VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 6 - December 2011 - 46. årgang

V-2011-6.indd 1 04-12-2011 22:08:18

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
46. årgang - 6. 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
Otto V. Lassen, Eget Bo 17, 4000 Roskilde ✆ 46 36 74 73
kasserer@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, Tingskovvej 30, 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

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: Fra Jens Jessens nye bog "Nimbus i sort-hvid og farver", side 13. Nimbus til venstre med den gamle forgaffel, dvs. før nummer 500 i 1923. Den anden identificerer han som af amerikansk herkomst. Korrekt - yderligere kan oplyses det er en tidlig Indian Scout , bemærk ventilløfter er med håndtag på styret (20-23), og med karbidlys, dvs. ikke elektrisk version. Nummerpladen indikerer, at den er efter 1921 ligesom kakkelovnsrøret, så Indian Scout 1922-23 er budet.

www.dvm.dk - check klubbens hjemmeside

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

På den anden side...

Årsafslutning - og et nyt!

Garageparkeringerne - oliebakkerne - batteriafmonteringen - henlæggelse af kørertøj og styrthjelm på et fugtfrit sted - sløvheden over ikke at skulle køre lige med det samme lammer dig måske!

Måske har du glæden ved at skulle og kunne skrue hele tiden, glæden over en rigtig god bog, gerne motorcykelbog og drømme sig ud på landevejen eller tilbage i tiden, få et flash-back kick, et dejavu, et nostalgitrip - ja blot en god tid i stolen indendøre.

Et langt efterår blev det til, måske en mild og grøn vinter kommer! Er du til Nimbus kunne du jo overveje årets første rally - Skagen Snerally. Med din egen kalender for 2012 planlægges året.

Og - det er sikkert dig der løfter opgaven sammen med et par gode kørekammerater for Jyllandsløbet og Fladtankerløbet mangler løbsledere. Mange glæder sig over at skulle ud at køre, men løbene skal også afholdes. Her er der brug for dig.

Tak for året der gik, for de mange indspark, artikler, tak til Walter Nielsen for en god artikel om kammeratskab og hjælpsomhed i klubben, til Villy Poulsen for en masse gode artikler om mangt og meget, til veteraneksperten for at genoplive Søgerbladet, til klubbens medlemmer for billeder, til lokalredaktørerne - de tre vi har, til Peder Pedersen for stadig at tænke blad, til den usynlige korrekturlæser, ja til alle der arbejder for og med veteranmotorcykler.

Tak for et godt mandat til at forandre DVM - det gav generalforsamlingen. Og nye medlemmer strømmer allerede til. Velkommen til jer.

Glædelig hjul og godt nytår til jer alle

Gorm Wæhrens, redaktør

De drabelige gasmasker har deres naturlige forklaring, for her er der tale om de ansatte på et af de offentlige gasværker, og da nummerpladen har nummer M 3230, er sceneriet efter al sandsynlighed fra Odense. Datidens gas var den såkaldte bygas, som indeholdt en smule vanddam. Denne mængde vand fortættede sig i rørene, og derfor var det nødvendigt at fjerne den. Det foregik med en såkaldt udsugningsmaskine, og da man havde behov for at kunne suge flere steder, var en motorcykel et oplagt valg, som desuden også kunne trække udsugeren. Det var naturligvis af allerstørste vigtighed, at udsugningen foregik uden nogen form for gnistdannelser. På billedet ses det, at udsugeren er trukket med en kæde, og at der også er en kædestrammer til at sørge for, at kæden altid er strammet korrekt op.
Lånt fra Jens Jessens "Nimbus i sort-hvid og farver", side 26.

V-2011-6.indd 2 04-12-2011 22:08:22

Formandens spalter

Så skete det -

Ved generalforsamlingen i Korsør var der heldigvis stor tilslutning for bestyrelsens forslag om at lempe optagelsesbetingelserne for opnåelse af medlemskab af DVM.

Det er nu muligt at blive medlem hvis man er interesseret i gamle motorcykler – uden nødvendigvis at have rådighed over en, have kørekort til motorcykel eller have 2 medlemmer som stillere.

Ved den korte debat før afstemningen blev der heldigvis fremført argumenter både for og imod forslaget. Det var dejligt at opleve, at vi alle viste hinanden respekt og gav mulighed for at fremføre meninger for og imod.

Jeg har aldrig frygtet at vi pludseligt blev "overtaget" af store mængder af fremmede der ikke ville det samme med klubben som vil selv.

Med min sædvanlige optimisme vil jeg tro at antallet af nye medlemmer i det kommende år vil stige med 20 stykker, der ikke tidligere har kunnet opnå medlemskab. Det der er rigtigt vigtigt synes jeg er det gode signal vi sender: "Har du lyst til at være med, så er du velkommen i DVM".

Jeg håber at der i fremtiden, blandt eksisterende og nye medlemmer, vil udvikle sig et behov for, og deraf følgende initiativ til, supplerende DVM-aktiviteter og løb for motorcykler fra efter 1939. Tænk hvis det engang bliver muligt at køre et 2-dages "SkagenClassic", på en efterkrigscykel, ukendt landevej med orientering, frem og tilbage med 1 overnatning.

Der er en del klubber herhjemme der er beregnet for ejere af disse "nyere" motorcykler – hovedparten er dog mærkeklubber hvor eksempelvis en ejer af en "Englænder" jo ikke får mulighed for at deltage i et stort løb med deltagere på andre gode motorcykler fra Tyskland, Frankrig, Italien, USA, Danmark, Sverige og Japan (Uha – det sidste var vist næsten et fy-ord).

Kan man tillade sig det ?

Varmen fra trykkeriet havde knapt nok forladt VETERANEN nr. 5 før den dejlige artikel om John Arendtsen medførte et antal uopfordrede henvendelser til John og hans familie om at ville købe hans spændende motorcykler.

Jeg har oplysningerne på 3. hånd fra det en sædvanligvis pålidelig kilde og jeg er lykkeligt uvidende om, hvem der har henvendt sig.

En af de der har henvendt sig har endda sagt at han ville købe med det ene formål at sælge motorcyklen videre - at lave en hurtig kage.

Da der absolut ingen steder i artiklen antydes at motorcyklerne skal sælges, synes jeg det er en respektløs og upassende opførsel der er udvist fra nogle DVM-medlemmers side.

Det vil være meget uheldigt for indholdet af vores blad hvis andre medlemmer ikke ønsker at optræde i en artikel om deres hobby med veteranmotorcykler af frygt for at blive "overrendt" af hurtige købere.

Afsluttet sag

På side 11 her i bladet beskriver Gert Møller Pedersen sine oplevelser ved Skagenløbet i år.

Ved bestyrelsesmødet aftenen før generalforsamlingen brugte vi en stor del af tiden på at afklare hvordan vi skulle reagere på indlægget.

Vi var hurtigt enige om at indlægget har 2 temaer, et handler om kvaliteten af vores udleverede kortmateriale og et andet er mere af karakteren "at gå efter manden i stedet for bolden".

Bestyrelsens generelle holdning er, at vi ikke vil redigere / censurere indlæg fra medlemmer – på den anden side vil vi heller ikke bruge spalteplads på "mudderkastning".

Da Lars Sørensen ønskede at indlægget fra Gert blev bragt i sin helhed og at hans eget svar blev bragt ved siden af, er det blevet sådan.

Det blev samtidigt besluttet at der ikke bringes mere om denne sag i kommende numre af "Veteranen".

Lad være med at restaurere

Ved en auktion i USA er der i starten af november blevet solgt en ualmindelig stor privat samling af biler, motorcykler, dele og litteratur. Motorcyklerne var alle urestaurerede og en stor del af dem var meget originale, komplette og velbevarede. De opnåede priser var meget høje – hvis motorcyklerne bliver restaureret med ny lak, klar lak og flot blank nikkel vil prisen nok falde til langt under halvdelen !

Hvis din motorcykel kan "nøjes med" en mekanisk restaurering bør du gøre det.

Når dette blad kommer ud er vi tæt på afslutningen af 2011 – det bliver i fremtiden nok mest husket for de enorme mængder regn og alt for få køreture på veteranmotorcyklen.

Du ønskes en glædelig jul og et godt nytår.

Lars Klitgaard

Indhold

2 På den anden side
3 Så skete det -
4 Referat generalforsamling 2011
6 Kontingentopkrævning .....
7 Formandens beretning 2011
8 Fynsk smedesvend med glimt i øjnene. .....
11 Mit Skagensløb 2011
12 Down memory lane
14 Søgerbladet
15 Natløbet 2011
16 Brough Superior
19 Brough Superior - Moby Dick
20 Nimbus i sort-hvid og farver
21 Morian Hansen - en legende
21 De autoriserede NIMBUS forhandlere
22 Motor-Humør
23 Opfølgning på Egeskovløbet 2011
23 416.727 var til træf i Sturgis
24 Løbs- og Aktivitetskalender
25 Nye medlemmer
26 Landet rundt
29 Nimbus får bakgear
30 Genbrugshjørnet
30 Mærkekendere

V-2011-6.indd 3 04-12-2011 22:08:23

Referat af DVM´s generalforsamling 2011

den 29. oktober 2011 i Kulturhuset, Korsør

Dagsorden :
Velkomst ved formanden Lars Klitgaard. Og præsentation af bestyrelsen

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog Mogens Stjernqvist som blev valgt.

Mogens konstaterede at generalforsamlingen var lovlig indvarslet.

Et stemmeudvalg bestående af Ejner Juhl, Hans Hansen, Einar Hartvig blev udpeget og deres første opgave var at optælle antal stemmeberettigede deltagere som var 83.

2. Formandens beretning

formandens beretning som kan læses i helhed i VETERANEN side 7 og på DVM´s hjemmeside

Blev godkendt med applaus.

3. Udvalgsberetninger:

Sportsleder Lars Sørensen

Vi har fået afviklet vores løb ved hjælp af medlemmer som har påtaget sig arbejdet, og det har været en fornøjelse at deltage i løbene, på trods af det dårlige vejr vi har haft i år. Tak til alle som har hjulpet med løb i år. Der har været ca. 300 medlemmer ude for at køre et eller alle vores løb.

Karl Langthaler var referent. Foto GW.

Lars nævnte endvidere at han i Veteranen har opfordret potentielle løbsledere til at melde sig men det har indtil videre ikke givet noget resultat.

Som man har kunnet læse i Veteranen er vi i fuld gang med at planlægge Skagenløbet 2013, det er sendt invitation ud til Dansk Veteran Bilklub om at vi gerne vil have op til 15 biler med i årgangen op til og med 1913, så må vi se hvordan det går. Vi har også skrevet til Frederikshavn kommune da Skagen har 500 år jubilæum som købstads i 2013 og vi mener at kommunen må bruger lidt penge på os.

Skagenløbet 2014 og 2015 har vi også gang i, mest med ideer til hvordan vi fejere DVM's 50 års jubilæum og Skagenløb nr. 50 i DVM regi.

Det eneste jeg ved om Skagenløbet 2016 er at, der skal jeg køre på motorcykel igen.

Fra forsamlingen blev der spurgt om man kunne køre med på vintage cykler, det blev der ikke umiddelbart svaret på.

Der blev også spurgt om man ikke kunne modernisere betalingen fra nuværende check til betaling via netbank.

Svar fra Lars. For nærværende nej det besværliggør arbejdet, men der vil blive arbejdet på en fremtidig løsning.

Sekretær, Ole Jensen

Ole som har overtaget det tillidsfulde hverv efter Rita Bach meddelte at sekretariatet kører optimalt.

Det betinger dog at medlemmerne er flinke til at give besked på følgende, og det kan ikke nævnes for ofte:
Adresseændringer
Mailadresser + ændringer
Telefonnumre + ændringer
Oplysninger om afdøde medlemmer og andet af interesse for DVM.

Webmaster, Michael Hintz

Som det blev nævnt i formandens beretning, så har vi brugt en del tid på kontingent opkrævningen.

Og det er en længere historie.

Vi indførte sidste år et nyt medlemsregister – Foreningsadministrator, internetbaseret – så hele bestyrelsen kan tilgå det og det fungerer helt perfekt – nemt at gå til

Foreningsadministrator kan også opkræve kontingenter, så det valgte vi at benytte. Tidligere havde vi en opkrævnings aftale gennem Danske Bank. De sendte kontingent opkrævningerne ud og modtog betalingerne. Betalingerne blev så overført til DVM. Det kostede 500 kr. pr måned +

V-2011-6.indd 4 04-12-2011 22:08:27

et beløb pr. udsendt opkrævning.

De penge kunne vi nu spare og nu bliver det tricky. Jeres Betalingsservice aftaler var koblet til Danske Bank.

De aftaler fik jeg overført til DVM. Perfekt - vi kunne udsende kontingent opkrævningen, men i modtager alle et girokort – hvorfor nu det?

I skulle være blevet opkrævet via betalingsservice. Det måtte vi grave i. Betalingsservice aftalerne kendes bl.a. på jeres medlemsnummer, men Danske Bank har tilføjet kontrolciffer til jeres medlems nr. Derfor kunne Betalingsservice ikke koble vores opkrævning til jeres Betalingsserviceaftale.

Og alle Betalingsservice aftaler gik i vasken, men tilmeldte i det girokort vi udsendte i år, så skulle det køre helt af sig selv næste år.

