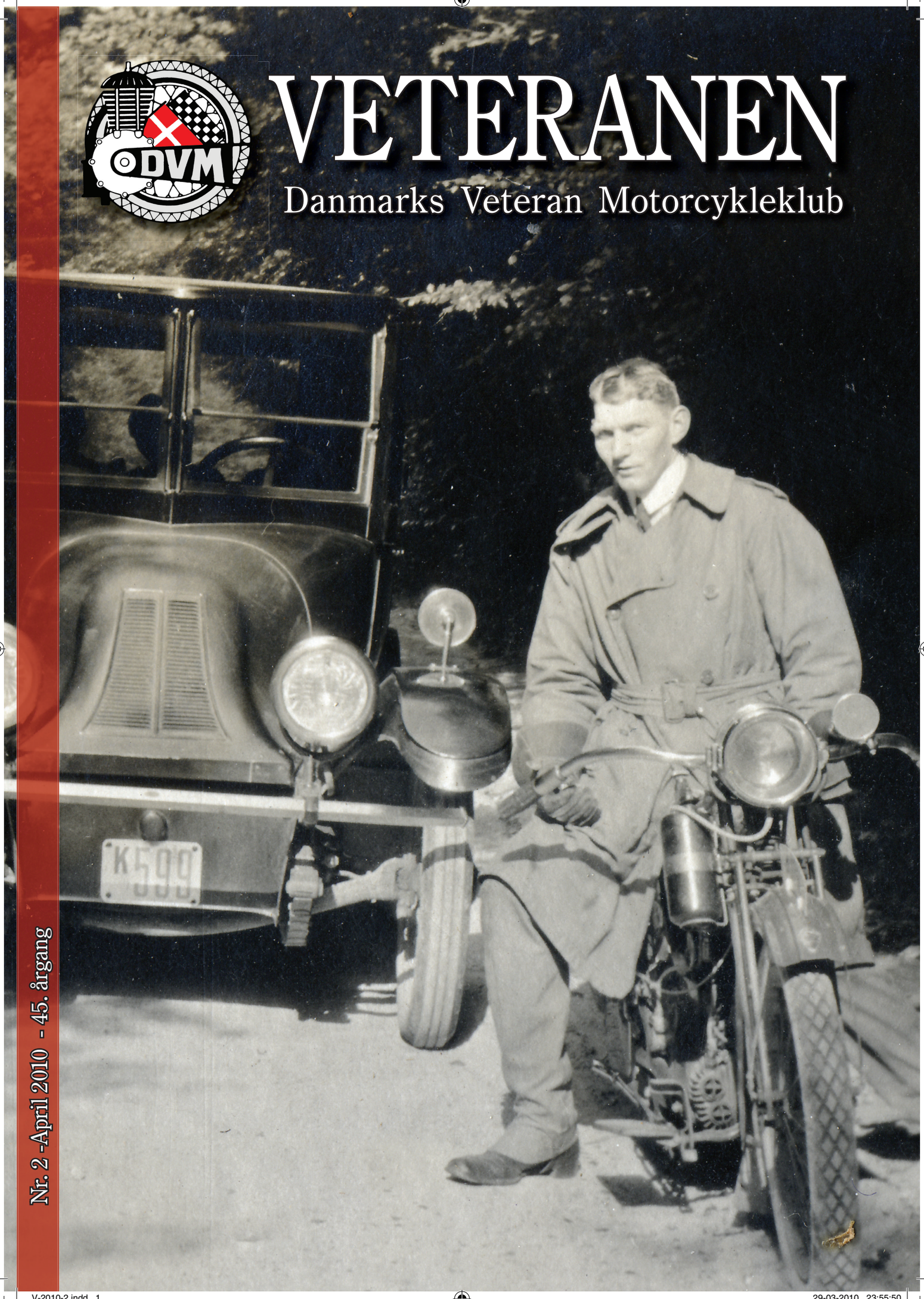
VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub



Nr. 2 -April 2010 - 45. årgang

V-2010-2.indd 1 29-03-2010 23:55:50

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
45. årgang - 2. nummer - ISSN 0105-9025

Deadline den 10/1, 10/3, 10/5, 10/7, 10/9, 10/11.
Udkommer den 10/2, 10/4, 10/6, 10/8, 10/10, 10/12.

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard, Ellestien 10, 2880 Bagsværd ✆ 44 98 60 32
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer/næstformand, henvendelse vedr. medlemsskab
Bent Just Olesen, Ulvshalevej 227,
Ulvshale, 4780 Stege ✆ 55 81 86 17
bent.just.olesen@dvm.dk

Sportsleder
Lars Sørensen, Stentoften 32, 9550 Mariager ✆ 98 54 10 30
lars.soerensen@dvm.dk

Sekretær, henvendelse vedr. adresseændring/abonnement
Ole Jensen, Giesegårdvej 107,
Gørslev, 4100 Ringsted ✆ 56 87 94 20
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert
Kurt H. Jensen, Frem 9, 2800 Kgs. Lyngby ✆ 45 87 54 87
veteranekspert @dvm.dk

Bestyrelsesmedlem, webmaster
Michael Hintz, Toftegaardsvej 103, 7000 Fredericia ✆ 20 94 04 85
webmaster@dvm.dk

Bestyrelsesmedlem, udklipsarkivar
Leif Obbekær, Ahornvej 19, 5250 Odense SV ✆ 66 17 33 96
leif.obbekaer@dvm.dk

VETERANEN

Ansvarshavende redaktør/annoncer
Gorm Thyge Wæhrens, Liljevej 3, 7800 Skive ✆ 97 51 00 16
veteranen@dvm.dk ✆ 29 82 00 10

Lokalredaktører

Midt/Nordjylland
Kurt Solskov, Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe ✆ 98 38 51 64
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland
Lars Mylius Hjelm, Grønkjærsvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia ✆ 75 94 22 61
mylius-hjelm@mail.tele.dk

Fyn
Søren Højmark Jensen, Skelskovvej 37, 5690 Tommerup ✆ 64 76 22 56
shoejmarkjensen@yahoo.dk

Vestsjælland
Palle Høst Andersen, Grønningen 53, 4220 Korsør ✆ 20 41 44 30
pallehoest@mail.dk

København/Nordsjælland
Ole Bredahl Bentzen, Kærvej 7, 4652 Hårlev ✆ 32 16 61 28
onkelmoffe@gmail.com

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte indlæg og kan af pladshensyn ikke garantere optagelse i et bestemt nummer.
Indlæg i bladet ud over *Løst og fast* er ikke nødvendigvis udtryk for DVM's synspunkter, men er alene forfatterens.

© Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse, dog uden ansvar for redaktionen.

Forsidefoto: Svend Friis-Hansen, cirka 1920.
Indsendt af Poul Jørss.

Grafisk produktion: Skive Offset Aps, ✆ 97 58 12 11.

På den anden side...

Ærlighed!

Verdens hurtigste Indian også kaldet Burt Monro's Indian - skal den laves om? Altså laves original! Nej den er i sig selv det mest originale produkt en flittig og eksperimenterende entusiast har præsteret. Det er et originalt motorhistorisk pragtstykke. Men en 1920'er Indian, det bliver den nok ikke igen - og hvad så! Det er der så til gengæld andre der kan blive, motorcykler, der ikke har den samme motorhistoriske aura over sig.

Pas på når du restaurerer, at du ikke går for hurtigt frem.

Per V. Pedersen har en dejlig Nimbus årgang 1938, der fik ny forgaffel og stel efter et færdselsuheld i 1962. *Den skal have høj forgaffel på, sagde fatter, der har kørt 15 Egeskovløb på den. Og det kommer den så ikke til igen, for den har høj affektionsværdi som den er*, slutter Per V. Pedersen.

Jens Lyns Nimbus omtalt her i seneste nummer gav ikke anledning til skriverier, så jeg er stadig spændt på hvilken vej læseren vil vælge i restaureringen - den originale knopforgaffel eller den Jens satte på!

Fakta er at jeg står som en skidderik - det er mit indtryk, fortæller Bjarne Skov Andersen, der er træt af DS-sagen. *Jeg kan ej ha' noget til at ligge der kunne blive til noget og jeg var ikke bedre kendt med, end det var en DS med de støbejerns fittings jeg fik fra dødsboet efter Bernard*. Bjarne har hele vejen igennem omtalt den som "Bastarden". *Jeg har ikke lagt skjul på hvad det er. Niels Palle spurgte om jeg havde noget jeg skulle have solgt, og så tog han den med til Holbæk. At folk så glemmer det - det skal ikke på min kappe,* slutter Bjarne. Nu har Bjarne lavet den til en Zündapp der blot ikke er med den rigtige to takts motor.

Og så er der tilmeldingsmuligheder i massevis. Som noget nyt er det som på Alsløbet, nu også næsten gratis at deltage på Egeskovløbet, når din motorcykel er fra før 1920.

Man behøver ikke at være et ringere menneske fordi man er ærlig, blev der udtalt på TV forleden. Og det er da ganske rigtigt.

Fortsat god skrue-, køre- og tilmeldingssæson.

Gorm Wæhrens, redaktør

Helt undtagelses vises en mand på motorcykel uden hjælm.
Det skyldes at Bent Just Olesen motorcyklen ikke er startet,
og at Sonja Devaux er fotografen.
Mere i næste nummer om denne motorcykel. Hvilken? Har du et bud?

V-2010-2.indd 2 29-03-2010 23:55:55

Formandens spalte

2 variationer over et velkendt tema

Jeg er udmærket klar over at mine spalter meget ofte beskæftiger sig med temaet "original eller kopi".

Det skyldes nok at jeg altid har haft en klar holdning til hvad en veteranmotorcykel er for mig nemlig *"en samling mekaniske dele der er fremstillet / samlet af én fabrikant før 1939 og allerhelst har siddet sammen siden da"*.

Jeg har til gengæld samtidigt haft stor respekt og beundring overfor de dygtige hjemmebyggere / håndværkere der evner at fremstille en motorcykel selv.

Enkelte danskere har i "nyere" tid fremstillet nogle helt unikke motorcykler som jeg heldigvis har set og har kunnet beundre.

Prøv at se motorcyklen "Dane 1000" der nu står på Egeskov eller hvis I engang får chancen, Jan Bechmann's lille 2 cylindrede 2-taktsracer fra 1978. De er begge eksempler på noget helt fantastisk og originalt "hjemmelavet".

Alt for mange andre bruger deres gode evner og muligheder til at fremstille en kopi af noget der er konstrueret for mere end 75 år siden.

Er motivet kun noget med, at der er god økonomi i det ?

Jeg har været medlem af den amerikanske veteranmotorcykelklub AMCA i rigtigt mange år og har ved flere lejligheder underholdt med hvilke rædsler, der til tider præsenteres i klubbens blad: Hjemmebygget kanariegul motorcykel hvor der står "Cyclone" på benzintanken og i stellet er der en Briggs & Stratton plæneklippermotor.

Hvor har jeg mange gange krummet tæer, så jeg har kunnet klø mig i nakken med dem, og har så været fast besluttet på at melde mig ud.

I næste blad er der så en superartikel om en original urestaureret motorcykel fra 1906 – det kompenserer jo en hel del så jeg fortsætter med at være medlem.

I bladet der kom forleden, var der så refereret fra den store årlige motorcykelauktion i Las Vegas.

Auktionens leder udtaler efter auktionen om de utallige replica board-track racere, der er bygget i nyere tid (citeret i oversat form): *Tidligere har de kunnet sælges for 50-60.000 $. Nu har køberne haft lidt sjov med dem og de handles til 20-30.000 $. På et tidspunkt når vi nok til, at det ikke er profitabelt at fremstille dem.*

Det lyder fa…… godt – så slipper vi nok for flere af disse, motorcykelhistorisk set, helt uinteressante kopier!

Ved en stor auktion i England var der for nyligt et Nimbus "Rør" under hammeren, vurderet til et hammerslag på 22-28.000 £.

Det var en dansk hjemmebygget model inspireret af den oprindelige prototype.

Flere danske reagerede på annonceringen ved at orientere auktionshusets eksperter om, at det eneste på motorcyklen, der var originalt Nimbus, var motor/gearkasse og transmission.

Annoncen på nettet blev tilføjet disse kendsgerninger så det må forventes at den nye ejer er helt klar over hvad det er for et køretøj han har betalt tæt på 20.000 £ for.

Det tjener absolut den danske konstruktør (ikke P. A. Fisker) og DVM-medlem til ære, at da han solgte den til en udlænding for ca. 10 år siden, var der fuld åbenhed om, at det ikke var en original Nimbus.

Lad os håbe at den nye ejer er lige så samvittighedsfuld når han engang sælger den videre.

Iskrivende stund er deltagerlisten til Skagenløbet 2010 offentliggjort – 221 tilmeldte motorcykler – helt fantastisk.

Jeg håber vi alle får en god start på den nye køresæson --- kør fornuftigt!

Lars Klitgaard

Indhold

2 På den anden side
3 Formandens spalte
4 Månedens portræt
Det er en del
af opdragelsen .....
6 Månedens veteran
Historien om AJS 1910-1931
11 Original kontra
Motorhistorie
12 Hollænderne skraber i bund
13 Månedens veteran
Dania - den danske
Brough Superior kopi!
18 Norton - Indian
19 Nimbus "Kakkelovnsrør"
down under
20 Fladtankerløbet 2010
21 Jyllandløbet
Sønderjylland
22 Egeskovløbet 13-14-15/8
23 Klubnyt
24 Løbs- og Aktivitetskalender
25 Klubnyt
25 Nye medlemmer
25 Til redaktøren
26 Landet rundt
30 Genbrugshjørnet

V-2010-2.indd 3 29-03-2010 23:55:55

MÅNEDENS PORTRÆT:

Det er en del af opdragelsen!

At man får valget er det vigtigste. Jeg har altid gået ved far og farfar.

Af Gorm Wæhrens, tekst og foto

Vi har sat hinanden stævne på Havgyden 32 hvor Kai Beck bor. Bjarne Baagø Beck og Mads Hartmann, søn og sønnesøn er hjemme og vi mødes selvfølgelig i værkstedet.

Bjarnes første kørekort var til mc, var ude at sejle og havde nyere MZ'er. Da han læste i København blev MZ'en solgt, men fik kørt på fars. Det var sjovt, med ungerne i sidevognen - larmemaskine, som de omtalte den.

Mads Hartmann, Bjarnes søn og Kais sønnesøn, kan som det første huske ventilerne på Nimbus. Når de startede løb Mads væk, men i sidevognen med hjelm og det hele var det ikke et problem.

Museet og klasse 1

GEM 1904, hjemmelavet, certifikat, Kurt og Alfred kørte den på London-Brighton. Du skal selv lave benzin til den ved at tilsætte butan. Det laves i et akvarium med benzin og sten - og så en time senere er der en liter mere! Vinterbenzin har også mere butan. Det er en venturi i fra modelfly, så den selv suger benzinen. 120 cm^3 Georg E *men fandens bøvl at holde fordampningen i gang. Udstødningen går gennem tanken for at give mere varme,* fortæller Kai

Tre af Kai's cykler har pionercertifikat. Det betyder de er godkendt til London - Brighton. Den seneste i denne klasse er en urestaureret Jes.

Præmier er lige meget, og Kai har da også forvandlet mange pokaler til boldhorn

Det er dejligt at køre tidligt, fortæller Kai. *Vi burde lave formiddag til let orientering til de gamle og sværere senere på dagen.*

På pladsen deroppe i Skagen ligger vi og griner kl. 7 når de starter og når de sidste i klasse 1 er kørt så er vi hos bageren. Vi servicerer hele klasse 1 - kører fra pause sted til pause, fortæller Bjarne, der har kørt servicevogn for Kai og hans remtrækkervenner i 10 år i træk på Skagen løbet, og hans tre børn har måttet skiftes til den ekstra plads i bilen. 2009 blev første år for både Bjarne og Mads på motorcykel. Mads var yngste deltager og kørte på den fine Magnet Debon, 1923, som han fik af farfar Kai i 18 års fødselsdagsgave.

Der er allerede sat mål for hvad Bjarnes to døtre Ida og Signe skal have på tilsvarende vis af farfar.

I år kører Mads på Wanderer 1911, men startnummer 1, og har allerede prøvet den på Alsløbet, så han ved hvordan den skal køres.

At man får valget er det vigtigste! Jeg har altid gået ved far og farfar, fortæller Mads. *Og klasse 1 må gerne være til 1915.*

Hyggesnak i Museet..

Silkeborg er nået, Skagenløbet 2009.

Den flotte Terrot motor er klar til Ida.

Reservecyklen er Magnat Debon.

Bjarne mødte direkte i Skagen fra Hirtshals, der var med på fiskeri og redningsskibet Nordsøen, som Bjarne er kaptajn på. BMW blev sat i land i Hirtshals og så til Skagen for at køre Skagen-løbet. Efterfølgende blev BMW en brugt til at påmønstre skibet igen. Sådan - kranen på Nordsøen fungerer godt til den opgave!

Mads har selv ønsket at køre på Wanderen. Jeg må finde nogle andre at følges med, for Harley'en og Douglas'en kunne jeg ikke følge på Alsløbet.

Mads er god til at find vej, fortæller Bjarne. Vi har i mange år fået rutekortene, når vi har kørt servicevogn.

Pointjægerne kender vi - de er tyraniseret af deres ur. En times længere pause er uden betydning for os, fortæller Bjarne.

Det skal gøres lettere at køre klasse 1, og er der for mange fiduser er det svært. At køre klasse 1 er nok i sig selv. Hvormange gange skal der startes? Douglas'en har 2 gear og ingen kobling, så det har en stor betydning, fortæller Kai, og fortsætter:

Jo ældre jo større udfordring. HD'erne fra 30-erne er jo det samme som Suzukier!

Skagen-løbet er et pålidelighedsløb og de plejer at være gode til at stille posterne på fladt terræn. Ellers er vi nødt til at droppe dem.

Bjarne supplerer med at *sidste år var Egtved godt nok lidt svært, så vi trak op ad en bakke.*

Og i skoven var der regn og så gled remmen, fortæller Mads.

Kai fortæller, *at kilebremsen skal holdes varm, for ellers tager den ikke fat hele tiden.*

Og Mads skulle holde udstødningen inde med skoen indtil den var smeltet, fortæller Bjarne.

Det værste var Lillebæltsbroen hvor tændrørshætten vibrerede så den skød. Kørte kun 15 km/t. Handsken af og jeg ville skrue den på! Næste gang beholder jeg handsken på, slutter Mads.

Det må vi vist ikke fortælle, men over Storebælt skubbedes jeg, beretter Mads.

Bjarne fortæller, at det er *nemmere med de andre mc'ere. Hvis alternativet er en HD 34, da hellere opsamler.*

Vennerne griner ad mine 3½ HK

Vennerne griner dog ikke så meget, når jeg fortæller, at jeg kan købe 3 af deres for 1 af mine. De kan godt se de flotte. På HTX lægger jeg en avis under og den står inde på gangen.

Også Velocetten kan mekanikerne lide. Den bruger jeg til hverdag, slutter Mads.

Det bedste er starten - når den starter 1. gang - hver gang! Vil gerne have en koldstart-test til Fladtanklerløbet.

Habil håndværker

I 50'erne sejlede jeg, og alt skulle kunne laves for at få det til at køre. På et tidspunkt var det en norsk skib, for da kunne gifte komme med. Det var Vestindien, Great Lakes (søerne i USA - Canada), Venezuela - stykgodsskibe, fortæller Kai.

Jeg er ved at uddanne mig til maskinmester, fortæller Mads.

Kaptajn og kørelærer

Bjarne er styrmandsuddannet og nu kaptajn på Nordsøen 10 dage af gangen.

Og så er jeg fast afløser på Lisbeths køreskole på køreteknisk anlæg. Jeg har kun godkendelse til bil, fortæller Bjarne.

Ida er begyndt med de første køretimer hos mig. Og farfar er begyndt at lave Terrot 1925.

Bjarne har en R65GS 650 cm^3 fra forsvaret og må køres på fra 1/3. *Jeg kørte 12000 km på den i 2009, men den flotteste tur var Skagen-løbet.*

Han arbejder på en 1 cylindret BMW med Rotax.

Jeg har fået stor respekt ved at hjælpe andre. Det skal laves inden man kører - ellers bliver det noget klyt, fortæller Bjarne.

Bøvl med forsikringen

Som ung under 25 år er det svært at få forsikring. Det er dog lykkedes Mads at forsikre sin gamle Magnet Debon fra 1923, men et af forbeholdene fra forsikring var, at han jo nok brugte den til hverdag!

Brugsværdien er jo reelt minus noget, siger Bjarne.

Mads og Bjarne har gennemført deres første Skagen løb, her i mål 2009 med Kai..

DVM'ere

Det er min fortjeneste, at vi er så mange medlemmer, fortæller Kai. Selvfølgelig skal folk med vores interesse være medlemmer.

Medlemstilgang er vigtig, men der må ikke gives køb på 1939! Hvis vi satte det til 1960 ville vi få flere medlemmer, men det vil splitte DVM ad.

Vi skal gøre det aktivt med de gamle.

Der er gratis kaffe herfra til Skagen på de gamle, fortæller Bjarne, *og det er svært at få tid til alle løb.*

Vi bruger dem ved lejlighed. Sillerup Mølledag f.eks. Vi træner meget. Til køretøjets dag kørte Skagensholdet dertil, hvor også 11 Velo Solex'er var kørt dertil.

Ærlighed omkring det vi gør er vigtigt, slutter Kai.

Kai har en imponerende samling af dampmaskiner, bl.a Stirling motor,. Samlingen ønskes afhændet.

V-2010-2.indd 5 29-03-2010 23:56:26

MÅNEDENS VETERAN

Historien om AJS 1910-1931

Af Christian Gyde, Albion-klubben

I indeværende år er det 100 år siden at de første AJS-motorcykler så dagens lys. Det fejres selvfølgelig i motorcykelkredse, ikke mindst i England. Historien om AJS starter, som vi skal se, tidligere end 1910, og den slutter i starten af 30'erne, hvor AJS forsvinder som selvstændigt motorcykelmærke. Artiklen her fortæller primært om virksomheden AJS frem for de mange spændende motorcykler, som AJS fremstillede.

Fra smed til fabrik

I slutningen af 1800-tallet var der gang i det industrielle England, hvor et væld af små familievirksomheder skød op. Typisk blev de drevet frem af faderens solide håndværk og hans veludannede sønner, som med generel interesse og med tilgængeligheden af ny teknik og materialer gjorde virksomme lokale håndværkere til deciderede industrivirksomheder.

I Wolverhampton, lige nord for Birmingham, havde Joe Stevens og hans fire sønner – Jack (Albert John), Harry, George, Joe Jr. – udviklet faderens smedje til en driftig og succesrig forretning, som fremstillede mange forskellige varer, bl.a. cykler, låse og haveredskaber. I slutningen af 1800-tallet udviklede og fremstillede Stevens-familien også en enkelt motorcykel baseret på en de Dion motor, men forfulgte ikke ideen.

Stevens brødrene med deres de Dion-prototype.

Der fandtes ingen engelske forbrændingsmotorer på dette tidspunkt. Stevens købte en amerikansk Mitchell motor for at bruge den som drivkilde i værkstedet. Den viste sig dog at være af tvivlsom kvalitet. Den ældste bror Harry interesserede sig voldsomt for motoren og fandt at man nok kunne bygge noget selv, der var bedre.

Stevens-brødrene stiftede i 1899 derfor selskabet Stevens Motor Manufacturing Company og begyndte at bygge forbrændingsmotorer til det engelske marked. Stevens byggede mange forskellige benzinmotorer og leverede motorer til mange forskellige anvendelser, inkl. motorcykler. Motorerne blev solgt på hjemmemarkedet og blev også eksporteret, og de var kendt for høj pålidelighed og for at være på teknisk forkant.

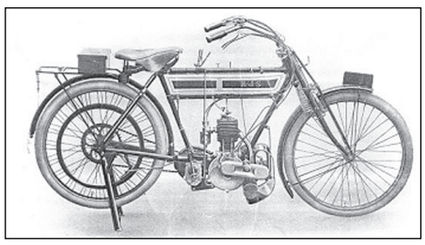
Motorcykler optog Stevens-brødrene meget og de byggede bl.a. en maskine med JAP motor i 1905. De var også selv aktive kørere. I 1909 vandt en motorcykel med en af deres motorer et pålidelighedsløb, hvilket medførte at brødrene nu selv ville have deres navn på tanken af en motorcykel. I 1909 stiftede de derfor A.J. Stevens & Co Ltd. med det formål at fremstille motorcykler selv. Man indrettede sig i lokaler i Retreat Street i Wolverhampton.

De første AJS-motorcykler

De første modeller kunne præsenteres i oktober 1910 ved Olympia Motorshow i London. De første AJS maskiner er derfor reelt 1911-modeller, men de blev vist for offentligheden i efteråret 1910. Der var to modeller, begge 292cc SV, nemlig Model A med remtræk eller Model B med kædetræk og en for perioden ganske usædvanlig 2-trins gearkasse. Motorstørrelsen på knap 300cc er afledt af de motorklasser, som blev brugt til motorcykelløb i Frankrig, hvortil man havde et godt salg af Stevens motorer.

Det ville have været indlysende at kalde deres egne maskiner for Stevens, men det navn havde de brugt på deres motorer i årevis, og mange motorcykler af andet fabrikat tøffede rundt med en Stevens-motor monteret. Maskinerne blev i stedet kaldt AJS efter en af brødrenes initialer. Jack (som egentlig hed John) havde som den eneste af brødrene et mellemnavn, så AJS står ganske enkelt for Albert John Stevens.

I 1912 introduceredes Model D, 698cc Twin. Maskinen var en øjeblikkelig succes, og da man i 1914 vandt 1, 2, 4 og 6. plads i IoM og vandt stor opmærksomhed, eksploderede efterspørgslen.



AJS model B fra 1910-kataloget.

For at følge med efterspørgslen måtte der nye og større faciliteter til. For at rejse kapital til denne udvidelse, stiftede Stevens-familien i 1914 aktieselskabet A.J. Stevens & Co. (1914) Ltd. Provenuet fra aktiesalget blev anvendt til at opføre en ny fabrik på Graisley Hill, som lå lige rundt om hjørnet fra Retreat Street. Opførslen af fabrikken påbegyndtes i 1915 og faciliteterne kunne tages i brug i 1917.

Første Verdenskrig rasede i mellemtiden. AJS producerede motorcykler indtil 1916, hvor det blev forbudt at producere civile maskiner. Gode råd var dyre. Heldigvis lagde den russiske hær en stor ordre hos det engelske

V-2010-2.indd 6 29-03-2010 23:56:28

krigsministerium, hvor AJS fik en bid af kagen og skulle levere 1.100 stk. Model D med sidevogn. Eksemplarer af disse dukker nu og da stadig op i Polen og længere øst på.

Efter krigen

Umiddelbart efter krigen fortsatte man med opdaterede modeller fra før krigen, altså Model A, B og D. Krigsproduktionen havde lært Stevensbrødrene om brug og bearbejdning af letmetal, hvilket de gjorde god brug af i udviklingen af deres maskiner. De var således hurtige til at introducere aluminiumsstempler og til at mestre snævre tolerancer. AJS var kendetegnet af meget høj kvalitet og stor lyst til at eksperimentere med det tekniske. Flere tekniske løsninger, som vi i dag anser for basale, blev udviklet af Stevensbrødrene.

Fabrikken på Graisley Hill fyldte nu 13.000 m^2. AJS anvendte mere moderne udstyr end nogen anden lokal producent af køretøjer og der kunne produceres 65 maskiner om ugen. Ekspertisen i hele området var medvirkende til, at Sunbeam også lavede motorcykler i Wolverhampton.

I **1920** deltog AJS igen i IoM og mange andre sportsbegivenheder med en nyudviklet topventilet racer. Howard R. Davies startede som fabrikskører dette år. De nye maskiner udviklede 40% større effekt end hidtil og gearkassen havde svært ved at holde til de store kræfter. Cyril Williams var den eneste AJS-kører, som fuldførte IoM. Hans maskine klarede dog ikke mosten og måtte skubbes over målstregen – dog som vinder af Junior TT.

Problemer i IoM til trods tog Howard Davies i oktober 1920 en eksperimentel 2¾ HK maskine og en sidevogn til Brooklands og satte 14 rekorder, som vakte stor opsigt. Salget steg stadig.

Mange af AJS's maskiner var sidevognsmaskiner, hvor man købte sidevognene "ude i byen". I 1920 fik AJS pludselig mulighed for at købe Hayward-sidevognsfabrikken i Steward Street, og med købet kunne de nu selv fremstille sidevogne.

I **1921** var AJS klar til IoM igen efter omfattende test af en ny racer. Howard Davies havde været på Brooklands igen og sat rekorder. I Junior TT opnåede AJS 1., 2., 3., 4., 6. og 8. pladsen. Howard blev nr. 2, mest på grund af en punktering. Howard stillede derefter til Senior TT på sin Junior racer. Det lykkedes for ham at vinde Senior TT på denne maskine, en bedrift, der er gået over i racehistorien.

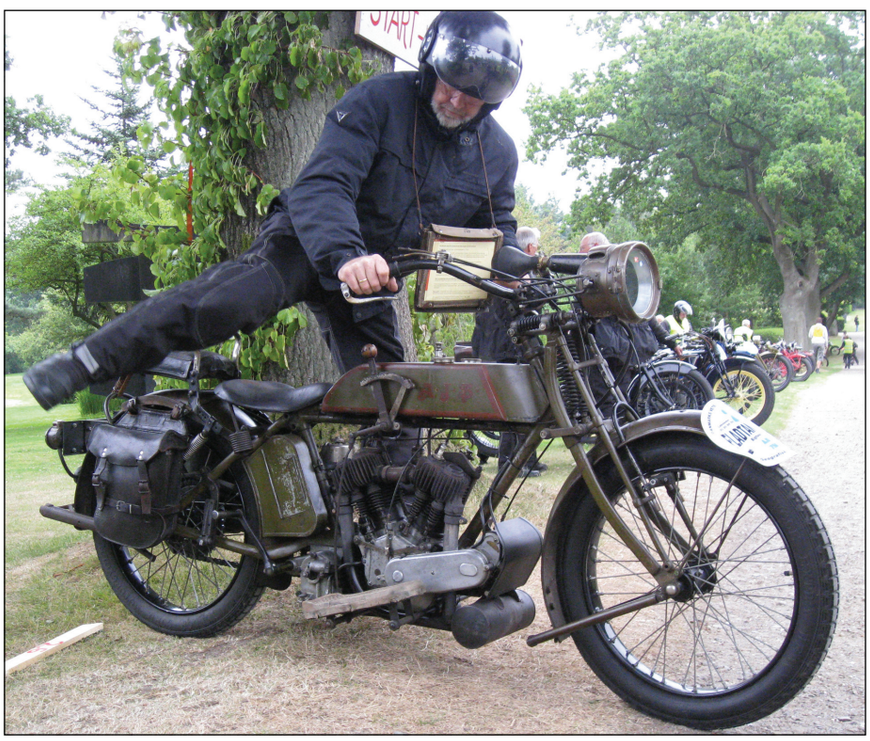
AJS Big Port 1922.

AJS var hurtig til at udnytte succesen på racerbanerne og solgte mange maskiner, både sportslige og mere fornuftsbetonede. I 1922 deltog AJS igen i IoM og vandt igen Junior TT og tog desuden 2. pladsen, mens Senior TT gik ikke godt.

Til gengæld introduceredes til **1922**-løbene den nye Big Port racer, hvis betegnelse skulle blive brugt de næste 10-12 år i salgsøjemed som generel betegnelse for alle topventilede AJS-maskiner. Brødrene havde eksperimenteret med store udblæsningsporte og ventiler i nogen tid, og nu havde porten nået en diameter på næsten 2 ½ tomme (!)

Efterspørgslen på sidevogne var nu så stor, at den gamle Hayward-fabrik i Steward Street ikke kunne følge med længere. Imidlertid gik bilfabrikken Briton i betalingsstandsning i 1922, hvorefter AJS købte Briton-fabrikken i Lower Wasall Street, som havde knap 17.000 m^2 under tag. Salget af maskiner var stadig meget højt og fabrikken på Graisley Hill var nu udvidet til knap 19.000 m^2.

I løbet af 12 år var Stevens-børdrenes værk dermed vokset fra en stor smedje til nu at omfatte 5 fabrikker i Wolverhampton. Man havde nu knap 40.000 m^2 produktion under tag. Sidevognsfremstilingen flyttede fra den



Arne Jensens 750cc V-twin, model D, 1920, Fladtankerløbet 2008. Foto Gorm Wæhrens.,

V-2010-2.indd 7 29-03-2010 23:56:32

gamle Hayward-fabrik i Steward Street til Briton-fabrikken i Lower Wasall Street.

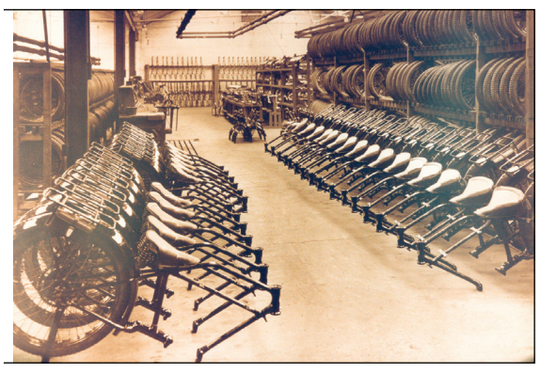
I de samme år var radioen under kraftig udvikling. Harry Stevens var ivrig radioamatør. Netop i 1922 startede udsendelserne af de første underholdningsprogrammer i England, og Stevens-brødrene øjnede en mulighed for at kommercialisere Harrys viden om radioer. Man indrettede en radioproduktion i den tidligere og netop tilkøbte bilfabrik Lower Wasall Street, hvor der jo var fine snedkerfaciliteter til fremstilling af radiokabinetter.

AJS fremstillede nu motorcykler, sidevogne og radioer.

Fabrikskøreren Howard Davies forlod AJS i **1923** og startede HRD (Howard R. Davies) i 1924. Bruddet med AJS var ikke hårdere end at Davies kunne bygge sine HRD-maskiner hos AJS i Retreat Street, den første AJS-fabrik, som nu husede familiefirmaet Stevens Screw Company. Der blev bygget HRD-maskiner her i 3 år indtil Phil Irvin købte navnet og førte det videre som HRD-Vincent.

Salget steg stadig i **1924** og fabrikken på Graisley Hill fyldte nu knap 26.000 m2. Radioerne solgte også godt, og man var nu oppe på at beskæftige 1.300 mand alene med sidevogne og radioer.

I **1925** indførte AJS et nyt system for modelnavnene. Hver årgang fik et bogstav, efterfulgt af et modelnummer, som blev holdt nogenlunde konstant gennem årene. En model 1925 hed således E (A-D var brugt), og modellerne havde så forskellige numre, f.eks. Model 1 eller 2 for den store twin, Model 3, 4 og 5 for 250cc SV, 6 for 350 OHV og så videre med en vis variation i årenes løb. Model 7 – en sports special – blev indført i 1925. Der kørtes stadig IoM, og AJS blev nr. 2 i Senior TT. Howard Davies vandt i øvrigt dette år på sin egen HRD-maskine.



Montageafdelingen på Graisley Hill i 1926.

I **1926** steg salget af radioer stadig, og kabinetterne blev nu lavet på den første sidevognsfabrik i Steward Street. AJS købte også endnu et stykke land som reserve, hvis man skulle få brug for mere fabrik. I 1926 hedder modelserien G, og der produceres 600 motorcykler om ugen mod 65 om ugen i 1919.

AJS-fabrikkerne var moderne produktionsenheder efter datidens forhold. Helt i tråd med tiden producerede man stort set alle komponenter selv, og fabrikkerne havde f.eks. eget hærderi, forniklingsanlæg og malerværksted. Der var nu 4.000 ansatte på fabrikkerne. Udover radioer produceredes også hovedtelefoner og højtalere. Stevens-brødre beklædte fire af seks ledende stillinger i virksomheden.

I **1927** hedder modellerne H. AJS deltog som sædvanligt i IoM, for første gang med tørsump maskiner. Dette virkede fint i daglig brug, men slet ikke under ræs på IoM som gik meget dårligt for AJS. Der var dog mange succeer i trials og andre løb, og problemerne med TT-maskinerne blev løst senere på sæsonen.

Salget af motorcykler var dog nu for første gang begyndt at falde. AJS havde en kernekompetence i store maskiner med sidevogn, og især dette salg blev ramt af de billige masseproducerede småbiler, som nu var på markedet. Den mest kendte er nok Austin Seven. Samtidig dykkede salget af radioer, og AJS oplevede for første gang modgang.

En god nyhed i 1927 var dog, at AJS fik en kontrakt som underleverandør til Clyno biler. AJS skulle bygge karosserne for den nyintroducerede Clyno "Nine". AJS-ledelsen besluttede samtidig at de selv ville lave kommercielle køretøjer i form af varebiler og ladvogne for at få ny forretning ind i virksomheden. Man påbegyndte udviklingen af et modelsortiment. Den nødlidende radioproduktion blev flyttet helt væk fra Lower Wasall Street for at give plads til bilerne.

1927 blev fabrikkens første dårlige år og for første gang var der ikke dividende til aktionærerne.

I **1928** kom K-serien. Her introduceredes de legendariske camshaftede modeller for første gang i form af K7 (350cc) og K10 (500cc). Modellerne havde straks succes i mange sportsbegivenheder. På IoM spillede man dog en sikker hånd og stillede med OHV maskiner, men på grund af dårlige ventilfjedre lykkedes det alligevel ikke at få nogen af maskinerne over målstregen i Junior TT. En anden leverandør af fjedre blev prøvet til Senior TT, og her lykkedes det så at for George Rowley at få en 2. plads.