Har I ikke gjort det kan det gøres via hjemmesiden – hvor der også er en vejledning.

Vores hjemmeside har været flittigt besøgt vi har haft ca. 10% flere besøg pr dag og de besøgende ser gennemsnitligt ½ sider mindre pr. besøg.

Bruger den samme tid på hjemmesiden. Det er de samme sider folk ser - som sidste år: Køb og Salg samt Kalenderen

Besøg fra mobile enheder (smart-phone, ipads) er steget ca. 450 %

Der blev fra medlemmer givet udtryk for stor tilfredshed med hjemmesiden og den hurtige respons hvis man havde henvendt sig med et problem.

Veteranekspert, Kurt Jensen

Kurt meddelte at der i det forløbne år, heldigvis ikke været særlige sager omkring uenighed mht. originalitet/korrekt årgang.

Jeg har haft en enkelt henvendelse, som drejede sig om denne problematik i forbindelse med et salg af en veteranmotorcykel.

Jeg skal i den forbindelse huske medlemmerne på, at det er for sent, at koncentrere sig om originalitet, når man skal sælge et køretøj, som man troede var mere original end det faktisk var.

Det påhviler en selv, at sætte sig grundigt ind i tingene, inden man køber det nye vidunder. Der er kun én at takke, hvis man ikke gør det.

Man kan ikke bruge DVM's navn til at gøre sin cykel mere original, ved f.eks. at annoncere sin cykel til salg med en tekst, hvor af det fremgår, at den har kørt DVM løb, og derved er godkendt ved et antal løb/maskinkontroler, men at annoncere sin cykel med besked om, at den har deltaget i X antal DVM løb, er jo en udmærket måde, at beskrive cyklens tilstand.

Der var nogle i forsamlingen der nævnte at et FIVA pas kunne være løsningen på originalitet, men det er det ikke var der en anden der nævnte, da der ikke er nogen opfølgning og det dermed er muligt at ændre på køretøjet efter udstedelsen af passet, altså er fiva passet i den sammenhæng værdiløst.

Kurt nævnte også at det er en god ide at kunne bruge medlemmernes viden som hjælp til at løse komplicerede opgaver via "SØGERBLADET" i Veteranen.

Motorhistorisk Samråd /Arkivar, Leif Obbekær Hansen.

Vedrørende venstregående sidevogn ser det nu endelig ud til, at sidevogne på veteranmotorcykler igen bliver godkendt. Venstregående sidevogne på motorcykler blev ved en fejl i lovgivningen helt tilbage i 1976 ikke taget med i en ny færdselslov. Resultatet var, at det siden dengang har været forbudt at køre med dansk, indregistrerede motorcykler med venstregående sidevogne.

MhS er selvfølgelig glad for, at det nu endelig lykkes at få de venstregående sidevogne tilbage på vejene på lovlig vis. Trafikstyrelsen har imidlertid påpeget, at de venstregående sidevogne kun skal være tilladt for motorcykler som er indregistreret før 1. juli 1955, sådan som det var gældende frem til 1976.

MhS vil som høringsberettiget organisation og part blandt andet i svaret til Trafikstyrelsen præcisere, at alle veteranmotorcykler (efter den gældende, rullende 35 års grænse) skal have lov til at køre med venstregående sidevogne.

MhS regner med, at lovgivningen endelig er på plads senest i slutningen af 2011, så veteranmotorcykel ejere med venstregående sidevogne med god samvittighed kan køre i den kommende sæson.

Vedrørende historiske nr. plader har ventetiden på at få historiske nummerplader siden 1. april, hvor også biler fra 1958 til 1976 har kunnet få sorte to-bogstavsplader, været ekstrem lang. SKAT har nu overfor MhS lovet, at leveringstiden fra den 26. august fremover vil blive maksimum 8 uger, sådan som det oprindeligt var bebudet fra SKATs side. Angående nummerplader på veterancykler fra før 1920, har skat erkendt at der mangler en mindre plade til de gamle cykler. Der arbejdes på sagen, men pt. Har jeg ikke fået en status på forløbet.

Leif fremsatte forespørgsel om at, hvis der blandt medlemmerne var nogle der lå inde med gamle billeder som kunne anvendes til et jubilæumstidsskrift år 2014/15 ville han meget gerne høre fra jer.

Redaktør, Gorm Wæhrens

Gorm fremhævede at VETERANEN er bladet for Danmarks Veteran Motorcykleklub, og efterlyste samtidigt indlæg til bladet fra mærkekendere, mærkeskrivere

– Vi mangler personer som dig og de, der har et mærke brændt langt ind under huden. Derfor har der ikke i hvert nummer været MÅNEDENS VETERAN af samme grund.

Gorm nævnte at det er dejligt at Søren Højmark Jensen har fået Christian Gyde til at skrive om AJS og sidst Matchless - en dygtig mand uagtet han ikke er medlem, endnu!

- At leve op til Christian – det kan blive svært, men VETERANEN er ikke en konkurrence om hvem der er bedst, men et sted hvor de der har noget på hjerte, kan dele det med andre og VETERANEN er et sted hvor vi kan skabe vores fælles gods, og hinandens fortællinger.

"Søgerbladet" ser ud til at have fundet en anden form en tekniske mand-til-mand tips, i det veteraneksperten for medlemmer efterlyser facts om f.eks. en motoridentifikation i seneste VETERANEN.

Der er ikke købt og solgt så lidt i så lang tid – se bare forrige GENBRUGSHJØRNET. Så det må være tid for alle - om ikke andet, så at få tid til en annonce i GENBRUGSHJØRNET. Det koster ikke andet en ulejligheden.

Og det er netop din indsats der er med til at gøre forskellen til fornøjelse for læserne.

V-2011-6.indd 5 04-12-2011 22:08:27

4. Regnskabsaflæggelse og fastsættelse af næste års kontingent,
Kasser, Otto Lassen

Otto startede med at nævne forholdene for overtagelse efter Bent Just Olesen.

Efter sidste generalforsamling tog det to måneder før jeg blev godkendt af Danske Bank, så der skal lyde en stor tak til Bent Just Olesen fordi han fortsat sørgede for de løbende betalinger. Endvidere skal Bent have tak for en fin overlevering. Det er dog lykkedes at opstille et årsregnskab, som blev revideret den 4. august 2011 uden anmærkninger. Det var dog fire bemærkninger:

Værdi af Henderson bør optages til dagsværdi.

Når værdien af Henderson er fastlagt, skal DVM sørge for, at cyklen er forsikret til denne værdi.

I summen af renteindtægter indgår aktieudbytte med kr. 13.314, som burde være konteret på konto for aktieudbytte.

Annonceindtægt på kr. 10.000 fra GF var ved en fejl fra DVMs side ikke indbetalt. Det blev den 10. august 2011.

Otto gennemgik herefter regnskabet som er vist i VETERANEN NR: 5-2011 på siderne 18 og 19 hvor han redegjorde for de enkelte ændringer i posteringer.

På baggrund af regnskabet havde bestyrelsen enstemmigt vedtaget at fastholde årskontingentet for det kommende år på 300^{00} kr.

Regnskabet blev herefter godkendt enstemmigt og vedtaget af forsamlingen.

5. Indkommende forslag

Bestyrelsen havde diskuteret om den manglende tilgang af nye medlemmer og dermed fremsat forslag om ændring til vedtægterne § 1og § 2 som det fremgår af dagsordenen i VETERANEN (2011 nr. 5 side 17).

Der blev blandt medlemmerne debatteret for og imod men også tilkendegivet at de ændringer der blev foreslået var prøvet i andre sammenhænge med positiv virkning.

Lars bad i denne forbindelse om skriftlig afstemning og udfaldet blev: 70 stemmer for, 10 stemmer imod, 1 stemme blank og 2 havde forladt forsamlingen, forslaget var dermed vedtaget.

Formanden udtrykte tilfredshed med udfaldet.

6. Fastlæggelse af kommende års arrangementer

Lars Sørensen gennemgik arrangementerne og berettede at de vil blive lagt ud på hjemmesiden i november måned.

7. Valg til bestyrelse

Lars Klitgaard blev genvalgt som formand, Ole Jensen som sekretær, Leif Obbekær Hansen som Mhs./arkivar og som suppleanter 1. Erik Kristoffersen 2. Karl Erik Brejnbjerg.

8. Valg af 2 revisorer

Som revisorer: Egon Nielsen og Hans Hansen. Som revisorsuppleant: 1. Henning Nielsen og 2. Skjold Pagh.

9. Eventuelt.

Følgende bemærkninger blev fremført af deltagerne:

Kurt Jensen annoncerede et løb fra kyst til kyst som køres i USA. 2012.

Niels Arne Andersen fremviste en svensk "Matrikel" en medlemsbog og opfordrede til at Danmark lavede en lignende.

Palle Høst Andersen annoncerede et norsk veteranløb som kan ses på deres hjemmeside.

Efterfølgende var der mange kommentarer til årets Egeskovløb og de var ikke alle positive.

Efterfølgende afsluttede Lars Klitgaard med at annoncere, at næste års møde 2012 ville blive afholdt på Fyn, takkede for et godt og givende møde og gav ordet til dirigenten.

Mogens Stjernqvist takkede for den tillid man havde vist ham og for et godt gennemført møde i god ro og orden.

Dirigent Mogens Stjernqvist har slået plat og krone med det resultat, at Henning Nielsen blev 1. revisorsuppleant.. Foto GW.

Kontingent-opkrævning

Kontingentopkrævning for 2012 udsendes midt i december måned, med forfaldsdato den 2/1 2012.

Du vil blive opkrævet på en af følgende måder:

1. Du har tilmeldt kontingentopkrævningen til betalingsservice. Du opkræves automatisk via Betalingsservice.
2. Du har tilmeldt kontingentopkrævningen til eFaktura. wOpkrævningen sendes til din Netbank og du skal selv sørge at betale den.
3. Du modtager et girokort.
   a. Du SKAL betale girokortet
   b. Tilmeld det til Betalingsservice – så slipper du for at modtage et girokort næste år.

Synes det er uhensigtsmæssigt at modtage et girokort?

Så kan det nemt undgås, du skal:

1. Tilmelde dig Betalingsservice via vores hjemmeside.

a. Tilmeldingen foregår via en service som Betalingsservice tilbyder.
   Der er en udførlig vejledning på hjemmesiden.

b. Tilmeldingen foregår krypteret *(samme sikkerhed som i din Netbank).*

c. Tilmeldingsfrist: 14/12 2011.

Langt de fleste ved heldigvis at forfaldsdato er det samme som betalingsdato. Men skulle det glippe for dig, så har vi en livline klar. Den koster dog 50 kr. og kaldes en rykker.

Det er ikke gratis at sende rykkere ud. Betalingsservice skal have betaling for at udsende rykkeren og vi skal bruges ekstra tid på at administrere det. Derfor opkræver vi et rykkergebyr på 50 kr.

Michael Hintz

V-2011-6.indd 6 04-12-2011 22:08:29

Formandens beretning 2011

Siden sidste generalforsamling har vi desværre, grundet dødsfald, måttet tage afsked med følgende 15 medlemmer:

55 Svend Amdissen, Over Fussing
78 Charles Nielsen, Gentofte
121 Bent Lemming, Århus N
167 Kelvin Hasberg, Løgumkloster
734 Verner Olsson, Roskilde
1083 Mads Esra Madsen, Hvalsø
1113 Ernst Andersen, Rødding
1123 Keld Knudsen, Slagelse
1129 Verner Smed Sørensen, Vodskov
1196 Henning Jensen, Ulstrup
1347 Eggert Buch Hansen, Vejle
1378 Thorvald Øbro, Klarup
1466 Per Vejlby, Skals
1773 Kjeld Andersen, Stenløse
2058 Jens R. Amundsen, Hesselager

Æret være deres minde.

Vi har fået 38 nye medlemmer – stort velkommen til dem, jeg håber de vil få mange gode oplevelser i klubben.

For tiden er vi i alt 1258 der på en eller anden måde er i relation til DVM:
- 1151 betalende medlemmer.
- 54 betalende abonnenter.
- 2 frikontingent, æresmedlemmer.
- 7 frikontingent, bestyrelsesmedlemmer.
- 35 bladbytte med andre klubber.
- 9 fri kontingent / abonnement.

Der har været et meget stort antal "udmeldelser" efter vi har indført betalingsdelen i det nye foreningssystem.

Vi mener at ret stor del af dem faktisk kun var betalende medlemmer fordi de havde "glemt" at afmelde den automatiske betalingsservice.

Da vi tidligt på året udsendte girokort har disse medlemmer så aktivt måttet vurdere om de skulle betale og fortsætte medlemskabet.

Da vi efter sommeren stadigvæk havde en hel del restanter, valgte vi at ringe rundt til alle de, der ikke havde betalt deres kontingent eller abonnement.

En del har vi slet ikke kunnet få kontakt med og vi har derfor besluttet at betragte den manglende betaling som en udmeldelse.

Det har været et meget travlt år for bestyrelsen.

Især indførelsen af betalingsdelen i vores foreningssystem har givet meget arbejde for Otto, Michael og Ole.

De har alle ydet en helt utrolig indsats og arbejdet ser ud til at være lykkedes helt fint.

Årene 2013, 2014 og 2015 er allerede nu med i bestyrelsens tanker og arbejde. Disse års Skagenløb bliver helt specielle arrangementer der kræver lang og grundig forberedelse:

2013 er 100-året for det første Skagenløb. Det er planlagt at det skal være muligt at deltage i løbet i små biler fra tiden. Der vil være en klasse for motorcykler der er fyldt 100 år og det vil være muligt at køre et "helt" løb som i 1913 – København - Skagen - København.

2014 er 100-året for stiftelsen af Danmarks Motor Union (DMU), som vi er organiseret under.

2015 er DVM's 50 års fødselsdag og samtidigt 50 års jubilæet for Skagenløbet i nyere tid. Her vil det blive muligt at deltage i en dagsetape på motorcykel fra årene 1935 til og med 1939.

For flere detaljer om løbene henvises der til Leif Obbekærs artikel i "Veteranen" nr. 2, April 2011.

Bestyrelsens planer for afviklingen af de nævnte løb er allerede blevet modtaget med stor begejstring af mange, både medlemmer og ikke-medlemmer.

Lokalafdelingerne har de fleste steder i landet haft flot aktivitet gennem året. Vi er klar over, at aktivitetsniveauet er meget forskelligt fra afdeling til afdeling, så vi arbejder med at finde en model for udbetaling af tilskud så initiativer og aktiviteter honoreres mere retfærdigt.

Nu ser det endeligt ud til, at det igen bliver lovligt at køre motorcykel med sidevogn til venstre.

Der er formuleret et ændringsforslag til Færdselsloven der, blandt meget andet, går på at tilføje sætningen:

"Til motorcykel, der er registreret første gang før den 1. juli 1955, må tilkobles sidevogn, der er anbragt til venstre for motorcyklen."

Ændringsforslaget er i høring nu og hvis alt går som vi håber, er den nye lov gældende fra 1. januar 2012.

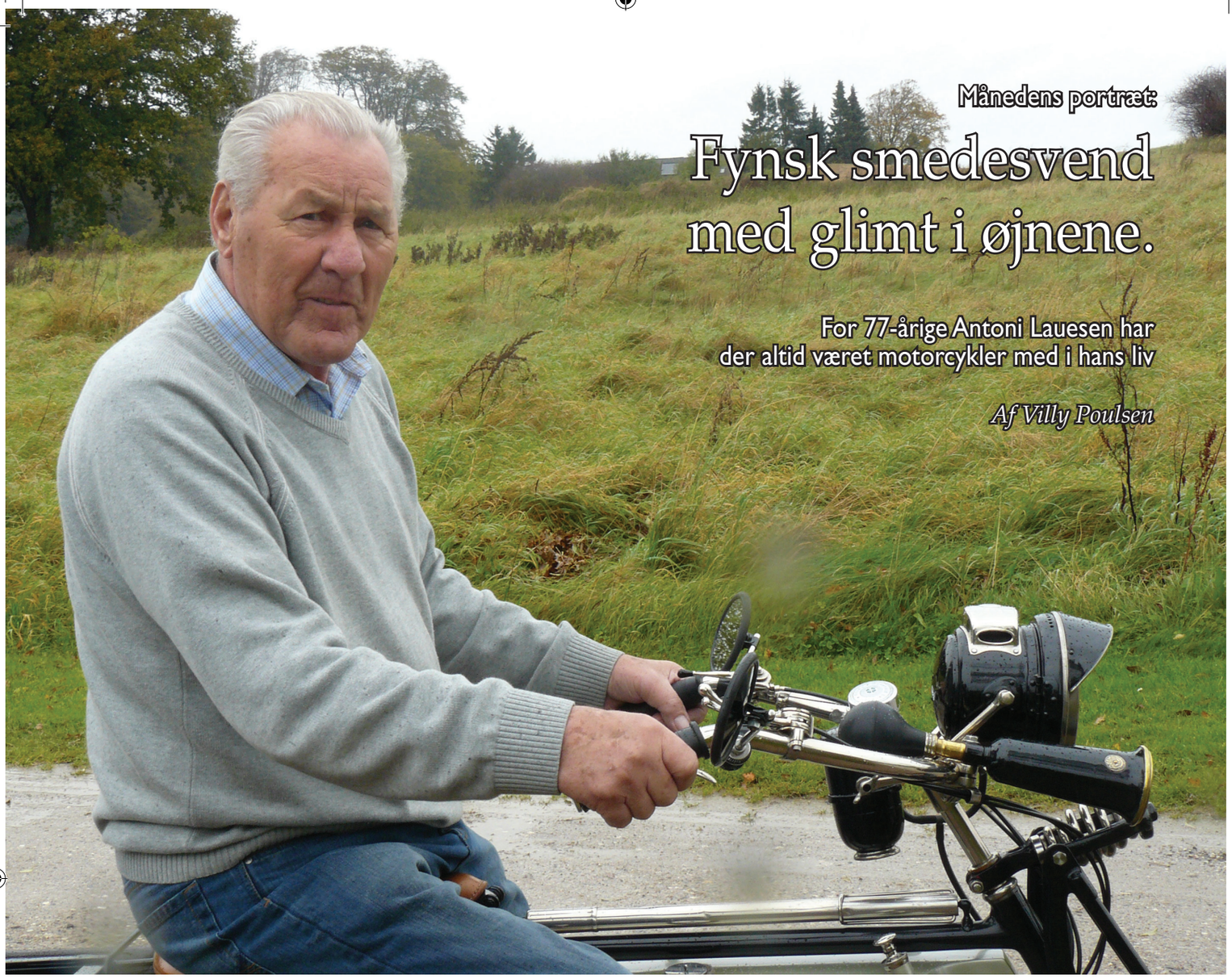
DVM har gennem Motorhistorisk Samråd kæmpet for denne ændring af færdselsloven gennem de sidste 3-4 år og vi har bestemt ikke været alene i kampen.

Jeg vil gerne på DVM's vegne takke medlem 377 Erik Møller, Silkeborg, for en utrolig ihærdighed med at holde myndighederne i ilden. Uden Eriks arbejde og henvendelser tror jeg at der ville være gået flere år endnu.

Tak til de øvrige i bestyrelsen for et godt, spændende og muntert samarbejde i det forgangne år.

Lars Klitgaard

V-2011-6.indd 7 04-12-2011 22:08:32



Månedens portræt:

Fynsk smedesvend med glimt i øjnene.

For 77-årige Antoni Lauesen har der altid været motorcykler med i hans liv

Af Villy Poulsen

-Der er sket en fantastisk udvikling på de godt 35 år jeg har været med i DVM. Fra starten, der midt i 1970`erne, hjalp vi hinanden med stort og småt. I dag køber man bare nyt når man skal bruge dele eller udstyr, og lægger det gamle hen på hylden.

Antony Lauesen er ikke i tvivl om udviklingen. Bosat i Sdr. Næraa syd for Odense, og med i snesevis af DVM-løb gennem årene – hvis ikke hundreder af arrangementer. Fra Skagenløb, over stort set alle Egeskovløb i perioden, til alle andre arrangementer i klubben – og naturligvis i den fynske afdeling af DVM, hvor "Toni" er med i stort set det hele. En Gudbenådet dygtig håndværker, som adskillige andre DVM-medlemmer har nydt godt af gennem årene.

Udlært landsbysmed i Langeskov på Østfyn. Herefter i næsten 25 år hos Thomas B. Thrige i Odense, og senere yderligere næsten samme årrække på Maskinfabrikken ACTA i Odense. Her så man stort på, at der ind imellem blev fusket lidt efter arbejdstid – eller i frokostpausen, og det har snesevis af DVM-medlemmer, og andre motorcykelinteresserede nyt rigtig godt af. I dag er der længere mellem de små opgaver, og det passer den nu 77-årige fynbo ganske godt. Dels lever hans egne værkstedsfaciliteter ikke helt op til dem han havde i sin erhvervsaktive tid, og dels har alderen så småt sat sit præg – efter Tonis egen mening. For vi andre ligner han helt sig selv – som man husker ham i en lang årrække tilbage.

Kakkelovnsrør

Det var ikke et tilfælde at der kom motorcykler ind i Antoni Lauesens liv. Faderen var smed i Sdr. Hygum i Sønderjylland. I 1927 købte han en fabriksny Nimbus, som han kørte på frem til besættelsesårene. Toni husker tydeligt at forældrene kørte deres 4-cylindrede maskine til hverdag, på småture og ferier, og han roder et gam-

Antoni Lauesens forældre med storebroder imellem på Nimbus 1927. Billedet er fra 1932.

V-2011-6.indd 8 04-12-2011 22:08:41

melt sort/hvidt billede frem fra et af de utallige fotoalbums, han og fru Anni har bygget op gennem 53 års samliv. Forbavsende meget af indholdet har i øvrigt med motorcykler at gøre – og lidt med knallerter. For det var her Toni selv startede sin motoriserede to-hjuls karriere i de tidlige 1950`ere.

På den tid fik han en dag en henvendelse fra en kollega på en odenseansk virksomhed. Han havde under krigen købt kakkelovnsrøret, som Tonis fader havde ejet, og nu ville han forære det til Toni, som dog ikke havde interesse i "vraget",og Toni aner ikke i dag om den gamle Nimbus har overlevet.

- Men jeg kom en dag slæbende hjem med en Diesella "røvskubber" fortæller Toni storgrinende. Men min fader ville ikke have sådan noget indenfor dørene. I stedet tog han mig med hen til en mand, som havde en næsten ny Lynette-knallert stående. Den skulle jeg have, og det var faktisk min første motorcykel. Jeg siger sådan, fordi den var indregistreret – og måtte køre 60 km/t.

Senere har der været en lang og spændende række af maskiner gennem hænderne på den fynske smed. De første år var det især JAWA, og Toni mener at han har været ejer af samtlige JAWA-modeller efter krigen – incl. den store 500cc med overliggende knastaksler.

Senere blev det til Indian, AJS, Sunbeam S7, Harley-Davidson, Csepel, FN, Norton og en NSU fra 1911 samt flere andre – og så ellers de to Triumph, som i dag pryder værkstedet i garagen ved familiens smukke hus, langt fra alfarvej syd for Odense.

Den ene, en sidestillet 1929-model, har været med i en længere årrække, og kørt alle de veteranløb som tænkes kan. Den har ind imellem også været brugt som almindelig ferietransporter, når ægteparret Lauesen har været på udflugt til f.eks. Sverige – med fuld oppakning, og sindet ladet til de gode oplevelser.

Remtrækker

Den anden Triumph er et rigtig fint klenodie i remtrækkerudgave fra 1915. Det er næsten unødvendigt at sige, at begge maskiner naturligvis er renoveret til Concours Condition, som man siger visse steder i udlandet. Så smukke maskiner, at de rent faktisk er skulpturer og minder om en tid, hvor det hele ikke gik helt så stærkt af sted som det gør visse steder i dag.

Anni og Antoni Lauesen har tre

V-2011-6.indd 9 04-12-2011 22:08:50

børn, en pige og to drenge. De har alle været medlemmer i DVM – og kørt Skagenløb og Egeskovløb. Men til især Tonis store fortrydelse, så har de alle meldt sig ud igen, angiveligt fordi klublivet er for statisk – for fokuseret på de gamle maskiner, og ikke dem, som i dag rykker mere i unge mennesker, som ikke vil prioritere tiden til at holde det rigtig gamle maskineri kørende.

Toni kan ikke lade være at tænke tilbage på udviklingen i de år han har sat sit præg på DVM.

- Tænk bare på vores blad Veteranen. For år tilbage var der et par sider med køb og salg annoncer, hvor medlemmer søgte eller solgte i stor stil. I dag er der intet tilbage, siger Toni med tristhed i stemmen. Det er som om at vi alle har nok i os selv – at vi ikke skal skilte med vores liv, og det er en skam, så længe det drejer sig om de gamle motorcykler. Jeg har da mødt mange fine kammerater i DVM gennem årene – og det kan jeg tænke tilbage på med stor taknemlighed. Engang havde vi - sammen med en stribe andre fynboer i DVM, en såkaldt Primus-klub. Vi kørte af sted på weekends, hvor vi skulle lave alle vores måltider på gammeldags primus. Det var fantastiske ture og fantastiske mennesker. Nogle af dem er i dag døde, og andre har det måske lidt svært med motorcyklerne, og så forsvinder de gode oplevelser, og det er ikke altid der kommer nye og andre til i stedet.

Arkæologi

Antoni Lauesen fortsætter:

-Min kone Anni, har hele sit liv været en meget aktiv og entusiastisk amatørarkæolog, og deltaget i udgravninger, registreringer og meget andet, og jeg har fulgt det fra sidelinjen. Nu er hun blevet for gammel til at ligge på knæ i al slags vejr på en mark et sted, og på den måde skifter vi jo alle sammen identitet efterhånden som vi bliver ældre. Husk på, at vi har nu holdt sammen i 53 år – med papir på, så meget bliver lavet om, bliver anderledes.

Spørger man Antoni Lauesen om hans tanker om fremtiden for DVM er han ikke et sekund i tvivl:

-At der må komme en masse unge mennesker med ind i klubben. De må for mig gerne køre på nyere maskiner, men det har i alt for mange år været alt for stift.