Sidevognskasser, Lower Wasall Street 1926.

1928 var endnu et dårligt år for AJS. Salget i England fortsatte med at falde. Man opgav at producere radioer, konkurrencen var simpelthen for hård. Fabrikken i Steward Street blev solgt, alt inklusive. Eksporten af AJS-maskiner steg, men ikke nok til at matche et dårligt salg på hjemmemarkedet.

I **1929** fik AJS-modellerne med M-serien sadeltank og maskinerne fik et mere moderne udseende. Alle tanke var malet med magenta/lilla sidepaneler, hvis visuelle fremtoning kan diskuteres.

Mange maskiner er restaurerede med røde tankpaneler, men de skal altså være magenta for at være originale.

Man var nu oppe på at tilbyde 14 motorcykelmodeller med 13 mulige sidevogne, altså et ganske omfattende program. Nye modeller til trods blev 1929 alligevel et hårdt år for AJS.

V-2010-2.indd 8 29-03-2010 23:56:35

Clyno ophævede kontrakten om karosserier i februar og man kunne dermed ikke udnytte kapaciteten i Lower Wasall Street. AJS havde netop startet produktionen af deres egne kommercielle køretøjer som planlagt i 1927 – busser, varebiler og ladvogne – og for at redde situationen besluttede ledelsen at AJS skulle producere egne letvægtsbiler også. Arbejdet med at udvikle en letvægts AJS-bil blev påbegyndt i stor hast.

I efteråret 1929 krakkede Wall Street, men den ødelæggende krise var ikke nået til England endnu.

Økonomiske udfordringer til trods gik det godt for AJS i konkurrencerne. I Danmark havde AJS efterhånden et rigtig godt navn med Sønderup, Morian og andre kørere som gode ambassadører for mærket. AJS blev markedsført kraftigt af den danske agent og salgsresultaterne udeblev ikke. Lignende historier kan ses i andre europæiske lande, f.eks. Ungarn.

I **1930** kom R-serien med krom på delene, mens det lilla panel blev droppet og glemt. Motorerne på de nye cykler i sortimentet var skråtstillede som moden foreskrev. Der var skåret ned på antallet af modeller og de var sat ned i pris.

Der var som sædvanlig succes på motorbanerne, men de nu meget alvorlige finansielle problemer lagde en dæmper på begejstringen. I Danmark solgte AJS dog fremragende, og ligeså almindelig en R-model er i Danmark, ligeså sjælden er den i England. Man havde god succes med de knastede R7 og R10, som var særdeles konkurrencedygtige maskiner, hvor amatørsportsmanden også kunne være med. R7 skulle senere lægge navn til den legendariske "Boy Racer", efterkrigstidens AJS 7R.

I august 1930 introducerede AJS endelig deres letvægtsbil. Salget var umiddelbart godt og den fik pæn omtale i motorpressen. Håbet var højt, for bilen skulle udnytte den store kapacitet på Lower Wasall Street fabrikken.

Salget af motorcykler faldt dog igen i 1930, og på trods af udtynding i sortimentet og barbering af lønningerne med 10% , var der for tredje år i træk ingen dividende til aktionærerne.

Clynobilen samles på Lower Wasall Street..

Skæbneåret

Optimistisk som altid introducerede man 5 nye motorcykelmodeller i 1931, S-serien. Selvom prisen var attraktiv forblev salget på hjemmemarkedet lavt. Depressionen havde nu indfundet sig i Europa og salget af nye motorcykler var lavt.

Da regnskabet blev gjort op efter 1930, viste der sig et underskud på 90.000 pund, en i datiden horribel sum. AJS havde nu ikke givet overskud i 4 år og situationen virkede håbløs. Som et resultat styrtdykkede værdien af AJS aktierne og den finansielle situation blev nu dødsensalvorlig for AJS. Man måtte optage et stort og dyrt lån i Midland Bank for at finansiere driften.

Der introduceredes endnu en bilmodel og en ny bus, men de høje forventninger til bilerne fordampede hurtigt da det gode startsalg ikke fortsatte i 1931 – der var bedre og billigere konkurrenter på markedet. Man måtte sætte priserne ned. På motorcykelfronten blev den meget sjældne AJS S3 introduceret midt på sæsonen, S3 har en tværstillet V-motor på 500cc og kendes kun i få eksemplarer.

I IoM var der ingen gode nyheder – bedste placering var en 9ende plads i Junior TT. Det kedelige punktum for AJS' selvstændige deltagelse i IoM blev sat, da fabrikskøreren Freddie Hicks mistede kontrollen over sin maskine og blev dræbt i uheldet.

Salget fortsatte med at falde hen over sommeren og sensommeren 1931, og Midland Bank, som havde stillet lånet i starten af året, var ikke tilfreds med evnen til at overholde forpligtelserne. AJS misligholdt sit lån.

Som et uundgåeligt resultat af dette blev lånet opsagt pr. omgående i efteråret 1931. AJS kunne med nød og næppe indfri hovedstolen, men stod nu tilbage uden arbejdskapital og penge i kassen. Uden kontanter eller kredit at arbejde med gik det stærkt nedad.

Der blev kaldt til ekstraordinær generalforsamling den 2. oktober 1931. Her blev det besluttet at lade AJS gå i frivillig likvidation, altså at realisere aktiverne for at kunne indfri den samlede gæld. Inden mødet havde de fire Stevens brødre underskrevet en solvenserklæring, hvori de erklærede, at AJS via en likvidation ville kunne betale alle udeståender inden for 12 måneder.

Efter 21 år var det dermed slut. Stevens-brødrene havde drevet deres ambitioner om motorcykler langt, og havde opbygget en af de største og bedste motorcykelfabrikker i verden. Kvaliteten af AJS fra Wolverhampton var uforlignelig. Desværre kendte man kun en strategi, nemlig vækst. Forsvundet salg blev erstattet med nye forretningsområder, som ikke alle var lige gennemtænkte – radioer, sidevogne, biler, busser, varevogne - og som tillige de sidste år blev gennemført i større og større panik.

Alle dele af AJS-koncernen blev sat til salg og der blev indledt forhandlinger med interesserede parter. Det finansielle klima var dog godt afkølet, ikke ulig situationen i dag, og der var langt mellem de gode bud på herligheden.

Det lykkedes dog at sælge motorcykeldelen forholdsvis hurtigt. BSA bød på AJS, men det blev Matchless Motorcycles Ltd. i London som endte med at købe AJS navnet, retten til at producere modellerne og goodwill for 20.000 pund. De hentede værktøj, maskiner, rigge, råvarer, dele, selv toiletpapiret, og kørte det til Matchless-fabrikken i det sydlige London. AJS var færdig som selvstændigt motorcykelmærke.

De øvrige dele af virksomheden – bilproduktionen og sidevognsproduktionen - blev solgt fra, og inden september 1932 havde alle kreditorer

V-2010-2.indd 9 29-03-2010 23:56:37

fået deres penge igen. Brødrene havde holdt deres ord.

Efterskrift

Matchless fortsatte med at producere AJS-modellerne i London uden de store ændringer i et par år. Først i 1935 blev de originale AJS-designs for alvor sendt på pension og ensretningen af AJS og Matchless begyndte. Op til krigen var der stadig forskel på de to mærker, både i design og i kvalitet. Forskellen i kvalitet er genstand for blodig diskussion i AJS/Matchless-broderskabet, men det er et faktum at de billigere AJS-modeller før krigen f.eks. fik blikdele i tyndere plade end Matchless-modellerne, ligesom stellene var svagere dimensionerede. Efter krigen var mærkerne helt ensrettede.

Det er bemærkelsesværdigt at AJS-navnet holdt sin værdi så længe efter "den rigtige" AJS-fabrik lukkede. I lande som Danmark, hvor man så mange kendte kørere på mærket, overtrumfede salget af AJS salget af Matchless i mange år. Der er ikke tvivl om, at Colliers-brødrene fra Matchless havde gjort en god handel – dels lærte de af AJS-maskinernes høje kvalitet, dels fik de adgang til markeder, som de ikke havde haft adgang til før.

Stevens-brødrene åd nederlaget og smøgede ærmerne op igen. De havde betalte enhver sit og bevarede deres gode navn og rygte i lokalsamfundet. De havde derfor ikke større problemer med at få tidligere underleverandører til at levere igen, ligesom tidligere medarbejdere stod nærmest i kø for at fortsætte hos dem.

Det oprindelige selskab, Stevens Screw Company, fandtes stadig i familien da det det ikke var en del af aktieselskabet. Snart begyndte man at bygge små varekøretøjer her. Det var i sagens natur på meget mindre målestok end da man havde 4.000 mand i sit brød, og maskinerne var trehjulede køretøjer baseret på en noget forældet prototype fra 1921.

I 1934 begyndte de på motorcykler igen, som de nu kunne kalde Stevens. Designet var baseret på deres sidste modeller fra AJS, og blev aldrig en større succes, men de blev da solgt, også i Danmark. Maskinerne blev produceret i serier á 12, og næste hold kunne ikke produceres før foregående serie var omsat til kontanter.

I alt nåede brødrene at bygge ca. 1.000 Stevens-motorcykler før produktionen stoppede i 1939. Under krigen producerede de specialdele til flyindustrien og til torpedoer.

Det oprindelige Stevens Screw Company lukkede først i 1992, og satte dermed et endegyldigt punktum for et af de helt store motorcykelmærker i England.

Per og Kurt Jørgen Hansen, AJS 1930, 2006. Foto: Jørgen Durup.

RUNA VETERAN

Forsikrer endnu flere

Runa Forsikring tilbyder en ny veteranforsikring til alle, der er medlem af en klub under Motorhistorisk Samråd:

- Gode dækninger
- Konkurrencedygtige priser
- Samme pris for samme risiko
- Ret til at tegne Runas attraktive privatforsikringer

Årlig pris for ansvar og kasko

Veteranbil fra 456 kr.
Veteran MC fra 484 kr.
Klassisk bil fra 1.221 kr.
Klassisk MC fra 1.250 kr.

2010

www.runa.dk

Runa Forsikring A/S Farvergade 17 1463 København K Tlf: 33 32 22 00 CVR nr. 13 30 84 38

V-2010-2.indd 10 29-03-2010 23:56:38

Kommentar til indlæg i Veteranen nr.1 2010.

Original kontra Motorhistorie

Af Lars H. Sørensen, sportsleder

I Gyldendals Fremmedordbog står der bl.a. dette om original; *Oprindelig, det tidligste eksemplar af noget, modsat kopi, efterligning.*

I DVMs løbsreglement står der:

6. Udrustning.

Veteranmotorcyklerne skal ved deltagelse i klubbens løb være så tæt på den originale stand, som det er muligt.

Det vil sige, at motorcyklens hovedkomponenter - forgaffel, stel, hjul, motor samt gearkasse - skal være fra den årgang, hvortil motorcyklen er registreret.

Det tillades, at komponenter, der er identiske med de originale men produceret få år før eller efter motorcyklens registrerede produktionsdato, regnes for originale.

De andre dele på motorcyklen skal være tidstypiske, og skal være malet, som det var tænkeligt, da den blev fremstillet.

Det skal tilstræbes, at evt. sidevogn passer tidsmæssigt til den cykel, den er påmonteret.

Der må ikke på kører, motorcykel eller sidevogn reklameres for andre end de firmaer, der er godkendt af løbs-ledelsen som sponsorer.

Der må ikke på køretøjet forefindes nogen form for elektronisk eller mekanisk måleapparatur, udover hvad der var tilgængeligt på motorcyklens produktionstid.

Det er deltager som skal sørge for dokumentation af at motorcyklen opfylder ovenstående, i tvivlstilfælde kommer det deltagen til gode, der efterfølgende fremskaffer fornøden dokumentation og fremsender den til veteraneksperten.

Formålet med disse krav er, som nævnt i indledningen, at bevare de gamle motorcykler i så tæt på original stand det praktisk er muligt, samt derudover i DVM's arrangementer at have mulighed for at udelukke nyproducerede rene kopiprodukter eller fantasimotorcykler, der aldrig har eksisteret, men blot er sammensat af komponenter fra forskellige veteranmotorcykler.

Motorhistorisk vinkel

Hvis man er så heldig at have en motorhistorisk motorcykel er det ikke ensbetydende med at den kan deltage i DVM løb. Det kræver at den er original ifølge ovenstående.

Enhver motorcykel indeholder vel noget motorhistorie, det kan være lige fra en fabriksbygget racer til en motorcykel lokalt ombygget af dens ejer gennem tiden, men det er egentligt fuldstændigt lige meget, når vi taler DVM løb.

De motorcykler, som ikke opfylder afsnit 6, kan bruges til meget andet end at køre DVM løb.

Jeg er sikker på at deltagelse i madpakketure, fornøjelsesture og meget andet vil giver ejer mange gode oplevelser. Glæden ved at eje en motorcykel kan er vel ikke afhængig af, om man lige kan deltage i DVM løb.

Kommentar til Niels Palle

Som kommentar til Niels Palles indlæg i Veteranen nr. 1 2010 vil jeg også sige, at Toldvæsnets accept af, at det sættes en anden motor i en motorcykel er motorhistorisk interessant. Den skal dog stadig opfylde afsnit 6 i Løbsreglement, og det gør den ikke i forhold til Skagenløbet.

Både Niels Palle og "sneræv" skriver noget om WLC motorer i andre end Harley-Davidson stel. Det er fint nok, men det ligger uden for DVM.

Jeg kan heller ikke lade være med at undre mig over, hvordan Raadam Sørensen kunne køre *"nok 25 Skagenløb med den"* citat fra Niels Palle. Da Raadam Sørensen døde i 1987, altså mindst 3 år før 25 års jubilæet i 1990. Det kan oplyses, at han også kørte Skagenløb på bl.a. Indian, AJS og New Imperial.

Klassisk ræs på nyfremstillede!

Jeg har altid undret mig over at man kan køre klassisk race på en nyfremstillet motorcykel som Palle Høst beskriver det, men dette er uden for DVM´s regi. Derfor har de andre regler, som tillader dette, hvilket naturligvis er helt ok.

Jeg mener at alle skal være ærlige om det man gør, og derfor burde klassisk race måske hedde "Race med kopimotorcykle", hvis det er virkeligheden. Det gør jo ikke oplevelsen for publikum dårligere, medmindre man er kommet for at se gamle motorcykler.

Der skal være plads til alle

For mig skal der være plads til alle former for motorcykler, men i DVM har vi et sæt regler om originalitet, i andre klubber andre, hvilket gør at vi som motorcyklist kan vælge lige det der passer. Når man har valgt at deltage i et DVM løb, ja så skal man opfylde de regler som gælder for løbet.

Sikke en dejlig valgfrihed.

Den bliver holdt kørende. Ratbike.

V-2010-2.indd 11 29-03-2010 23:56:39

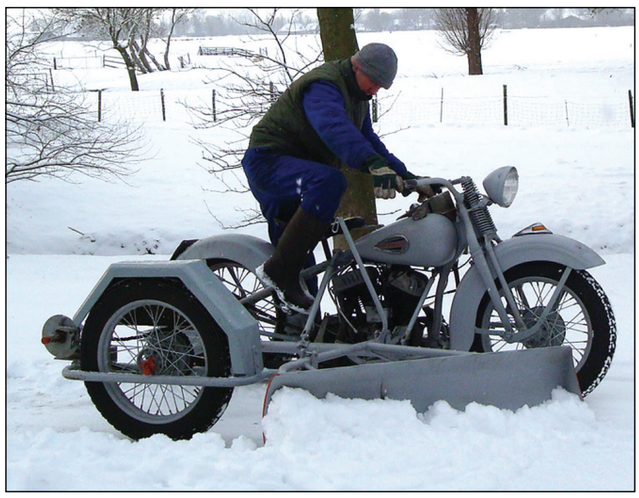
Hollænderne skraber i bund

I sidste nummer viste Henning Holm Andersen, at med en ordentlig ski på, så kan hans Nimbus 1934 godt klare en gang sne.

I vores hollandske søsterklub VETERAAN MOTOREN CLUBs blad i januar og i marts bragtes billeder af gode vejmaskiner.

Nu da de endelig har fået et godt lag sne begynder det at krible for Harley-Davidson Liberator med sneskraber at komme i arbejde. I begyndelsen af 60'erne blev den konstrueret af landsbysmeden Hendrik vad der Veer i Jorwerd, Friesland. Den er lavet på en Hollandia sidevogn. Der er pigdæk på begge baghjul og sidevognen har træk ved hjælp af kædesystem.

Groeten van Gerrit Meidema



Om nederste projekt fortæller hollænderne.

Det første projekt var baseret på BSA M20 500 cm^3. Holland går de en anden vej, der skraber de sneen bort med en ombygget sidevognsanordning. Senere blev Harley-Davidson WLA indkøbt for 125 gulden, så det er jo et par dage siden. Der er produceret 3 stk.

Svagheden er 6 V batteriet, men et autobatteri har afhjulpet dette.

Belgisk politi, Gerrit Meidema og Ijsclub Bovensmilde bij Assen har en hver.

VETERANEN har fået lov at bruge tekst og billeder og takker herfor. Så er det lige hvem der går i gang nu hvor sneen atter er væk.

V-2010-2.indd 12 29-03-2010 23:56:44

Dania - den danske Brough Superior kopi!

Papir er taknemmeligt.
Ja enkelte gange for taknemmeligt når en synsmand skal syne. De har ikke en kinamands chance for at vurderer - uden vores hjælp!
Her er det redaktøren har fundet og lagt frem så læseren selv kan kigge med.

Villy Poulsen påpegede i VETERANEN 1, 2010, side 20, vilkårligheden i, om en maskine får lov at deltage eller ej. *"En Nimbus 1938 med en forgaffel fra de allerseneste omkring 1958, er blevet afvist på Egeskov. En Dania, sandsynligvis bygget i foråret 1936, får lov at køre Skagenløb, og sådan kan der sikkert føjes mere på listen."*

Bestyrelsens svar kan læses på side 21 i det samme blad, og der skrives blandt andet: *"Siden klubbens stiftelse har spørgsmålet om korrekt årgangsbstemmelse været et tilbagevendende tema. Det er ikke nemt, hvilket kan ses af dit indlæg, idet du skriver "sandsynligvis 1936". Det viser hvor svært det er, når der ikke er tale oom gængse mærker, selvom man har været med fra klubbens start.*

Dokumentation

Villy Poulsen har været alle Motor Bladet årgang 1935 igennem og har ikke fundet noget som helst om Dania. Det første han finder er i Motor Bladet 21. februar 1936. Det kan du selv læse på side 15-17.

Yderligere har der i VETERANEN 5, 1985 side 9 været skrevet om *Den Danske "Dania"* af Kurt Elmborg, der har fundet overskriften i "Motorbladet" fra 1935. Genoptrykt her side 14.

Villy Poulsen sætter i Danske Motorcykler, forlaget Classic, 1987, side side 96-100 årstal på: *Dania 1935-37.*

Dania var månedens veteran i VETERANEN 6. 2005, side 14-17 med mange flotte billeder. I dette blad satte Ole Artved overskriften: *Dania 1934/35.*

Alkymisten - Vang Nielsen

Svend Erik Sørensen i Sorring havde købt alkymistens bunker af gammelt jern. Frilev Sieg, Selde, var manden der vakte Daniaen til live, efter at stumperne var fundet i blandt de mange andre fragmenter af motorcykler alkymisten havde samlet i årevis.

Motoren er ældre end Daniaen, og der er stor sandsynlighed for, at det er den rigtige motor. Der var nemlig ikka andre JAP motorer i alkymistens gemmer.

Alkymisten solgte hvis der var en forretning i det, så den topventilede motor kan være solgt, fortæller Villy Poulsen, der er kommet hos Vang Nielsen i Måløv.

Der er ingen retursmøring på den, hvilket fortæller, at motoren er fra før 1934, fortæller Frilev Sieg, *og afdøde Peter Søby sagde den er fra 34.*

Det var ikke ualmindeligt, at nyfremstillede motorer der havde overskredet sidste salgsdato, kunne købes billigt.

Dania har stelnummer 5. Motornummeret kender redaktione ikke.

Palle Høst bliver ejer

Svend Erik Sørensen køber den af Frilev, sælger den til Vagn Aage Nielsen i Aadal, hvorefter Thomas Hansen køber den.

Han har den med på 2-3 stumpemarkeder, bl.a. også i udlandet. *På dette tidspunkt er den i en misserabel stand,* som Palle Høst fortæller det.

Palle Høst køber den, kontaktede DVM's bestyrelse og fik ikke indtryk af at der var problemer med at køre Skagen-løb på den. Palle har tidligere kørt BSA Slooper, FN 350, men var på jagt efter en motorcykel der passede mere til hans temperament og gerne to cylindret der kunne trække en sidevogn. Her faldt han for Dania, der er populær, en sjælden dansk og rimelig pæn motorcykel.

Den egentlige dagsorden

Daniaen er en utrolig spændende cykel der slet ikke burde køre - så sjælden er den, fortæller Villy Poulsen, og fortsætter: *Har vi reglerne eller ikke?*

Og det har DVM - Skagenløbet er indtil 31/12 1934.

Det er udenfor enhver tvivl at vi ikke må køre på en kopi til løb, fortsætter Villy, men er vi dygtige nok til at se det. Maskinkontrollen har 240 cykler der skal synes på 3½ time!

Det svarede bestyrelsen på i sidste nummer på denne måde: *"Vi kan i bestyrelsen og løbsledelser ikke kende til alle mærker og årgange, vi er afhængige af at deltager er ærlig og at alle medlemmer hjælper med at holde styr på årgangene."*

Uanset hvilken årgang den er, så er Dania et spændende dansk konfektionsprodukt.

Gorm Wæhrens, redaktør

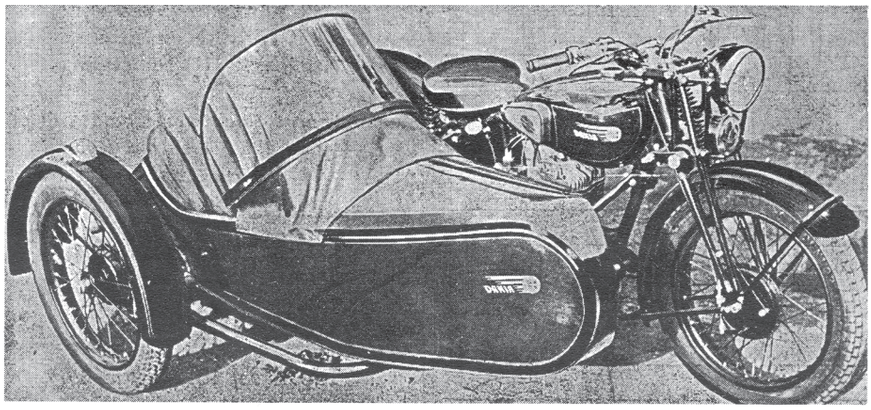
Annoncepriser 2010

1/1	side/år	8.000 kr.
1/1	side/gang	1.800 kr.
1/9	side/år	1.000 kr.
1/9	side/gang	300 kr.
1/1	bagsiden/år	10.000 kr.

Trykte annoncer kommer gratis på www.dvm.dk

V-2010-2.indd 13 29-03-2010 23:56:46

Nyt om gammelt



EN NY DANSK MOTORCYKEL er kommet på markedet.

Den Danske "Dania".

Den øverste overskrift stammer fra en brochure fra fabrikken, den næste fra en overskrift i "Motorbladet" fra 1935 med en artikel om cyklen af en cand. polyt L.P.Lauritsen.

Brochuren har øverst et billede af Dania Sport med en 680 cc topventilet V-motor, og underneden angives det, at Dania leveres både som encylindret tv. Sport og Standard, henholdsvis 500 og 600 cc, og at sidstnævnte også leveres som sideventilet. Udover den afbillede leveres også en 1100 cc tocylindret sidestillet Sport med bakgear.

Senere i teksten læses dog: "- og efter langvarige, gennemgribende prøver kan vi nu præsentere den første model af vort fabrikationsprogram. Foreløbig kommer Dania motorcyklerne monteret med den anerkendte J.A.P. motor - - -".

Leveringsprogrammet synes at have maskinerne klar, hvorimod citatet klart tilkendegiver, at den første model først nu er færdig.

Brochuren var fra Ib Krøyer Christensen a/s, Omøgade 24, Kbh. Han var jo i allerhøjeste grad aktiv kører, selv om han mig bekendt holdt sig til nogle færre kubikker. Så brochurens påstand, at den er bygget af motorcykelfolk for motorcykelfolk, kan ikke anfægtes.

I Motorbladet læses, at fabrikationsprogrammet er som allerede omtalt, dog nævnes ikke den tv. Sport, men det bemærkes også, at man endnu ikke er nået videre end til fremstillingen af den tocylindrede 7 hk (680 cc) i en serie på 100 stk.

Man har som sagt benyttet motorer fra J.A.P. fabrikken, "der har et sådant verdensry og leverer så fortrinlige motorer, at enhver motormand er beroliget, når han ser de tre bogstaver."

Boring 70 mm, slaglængde 78, 25 hk v/ 4500 omdr./min., "så der er rigelig kraftydelse til både accelleration og hurtig kørsel."

Vippearmene er i rullelejer.

Karburatoren "er også et verdensfabrikat, AMAL, af nyeste "downdraft" type, der bevirker, at kabler kan føres uden skarpe bøjninger, hvorfor man på Dania'en ikke skulle kunne få fastsiddende gaskabler."

Dania'en havde en ½ x 5/16" forkæde og 5/8 x 3/16" bagkæde. "Forkæden løber i en lukket aluminiumskasse, medens bagkæden har en åben, men meget effektiv skærm."

Albion firtrins gearkasse med fodskifte i højre side.

En fodkobling kan let indrettes. "Den vil være uhyre værdifuld, når koblingskablet knækker - og det sker jo - og når man skal vise af til venstre".

Magnet- og lysanlægget (6 volt) fra Lucas, "smukt og yderst let tilgængeligt". Det var i øvrigt anbragt på højre side i maskinens længderetning lige ud for fodhvileren. Bag mag-dyn'en sad akkumulatoren.

"Begge bremser er meget kraftige, 7" med Ferodo belægning. Hjulene har "Well-base" fælge med kraftige egre og 26 x 3.50" dæk - knagende stærke!" (For unge i klubben skal det måske oplyses, at der herved hentydes til den danske gummifabrik Schønning & Arvé, der netop brugte det slogan.)

Benzintanken blev fastholdt af to gennemgående bolte, så tanken kunne fjernes på et øjeblik.

"Stellet er af meget kraftige stålrør med fittings af rigelige dimensioner og giver derfor en sjælden stabil ramme, der yderligere er formet således, at de konstruktionselementer, der vejer til, har kunnet anbringes meget lavt, hvorfor tyngdepunktet ligger i en ringe højde af vejbanen, altsammen for at skabe stor køresikkerhed og stabilitet.

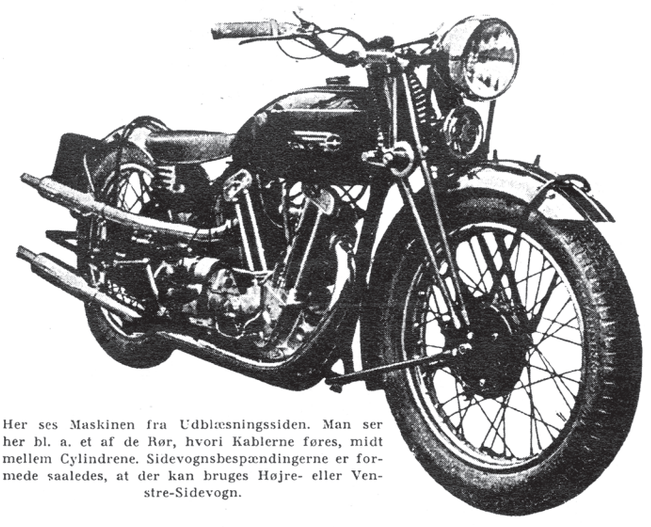
Konstruktørens fagkundskab viser sig yderligere i en mængde detailkonstruktioner, der viser, at selv de mindste detaljer er udforme-t med henblik på at lette eftersyn og reparationer, særligt under hensyn til, hvor akavet møtrikker og skruer m.m. ofte er anbragt på almindelige maskiner!"

Om produktionen af de 100 maskiner blev gennemført vides ikke, heller ikke, hvad der blev fremstillet af de øvrige modeller, men af en annonce i Motorbladet fra 1937 ses det, at også den 6 hk sideventilede var i produktion.

Det er en pæn velproportioneret motorcykel, som er yderst "engelsk" fra A til Z.

I brochureteksten er der en interessant bemærkning: "Foreløbig fremkommer Dania Motorcyklerne monteret med den anerkendte J.A.P motor - -". Det kunne jo tyde på, at man havde et eller andet i baghovedet, måske legede man med tanken om at lave motorerne selv, hvis maskinerne slog an. Det var en skam, at vi ikke fik set den videre udvikling.

Knud Elmborg.



Her ses Maskinen fra Udblæsningssiden. Man ser her bl. a. et af de Rør, hvori Kablerne føres, midt mellem Cylindrene. Sidevognsbespændingerne er formede saaledes, at der kan bruges Højre- eller Venstre-Sidevogn.

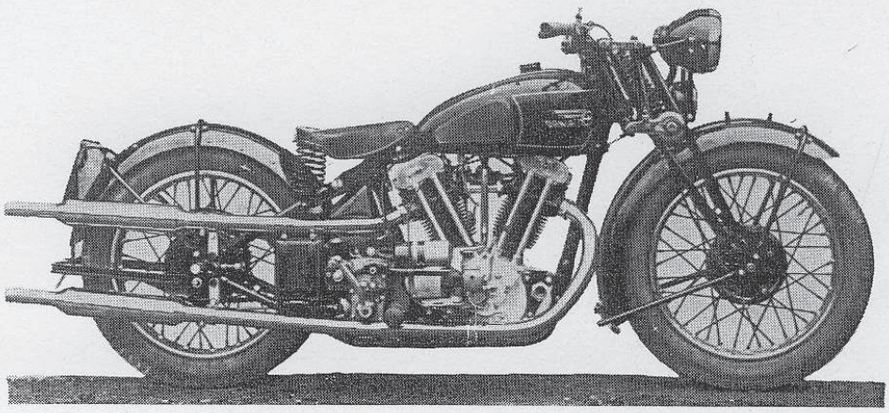
VETERANEN 5/1985 side 9,

5/1985 9

V-2010-2.indd 14 29-03-2010 23:56:51

DANIA Den danske Motorcykle

leveres i følgende Modeller:



Model: 680 c. c. topventilet "Sport"

1-cyl. 500 c. c. topventilet "Sport"
1-cyl. 600 c. c. topventilet "Standard"
1-cyl. 600 c. c. sideventilet "Standard"
2-cyl. 680 c. c. topventilet "Sport"
2-cyl. 750 c. c. sideventilet, kan lev. m. Bakgear

De senere Aar har skabt betydelig Fremgang og udvidede Virkefelter for Dansk Industri, og selv om Markedet foreløbigt er afstukket ved Landets Grænser, har mange af de tusind Hænders Hær dog fundet Beskæftigelse igennem de nye Fabrikationer, der i den senere Tid har set Dagens Lys.

Da vor første Produktion — "Dania"-Sidevognen — blev saa velvilligt modtaget af vore hjemlige Motorkørere, gik vi straks i Gang med at bygge "Dania"-Motorcyklen. Foreløbig fremkommer "Dania"-Motorcyklerne monteret med den anerkendte J. A. P.-Motor, men iøvrigt er den nye danske Motorcykle konstrueret og bygget paa vor Fabrik i København.

Og den er bygget af Motorfolk for Motorfolk.

Antallet af Motorkøretøjer stiger herhjemme, og særlig Motorcyklernes Tal er forøget ganske overordentligt i de sidste Aar, idet flere og flere indser, at det er det billigste Transportmiddel, der overhovedet findes, naar man tager Tider og Afstande i Betragtning, — vi vil derfor tro, at der ogsaa er Marked for "Dania"-Motorcyklen, som er bygget specielt med de Krav for Øje, som den danske Motorcyklist stiller til sin Maskine.

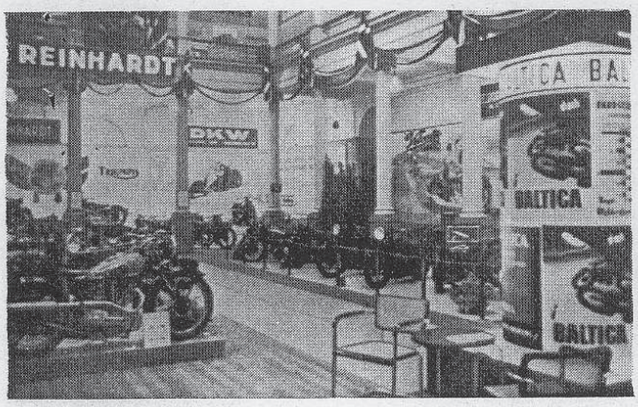
IB KRØYER CHRISTENSEN A/S
OMØGADE 24
KØBENHAVN
TLF. RYVANG 3505 OG 4941

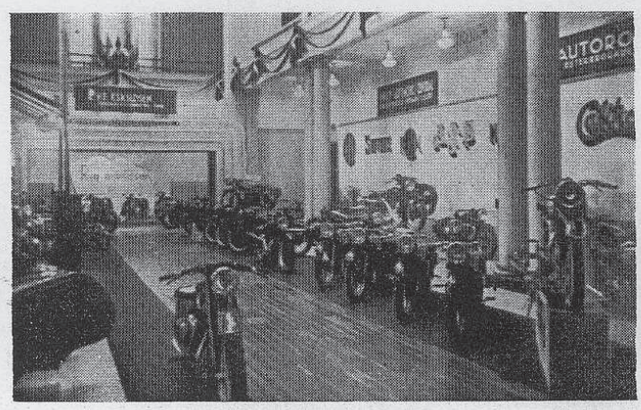
Motorbladet 21. februar 1936. Helsides annonce for de modeller man kunne tilbyde.
Annoncen fortæller ikke hvor mange cykler der var lavet. Derimod siger annoncen klart, at 2 nye Dania vises.

V-2010-2.indd 15 29-03-2010 23:56:52

58

Efter Motorcykle-Udstillingen i København





Arrangørerne, saavel som Udstillerne, fortjener den største Anerkendelse for det store Arbejde og de store Ofre, som er nedlagt for at gennemføre den overordentlig smukke og, trods de vanskelige Handelsforhold, omfattende Udstilling.

Ved at undgaa de fra tidligere Aar kendte Stands midt i Lokalerne havde man gjort alle Udstillingsstandene fyldigere og ikke saa lidt mere præsentable, og vi tror, at man vil have vanskeligt ved at skabe en Udstilling, der i højere Grad svarer til sit Navn netop at udstille de forskellige Mærker, saa at alle Enkeltheder kommer til sin Ret.

Trods de alvorlige Lockout Skyer, der vel nok overalt satte Stemningen ned, kunde Udstillingen glæde sig ved et velfortjent godt Besøg, i hvert Fald har sikkert enhver motorcykleinteresseret Københavner set Udstillingen, medens Snevanskelighederne vel nok har forhindret et større Antal Provinsboere i at opnaa denne Nydelse.

En detailleret Gennemgang af Udstillingens forskellige Modeller vil i denne Omgang føre for vidt, vi skal senere komme tilbage til tekniske Detailler for de vigtigste

D. M. U.'s Præsident, Ing. J. P. H. Ørs, holder Aabningstalen.

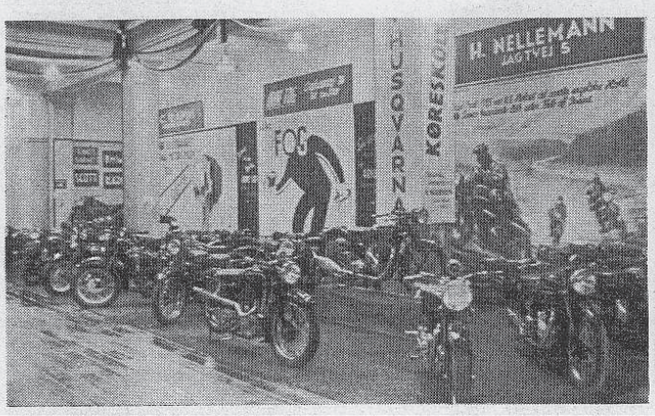
Mærker, og her kun indskrænke os til at give en kortfattet Oversigt over Udstillingen som Helhed, for at give dem, som ikke fik den at se, en lille Idé om den.

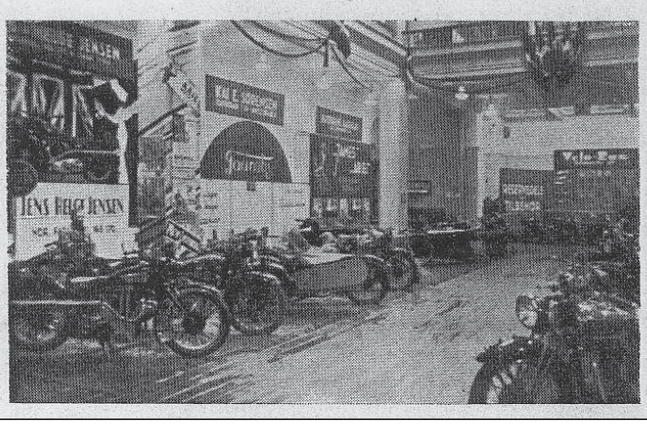
Vi begynder ved No. 1 og 2, der vel er først i Rækken, men alligevel ligger ret beskedent lige indenfor Indgangen. Udstillingens energiske og meget aktive Formand, Kørelærer Darlov, udstiller »Cotton«, som han er Forhandler af, og paa den anden Side præsenterer en anden af Udstillingskomitéen Laur. Johnsen, danske Sidevogne af eget Fabrikat.