Spørger man så til hans drømmemaskine, varer det noget længere inden svaret kommer, men efter fem minutters betænkningstid lyder det alligevel:

-En Sunbeam fra de tidlige årgange. Tænk dig bare, at de havde lukket kædekasse. Men jeg må erkende, at jeg lever lykkeligt videre uden at få dette nye bekendtskab lemmet ind i samlingen. Når man bare har sin folkepension er der ikke noget i overskud, og sådan har det egentlig været gennem hele livet, at man har hele tiden skullet skele til økonomien. Det tror jeg ikke de yngre tænker nær så meget over i dag. Men det har været et fantastisk godt liv – og er det fortsat, lyder det fra den 77-årige fynske smed med et lunt glimt i øjet!

V-2011-6.indd 10 04-12-2011 22:08:58

Mit Skagensløb 2011

Af Gert Møller Pedersen, medlem 1704

Udover at opleve den flotte natur på årets rute, at tale med kendte og ukendte motorcykelinteresserede, så er et af mine beskedne mål at få alle poster, dvs. følge den planlagte rute.

Dette kunne så ikke lade sig gøre i år pga. forskellige fejl, bl.a. i de udleverede kort.

Børkop Vandmølle

Den største fejl skete på dag 2, fra ÅTK Børkop Vandmølle til punkt 15 og videre til punkt 16.

For nemheds skyld bruger jeg et af mine egne kort først: Kort & Matrikelstyrelsen 1:200.000, 2002. (Kortudsnit 1 og 2).

Fra Børkop Vandmølle køres sydpå mod Brøndsted, vejen følges til højre, ind under jernbanen, i T krydset drejes til venstre.

Ingen problemer her, på kortet er der symbol på viadukt samt "symbol" på vejkryds efter viadukt, idet der er et "hul" i den tegnede vej til venstre for jernbanen.

På DVM's kort, (Kortudsnit 3 og 4) køres fra Børkop Vandmølle sydpå, igennem åbning i punkt 15, og hvad gør man så?

Der er ingen symbol for viadukt, begge sidelinier for vejen til venstre for jernbanen er fuldt optrukket, så der er ingen tilslutningsvej/vejkryds her, altså må ruten gå sydpå til Pjedsted.

Det kostede 100 straffpoint for en mistet post!

At bruge en vej, der ikke fremgår af det udleverede kortmateriale er ikke OK.

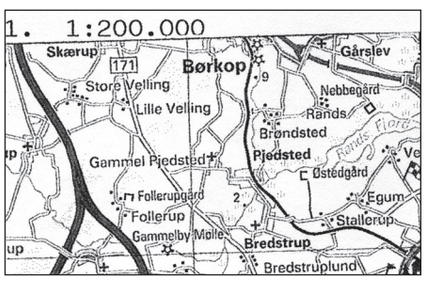
Klagen

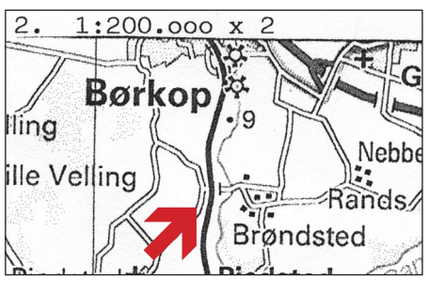
I løbet af dagen talte jeg med andre om fejlen. De frarådede mig at klage, idet, som de sagde: Løbsleder Lars Sørensen har aldrig indrømmet en fejl, og vil aldrig gøre det!

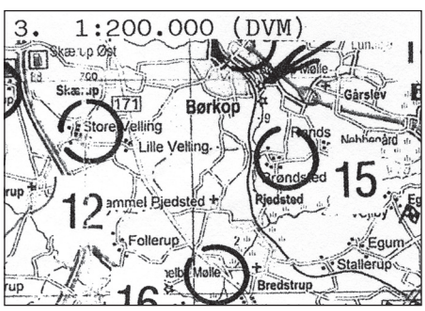
Ved ankomsten til Nyborg klagede jeg nu alligevel.

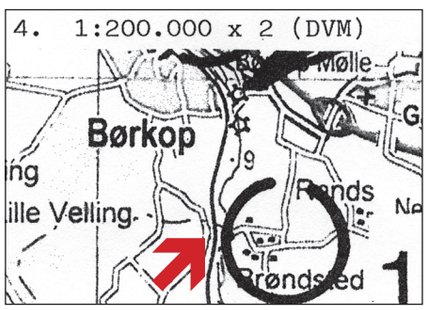
Lars Sørensen påstod hårdnakket, at der var vist en vej under jernbanen på kortet, men sagde så efterfølgende, at selv om vejen ikke var vist, men fandtes i virkeligheden, så måtte løbsledelsen godt bruge den! En åbenbart meget frustreret Lars Sørensen sluttede af med at sige, at jeg jo kunne overtage posten som løbsleder, og at jeg forøvrigt aldrig havde hjulpet med til et løb!

Ja, sådan faldt ordene. Jeg er stadigvæk forbløffet.









Svar til Gert

Den første del af Gerts indlæg vil jeg ikke forholde mig til, det må I selv gøre.

Derimod vil jeg gerne kommentere kvaliteten af de kort vi bruger på Skagenløbet. Kortene er altid den nyeste version 1:200.000 fra Kort & Matrikelstyrelsen. De originale kort bliver påført ringe, tekst mm. hvor-efter de bliver kopieret. Altså, de kort I får på Skagenløbet er første kopi i den bedste kvalitet af det originale kort.

Klubben har i juni 2011 købt en CD med kort i målestok 1:200.000 med årlig opdatering. Disse har vi allerede brugt til Løvfaldsløbet og til Natløb i Jylland. Det betyder at vi igen kan forbedre kvaliteten af trykket.

Den kvalitet vi ikke kan gøre noget ved er hvordan Kort & Matrikelstyrelsen sætter symboler på kortene, eller hvornår på året de er opdateret, f.eks. med nye rundkørsler osv.

Nu til dette års Skagenløb. Den vej som fører under jernbanen ved Brøndsted, ender i et T-kryds. Vejen vest for jernbanen er mindre end 10 m lang, dvs. at den på et 1:200.000 kort ikke bliver ret lang. Når man kigger på cirkel 15 er der en tydelig vej som går mod vest mod jernbanen og når jernbanen og den vej lige vest for er så tæt op af hinanden, så må man da tjekke om der skulle være en gennemførsel, netop pga. af den korte afstand, hvilket et flertal af deltagerne gjorde.

Jeg vil gerne stå ved min udtalelse om at Gert kan overtage løbet og at han aldrig har hjulpet til ved noget løb. Den faldt efter en lang gang brokken fra Gert over kort samt mit og andre officials arbejde, som han mener vi udfører dårligt. Det arbejde som vi udfører som frivillig her i klubben er netop frivilligt og vi kan på hvilket som helst tidspunkt stoppe uden nogen kan gøre noget ved det. Hvis man ikke er indstillet på at yde et stykke frivillig arbejde, så må man finde sig i tingenes tilstand.

Sportsleder Lars Sørensen (på valg i 2012)

V-2011-6.indd 11 04-12-2011 22:09:05

Down memory lane

Af Villy Poulsen

I min barndom blev jeg nok ret hjernemasseret med Ariel motorcykler. Det var det mærke, mit fædrene ophav solgte fra beskedne forretnings- og værkstedslokaliteter på Vesterbro 74 i Odense. I øvrigt sammen med Britisk Excelsior og tyske TWN. Men Ariel var jo mærket som jeg så at sige blev vaccineret med, og Ariel var jo en af de meget brugte maskiner i motorsporten. Både til rundbane, til Moto Cross/Scramble og til hastighedstrial. På slutningen også i TT da Roskilde Ring kom til.

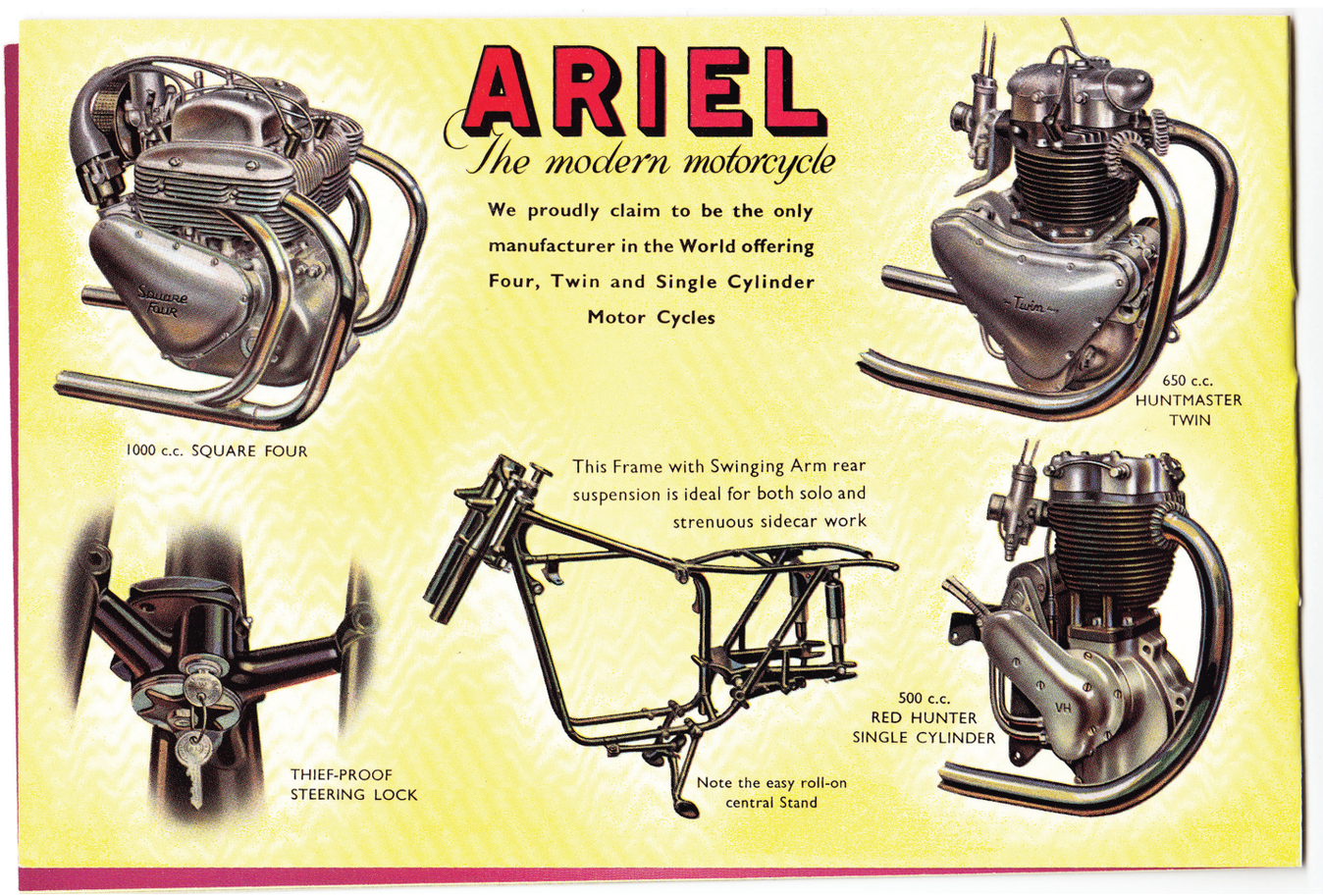
De første år, lige efter krigen, var der ikke mange nye motorcykler til salg. Valutarestriktioner m.v. lagde en kraftig dæmper på mulighederne. Men der blev så solgt brugte motorcykler, alle dem der kunne skaffes. Hen omkring 1953-54 kom der så for alvor gang i nysalget. Det kunne kræve en såkaldt indkøbstilladelse: et stykke papir hvor myndighederne accepterede et vist behov for transport. Hermed blev en del af afgiften taget væk. Det kunne være en mand med langt til arbejde, en vejmand som skulle passe sine strækninger, og mange andre områder. Jeg ved ikke om det altid gik lige ærligt til med at give de nødvendige oplysninger, men der blev i alle fald solgt motorcykler.

Op til påsken 1954 var der så travlt, at jeg blev sat til at trække nye motorcykler fra værkstedet til Toldkammeret på Østre Stationsvej i Odense. Maskinerne skulle toldgodkendes. Det vil sige, at en toldembedsmand skulle skrive under på, at stel- og motornummer på cyklen nu også passede til dem der stod i papirerne. Turen var vel på bare en enkelt kilometer hver vej, men det kunne da godt blive til 4-5 cykler på en eftermiddag.

På Toldkammeret var proceduren den, at man parkerede maskinen, gik op på 1. sal og bankede på en dør. Bag døren sad et par – som jeg husker det – meget gamle mænd, med kravetøj og blankpudsede sorte sko. Embedsmænd, som jeg på forhånd var blevet instrueret om, skulle tiltales med De og Hr. Efter lidt ventetid gik en af disse gentlemen med ned og tjekkede numrene, gav et stempel på papirerne, og der kunne hentes nummerplader.