Midtergangen er som nævnt fri, og som de første større Stands har vi Isidor Meyers smukke og fyldige »Ariel« Udstilling, hvor selvfølgelig den kendte »Red Hunter« særlig beundres, men desuden findes topventilede Luksusmodeller i alle Størrelser indtil 500 ccm og en Sideventilet 600 ccm.

Lige overfor finder vi Ib Krøyer Christensens nye danske »Dania« baade med og uden Sidevogn. Paa en roterende Stand har man Lejlighed til at beundre Maskinen fra alle Sider, uden selv at flytte sig.

Som et Slags Færdselsfyr har man »Baltica«s Stand midt i Salen og derefter følger Axel Kettners flotte »B.S.A.« Udstilling, hvor hver





Motor Bladet, 21. februar 1936.

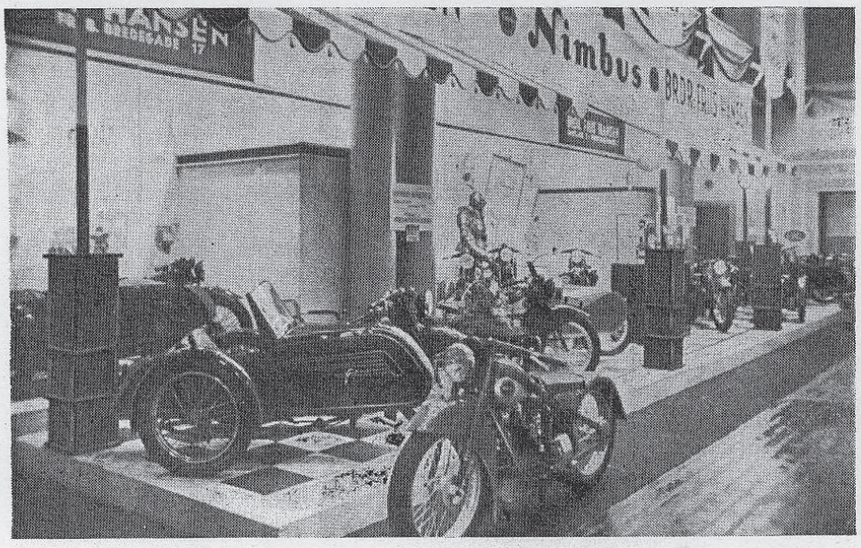
V-2010-2.indd 16 29-03-2010 23:56:54

Maskine er anbragt saa at man har et godt Overblik over alle Modellerne, midt i Flokken er placeret den nye 496 ccm topventilede »Empire Star« Model med lufthærdet specielt legeret Cylinder.

Modsat har Exelcior Henderson Motor Co., ved Grosserer Hedetoft sin Stand, hvor han foruden Exelcior Modellerne præsenterer de sidste Modeller af den engelske Kvalitetsmaskine »Velocette« som Firmaet nu vil ofre en særlig Interesse. Her findes alle Modeller repræsenteret lige fra den 250 ccm Totakts til topventilede i alle Størrelser samt et Par nye camshafted 350 ccm Modeller, som nok skal vise sig at være noget for Kendere.

For Enden af Salen finder vi C. Reinhardt, som foruden sine Triumph Modeller udstiller en af de berømte belgiske Kvalitetsmaskiner »Sarolea« og ved Siden heraf har A/S Asra et fint Udvalg af de tyske D. K. W. Motorcykler, som nu kendes af alle, dels paa deres egenartede Lyd, og dels efter de imponerende Resultater, som er naaet i sidste Aars Storløb.

I den ene Sidefløj dominerer »Nimbus«, udstillet af de to Hovedforhandlere C. V. Hansen og Brd. Friis Hansen. Her har disse — assisteret af Ingeniør Fisker og Salgschef Fisker Jensen — fuldt op at gøre med at forevise den danske Motorindustris berømte Produkt, samt forklare den gennemskaarne — arbejdende Motormodels Konstruktion. Nimbus' Stand er præget af de mange Farver, hvor næsten



enhver Smag vil kunne tilfredsstilles.

Modsat finder vi Autoropas og Bohnsted Petersen jun.s meget fyldige Stand, hvor særlig Norton, Calthorpe, A.J.S. og Matchless tiltrækker Publikum, men desuden finder vi et nyt tysk Mærke, T.W. N., som Firmaet har optaget Forhandlingen af, og for Enden af Fløjen Rye Eskildsen med Gillet og et Udvalg af brugte Maskiner.

I den anden Sidefløj træffer vi Jens og Helge Jensen med Suecia samt New Imperial og Ariel, H. Nellemann med Husquarna og Royal Enfield, og Arne Fog med et smukt Udvalg af brugte Maskiner i fin Stand.

Imellem disse har Kaj Sørensen udstillet en smuk Samling af sin kendte »Taarnby« Sidevogn i mange forskellige Modeller, lige fra en veritabel »Limousine« til en fiks Sportsmodel.

C. Ramm møder med en vandkølet »Cotton« og den tyske B. M. V., foruden, ligesom Brd. Karberg, med brugte Maskiner.

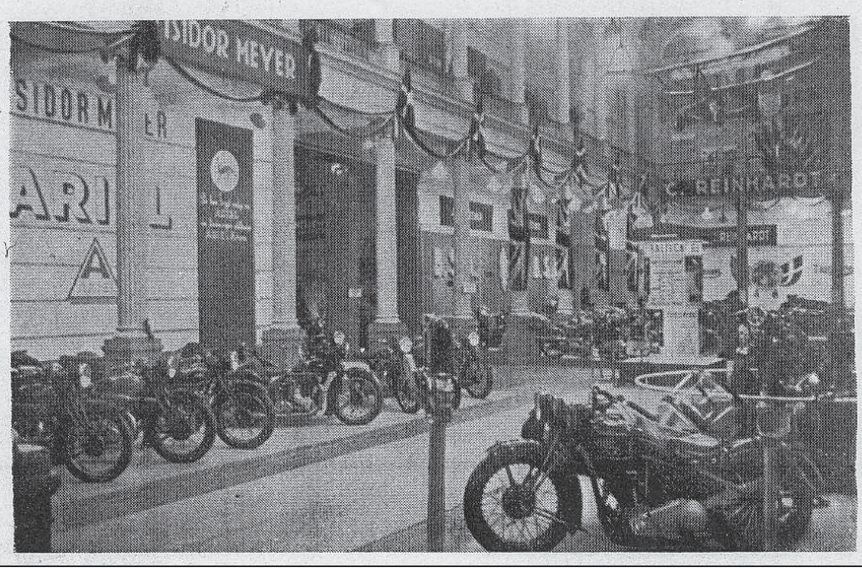
Velo Ras har foruden Motorcykler en righoldig Udstilling af Reservedele og Tilbehør.

Rundt i Sidegange og paa Balkonen finder man særlige Stands med saavel nye som brugte Motorcykler, Laur. Johnsens Sidevogn af eget Fabrikat, Lillesøe's Lejrudstyr og lignende, Karl Hoffmanns Motor- og Flyverbeklædning og meget mere.

Paa vor Rundgang træffer vi den kendte Motorveteran Wilket Hansen, der med Stolthed foreviser det nyeste danske Master Tændrør, der i samme Udførelse egner sig for enhver Motor og blot ved Indlæg af anden Mellempakning kan bruges til Flyve- eller Racermotorer.

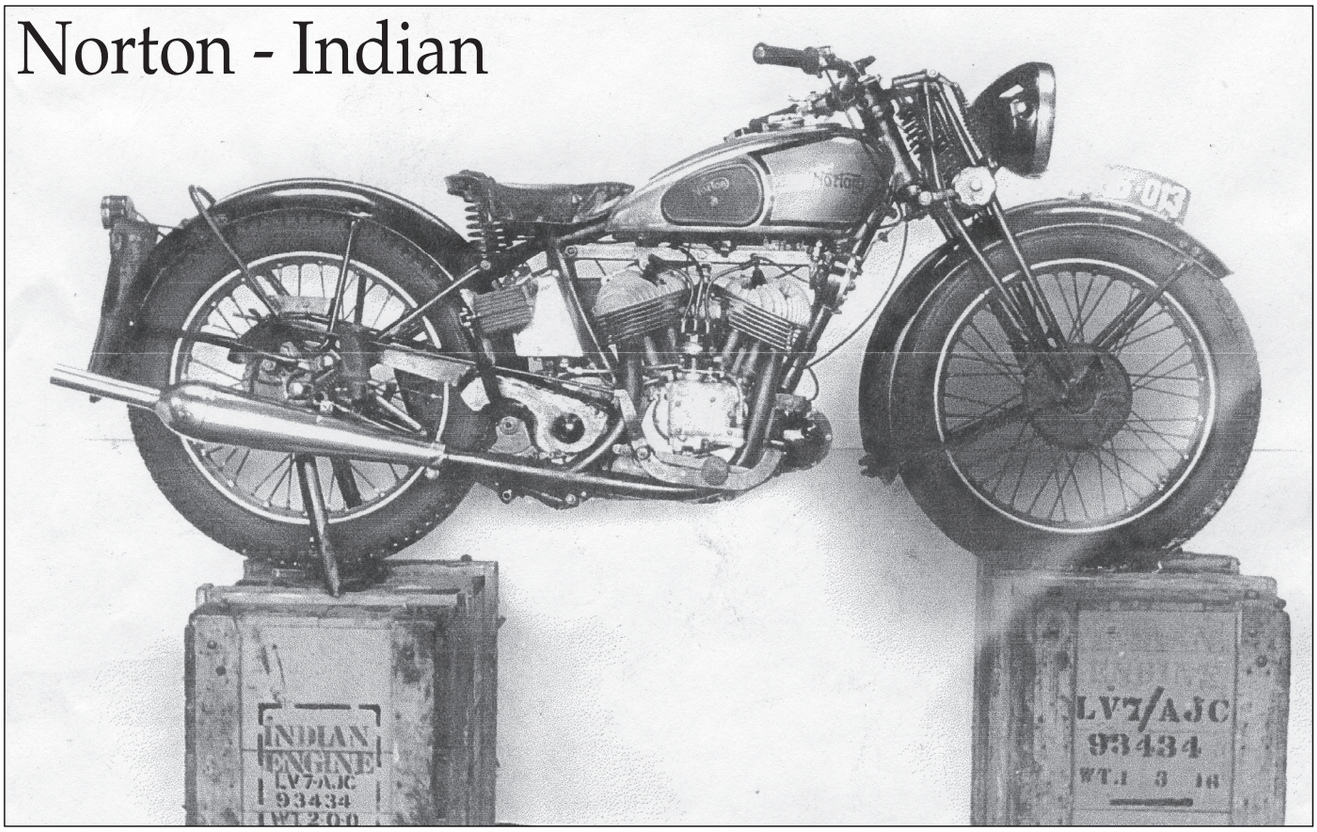
Til Slut skal vi nævne Udstillingens Ekstranummer, »Berlingske Tidendes« »Himmelloppe«, der vakte berettiget Opsigt. Maskinen mangler kun Motoren for at kunne gaa i Luften, forudsat at Myndighederne giver Tilladelse, men i Udlandet flyver i hvert Fad adskillige af denne lille Flyvemaskine, der kan fremstilles for en meget lav Pris.

De fleste af Udstillerne havde ofret meget paa Udsmykningen af deres Stands, saaledes at Udstillingen fremtraadte i en baade smuk og festlig Ramme.



V-2010-2.indd 17 29-03-2010 23:56:55

Norton - Indian



Norton med indbygget Indian 741 motor. Kassen motoren har været i støtter endda baghjulet på opstillingen her.
Den meget harmoniske ombygning er lavet af Leif Beck, der i sidste nummer fortalte lidt om hvad man måtte gøre, for at holde motorcyklerne kørende efter krigen. Fotokopien venligst tilsendt VETERANEN af Bjørn Therkildsen, Brøndum.

NORDISK VETERAN
- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2010

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1975 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	537	1.324
50.000	673	1.655
75.000	782	1.926
100.000	851	2.097
150.000	1.052	2.592
200.000	1.232	3.032
300.000	1.625	3.999
Kun ansvar	**200,-**	**453,-**

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Midtermolen 7, 2100 København Ø
Tlf. 70 21 70 75 · Fax 70 21 70 76
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:
www.nordiskveteran.dk

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

ALM. BRAND

V-2010-2.indd 18 29-03-2010 23:58:20

Nimbus "Kakkelovnsrør" down under

Af Ole K. Sommer, tekst og foto.

På min ferietur til Australien i november 2009 besøgte jeg nogle venner i Adelaide, som fortalte at de havde set en Nimbus på et museum, og at den havde øgenavnet "stovepipe".

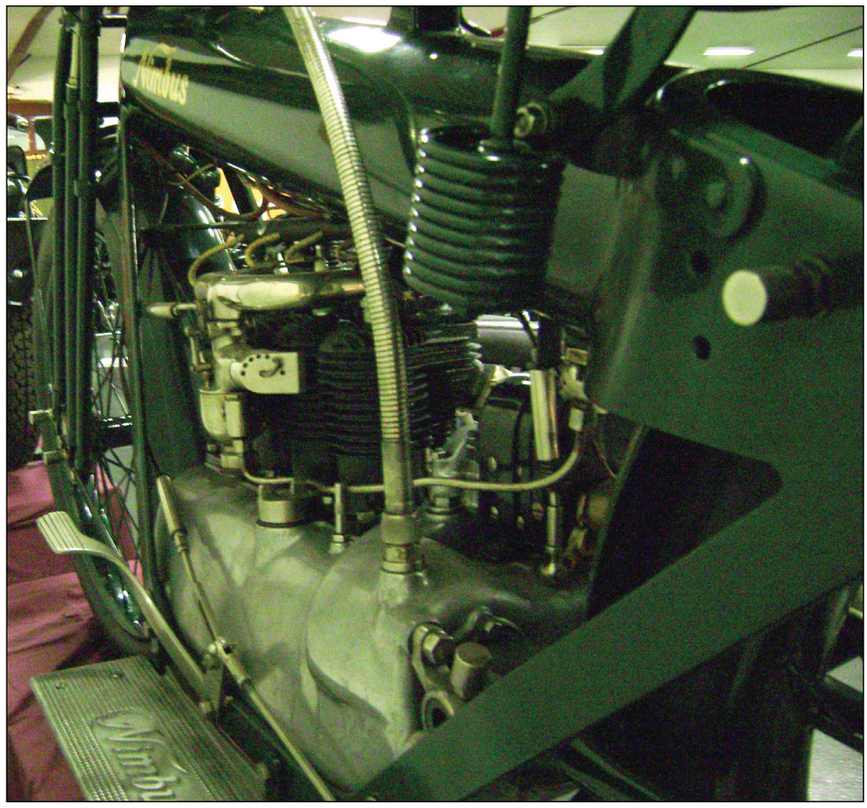
En af dagene kørte vi op til museet, National Motor Museum i Birdwood.

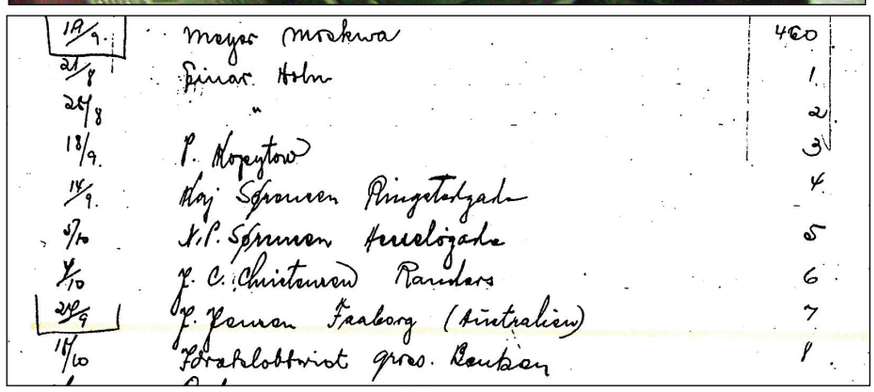
Da vi kom hen til skranken, hvor mine venner forklarede, at her står en mand fra Danmark, som har en Nimbus som den, der er udstillet inde på museet, var de så venlige at lade os komme ind uden betaling.

Vi kommer hen til den udstillede Nimbus som er mørkegrøn. Den er kommet til Australien i 1925. Røret har stel- og motornummer 467. Med det nummer er den en model A fra 1923.

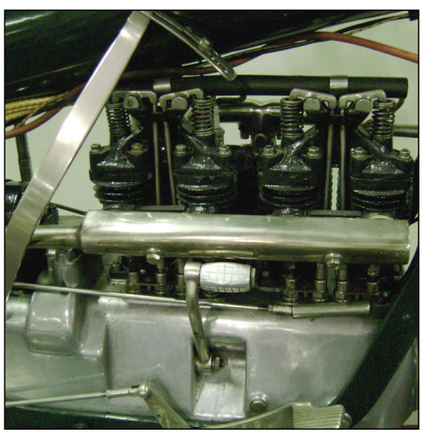
Da vi kommer ud til skranken for at sige tak for, at vi måtte se røret, fortæller jeg at det er et meget flot rør, som der er udstillet, og at det er fra 1923 og fra ny var farven sort. De fortæller, at det er privatejet, og at det er en mini-udstilling som en lokal veteran motorcykelklub står for, som varer 3 måneder.

Da jeg kommer hjem til Danmark, slår jeg op i kopien af Fisker & Nielsen protokol over Kakkelovnsrør, slår op på stel /motor nr. 467. Der står: år 1923, 24/9, J. Jensen Faaborg (Australien).





Bemærk i lagerbogen nr. 460 solgt til Moskva., og 467 via Faaborg til Australien.



V-2010-2.indd 19 29-03-2010 23:58:43

Fladtankerløbet 2010

Af Erling S. Sørensen, løbsleder

Velkommentil Fladtankerløbet som i år køres den 3. juli 2010 på Sjælland.

Startstedet er Skovly camping, som ligger ca. 8 km fra Ringsted mod Roskilde.

Der vil være mulighed for at leje hytter på pladsen og selvfølgelig efter først til mølle princippet. Adressen er Nebsmøllevej 65, Ortved, 4100 Ringsted, 57 52 82 61 emal: skovly@skovly-camp.dk Ophold for egen regning som betales til campingspladsen.

Løbet afvikles i henhold til DVM's gældende regler og er åben for motorcykler fremstillet før 31. december 1927. Ikke indregistrerede motorcykler (prøveplade) **husk** synsattest. Der vil kun være én klasse.

Refleksvest er obligatorisk ved dette løb.

Enhver deltager for egen regning og risiko.

På løbet vil der være hemmelig tidskontrol og hastigheden er sat således at alle kan være med.

Der køres efter internationale tegn.

Program

Lørdag den 3. juli:
Maskinkontrol fra kl. 7^{00}
Morgenmad fra kl. 8^{00}
Første start kl. 10^{00}
Frokost ca. kl. 12^{00}
Mål ca. kl. 14^{00} - 15^{30}
Grillmad kl. 18^{00}

Startgebyr er fastsat til kr. 100 pr. person og i beløbet indgår ovennævnte måltider. Dog er drikkevarer for egen regning.