Så vidt jeg husker fik jeg tre kroner om ugen for dette efter skole job. Jeg havde nærmest indtryk af, at der kunne sælges alle de nye motorcykler der kom hjem fra Ariel i Birmingham – og blev leveret via importøren, Isidor Meyer i St. Kongensgade i København.

På værkstedet var der, foruden fader Marius, altid 2-3 svende + diverse løse,



V-2011-6.indd 12 04-12-2011 22:09:07

som kom og klarede specialopgaver med svejsning, pladearbejde og den slags. Den ene af svendene var Ole Møller, som senere blev en kendt tuner og racermekaniker på især sidevognsracere til rundbanesporten. En anden af svendene var Mogens Pedersen, som i 1958 overtog forretning og værksted, og som fortsat i dag er med i virksomheden MP Motorcykler, som dog nu styres af Mogens Pedersens børn. Man Mogens har faktisk 60 års jubilæum i den forretning næste år.

Meget af ens tilværelse i de år var gennemsyret af motorsport. Tidens kørere dukkede op i løbet af ugen, og hver eneste weekend var der så løb et eller andet sted. Fra de første store aktiviteter i årene lige efter besættelsen, husker jeg tydeligt løbene på Langesøbanen vest for Odense. Der blev også kørt på Fyns Væddeløbsbane og på Odense Speedway, som jo var byens atletikstadion, samt i korte perioder på en rundbane ved Bogense. Der var også Fangelbanen, som var en af de mere berømte i landet, en ca. 700 meter lang jordbane, hvor der blev udkæmpet drabelige dyster helt tilbage fra 1946. Som et kuriosum kan det nævnes, at baneanlægget eksisterer den dag i dag, liggende bag Fangel Kro, men lokale borgere sørgede for snart mange år siden for, at de kunne læse deres søndagsaviser i fred – uden motorstøj. Men på den tid trak løbene titusinder af tilskuere sæsonen igennem.

Før besættelsen var der også motorbaner i Tved ved Svendborg, I Otterup og i Haarslev på Nordfyn, og før den tid igen en meget velbesøgt Dirt Trackbane i det vestlige Odense, faktisk mindre end en kilometer fra byens centrum.

Ind imellem tager jeg løbsprogrammerne frem fra nogle af disse løb. Det er rene guldgruber i form af oplysninger om kørere såvel som maskiner. På forsiden af et program fra Otterup Motorbane, 18. juni 1939 oplyses, at programmet koster 15 øre. Men mere interessant er navnene på dem der deltager. Der er nemlig flere, som senere spillede en rolle i starten af DVM og i klubbens første år. Det er Erik Orth på O. K. Supreme. Det er Poul Kalør på BSA, Erhardt Fisker på BSA, Finn Larsen på BSA, Henry Jørgensen på Triumph, Bruun Larsen på Indian og Svend Nissen på Douglas. Desuden myldrer det med datidens kendte navne, som alle har skrevet kapitler i dansk motorsports historie.

Der er også en guldgrube af informationer i programmer fra efterkrigstiden. Her kan man læse, at Axel W. Hansen har kørt midgetcar med en 500cc JAP motor. Det samme gjorde Robert Nellemann, Randers, som også fik tid til at være med i Standard solo på sin BSA Gold Star.

Min samling af gamle løbsprogrammer er enorm, men det kniber med billeder fra den tid, og det er egentlig en skam for eftertiden. Men det var jo længe før det hele blev digitaliseret – og dermed så nemt, at enhver kan tage højkvalitetsbilleder.

Men ikke alt var baneløb. En af de helt store aktiviteter over hele landet var hastighedstrial, og det var noget helt for sig selv. I alle former for terræn blev der afstukket sædvanligvis 5 etaper. De kunne være måske 1-2 km. lange – ind imellem mere. Etaperne blev kørt med 1 kører ad gangen – i kamp mod stopuret. Hurtigste mand fik så 100 points, næsthurtigste 90, og ellers der nedefter. Efter 5 kørte etaper var vinderen den med de fleste points.

Kørerne kendte ikke etapen på forhånd, men blev kort orienteret med en kortskitse, og var så i ordets egentlige betydning, "alene på Herrens mark". Disse hastighedstrials blev kørt i forskellige soloklasser for juniorer og seniorer samt for sidevogne. Forbavsende nok kom der ofte mange tilskuere til, og løbene krævede også en del officials til tidtagning m.v. Den store hygge opstod når man efter løbet mødtes på den lokale kro til kaffe og præmieoverrækkelse.

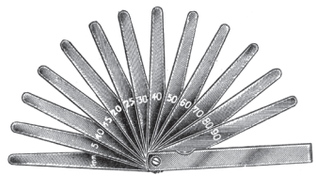
Synd egentlig, at det ikke eksisterer længere. Men tiderne er også her så langt fra hinanden. I dag skal en microkører jo have stor transporter med køkken, badeværelse og værksted. Den gang kom man på sin MC, kørte trial, og kørte hjem igen.

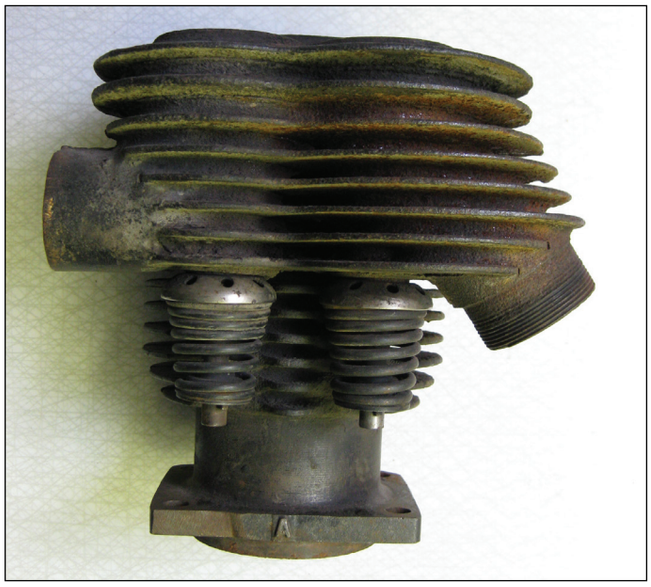
Er der nogen der ligger inde med gamle trialbilleder vil jeg være taknemlig for at låne til kopiering. Det kunne jo blive til en smal bogudgivelse en gang.

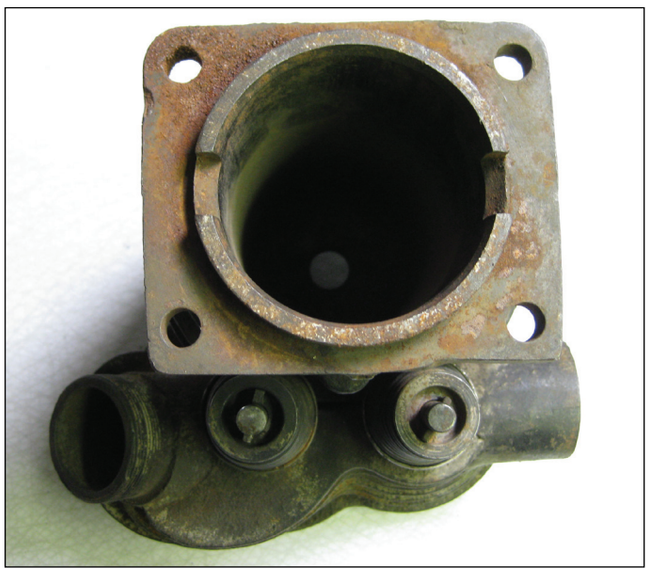
V-2011-6.indd 13 04-12-2011 22:09:08

Søgerbladet

Af Kurt H. Jensen, veteraneksperten







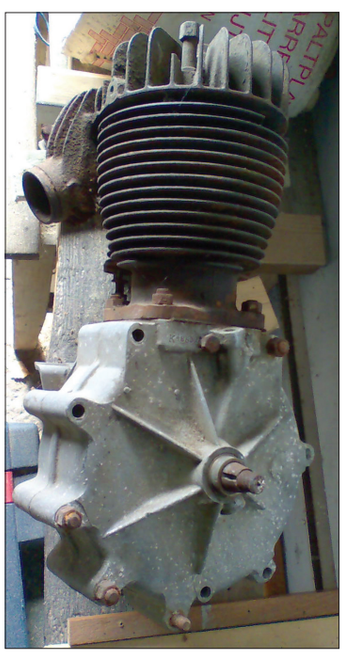
Dette blads "hvad er det" ting, er en ukendt cylinder, sideventilet med en boring på 60 mm.

Derfor ligner det en mulig 250 cm³. På flancen står der står hhv. MC4550 på venstre side, og A på højre side.

Henvend dig til veteraneksperten - adresse mm. finder du på side 2 i blader.

Resultatet på den ukendte motor:

Det er en AJS, model K9, 500 cm³ årgang 1928.



Der var mange der henvendte sig omkring motoren, og jeg siger tak til dem alle. Det har også givet en mærkekender til mærket AJS, så det var en ekstra bonus. Også tak for det.

Mærkekender AJS er nu Jørgen Kurt Hansen, medlem nr. 1035, tlf. 86 46 38 54.

V-2011-6.indd 14 04-12-2011 22:09:20

Natløbet 2011

Af Jeppe Frederiksen

Hyggesnak før natløbets start på OK-tanken i Ortved

Kl. 20^{05} den 22/10 lød startskuddet for anden gang i min orienterings-løbskarriere på MC. Det var dog første gang det var så mørkt. Det blev det dog ikke mindre spændende af.

Forinden var lørdagen gået med lidt Nimbus kørsel på Sjælland, inden jeg omkr. Kl. 18^{30} mødte op på OK-tanken i Ortved ved Ringsted. Efter indskrivningen var tankens ejer vært ved en kop kaffe med tilhørende kage, så den ene hånd blev varmet af en kaffekop, mens den anden blev varmet af håndtrykken med de øvrige deltagere, en god måde at starte løbet på. Kort inden starten var der briefing i tankstationens vaskehal, hvor der blev orienteret om turens spidsfindigheder, antal poster, div tidskontroller, opgaveløsning undervejs, gennemsnitshastighed osv.

Nu var det ved at være spændende…., herefter tildeling af kontrolkort og kort.

Ruten blev i ro og mag tegnet ind under tankstationens belysning, kortet tapet fast på venstre lår, og en pandelampe monteret på venstre underarm og så stille af sted, endnu intet hastværk, det kostede så 5 strafpoint ved første hemmelige tidskontrol.

De efterfølgende poster, indtil nr: 8, gik derudaf i en fantastisk aften, hvor jeg brugte hvert et øjeblik der ikke krævede mine navigations-evner, på at nyde vejret der var både klart, stille og tørt. Ved post Nr:8 der var en åben tidskontrol, blev tiden stoppet, for mit vedkommende ca. 6min senere end løbsledelsen havde forventet. Nu skulle der løses en lille opgave hvor øjemålet kom på prøve, lægtestumper i div. længder skulle stoppes i et liggende nedløbsrør, svært at forklare, men hvad min tidsfornemmelse manglede, havde mit øjemål, 0 "strafpoint", så med lidt ekstra selvtillid gik turen til post 9. Her var det gensynets glæde, med noget der mest af alt lignede et mindre udvalg fra én af mine værkstedsskuffer, med div skruer og tilhørende møtrikker i adskilt tilstand. Opgaven gik på at samle så mange som muligt på en afmålt tid, iført handsker i god overstørrelse.

Ved post Nr: 9 blev uret igen startet, anden etape var formodentlig ligeså køn som den første, den var i hvert fald mindst lige så mørk og en anelse koldere. Om det var selvtilliden fra de to øvelser, eller den faldende temperatur der gjorde det, ved jeg ikke men jeg havde fået lidt mere fart på og det kostede 30 point ved tidskontrol, post 11. Herefter videre, suppen ventede jo forude og den glædede jeg mig efterhånden til, så endnu engang blev den største fejl begået på tom mave, idet jeg kom den forkerte vej rundt i Stubberup city, det kostede både ekstra tid og et stempel ved hemmelig tidskontrol, post Nr:13. Det var rigtig dyrt, men i mål kom jeg.

Mens løbsledelsen regnede på alle kontrolkort, var der dækket op med kaffe og flere slags hjemmebagt kage og senere kom de flere lækkerier på bordet i form af en dejlig og varm gullaschsuppe, til slut var der præmieoverrækning med fine sponserede præmier til de 3 første i hver klasse, samt spiselige gaver til vindere på post nr: 8 og 9.

ca. kl. 01^{00} var der opbrud og turen gik hjem over, med lommerne fulde af chokolade, 166 strafpoint og minderne om en hyggelig aften og et godt arrangement.

Tak for en hyggelig aften.

Vinderne af klasse 2 i Natløbet, Lisbeth Petersen og Knud-Erik Pedersen med kun 13 strafpoint.

V-2011-6.indd 15 04-12-2011 22:09:24

Månedens Veteran

Brough Superior

Af Michael Hintz

Mange kubik og høje hastigheder plejer at være eftertragtede egenskaber, det viste sig også at være tilfældet med "Moby Dick", da den blev sat til salg hos Bonhams.
Vi talte om den på et bestyrelsesmøde og til generalforsamlingen medbragte Gorm en artikel om auktionen, som han ville bringe i næste nummer af VETERANEN.
Det er en spændende motorcykel og jeg synes I skal have et indblik i dens historie.

Brough Superior blev produceret i Nottingham i perioden 1919 til 1940. Produktionstallene var små, da der blev lagt stor vægt på kvaliteten og mindre på antallet. Det resulterede bla. i at mærket fik tilnavnet "The Rolls Royce of Motorcycles".

Der blev i alt produceret omkring 3.000 motorcyckler og ca. 100 biler. Af de 3.000 motorcykler er der omkring 1.000 tilbage i dag. De 3.000 motorcykler fordelte sig på en række forskellige modeller, hvor topmodellen var SS100.

Her skelner man typisk mellem 2 forskellige typer SS100, den første med JAP motor (1924-1935, i alt 281 stk) den anden med Matchless motor (1936-1940, i alt 102 stk.). I begge tilfælde er der tale om 1.000cm^3 topventilede motorer og modelbetegnelsen SS100 henviser til den garanterede tophastighed, som lå på 100 mph (160 km/t).

Moby Dick startede livet i 1928, hvor Charles Hobbs, en værkstedsejer i Guildford (50 km syd-vest for London), ville have den bedste motorcykel med det bedste udseende i byen. Så han bestilte en Brough Superior SS100 med poleret krumtaphus, forniklede skærme, forniklet kædeskærm og en Bentley og Draper affjedring (støddæmper som er placeret vandret under sadlen). Man kan roligt sige han var godt på vej med netop dette valg.

Den blev født med en standard JAP JTO motor, som han dog hurtigt syntes der var for lidt spræl i. Han tog derfor kontakt til George Brough (ejeren af fabrikken) og forhørte sig om mulighederne for at tune motoren og da netop SS100 hyppigt blev tunet og brugt til at sætte forskellige hastighedsrekorder, så der var gode muligheder i netop den retning. Flere løsningsmodeller blev diskuteret bla. montering af en kompressor eller en større motor.

Begge dele ville dog kræve en større ændring af stellet og man enedes om en lidt mindre radikal løsning.

Man lod JAP støbe 4 større cylindre (så var der 2 i reserve), man bibeholdt JTO motorens slaglængde på 99 mm, men øgede boringen til 85,7 mm. Det gav en volumen på 1.140cm^3.

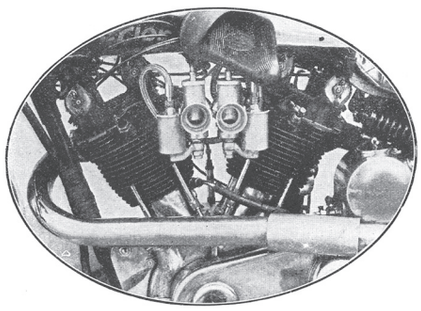
Desuden modificeres topstykkerne med større ventiler og kompressionen øgedes fra 6,4:1 til 8:1. Der blev monteret en Bosch racing magnet og Amac TT karburator.

Til sidst ændredes udvekslingen i gearkassen så man fik fuld udnyttelse af de mange ekstra hestekræfter.

Efter den omgang var motoren i topform og man begyndte at se på andre tunings muligheder bl.a. vindmodstand. Der blev monteret smallere fordæk og smallere forskærm, lavere saddelhøjde og andet styr. Til sidst blev skærme, nav, bremsetromle og en lang række andre dele forkromet.

På et tidspunkt blev en journalist fra det engelske blad "Motor Cycling" opmærksom på motorcyklen og da han så den udbrød han: *"Den ligner et stort hvidt monster"*, og han kaldte den Moby Dick, efter den hvide hval i den kendte engelske novelle "Moby Dick".

De næste par år blev Moby Dick tunet yderligere af forskellige Brooklands eksperter. Der blev eksperimenteret med mange forskellige metoder, bl.a. forskellig kompression på de 2 cylindre. Der blev boret huller

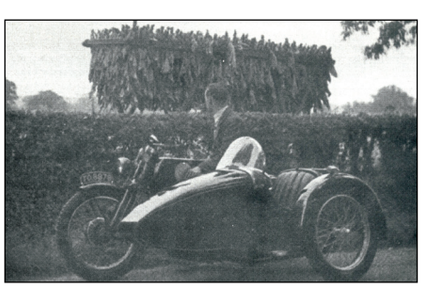


Moby Dick motor 1932.

i alt for at mindske vægten (ja alt, selv styret). Efter en af tuningerne var der ikke tid til at køre den ordentligt til, med det resultat at stemplerne satte sig ved 100 mph (160 km/t). Det havde stellet ikke så godt af og det blev trukket skævt og det blev ved den efterfølgende reparation forkobberet.

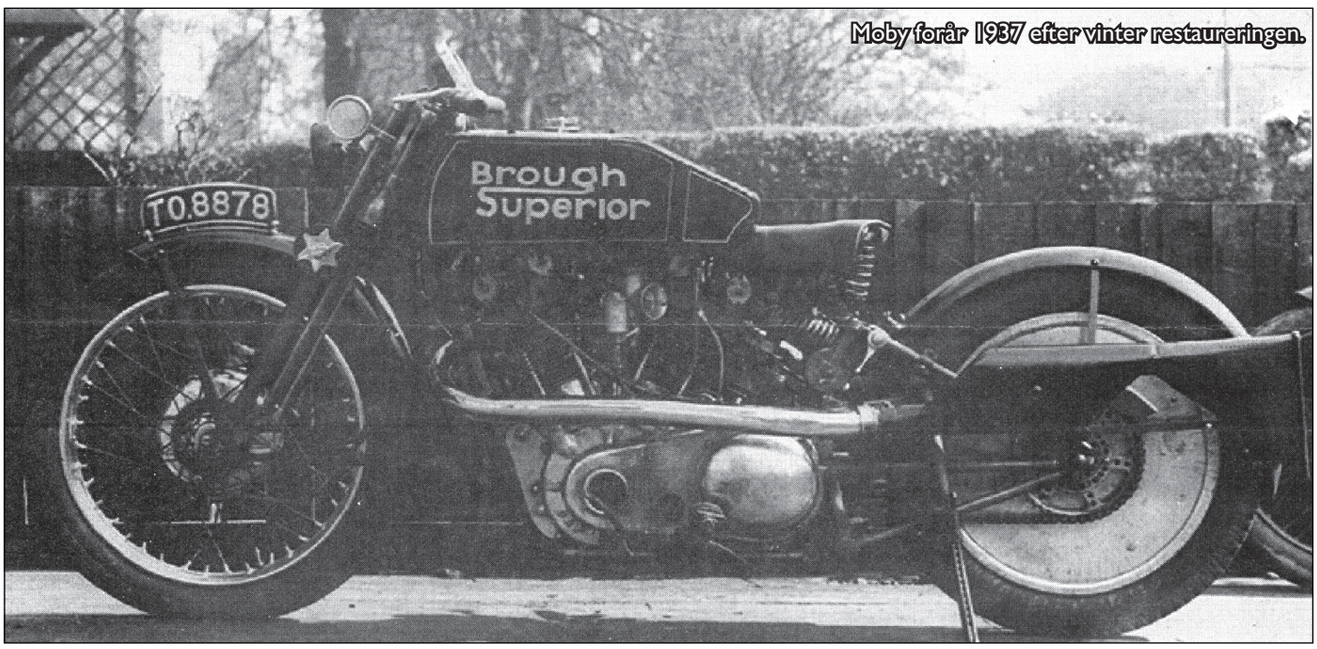
I den første halvdel af 30'erne blev Moby Dick testet mange gange af Denis May fra fra det engelske blad "Motor Cycling", og han blev lige imponeret hver gang. Det resulterede i en lang række artikler, bl.a. en med den kendte overskrift "Den kører 106 mph – i 2. Gear" (artiklen kan ses på dvm.dk).

Charles var en hyppig deltager i en del løb bl.a. på Brooklands, hvor han havde en del succes. I 1936 begynder han dog at få problemer med helbredet, det kniber balancen, og han monterer derfor en Swallow Donington sidevogn.



Ralph har lige købt Moby Dick af Charles Hoobs. Her kigger Ralph på tobak som hænger til tørre. Det er inden Swallow Donington sidevognen bliver solgt. September/oktober 1936.

V-2011-6.indd 16 04-12-2011 22:09:27



Moby forår 1937 efter vinter restaureringen.

Hele Moby Dicks forvandling fra alm. motorcykel til "superbike" blev fulgt af 2 brødre, Ken og Ralph Bilbe, som jævnligt kom på Charles' værksted. De havde ikke kunnet undgå at bemærke det dårlige helbred og spørger for 117. gang hvornår de må købe Moby Dick.

"Nu", lyder det overraskende svar og de får 14 dage til at finde pengene. Ken har lige startet sin egen foto og journalist virksomhed, så han har ingen penge. Det lykkedes for Ralph at fremskaffe købesummen, ved at sælge sin Norton, nogle papkasse motorcykler, sin pladesamling, det fineste af sit tøj og låne de sidste penge af sin mor, som netop var blevet enke.

På det tidspunkt har den over 65 bhp, en tophastighed over 120 mph (190 km/t) og er på det tidspunkt den hurtigste privatejede motorcykel. som må bruges på offentlig vej.

Ralph bruger vinteren 36/37 på at restaurere den, så den er klar til 1937 sæsonen. Det lykkedes at finde lidt ekstra hestekræfter og den testes en tidlig morgen på en øde landevej til lige over 126 mph (200 km/t). I sommeren 37 deltager Ralph for første gang i et løb på Brooklands og selvfølgeligt med en førsteplads til følge.

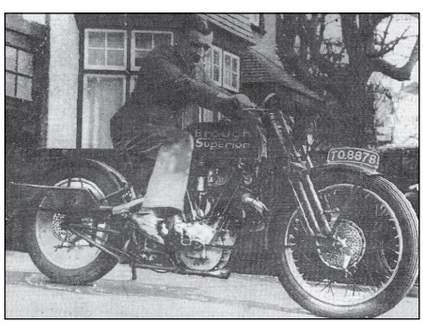
En motorcykel som er tunet til det yderste er dyr i reservedele, men det er ikke den eneste udgift Ralph har. Det lykkedes ham at samle 23 fartbøder sammen i de 4 år han havde Moby Dick.

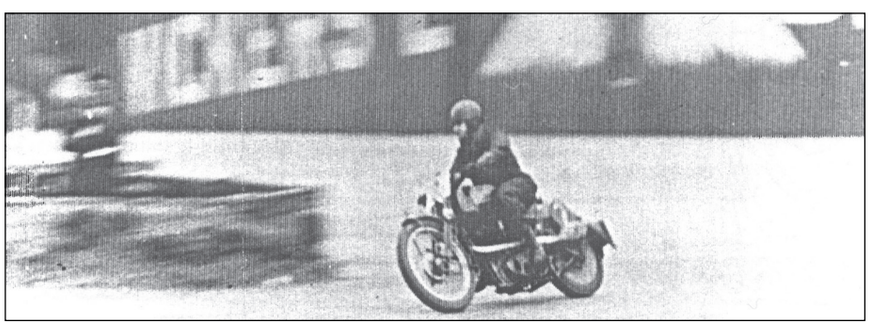
På et tidspunkt skal Ralph og Ken på familie besøg i en anden del af landet og de tager begge afsted på Moby Dick. Der bliver som sædvanligt drejet pænt på gashåndtaget og på et tidspunkt kommer de "lidt stærkt" ind i en lille landsby. Her springer den lokale betjent ud på vejen og vinker med armene at de skal stoppe.

Af en eller anden mærkelig grund har Brough Superior aldrig haft gode bremser, så de ryger forbi betjenten med fuld fart. På vej ud af byen diskuterer de hvad de skal gøre og bliver enige om at give den fuld gas til næste landsby og håbe på det bedste.

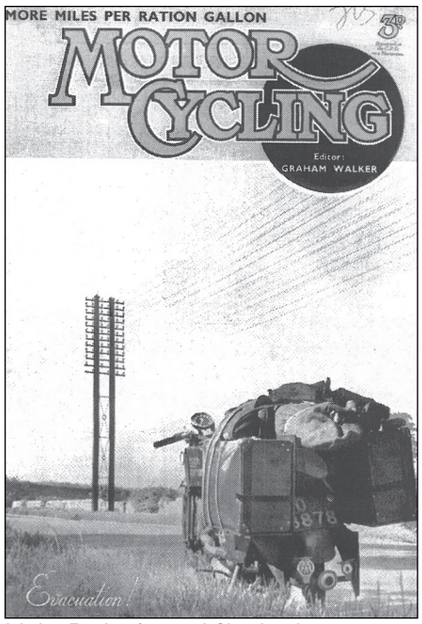
Ralf og Moby Dick ved Mount Snowdon i Wales 1939.

De når den næste landsby efter 5 minutter (8 miles, knap 13 km) og kører stille og roligt ind i byen som et par turister. Inde i byen møder de en ny betjent, som dog ikke stopper dem og de ånder lettet op. Det var dog for tidligt, for de ender senere i retten pga. af deres kørsel. Det viser sig at den sidste betjent var blevet varskoet via telefon,


Ralph og Moby 1937.


Ralph og Moby på Brooklands 1937.