Beløbet bedes indbetalt tl Norda på konto: 1420-0721 386 074 mærket Fladtankerløb 2010 og tydelig oplysning af afsenders navn og gerne DVM medlemsnummer. Husk seneste tilmelding 3. juni 2010.

Løbsleder: Erling S. Sørensen, Tranekærvej 18, 2665 Vallensbæk Strand, ✆ 43 53 81 70.

Løbsnummer 9, Egeskov 2009. Foto: Gorm Wæhrens.

Tilmelding Fladtankerløbet 2010	**Motorcykel**	
Medlemsnummer:	MC mærke:	
E-mail:	Årgang:	
Navn:	ccm::	
Adresse:	cylindre:	
Postnummer og by:		
Telefon nr.:		
Observatørs navn:		
Betaling		
Pris kører		100,00 kr.
Pris observatør	100,00 kr.	
Ekstra spisebillet	120,00 kr.	
I alt kr. indbetalt på Nordea konto: 1420-0721 386 074		kr.
Underskrift		

V-2010-2.indd 20 29-03-2010 23:58:55

Jyllandsløbet - Sønderjylland

Løbet afvikles lørdag den 12/6 2010 med start og mål på Gammelmark Strand Camping, der ligger på Broager Land.

Ruten er lagt på det skønne Broager Land og Sundeved, med let orientering efter DVM`s løbsreglement. Middagspausen afholdes på Sønderborg Slot.

Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1939 samt ikke registrerede motorcykler der opfylder justitsministeriets cirkulære om prøveplader. Synsattest skal medbringes til maskinkontrollen.

Der skal bæres gule veste under løbet. Til de som ikke har veste kan der lånes veste ved maskinkontrollen.

Tilmelding mm.

Såfremt man ønsker at følges med nogen, skal tilmeldingen sendes i samme kuvert.

Tilmelding og betaling sendes til Bent Christensen, Vesterkobbel 3, 6470 Sydals som check eller beløb indsættes på konto nr. 8010 – 13 41 164. Husk at opgive medlemsnummer og navn.

Sidste frist for tilmelding den 9/5 2010.

Der køres i 2 klasser: Klasse 1 solo samt Klasse 2 med observatør.

Den kører der fuldfører på det ældste køretøj får Viggo Thomadsens vandrepokal.

Aftenfesten og præmieuddeling afholdes på Gammelmark Strand Camping.

Deltagerne sørger selv for at bestille plads på campingpladsen. Der vil være et område reserveret til DVM. Campingpladsen har også enkelte hytter.

Gammelmark Strand Camping, Gammelmark 20, 6310 Broager ✆ 74 44 17 42, www.gammelmark.dk

Løbsledere:
Poul Iversen ✆ 7447 1695 / 4034 5462
Bent Christensen ✆ 7440 5402 / 2171 4820

Søndag den 13/6 kl. 10.00 arrangeres der en fælles tur, med start og slut fra campingpladsen.

Husk at medbringe pas.

Oplysning om kører/observatør	Motorcykel	
Medlemsnummer:	MC mærke:	
E-mail:	Årgang:	
Navn:	ccm:	
Adresse:	ccm::	
Postnummer og by:	Telefonnummer:	
Observatørs navn:		
Betaling		
Startgebyr kører		350,00 kr.
Startgebyr observatør (børn under 14 år ½ pris)	350,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet lørdag aften	200,00 kr.	
Fradrag spisebillet	- 175,00 kr.	
Indbetalt på konto: 8010-13 41 164 eller sendt som check til Bent Christensen, Vesterkobbel 3, 6470 Sydals - husk navn og nr.	i alt	kr.
Underskrift kører		
Meddelelser til løbsledelsen.		

V-2010-2.indd 21 29-03-2010 23:58:59

Egeskovløbet 13-14-15/8 2010

Af Eigil Sørensen, løbsleder

Ankomst: Deltagerne kan ankomme til Egeskov torsdag efter kl. 16.00 og skal være ankommet og have været til maskinkontrol inden lørdag formiddag kl. 09^{30}.

Maskinkontrol:
Fredag kl. 17^{00} - 20^{00}, lørdag kl. 8^{00} – 9^{30}
Cykler der ikke har været til maskinkontrol nægtes starttilladelse.

Løbet: Slutinstruktion lørdag kl. 10^{00}.
Første deltager, Lars-Henrik Olsen, der som "Tøjerindehaver" er løbets gæst, starter kl. 10^{30}. Løbet vil blive en blanding af rutebeskrivelse, kort- og tegnrute. Børn under 12 år kan gratis køre med på løbet. Startnummer gives efter cyklens alder, ældste først osv. Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1939.

Deltagere på cykler årgang 1920 og ældre, kan starte uden at betale startgebyr. Årgangen skal kunne dokumenteres.

Speedometer afdækkes ikke.

Der udleveres årstalsled til Egeskovnålen.

Spisning holdes i et telt, opstillet ved siden af campingpladsen. Spisebillet er ikke med i startgebyret, men skal bestilles særskilt på anmeldelsen. Spisningen starter kl. 19^{00}. Efter spisning bliver der præmie-overrækkelse og løbets gæst, Lars-Henrik Olsen vil overrække "Egeskovtøjret" til den næste arvtager.

Under og efter spisning og præmieoverrækkelse kan der købes vin, øl, vand og kaffe.

Vi sørger for, at der også i år er musik og dermed mulighed for også at få en svingom.

Camping: Der kan camperes på området bagved labyrinten. Camping skal bestilles på anmeldelsen og der skal betales et gebyr på 85 kr./person. DVM medlemmer, eller disses pårørende, der ikke deltager i løbet, men som bor på campingpladsen skal huske at betale 85 kr. Personer, som ikke er medlemmer af DVM eller ikke deltager i løbet og som ønsker at bo på campingpladsen skal betale 200 kr. Børn under 12 år kan bo gratis på campingpladsen. Alle som har gyldig adgang til løbet får udleveret et adgangstegn, som skal bæres synligt, når man færdes på Egeskovs arealer.

Lørdag og søndag morgen er der brødudsalg i teltet.

Løbsledelsen forbeholder sig ret til at afbryde strømmen på campingpladsen under festen, hvis dette er nødvendigt. Der vil blive opstillet toiletvogne og affaldscontainer ved pladsen torsdag. Det henstilles at man forlader pladsen i samme stand, som den var ved ankomsten.

Søndag: Om søndagen kan der byttes stumper på arealet ved siden af alleen foran hovedindgangen. Stadepladsgebyr og entre opkræves ikke.

I øvrigt: Enhver deltager for egen regning og risiko. Der kan ikke rejse krav af nogen art overfor løbsledelsen, DVM eller Egeskov. Færdselslovens bestemmelser, samt henstilling fra politiet, løbsledelse eller officials skal nøje overholdes. Ca. 2 uger før arrangementet fremsendes bekræftelse og program. Rallyplade udleveres på Egeskov. Anmeldelser sendt i samme kuvert tildeles startnumre efter hinanden, men startnumre vil blive givet efter den nyeste cykel. Der kan ikke nedlægges protester under arrangementet. Klasseinddeling og præmier vil ikke være efter DVM's løbsreglement, og vil blive oplyst i bl.a. slutinstruktion.

Anmeldelse: Sidste frist for anmeldelse og indbetaling af startgebyr er den 29/5 2010.

Startgebyr vedlægges i crosset check, eller indbetales via netbank til Jyske Bank, Reg. Nr. 5051, konto nr. 1566965. Anmeldelse er bindende ifølge DVM's love. Husk at medsende navn og adresse. Du må desuden gerne medsende oplysninger om dig og din motorcykel.

Anmeldelse modtaget efter den 31/5 skal være tillagt et gebyr på 50 kr.

Anmeldelse og startgebyr m.m. i check sendes til adressen i tilmeldingen.

På gensyn til "Egeskovløbet 2010"

Løbsledelsen

Tilmelding Egeskov 2010	**Motorcykel**	
Medlemsnummer:	MC mærke:	
E-mail:	Årgang:	
Navn:	Ældre end 1920 sæt kryds X::	
Adresse:	Antal anmeldelser:	
Postnummer og by:	Ovennævnte tilmelder sig bindende og bekræfter at have læst tillægsreglerne. Underskrift kører.	
Observatørs navn:	Barn under 12 år, navn:	
Betaling		
Startgebyr for kører		300 kr.
Startgebyr for observatør	150 kr.	
Antal _____ spisebilletter	á 200 kr.	
Antal _____ spisebilletter	á 50 kr.	
Antal _____ personer til camping	á 85 kr.	
Eigil Sørensen, Ridderhatten 207, Tornbjerg, 5220 Odense SØ på crosset check eller over netbank til Jyske Bank reg. nr. 5051 konto nr. 1566965	Check sæt X	Ialt kr.
Evt. meddelelser til løbsledelsen kan evt. skrives her på tilmeldelsen. Send gerne oplysninger om dig og din motorcykel, til brug for speaker. Oplysningerne vedlæggesi brevet med tydelig angivelse af navn og medlemsnummer.		

V-2010-2.indd 22 29-03-2010 23:59:00

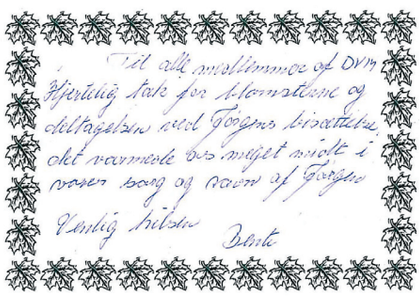
Mindeord!

Vores gamle ven og min gode kammerat i både medgang og mekanisk modgang på vores utallige mc ture i det ganske land og udland for den sags skyld, er taget ud på sin sidste tur.

Jørgen Liebst Rasmussen forlod os uge 3 2010 efter nogen tids sygdom. Jørgen var en dygtig håndværker af den støbning vi alle gerne vil kende, og bedre kammerat kunne vi ikke få.

Vi er mange der vil mindes Jørgen.

Preben D. Jensen



Hjertelig tak
for venlig deltagelse
ved min far Svend Nissens
bisættelse.

Ina Nissen og familie

Mindeord!

Palle Buus *(860)* blev medlem af Danmarks Veteran Motorcykleklub i starten af 1986. På det tidspunkt var adressen i Skovlunde, men da arbejds-livet var ved at nærme sig en afslutning, flyttede de til Stubbekøbing.

Palle er jo kendt af alle, der læser Veteranen. Han overtog referent arbejdet for Sjælland fra Knud Elmborg i 1993. Palle skrev meget flittigt om udenlandsrejser og portrætter af klubbens medlemmer. Med det talent og arbejdsiver, var det ikke så mærkeligt, at han blev redaktør af Veteranen i 2000 og de næste seks år.

Da Palle flyttede til Stubbekøbing gik han også ind i arbejdet omkring Stubbekøbing Veteranmotorcykel- og radiomuseum. Han deltog også flittigt i arrangementer på sin Douglass med sidevogn, men var flere gange selv løbsleder ved Fladtankerløb i egnen omkring Stubbekøbing.

Palles hjerte bankede for DVM, og det har vi medlemmer haft meget glæde af, men desværre måtte Palle alt for tidligt give op overfor en uhelbredelig sygdom.

Æret være hans Minde.

Obbekær

Kaptajnen er
gået fra borde.
Børnebørnenes
dejlige morfar er
her ikke mere.

Kære alle i DVM 9.3.10.

Af hjertet tak fordi I var med til at gøre Palle's farvel til livet til en god dag for os alle. Tak for den helt fantastiske smukke krans.

Vi vil mindes denne smukke forårsdag, hvor vi ved vort elskede "Grønsund" sang "Altid frejdig når du går" og tog afsked med Palle.

Venlig hilsen
Connie Buus

VINTAGE MOTORCYCLE BOOKS.COM

Specialiseret i førkrigs og classic motorcykle bøger

Ellen og Peter Ritzen, ELPE Moto Products
Weert, Holland, ✆ +31 495 551 754 *(taler engelsk)*
email: office@vintagemotorcyclebooks.nl

Vi køber også dine brugte bøger.

P-PLADSER TIL VETERANBILER/MC UDLEJES I BAGSVÆRD.

100 P-PLADSER OG GARAGER
50 MC-PLADSER
KAMERAOVERVÅGNING
AUTOVÆRKSTED
VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG
ELEKTRISK KODEPORT

FOR YDERLIGERE INFO & PRISER: WWW.TJ-GROUP.DK

KONTAKT: 35 43 08 06 / MAIL: INFO@TJ-GROUP.DK

V-2010-2.indd 23 29-03-2010 23:59:11

Løbs - og Aktivetskalender

17/4 Veterama MC, Ludwigshafen, Tyskland
Kontakt www.veterama.de

19/4 Horsepowerrun, Holland
Kontakt Stephanie van Kessel, secr@horsepowerrun.nl , www.horsepowerrun.nl

25/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
Kontakt www.damptromleklubben.dk

1-2/5 Fyn Rundt
Se under Fyn, VETERANEN 1-2010.

8/5 kl. 9^{00} Det 7. Skovboløb, Gørslev
Alle motorcykler produceret før1961 kan deltage på en ca.100 km. lang rute.

Startgebyret er 50 kr/person, hvilket inkluderer stort morgenbord, drikkevarer over dagen samt rutekort og rallyplade, der udleveres ved start på Giesegårdvej 107, Gørslev.

Bindende tilmelding senest 1. Maj eller før til Ole Jensen ✆ 56 87 94 20.

Husk evt. madpakke.

8/5 Forårstræf og Åbent hus
Vores lille MC Klub "Vikasajt's"holder som sædvanlig forårstræf og åbenthus lørdag den 8/5. Der er pølser og kaffe og hyggeligt samvær.

Ove Rasmussen, Udby ✆ 86 48 52 15.

13-15/5 Skagenløbet Skagen-København

16/5 9-16 Køng Museum, stumpemarked
Samtidig træf for veteranbiler, mc'er og knallerter. Køretøjer (over 25 år gamle) til udstilling på plads senest 12^{30}.

Oplysninger Hans Jensen, ✆ 55 72 37 38 / 20 41 69 25

21/5 30. International Ibbenbürener, Ibbenbürener, Tyskland
Kontakt Hans Schmidt ✆ +49 597 157 588 joha-schmidt@web.de www.amc-ibb.de

23/5 Korsørløbet, Korsør
Kontakt ✆ 61 78 71 52 kasserer@vmvmc.dk www.vmvmc.dk

29/5 Oldtimerløbet, Gråsten
Kontakt www.oldtimerloebet.dk

4/6 Engelsk træf, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ✆ 86 48 90 10 www.mosten-mc.dk

5/6 kl. 8^{00}-16^{00} Stumpemarked Gjern
Stumpe- bil og motorcykelmarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern.

✆ 86 87 50 50 / 21 37 25 82, www.jyskautomobilmuseum.dk

6/6 kl. 10^{00} Museumsløbet 2010
Udgangspunkt Pederstrupvej 51, Ballerup - maks 35 køretøjer i løbet.

Tilmelding med køretøj fra før 1940 senest 20/5 på ✆ 44 97 11 16 ballerup-museum@balk.dk

12-13/6 Jyllandsløbet, Sønderjylland
Se side 21.

12/6 Englændertræf på Torvet i Herning
Lørdag den 12/6 fra kl. 11^{00} – 13^{00}.

Fra kl. 10^{30} serveres kaffe for deltagerne. Efter træffet kører vi ud til klubben for at grille. Tilkørsel til Torvet skal ske ad Mindegade. Se mere på: www.gb-club.dk

26/6 Vildsund Stumpemarked,
Gratis adgang for publikum fra kl. 8^{30}, stadeplads 100 kr. Henvendelse til Ruth Jacobsen ✆ 97 93 16 29 eller Eva Pedersen ✆ 97 93 67 42.

2-4/7 Rally Opus - køretøjer fra før 1920
Indbydelse til træf for historiske veterankøretøjer fra før 1920.

I år er det 5 år siden 100 års mindeløbet for det første bil løb i Danmark, der gik fra Aalborg til København.

Træffet i år finder sted i Østjylland med base på Hotel Opus i Horsens.

Poul Suhr, ✆ 7565 7836, poulsuhr@stofanet.dk

3/7 Fladtankerløbet 2010
Se side 20.

3/7 Bornholm Rundt, Bornholm
Kontakt www.bornholmsmotorveteraner.dk

9/7 Festival of 1000 Bikes, Mallory Park Circuit, England
Kontakt www.vmcc.net

29/7 Internationalt Indian Rally, Norge
Kontakt www.indianklub.dk

7/8 Oldtimer-Rally, Bredsted, Tyskland
Kontakt www.mc-bredstedt.de

8/8 Hanerau-Hademarchen.de
Hanerau-Hademarchen, Tyskland,

14-15/8 Egeskovløbet 2010
Se side 22.

21/8 8^{00}-15^{30} Knallertstumpemarked i Gjern.
Der store knallertstumpemarked.

Peter Fredsted MVKK ✆ 86 93 16 99.

27/8 Nordisk Indian træf i Sverige, Ed, Dalsland
Kontakt www.indian-mc-club-sweden.com/

28/8 Alsløbet
Ole og Mette Pedersen, Tandslet ✆ 74 42 45 44 (29 79 05 15).

28-29/8 Windmill Rally
Det 29. Internationale Windmill Rally og 45. Internationale Hengelo Rally i Holland. Flere informationer på www.hamove.nl

29/8 Sensommertræf, Rindsholm Kro
Kontakt ✆ 86 63 90 44, www.rindsholm-kro.dk/

2/9 Race Day, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ✆ 86 48 90 10 www.mosten-mc.dk

4/9 kl. 10^{00} - 16^{00} Veteranlastbiltræf, Gjern
Jysk Automobilmuseum, Gjern.

✆ 86 87 50 50 / 21 37 25 82, www.jyskautomobilmuseum.dk

11-12/9 Løvfaldsløbet - 40 års jubilæum
Erik Kristoffersen, Egon Nielsen og Henning Petersen.
Kontakt Lars Sørensen 98541030
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

2/10 Natløb, Knejsted
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

3/10 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
Kontakt www.damptromleklubben.dk

V-2010-2.indd 24 29-03-2010 23:59:12

9/10 Veterama, Mannheim
Bustur med hotelovernatning.
Kontakt Arne Kristensen ✆ 97 32 09 92 / 97 49 19 51.

9-10/10 Veterama, Mannheim
Kontakt www.veterama.de

13/11 Herning Stumpemarked, Herning
Kontakt Svend Aage Mortensen ✆ 97 15 16 03. www.stumpemarked-herning.dk

Arrangementer du mener skal i løbs- og aktivitetskalenderen så kontakt lokalredaktøren eller veteranen@dvm.dk

Klubeffekter 2010

knaphulsemblem
45 kr.

skærm-plakette
40 kr.

stofmærke, lille
30 kr.

stofmærke,
stor 40 kr.

klistermærke
5 cm 10 kr.

klistermærke
8 cm 20 kr.

Refleks kørevest 100 kr
Fås i to størrelser.