V-2011-6.indd 17 04-12-2011 22:09:33



Moby Dick på vej til Skotland august 1939. Billedet blev brugt på forsiden af MotorCycling, september nummeret, da krigen var brudt ud.

men han havde ikke fantasi til at nogen kunne nå frem så hurtigt, altså måtte det være en anden motorcyklist og de blev derfor ikke stoppet.

Ralph bruger de næste par år Moby Dick som sit daglige transport middel og deltager i en del løb på forskellige baner og det bliver til en lang række sejre.

Da 2. Verdenskrig bryder ud og Ralph bliver arbejdsløs og pengene små. Det lykkedes ham at få job på en fabrik som fremstiller dele til marinen. Men Moby Dick er for dyr at beholde og han bytter den med vemod til en brugt Douglas motorcykel med lys. Da han forlader motorcykelforhandleren ser han sig ikke tilbage og det er sidste gang han ser Moby Dick.

Under krigen skifter Moby Dick ejer et par gange og ender i 1945 hos en motorcykelforhandler i London. Her ser Louis Holland den ved en tilfældighed, han havde tidligere set Ralph køre på den og er helt fortryllet af den. Det var min heldige dag tænker han og ryger ind til forhandleren og siger: *"Den køber jeg"*. *"Det er helt fint"* siger forhandleren, du afleverer lige udbetalingen først.

Louis skynder sig hjem og efter penge til udbetalingen og da han kommer tilbage hænger der et "Solgt" skilt på den. Han går ind for at betale udbetalingen, blot for at opdage den er blevet solgt til anden side.

Den er blevet købt kontant af Tom Eccles, som også kendte til Moby Dicks bedrifter fra tidligere. Louis tilbyder Tom at købe den til overpris, men uden held og rygtet siger at han aldrig mere gik hjemmefra uden at have en stor sum penge på sig.

Tom Eccles beholder Moby Dick i 35 år, inden han beslutter sig for at sælge den. Og til hvem andre end: Louis Holland.

Louis Holland har i mellemtiden ikke ligget på den lade side og har opbygget en større samling Brough Superior motorcykler, bl.a. min SS100, som derfor har stået sammen med Moby Dick, men det er en helt anden historie.

Louis Holland er i mellemtiden blevet en ældre herre og helbredet svigter også ham. Han afhænder derfor alle sine motorcykler også Moby Dick, som han derfor kun når at eje i ca. 4 måneder.

Af uransaglige veje bliver det Roger Bilbe (Ralphs søn) som får lov at købe Moby Dick. Den er nu tilbage i den familie, som ejede den i den sidste halvdel af 30'erne.

Vi er nu fremme ved 1980 og da Roger Bilbe overtager Moby Dick, er den blevet "træt", så når den skal luftes bliver det på en trailer og kun til udstillinger.

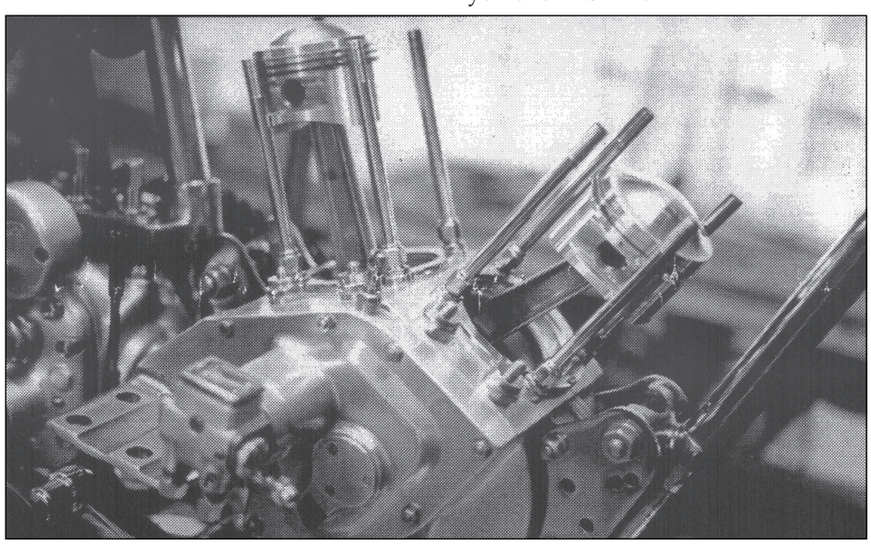
I 1997 beslutter Roger sig for at få den restaureret og opgaven udføres af Brough Superior klubbens veteranekspert, Tony Cripps.

Han er virkeligt en ekspert og den bliver restaureret med enkelte originale og ubrugte dele, som Tony har samlet sammen gennem tiden. Hvis de ikke skulle bruges på Moby Dick, hvor skulle de så bruges?

Ralph deltager i en lang række udstillinger og løb med Moby Dick, men beslutter sig i foråret for at sælge den på auktion hos Bonhams.

Efter alle disse år hvor Moby Dick har levet i en tæt sammenhængende ring af personer er det nu slut og den er på vej ud i den store vide verden til nye bekendtskaber.

Ralph og Roger Bilbe 1950. Ralph havde nu fået en anden SS100, men det blev aldrig det samme som Moby Dick, som Roger Bilbe køber den i 1980!

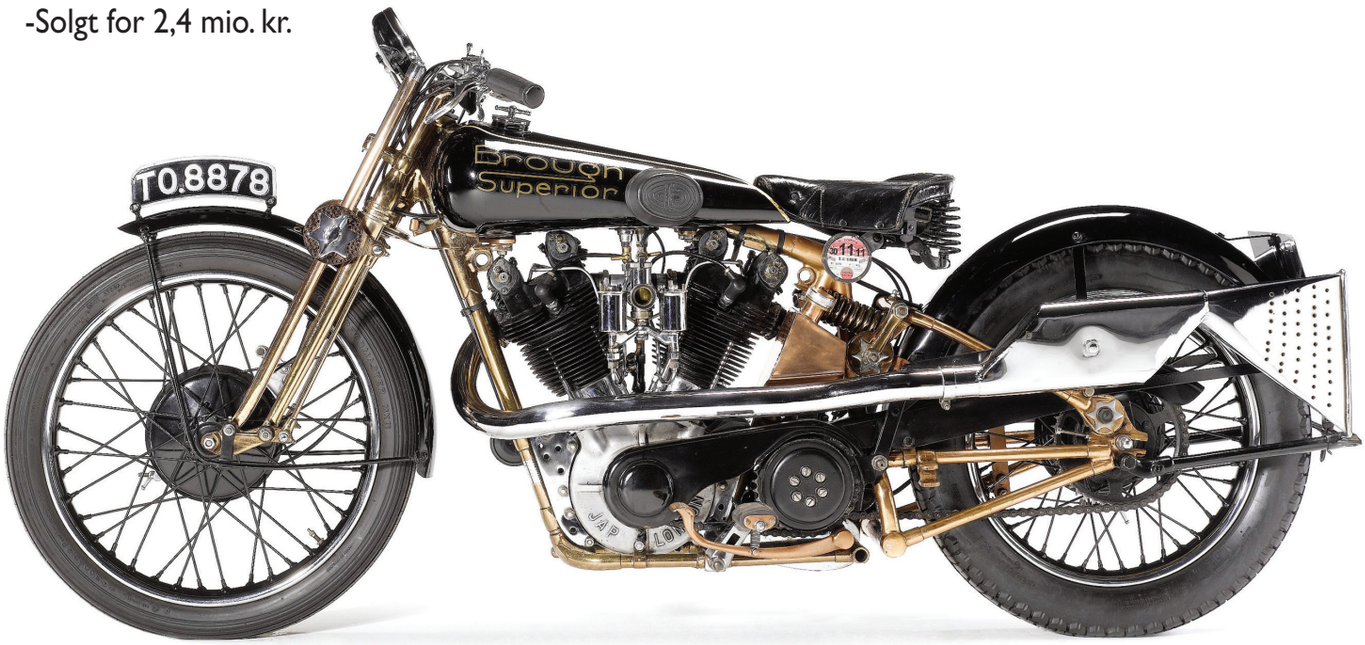


Moby Dick under restaurering af Tony Cripps

V-2011-6.indd 18 04-12-2011 22:09:39

Brough Superior SS100

-Solgt for 2,4 mio. kr.



Det kræver en velspækket tegnebog hvis man vil eje et af de rigtige motorcykel-ikoner. En 1929 Brough Superior SS100 med en 1142cc JAP V-twin motor, fik for nylig hammerslag ved £210.500 på Bonhams auktion i Stafford, England. Udover hammerslagsprisen betalte kunden salær til auktionshuset, så den samlede regning lød på lidt over 2,4 mio. kr. Prisen for "Moby Dick".

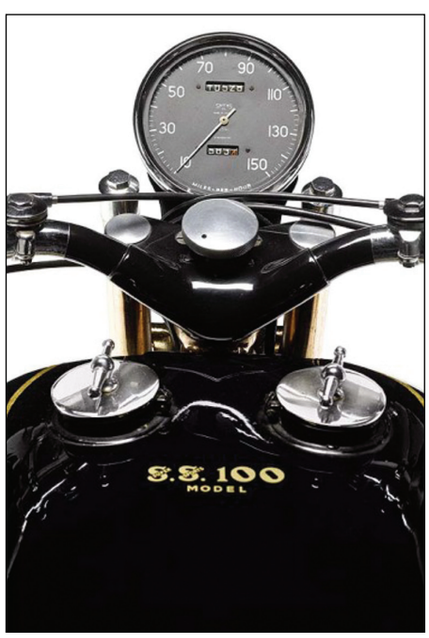
Da maskinen var ny, var den verdens hurtigste privatejede landevejsmaskine. I en testkørsel i 1931 i bladet Motor Cycling nåede den 170 km/t. Senere nåede maskinen, som har tilnavnet "Moby Dick" 185 km/t i en lettere tunet udgave.

Tre andre Brough Superior nåede på samme auktion også ret høje priser, bl.a. 1,1 mio. kr. for en 980cc SS80. En Minerva 1906 nåede godt 300.000 kroner, en Douglas 1911 Model D fik hammerslag ved knap 200.000 kroner. Andre gode priser blev opnået på BSA Gold Star, samt især nyere maskiner som en 1972 Triumph Hurricane X75 og en 1979 Ducati 864cc. Hailwood replica.

Var der gode priser på de specielle maskiner, var priserne til gengæld ret beskedne på mere almindelige motorcykler. Urestaurerede remtrækkere og vintagemodeller fra perioden 1925-1940, kunne erhverves for få tusinde kroner.

Samlet blev der solgt omkring 250 ældre motorcykler, og yderligere omkring 400 andre lots med relation til MC-verdenen: brochurer, håndbøger, udstyr, reservedele og meget mere, I alt blev der solgt motorcykler m.v. for omkring 15 mio. kr. på få timer i Stafford.

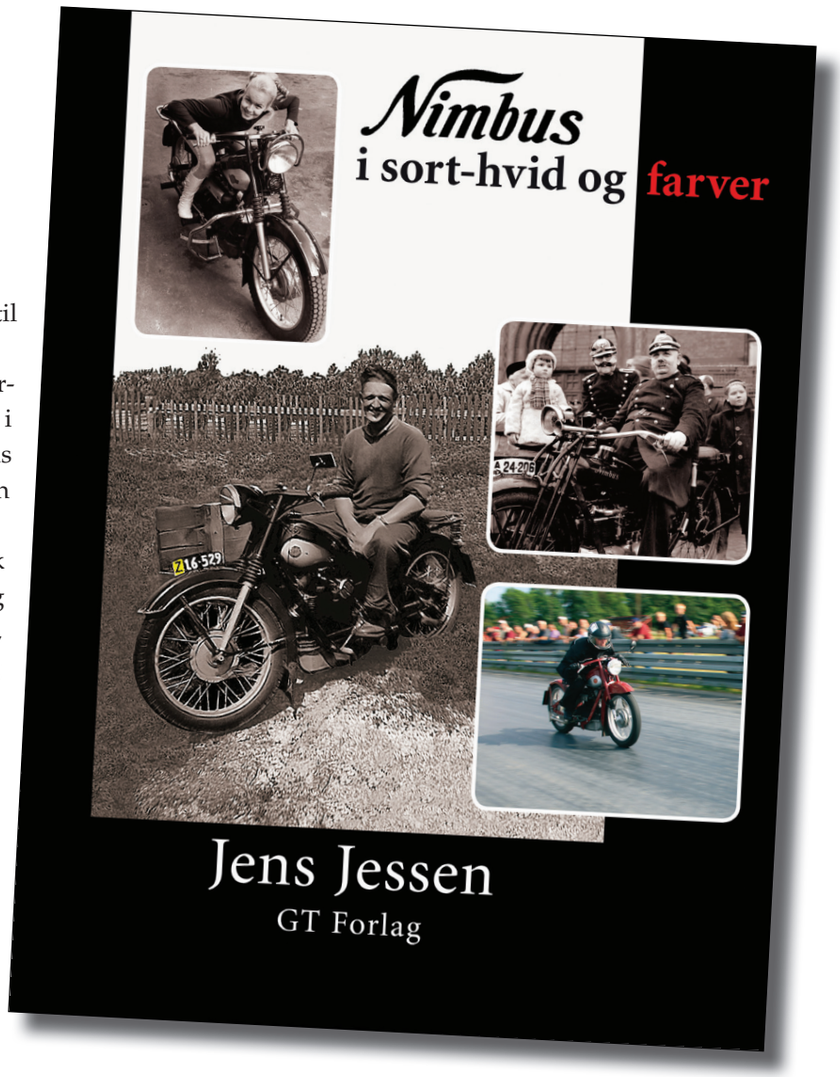
VP



V-2011-6.indd 19 04-12-2011 22:09:42

BOGANMELDELSE

Nimbus
i sort-hvid og farver



En meget dejlig bog - en bog der bør ejes og gives til den du gerne vil give en rigtig god bog.