Kontakt evt. Ole Jensen.

Nye medlemmer

DVM ønsker de nye medlemmer hjerteligt velkommen og håber I får rigtig mange gode stunder med jeres interesse og i klubben.

Holger Schmidt *(Medl. nr. 2147)*
Tunevej 4, 4621 Gadstrup
BSA M20, 1936

Knud Østergaard *(Medl. nr. 2148)*
Østergade 29, 7870 Roslev
Nimbus 1936

Preben Elkjær *(Medl. nr. 2149)*
Kristiansbakken 9, 8660 Skanderborg
Sunbeam 1927

Kasper Hedensted *(Medl. nr. 2150)*
Højvangen 33, 8981 Spentrup
BSA S30 1930

John Christensen *(Medl. nr. 2151)*
Idavang 12, 9230 Svenstrup J
Triumph NSD 1931

Åge Olsen *(Medl. nr. 2152)*
Lærkevej 1 7300 Jelling
Harley Davidson Trike 1938

Michael Bak *(Medl. nr. 2153)*
Nørregade 40 4. tv., 8000 Århus C
Royal Enfield 1931
BSA Blue Star 1931

Tom Andersen *(Medl. nr. 2154)*
Havremarken 16, 4000 Roskilde
BSA 1926

John Rex *(Medl. nr. 2155)*
Engbovej 61 2610 Rødovre
Matchless T4 1928

Kim Skadborg *(Medl. nr. 2156)*
Birkemosevej 28, 6950 Ringkøbing
Harley Davidson 1930

Poul Erik Thomsen *(Medl. nr. 2157)*
Heklavej 18 5210 Odense NV
BSA 1931

Til redaktøren

Jeg fik i august 2009 råderet over en Royal Enfield 1929 mod at restaurerer den, et arbejde som jeg er gået igang med, og som jeg syntes er meget spændende.

Da der jo nok ville opstå en del spørgsmål om dette og hint i forløbet, tænkte jeg, at det ville være en rigtig god ide at blive medlem af en veteranklub, og jeg er nu blevet medlem af DVM nr. 2140.

Stor var min forundring da jeg fandt ud af, at der ikke fandtes et mærkeregister, for hvor kunne jeg så søge gode råd, når det kom til at knibe, (det er første gang jeg prøver at restaurerer en mc)

Jeg har også fulgt debatten igennem Veteranen, og syntes at det kun kan gå for langsomt, med at få lavet et register, jeg har også svært ved at se hvorfor der skulle være modvilje, man er vel også medlem for at hjælpe andre, jeg stiller gerne mine kommende erfaringer til rådighed for andre.

Med venlig hilsen

Erland Hansen, medl. nr. 2140

PS. Erland er i god kontakt med Ole Jensen, der jo om nogen kender til Royal Enfield. *(red).*

V-2010-2.indd 25 29-03-2010 23:59:19

Nordjylland

Klubmøder afholdes 1. onsdag kl. 19^{30} i hver måned (dog 2. onsdag i januar og ikke i juli) på Comwell Kongreshotel i Rebild.

Referat af klubmøde den 3/2

På trods af det meget dårlige vejr var ca 35 veteraner mødt op for at høre om en off roader tur på Island.

De tre raske gutter fra Viborg ,Allan Peter og Michael tog efter en grundig planlægning afsted på hver sin KTM 950 med Smyril Line til Island i slutningen af aug. 2009 ,da man mente at vejret på dette tidspunkt var bedst.

Den planlagte tur måtte dog ændres flere gange,da den valgte rute nogle steder ikke var farbar.

Det blev til mange barske oplevelser med regn sne og hård storm, især de mange flodpassager var krævende ,med risiko for at vælte og "drukne" MCerne, men det skete dog ikke

Allan fortalte og viste flotte billeder og videoklip fra turen, og Peter kom ind imellem med supplerende oplysninger, og da Michael ikke var med til foredraget blev han i flere tilfælde "hængt ud"for hans små uheld. De eneste tekniske problemer man havde haft på turen var nogle punkteringer, som især Allan var plaget af.

Turen var ikke lige en madpakketur for Veteraner ,men som Allan udtrykte det,en spændende tur for unge mennesker som kunne lide at køre Off roader,og det var ikke lige sommerhandsker og solbriller deltagerne havde haft mest brug for. Turen varede i 14 dage og der blev kørt 4200km inden deltagerne var hjemme igen

En stor tak til Allan og Peter for en god og spændende aften.

Paul, 618

NB På www.advrider.dk kan ses en masse flotte billeder fra turen

Midt- og Vestjylland

Klubmøder afholdes 2. onsdag i hver måned på Grenevej 4, Astrup, mellem Videbæk og Skjern. Alle er velkomne.
Kontaktperson: Karl E. Holt, Borrisvej 16, 6900 Skjern, ✆ 9736 6179.

Århus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 9^{30}-11^{30} i Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.
Der laves kaffe med evt. brød til. Drikkevarer kan købes.

Tirsdag 11/5 køretur til Kalø.

Vi mødes ved P-plads ved Mc Donald, Randersvej kl. 16^{30}. Vi kører langs kysten via Skæring og Følle Strand til Kalø. Kl. 19^{15} efter vi har gået rundt og set på køretøjer er der fælles køretur mod Århus.

Lørdag 29/5 fælleskørsel til Skanderborgløbet

Kl. 8^{30} mødes vi ved P-plads ved bowlingcenteret på Skanderborgvej.

Tilmelding til Skanderborgløbet på ✆ 86 52 29 81 eller mail: dygaard@hotmail.com senest 15/5.

Grundlovsdag fredag den 5/6 - Køredag for historiske køretøjer.

I år falder historisk køredag sammen med Gjern Stumpemarked.
Derfor bliver der en ændring i programmet, således at vi mødes i Gjern i løbet af formiddagen. Der bliver anvist os en plads til at samles bag museet.

Vi starter fra Gjern Automobilmuseum kl. 13^{00} og kører forbi Linåvej 45, Linå, 8660 Silkeborg kl. 13^{30}, hvis der er nogen der ønsker at starte derfra. Hos Finn kan man parkere evt. trailer, og der kan såmænd også camperes, hvis man ønsker det. Der køres en tur rundt i Søhøjlandet, og vi slutter af med spisning på en kro.

Arrangementet er for klassiske mc, der er mindst 35 år gamle.

Tilmelding til Finn Skou Laursen på ✆ 8694 2878, 2361 0878 eller mail: finnskou@privat.dk senest den 22/5.

Lørdag den 7/8 Oldtimerturen i Odder.

Løbet er i forbindelse med byfesten. Arr: "Veteranlauget af 2005".

Tilmelding fra den 20/5 og senest den 20/7. Hurtig tilmelding tilrådes.

Løbet er for både biler og mc. Kontaktperson Bent Thomsen ✆ 8654 1811, eller læs: veteranlauget.balshave.dk

Fælleskørsel til løbet: Mødested P-plads foran Højbjerg Maskinfabrik Oddervej i Skåde kl. 8.00

Jørgen Møller (945)

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafeteria, Seggelund Hovedvej 55, 6070 Christiansfeld, (Hovedvej 10) ✆ 74 561366.

Første medlemsmøde i 2010 6/2

Til dagens møde var der kun mødt 16 medlemmer op, det kan skyldes, at ikke alle har fået skovlet sig fri af snedyngerne her i det sønderjyske, men de der var mødt op, var mødt en halv time før den annoncerede tid.

Snakken gik lystigt om alt muligt i veteran sammenhæng og der blev udvekslet nyheder, gode historier, hentet spændende sager op af plastikposer og afleveret stumper m.m.

Da det var blevet mødetid, måtte Christian ringe kraftigt med HJEM IS klokken for at få ørenlyd.

Der var ikke noget emne for mødedagen, så Christian startede med at fortælle om hvad der var sket siden sidst og gav derefter ordet til Peder Pedersen. Peder har siden decembermødet, hvor emnet køretøjsregister for medlemmer af DVM i afd. Sydjylland blev bragt på banen, fremstillet en skitse til, hvordan sådan en liste kunne se ud. Skitsen blev omdelt og der blev bedt om kommentarer og ændringsforslag til indholdet. Efter at have lyttet til de få ændringer, der blev tilføjet listen,

V-2010-2.indd 26 29-03-2010 23:59:20

blev den modtaget meget positivt og Peder vil medbringe en færdig liste ved næste møde.

Herefter blev der serveret kaffe og sønderjysk brødtorte, medens snakken gik om løst og fast.

Til vores tilfredshed var der sørget for fine sorte veje til hjemturen, det er vi ellers ikke vant til for tiden.

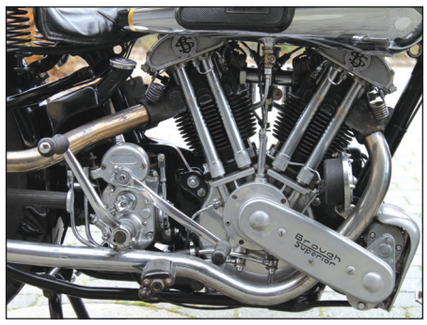
Lars Mylius Hjelm

Medlemsmøde 6. marts 2010

Efter at Christian havde budt de fremmødte velkommen til dette sidste af vinterens møder, gav han ordet til Michael Hintz, der kort fortalte om nogle nyheder på DVMs hjemmeside, som til stadighed er under opbygning og forbedring. Bl.a. er der blevet lagt overspillede videoer fra flere af DVM's løb ind så de kan ses på hjemmesiden.

Til det sidste medlemsmøde i denne fimbulvinter var der mødt medlemmer både fra distriktets nordligste og sydligste egne, ikke så mange, men de der var mødt fik en god indføring i historien om motorcyklernes Rolls Royce "Brough Superior". Det var Michael Hintz der havde lovet at fortælle lidt om den maskine der er hans hofmærke, nemlig en Brough Superior SS100. Da det i sidste øjeblik mislykkedes at spænde maskinen forsvarligt fast i en lånt varevogn og vejret efter 10 cm nyfalden sne, ikke indbød til en køretur på den tohjulede, måtte vi undvære at kunne klappe hesten. Til gengæld havde Michael videoudstyr med så alle kunne se filmklip og billeder der underbyggede hans foredrag. Desværre var internet forbindelsen ikke optimal, så forbindelsen til DVM's hjemmeside var meget langsom og vi gik glip af et par filmklip der ellers skulle have underbygget foredraget.

Michael har stor indsigt i historien



om mærket, fra produktionen startede sidst i 1919 og frem til 1939 hvor MC produktionen sluttede. Da krigen startede, begyndte Brough at producere dele til Rolls Royce. Der blev fremstillet 3000 Brough motorcykler op til krigens start.

Alle modellerne gennemgik den samme udvikling som andre mærker gjorde, men Brough var perfektionist og det gjorde forskellen. På et tidspunkt havde en motorjournalist prøvekørt en af modellerne og kaldt den motorcyklernes Rolls Royce, det det lød jo godt i Broughs ører, så det blev herefter flittigt brugt i reklamer.

Det var man ikke så tilfreds med hos Rolls Royce, så de sendte en repræsentant til Brough fabrikken for at beklage brugen af RR navnet. Repræsentanten blev venligt vist rundt på fabrikken og så at medarbejderne gik rundt med hvide kitler og handsker og alt så nydeligt ud. Han blev lidt imponeret over hvad han så, for hjemme hos Rolls Royce brugte de ikke hvide kitler og handsker, så der kom ikke nogen klager fra RR. Hvad han ikke vidste, var at de hos Brough var ved at lægge sidste hånd på et par udstillingsmodeller og ville undgå at fedte de nypudsede maskiner til, derfor de hvide handsker.

En kendt person der var stor fan af Brough Superior var Lawrence of Arabia, der havde haft 7 af slagsen og havde den 8. i ordre på det tidspunkt han kørte sig ihjel. Han kaldte dem alle George efterfulgt af nummeret i rækken.

Efter gennemgangen fortalte Michael med humor hvordan han kom til at eje den maskine, der længe havde været hans drøm. Efter aftale med fruen havde han fået grønt lys for at anskaffe en veteran motorcykel, men han fik ikke lige fortalt hvad sådan en kunne koste, så da den befandt sig hjemme på adressen og der blev spurgt om prisen, pakkede fruen et par kufferter og tog ungerne med hjem til sin mor, dog kun en enkelt aften, men der gik en uge før hun talte med Michael igen. Det skal siges at det hurtigt blev godt igen.

Navnet Brough Superior er blevet solgt til en englænder bosiddende i Østrig, der fremstiller reservedele og er begyndt at fremstille nye maskiner. Priserne er jeg ikke kendt med, men mon ikke det er uinteressant for de fleste af os.

Efter mødet samledes vi rundt om Kurt Hansens anhænger hvorpå der stod en næsten færdigrenoveret Matchless fra 1920 med JAP V-tvin motor og sidevogn, det bliver en flot og lidt sjælden ekvipage vi kommer til at se til vores løb.

Lars Mylius Hjelm

Kommende arrangementer

ca.1/5 Åbningsløbet

31/7 Madpakketur

Flemming Holm Andersen, Haderslev, ✆ 74 58 55 60 (21 90 39 55).

28/8 Alsløbet

Ole og Mette Pedersen, Tandslet ✆ 74 42 45 44 (29 79 05 15).

5/9 Madpakketur

Arne Bramsen, Silllerup ✆ 74 56 66 98 (22 91 82 62)

2/10 Planlægningsmøde

for aktiviteter i den kommende sæson.

6/11 Løst og fast.

4/12 Julebanko – små gevinster medbringes.

V-2010-2.indd 27 29-03-2010 23:59:25

Fyn

Klubmøderne afholdes 2. onsdag i månederne oktober - april kl. 19^{30} i Vissenbjerghallerne. Er der ændringer vil det fremgå her i bladet.

Klubmøde onsdag den 13/1

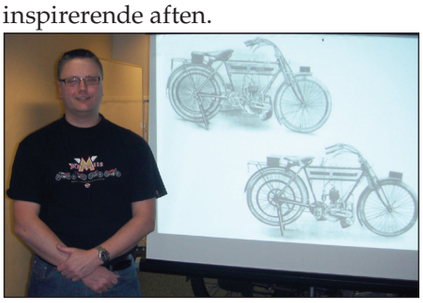
Aftenens foredrag om AJS var lagt i gode hænder hos Christian Gyde fra Albion MC. Christian var velforberedt og havde arrangeret sit foredrag og billeder sådan, at det i højere grad kom til at dreje sig om fabrikkens (eller mere korrekt om fabrikkernes udvikling, for på et tidspunkt var man oppe på hele 5 fabrikker i Wolverhampton) og lidt mindre om motorcykelmodellerne.

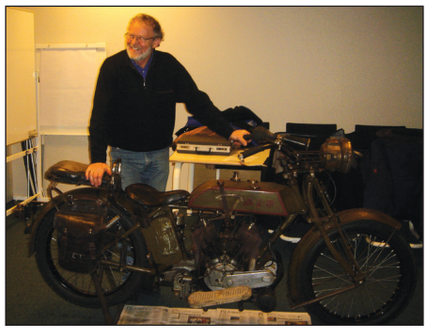
AJS var et fremsynet mærke, for allerede i 1903 havde man en vandkølet model, og i 1911 var man fremme med 3-trins gearkasse og kædetræk. Fabrikken fremstillede alt selv bortset fra el-udstyr, i perioder også sidevogne, Clyno biler og radioer. Det var helt sjovt at prøve at have et par hovedtelefoner af mærket AJS i hænderne.

Der var mange fine billeder, bl.a. kunne vi se, at produktionsudstyret i 1920 var yderst moderne, og Christian kunne vise en række billeder fra fabrikken som den så ud i 1927, billeder som ikke tidligere har været offentliggjort.

En uddybende artikel baseret på foredraget kan findes andet steds i bladet.

Christian sluttede sit inspirerende foredrag med at vise en film fra AJS-kørernes Danmarks tur i 1930. Der var mange herlige situationer, f.eks. var der AJS som skorstensmærke på skibet fra København til Aalborg. Der er megen sjov og humor i filmen, og så bliver vi mindet om, hvordan Danmark og de danske veje så ud dengang i 1930. Filmen kan også findes på DVM's hjemmeside. Tak til Christian (*foto)* for en inspirerende aften.





Efter kaffen lokkede vi Arne Jensen (*foto*), "ligkistesnedkeren", til at fortælle om sin AJS og om sit forhold til mærket. Det er sådan, at han lige siden barndommen har interesseret sig for AJS og har gennem tiderne haft mange AJS, men den eneste han nu har tilbage, er den urestaurerede 750cc V-twin , model D, fra 1920, som han havde med for at sætte "kød og blod" på Christians fortælling. Der blev diskuteret og beundret meget. Cyklen er indregistreret første gang den 6. september 1920 i København og står urestaureret, men i meget fin stand. Man kan jo undre sig over farven, som altså er den originale. Cyklen blev afmeldt i 1957 og blev først indregistreret igen efter Arne fik fat i den. Den har ikke været skilt ad, og efter 10 år er der stadig ingen mislyde, tværtimod har han kun haft glæde af den. Det gjorde lidt ondt at anskaffe sig V-maskinen, fortæller Arne, han var nødt til at bytte med en camshaftet AJS.

Klubmøde onsdag den 10 /2

Michael Hintz, der er DVM's webredaktør , gav os en grundig gennemgang af klubbens hjemmeside og hvordan vi kan bruge den. Vi kom helt omkring og fik demonstreret, hvordan vi skal oprettes som bruger for at kunne logge på for at komme ind og arbejde på Køb&salg, Forum og Links. Vi fik demonstreret ,hvordan man opretter en annonce og bruger kalenderfunktionen osv. Også søgefunktionen fik vi demonstreret. Ved at søge på ordet "traktor" dukkede der et billede op af en Harley Davidson, og det kunne vi så more os lidt over. Retfærdigvis skal siges, at ordet "traktor" optræder længere nede i artiklen.

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 14/4 i Vissenbjerghallerne

Alm. Klubmøde, hvor vi bl.a. snakker om det kommende Fyn Rundt arrangement.

Madpakketur søndag den 30/5

Knud Jørgensen og Jørgen Holmegaard arrangerer dagens madpakketur.

Vi mødes hos Knud på Bakkevej 18, 5672 Nr. Broby (tlf. 62 63 19 53) kl. 10 til et rundstykke og en kop kaffe.

Derefter kører vi en tur i landskabet og holder pause hos Jørgen i Haarby, hvor vi nyder madpakken og får lejlighed til at se Jørgens veterantraktorer.

Dagen slutter tilbage hos Knud med kaffe og et stykke kage.

Stjerneløb i Bogense lørdag den 7/8

Der bliver Stjerneløb igen i år. Nærmere information følger i juninummeret.

Søren Højmark Jensen

MC-træf hver 3. onsdag 17^{30}-19^{00} Lilleskov Teglværk, Tommerup

Den 3. onsdag i april - september, dog ikke juli på Lilleskov Teglværk.
Arr.: Lions Klub

Fyn Rundt 1-2/5

Arrangementet Fyn Rundt bliver afholdt lørdag den 1/5 og søndag den 2/5.

Vi starter midt på Fyn, omkring Tommerup, med formiddagskaffe. Derefter går turen rundt i det sydfynske og vi slutter dagen på Hotel Troense, hvor vi indkvarteres i dobbeltværelser. Her spiser og overnatter vi, og får morgenmad inden vi kører den sidste del af turen. Husk en frokostpakke til lørdag, så er der sørget for resten af forplejningen.

Startgebyret bliver på 520,- kr/deltager. Mere information i næste nummer af Veteranen. Tilmeldte får nødvendig information med posten.

Tilmelding hurtigst muligt til: Helge Jørgensen, Dalum Møllevej 9, 5250 Odense SV, ✆ 66 13 24 79.

V-2010-2.indd 28 29-03-2010 23:59:30

Madpakketur søndag den 30/5

Knud Jørgensen og Jørgen Holmegaard arrangerer dagens madpakketur. Vi mødes hos Knud på Bakkevej 18, 5672 Nr. Broby (tlf. 62 63 19 53) kl. 10 til et rundstykke og en kop kaffe. Derefter kører vi en tur i landskabet og holder pause hos Jørgen i Haarby, hvor vi nyder madpakken og får lejlighed til at se Jørgens veterantraktorer. Dagen slutter tilbage hos Knud med kaffe og et stykke kage.

Stjerneløb i Bogense lørdag den 7/8

Der bliver Stjerneløb igen i år. Nærmere information følger, når tiden nærmer sig.

Søren Højmark Jensen

Vestsjælland

Klubmøderne afholdes i klublokalet i Kulturhuset Skolegade 1, Korsør.
Den første torsdag i hver måned fra kl. 10 - 12 og i vinterhalvåret den tredje torsdag i hver måned kl. 19 - 22. Her vil klubben være vært ved en kop kaffe, og der kan købes kolde læskedrikke fra køleskabet til rimelige priser.

Midtsjælland

Steffensgård, Kværkebyvej 79 , Kværkeby, 4100 Ringsted. Kontakter:
Christian Schmidt, ✆ 2164 9081
Preben Jensen, ✆ 57527631
Henning Petersen, ✆ 21736240
Erik Kristoffersen, ✆ 2555 1121

Klubmøde 10/2 2010 Kværkeby

Mødet havde ikke tiltrukket det store antal medlemmer. 31 stk. fik jeg det til. Vejret var ellers nogenlunde (det sneede i det mindste ikke). Erik Kristoffersen der indledte mødet ville da også gerne have set en 10-15 stykker mere. Han forsatte og fortalte lidt om afdelingens planer for året. I den forbindelse blev der delt en lille folder ud – til nærlæsning -- hvor der stod datoer for aktiviteter indtil sommerferien. Har man adgang til nettet og vores hjemmeside kan man også se det der.-- Bent Riff (1920) havde taget sin søn Tue med for at han kunne snuse lidt om hvad det er vi går pusler med. Han måtte da også op og fortælle lidt om sin baggrund og motorcykelinteresser. Måske et nyt medlem?. Vi trænger til lidt nyt blod er der flere der påstår.

Egon Nielsen (1354) havde på nettet set at Bonhams auktionerne i England havde en lidt speciel Nimbus "Kakkelovnsrør" på auktion. Det specielle består i at der er en del uoriginale dele på den bl. a. forgaflen. Modifikationerne er foretaget af Bjarne Skov Andersen og via Svejts er den nu havnet i England og sat på auktion. Han havde taget et print med som blev vist rundt, som advarsel om hvad man kan komme ud for hvis man ikke er 100% inde i Nimbus' historie.

Som slutning blev der vist et slideshow fra Goodwood Revival Festival 2008. Den kunne man så sidde og kigge på, eller en snak med gutterne ved bordene. Jeg er af en nysgerrig natur, så jeg ville gerne se showet. Der var nu ikke så meget med motorcykler, eller for den sags skyld med den slags biler jeg holder mest af. Racerbiler fra 30'erne og op til 1970. Til gengæld var der nogle imponerende billeder af flyvemaskiner. Det må have været en oplevelse at se en fire-motores Liberator bombemaskine fulgt af fire af krigens kendeste jagermaskiner, Spitfire, Mustang og Corsair. Det er dejligt at se der bliver holdt liv i de gamle maskiner. – Jeg var så heldig at få kørelejlighed fra min dør og hjem igen, for det var ærligt lidt koldt.

Hvis man ikke allerede nu ved det, så er næste klubmøde blevet flyttet til den sidste onsdag i måneden, altså onsdag d. 31 marts, og vil være det fremover. – Vi ses!

Ole Bredahl Bentzen (1830)

Onsdag den 28/4 kl. 19^{00}:

Vores klubkammerat, Otto Lassen, vil forsøge at lære os at læse kort og beregne tid, når vi kører orienteringsløb. Kan være gode input til Skagen Løbet i maj måned.

Onsdag den 26/5 kl. 19^{00}:

Snakkeaften til løgnehistorier (og sandfærdige), hvis de findes, fra Skagen Løbet.

Onsdag den 30/6 kl. 19^{00}:

Snakkeaften og sparken dæk i gården, som helt sikkert er fyldt med klenodier. (Det er jo sommer).

Onsdag den 28/7:

SOMMERFERIE SOMMERFERIE

Køreaftenture

Mødested: P-plads, hjørnet Ringstedvej/Lindenborgvej i Roskilde kl. 18^{30}. Afgang kl. 18^{45} og ud i det blå.

Datoer: Onsdagene den 7/4, den 5/5 og 2/6 Stjerneløb, se hjemmesiden.

København

Gildhøjgård, Bygaden 69, 2605 Brøndby

Klubmøde Gildhøjgård 11/2 2010

Stadig koldt så det lægger nok en dæmper på ens lyst til at rejse sig fra den varme lænestol og komme til mødet. Og ikke nok med det. Der var overhovedet ikke ryddet for sne udenfor og i gården, så Edward måtte ud med skovlen og tage det værste. Flere i det sydlige Danmark måtte da også melde fra. De var bogstaveligt talt sneet inde. 25 havde dog trodset strabadserne og var mødt op.

Kurt H. Jensen var lidt inde på fremtidige mødeplaner og efterlyste nogle forslag eller ideer fra forsamlingen. Der var ikke den store respons, men nu kunne vi tænke lidt over det. Historien om den uoriginale Nimbus der er på auktion i England dukkede op igen og blev livligt kommenteret, ligeledes den DS der blev afvist ved Skagenløbet 2009. Spørgsmålet om en maskine er original eller ej optager åbenbart medlemmerne meget og er helt sikkert et emne der aldrig bliver helt uddebatteret.

Inden vi gik over til den almindelige hyggesnak ved bordene fik Ove Pedersen (146) – også kaldet "Lynsnedkeren" -- ordet for at fortælle os at han fylder en masse år den 21. februar og vi var meget velkomne til en kop kaffe og "en lille en" på adressen Havrevej 3 i Smørum. Håber vejret arter sig den dag. – Med hilsen!

Ole Bredahl Bentzen (1830)

V-2010-2.indd 29 29-03-2010 23:59:30

Genbrugs hjørnet

SØGES / KØBES

Nimbus 1934: bag-sædestativ, styrplade, og mange andre 34-dele søges.

Motorstativ til Nimbus søges også Gorm, ✆ 29 82 00 10.

SÆLGES

Nimbus årgang 1953, nymalet sort med stafferinger. Cyklen er renoveret med nye lejer overalt, motoren er boret og forsynet med nye stempler og plejlstænger. Topstykket er planslebet og forsynet med panserventiler og nye fjedre. Alle sliddele er renoveret eller udskiftet.

Cyklen leveres indregistreret i købers navn og med sort nummerplade. Pris 60.000 kr.

Willy Jensen, Haslev, ✆ 2092 6212 / 5638 1502.

Harley-Davidson, WLA, Army 1942

En meget original Harley-Davidson, 1942, WLA, Army sælges. Den er komplet og original med olieluftfilter, hylster til riffel, amunitionskasse og meget meget andet. Pris: 85.000.

Jørgen Nicolaisen, ✆ 5926 4548

Harley-Davidson 1200cc 1930 med sidevogn

En dejlig Harley-Davidson 1200 cc. 1930 sælges. Det er med Mannsville speedometer, der er bremse på sidevognen. Der er nye hjullejer i sidevognen. Reservehjulet er købt hos Røver Axel. Der er kørt mange ture på den, også til udlandet, bl.a. Frankrig i 1993. Der er vindspejl på og de mange mærker viser hvor den har været omkring. Sølvmærkerne på skærmen følger også med.

Pris: 120.000. Jørgen Nicolaisen, ✆ 5926 4548

Harley-Davidson Servicecar 3 hjuler sælges. Superkøretøj. Jørgen Nicolaisen, ✆ 5926 4548

Nimbus model 1939 sælges. Dejlig velkørende Nimbus med 3015 km på speedometeret siden totalrenovering hos autoriseret forhandler. Sælges under restaureringspris. Gorm, ✆ 29 82 00 10

3 plakater "Rally Skagen", 1972, 1973 og 1974 (med Bent Lemming på Super X). Måler ca. 60x70 cm. Sælges/byttes med dampmaskine (ikke Wilesco).

Svend Østergaard, medl. nr. 208. ✆ 74 45 85 63.

Til Harley-Davidson sælges:

11167-25 beslag til speedometer 1000, 1200cc 1925-29

11184-30A vinkelbeslag for vinkeldrev 1 cylindret og 750cc 1930-34

11184-30 vinkelbeslag for vinkeldrev 1200 cc 1930-31 (sjældent at finde)

11180-25 vinkeldrev, brugt 1000, 1200cc 25-29, 1 cyl - 750cc 26-34

11180-25 vinkeldrev, renoveret med nye tandhjul 1000, 1200cc 25-29, 1 cyl. 26-34

Poul Jørss ✆ 32 58 53 77.

Instruktionsbøger, reservedelskataloger mm til Harley-Davidson, Indian, Henderson, Super X, ACE, Cleveland og til Nimbus 1920-60 - i gode fotokopier.

Desuden sælges også min egen bog, Harley-Davidson nstruktionsbog 1915-60, alle modeller på dansk, 200 sider og en stor mængde gode illustrationer.

Poul Jørss ✆ 32 58 53 77.

Originale reservedelskataloger i god stand:
AJS 1946, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57.
Matchless 48, 49, 50, 51, 52. 150 kr./ stk.
Poul Jørss ✆ 32 58 53 77.

Dele til Nimbus "Kakkelovnsrør"

Koblingsdele, lad mig høre hvad du mangler.

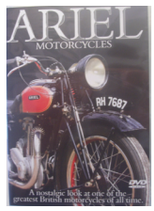
Lidt dele til gearkasse, lad mig høre hvad du mangler.

Knastakselhjul med kickstarterdrev, kickstarterarm, 2932 lejehus for gearskel, 3011 skiftegaffel, 3626 geararm, 3231 dæksel for kamaksel, 3985 olieafløbsrende, gearkasse, 2929 et underfald for krumtap, 25 mm, 3191 excentrik for oliepumpe, 3519 stempel for oliepumpe, 2908/4313 brystbolte for underfald til krumtap, 3781 udstødningsrør med original fabriksny udstødningsmanifold, røret der er sat på er nylavet, 3717 korksvømmer nyfremstillet med benzinfast lak, bøjle til forsadel med både de små og store fjedre - alt er originalt, 2 stk. knastfølgere til indsugning, med den store ståflade - alt er fabriksnyt til nr. 13-300, 7 stk. knastfølgerstyr, nylavede, forniklede, hullet er i understørrelse, til nr. 13-500, 8 stk. komplette knastfølgere, 4 til indsugning, 4 til udstødning, brugte, men gode, til nr. 501-1252, 6 knastfølgerstyr, renoverede med nye bøsninger i, hullet er 7 mm til nr. 13-500, 5 stk. knastfølgerstyr, brugte, skal renoveres til nr. 501-1252, 4 stk. stødstænger, gode, forniklede til nr. 301-1252, 3592 8 stk. vippearme med aksler, gode, men skal renoveres med ny bøsning til nr. 501-1252, men kan bruges fra nr. 301.

Til Nimbus efter krigen, militær mindre udtrækstbagagebærer, sjælden. Kan trækkes ud til ca. 30 cm. 350 kr.

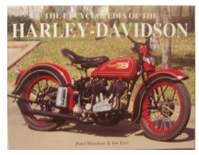
Søges, evt. bytte. Forlygte, original eller en god nylavet til Nimbus Kakkelovnsrør 1924-27.

Poul Jørss ✆ 32 58 53 77.

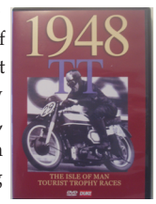


Denne DVD handler om Ariel Motorcykler fra start til slut, der bliver prøvekørt og vist flere modeller op igennem årene. DVDèn er på engelsk. Har også andre DVD'err om bla Triumph/HD/Norton. Kan evt sendes.

Pris pr stk 149 kr ✆ 51908643

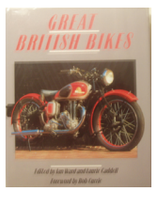


Denne fantastiske flotte HD bog er som ny og kommer stort set rundt om alle modeller som er fremstillet med bla modelfortegnelse og med hele 445 sider er den spækket med masser af billeder. Kan evt sendes. Pris 199 kr ✆ 51908643



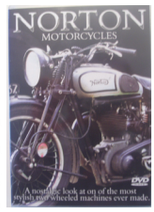
Dette er en fantastisk DVD i både kvalitet og billeder. Er lavet af orginale filmruller fra TT løbet på Isle Of Man i 1948. ja selv "speakeren" på DVD'en er orginal, fantastisk underholdning. Man kommer bla. med i ryttergården og ser hvordan de gør maskinerne klar, samt billeder af kørene på det meste af ruten. DVDèn er orginal og kun set et par gange.

Kan evt sendes Pris 149 kr. ✆ 51908643



Denne store flotte bog er fyldt med flotte billleder af stort set alle engelske motorcykel mærker. Der er rigitg mange orginale billeder, især fra 1920èrne og 30èrne. Bogen er på 190 sider og udgivet i Hard cover bind. Kan evt sendes, ring gerne efter mere info.

Pris 149 kr ✆ 51908643



Denne DVD er en fortælling om Norton fra start til slut. Modellene som bliver vist og kørt på er bla. Model 18, Internation, trial bike, dominator og commando. også en Norton fra 1920èrne. Fortællingen er på engelsk, kan evt sendes. Ring gerne efter mere info. Har også DVD film til andre mc mærker.

Pris pr stk 149 kr ✆ 5190843

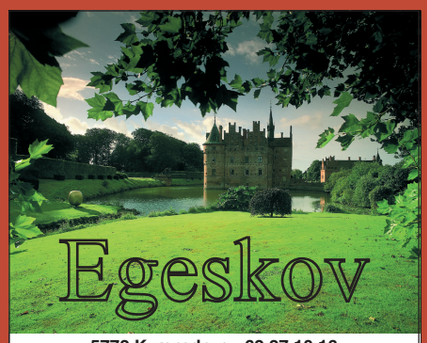
V-2010-2.indd 30 29-03-2010 23:59:53

GRATIS ANNONCER
for klassikere og veteraner

Bringer købere og sælgere sammen
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler
traktorer - redskaber - stationære motorer
reservedele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.dk



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

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 8 museer genopfriskes gamle minder. I Piet Heins labyrint gælder det om at finde ind til det japanske tårn. For familiens yngste er højdepunktet de 8 store legeområder i skovens lysning.

JC NIMBUS Aps.

- salg af reservedele
- også postordre
- totalrestaureringer
- stelopretninger
- afprøvning af motor i prøvebænk
- plejlstangsproduktion
- nyfremstilling af reservedele
- nye koblinger og andet til "Kakkelovnsrør"
- nyfremstilling af sidevognsstel med bremse
- nye sidevognskasser på lager
- udsøgt høflig betjening

NIMBUS

www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø
✆ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09
Åbningstid 9-17

Specialværksted

Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.

C Kühl
Viggo Thomasen
v. B. & C. Kühl
Mariagervej 153
8920 Randers NV
✆ 86 40 26 88 - 40 82 21 61

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

Messecenter Herning

Stumpe-marked

Ting & Sager 2009

lørdag den 13/11 8-16
lørdag den 25/3 8-16
lørdag den 12/11 8-16

Svend Aage Mortensen
Siriusvej 11 - 7430 Ikast
9715 1603 - 9926 9926

Specialvækstedet tilbyder

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

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP

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

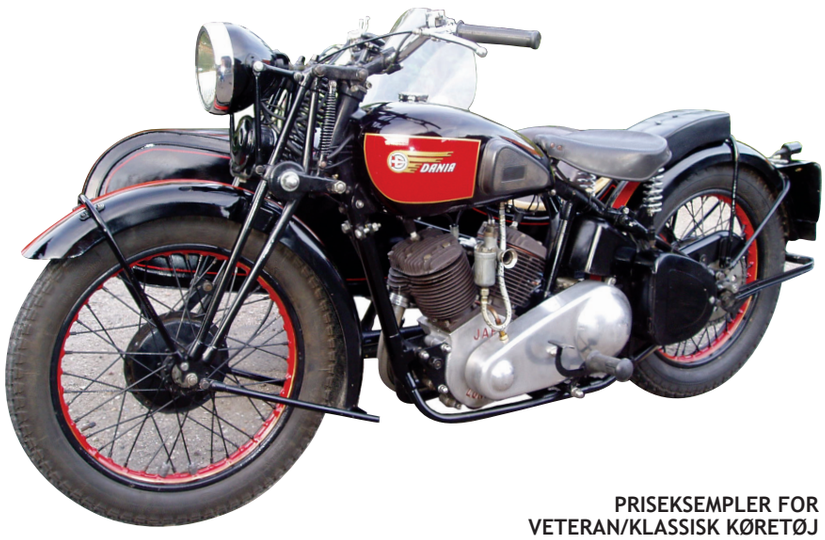
V-2010-2.indd 31 30-03-2010 00:00:09

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Giesegårdvej 107, Gørslev
4100 Ringsted

POST PP DANMARK
Blad ID-nr. 47817

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Med blot 100,- kroners indskud ved tegning af police i GF-Forsikring, deltager du i den årlige tilbagebetaling af eventuelt overskud. GF kunder fik i 2008 tilbagebetalt 164 millioner kroner.



PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift - Selvrisiko 1.619 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	598 kr.	186 kr.	1.495 kr.	463 kr.
150.000	934 kr.	186 kr.	2.334 kr.	463 kr.
300.000	1.436 kr.	186 kr.	3.591 kr.	463 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.

Overskuddet i 2007 udgjorde 13% af den betalte præmie inklusive statsafgift m.m. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke.

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.

Kontakt GF-Veteran, hvis du vil være i det gode selskab og få oplyst forsikringsbetingelser og andre forsikringsmuligheder GF-FORSIKRING tilbyder

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

Lyngby Hovedgade 74
2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 45 33 14 12
gf-veteran@gf-forsikring.dk