Jens Jessen har denne gang bevæget sig i et motorcykelmærke han kender mere til end forgængeren i serien - BSA-bogen. Bogen er da også tilegnet hans far Albert Jessen, som pryder forsiden. Humlebien kan også anvendes når bierne skal tilses!

"Nimbus i sort-hvid og farver"er kronologisk opbygget med logoer i bunden af siderne. Samtidig er overskriften på kapitlet skrevet øverst på de sider, hvor pladsen tillader det. Smukt, ætetisk og samtidig meget praktisk.

Det er en fantastisk billedbog, hvor selv uskarpe billeder vinder ved en meget fyldig og oplysende billedtekst, ja selv blækskriften på bagsiden af fotoet er gengivet enkelte steder.

Andre steder masser af tekst illustreret af fine billeder, der næsten alle er holdt i brunlige toner, den autentiske og varme farve, altså ikke i sort-hvid alt sammen.

Bagest findes en meget overskuelig liste over hvilke Nimbus'er, der har været anvendt i etaterne..

Bogen har et klart formål, en klar og utvetydig forfattermæssig og grafisk linie - en bog der fortjener stor udbredelse.

Mit håb er, at mange juletræer i år er med denne bog - du vil ikke fortryde at få den. Får du den ikke kan du jo købe den selv.

Bogen er i stift bind, i sort-hvid og farver, 229 sider, kr. 298 hos GT Forlag, Veterania eller hos din lokale boghandler.

Rejsen var måske beskeden set i forhold til så meget andet, men for mange var turen til Blåvand i 1974 til afholdelse af det første Nimbus træf i Danmarks Nimbus Tourings regi alligevel en lang tur.

I 1975 da P.A. Fisker fyldte 100 år, blev han lykønsket af Palle Huld, som kom kørende på en Nimbus næsten magen til den, han og Elith Foss havde foretaget deres rejser på i 1935 og 37. Personen helt ude til højre er Nimbusforhandler Erling Dreiager, som lagde motorcykel til. For at gøre det hele ekstra autentisk havde Palle Huld fundet det leopardskind frem, som han købte dengang.

V-2011-6.indd 20 04-12-2011 22:09:51

BOGANMELDELSE

Morian Hansen - en legende

En let læstbog skrevet af Henrik Andersen, der hele sit liv har været betaget af Morian Hansen. Bogen er både en hyldest til ham og en rejse i tiden tilbage til de virkelige år med motorcykler. Læs bare med på side 15:

"Et af hans første motorløb, sandsynligvis det første, var i sommeren 1926, da Indianklubben inviterede til et 200 km langt løb på de sjællandske landeveje. Sammen med 70 andre startende debutanten Henning Hansen i juniorklassen fra Grønttorvet i København.

Vejret var langt fra sommerligt da et styrtende regnvejr havde gjort vejene smattede af pløre. Det kostede deltagerne utallige styrt, og Henning havde heller ikke holdt sig tilbage hvad det angik.

- Det var ned at kysse jorden, op og af sted igen.

Han nåede frem til det ottende kontrolsted ved Langtved Færgekro, godt nok på en noget ramponeret cykel, der også var blevet sin spotlight fattigere, men han var fremme, om end i tvivl om sin egen tid.

- Har jeg nået det? spurgte den tilsølede kører kontrollanten.

- Ja, som den første og hidtil eneste!

Selv om Henning først kom i mål to timer efter løbet var slut, og var væltet utalllige gange, så var han som nævnt den eneste der fuldførte, og han får sin første plakette!".

"Henning havde simpelthen fundet den rette hylde, og på den stod der motorsport."

Henrik Andersens bog er absolut værd at læse, også for os der ikke kendte Morian, så har vi hørt hans navn. Der er historier som da han blev taget med 1500 liter smuglersprit. Om da lyset går ud i dødsdromen. Om da han i 1932 deltog i Wram, Grand Prix, hvor en ulykke kort efter start kostede ét liv, adskillige måtte på hospitalet, en i choktilstand, 7 biler smadret, og et hus nedbrændt til grunden.

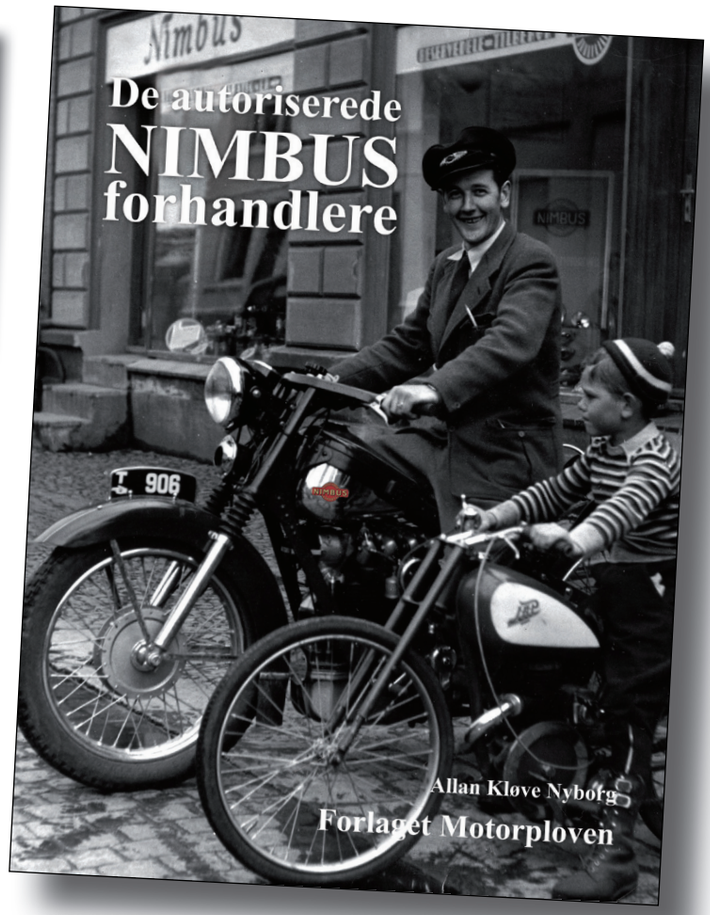
Eller om da han fik smadret ansigtet på dirttrack banen i Sydney, og stak af fra hospitalet. Eller da han som agterskytte i en Wellington bombemaskine skød en Messerschmitt 110 natjager ned over Tyskland.

Eller da han redder to mennesker ud af en havareret, og brændende fuldt lastet, bombemaskine.

Eller da han i 1945 stjal en Messerschmitt 108, som englænderne havde beslaglagt fra nazisterne.

Og meget meget mere.

Bogen er på 207 sider, kr. 225, købes hos boghandleren.



BOGANMELDELSE

De autoriserede NIMBUS forhandlere

Allan Kløve Nyborg, redaktør på Nimbus Tidende, har igen begået en Nimbus bog. Endda den tykkeste endnu fra Allans pen og med et omfattende indhold.

En sværvægter af en bog der er mere lokalhistorie end historien om motorcyklen - men det er jo også meningen. Og den rammer plet. Det er sikkert du vil læse afsnittet med din lokale forhandler med særlig interesse og omhu. Et så omfattende værk vil altid være ukomplet uanset hvor meget forfatteren anstrenger sig. Ting dukker op efterfølgende. Ærgeligt at nogle af historierne smuttede, men godt de kommer i Nimbus Tidende når lejlighed er.

Det kunne være dejligt med sidefodstekst, så læseren hele tiden er med i hvor og hvem der læses om, for overskrifterne er små og i "Nimbus Tidende stil", så overblikket kan hurtigt mistes.

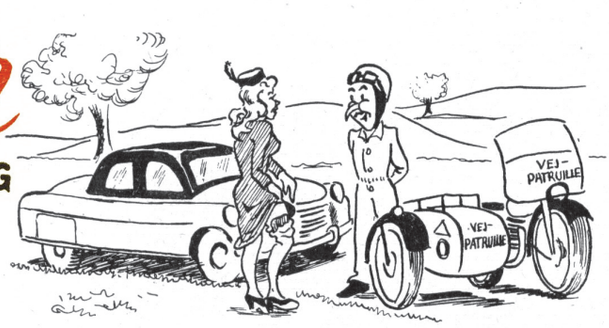
Der er meget der skal med i bogen, så stringens og klarhed smutter indimellem. Brødrene Friis-Hansen fremgår ikke af indholdsfortegnelsen, men er trods alt med side 350. Salgslisterne er udeladt for hovedstadens forhandlere.

Bogen er på 391 sider, kr. 448, købes hos boghandleren eller direkte hos forlaget Motorploven.

V-2011-6.indd 21 04-12-2011 22:10:02

Motor-Humor

med AKSEL KARDANG



— Vil De vove at påstå, at De ikke engang har et strømpebånd?

Hendes dagbog

Her til aften opførte min mand sig underlig. Vi havde aftalt at mødes i en dejlig restaurant til aftensmad. Hele dagen var jeg på indkøb med to af mine veninder, så jeg troede, at han ville være lidt sur, da jeg kom noget for sent, men nej han kommenterede det ikke engang.

Vores samtale gik trægt, så jeg foreslog at vi skulle gå et andet sted, hvor der var mere stille, så vi kunne tale sammen.

Han sagde ok, men sagde ellers ikke meget. Jeg spurgte ham, hvad der var galt, han sagde ingenting. Jeg spurgte, om det var mig han var sur på.

Han sagde, at han ikke var sur. Det havde ikke noget med mig at gøre, og der ikke var noget at bekymre sig om.

På vejen hjem i bilen, fortalte jeg ham, at jeg elsker ham. Han smilede lidt og blev ved med at køre. Jeg kan ikke forklare hans opførsel, jeg ved ikke, hvorfor han ikke sagde: "Jeg elsker også dig".

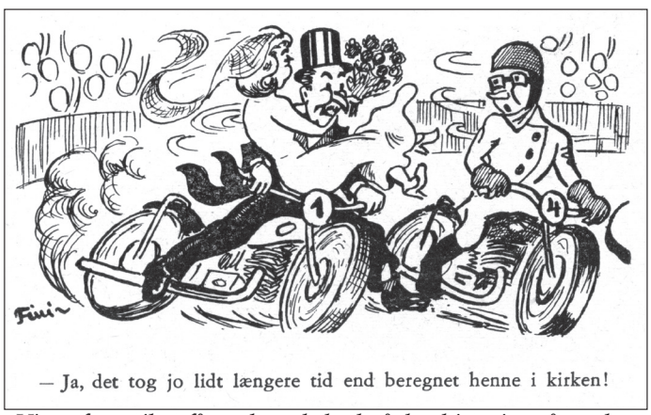
Da vi kom hjem, følte jeg, at jeg havde mistet ham fuldstændig, og som om han ikke ville have noget med mig at gøre. Han sad stille og så TV, men virkede fjern og ukoncentreret.

Til sidst blev der stille, og jeg gik i seng. Efter et kvarter kom han også i seng, men stadigvæk var hans tanker andre steder. Han faldt i søvn, jeg græd. Jeg ved ikke, hvad jeg skal gøre. Jeg er sikker på, at hans tanker er ved en anden. Mit liv er en katastrofe.

Hans dagbog

Motorcyklen vil ikke starte - jeg kan ikke regne ud, hvad der er galt.

Lars H. Sørensen



— Ja, det tog jo lidt længere tid end beregnet henne i kirken!

Vi ser frem til at få nogle gode bud på den historie - så send den venligst til Søren Højmark Jensen.

V-2011-6.indd 22 04-12-2011 22:10:07

Opfølgning på Egeskovløbet 2011

Som det har været beskrevet her i Veteranen de sidste tre numre, var der til dette års Egeskovløb sket en flytning af betalingsstedet for at komme på Egeskov. Tidligere har det været sådan at ikke deltage kunne køre om til campingpladsen om lørdagen uden at skulle betale entre til Egeskov. Dette var ændret i år, grunden er at Egeskov gennem en årrække har oplevet en større mængde af gæster til forskellige arrangementer, - ikke kun Egeskovløbet - er kørt bag om til godskontoret og så gået gennem lågen ved Falck museet ind på området og derved undladt at betale entré . Den praksis har Egeskov ønsket at stoppe.

Som deltager i Egeskovløbet har DVM's medlemmer haft fornøjelsen ved at komme på Egeskov i over 40 år og vi har kunnet se at Egeskov har udviklet sig til en kæmpe turist attraktion, der lever af turister - ikke af gratister.

Da Egeskov meldte ud, at gæster i år skulle betale ved hovedindgangen for at få adgang til Egeskovs område, blev dette beskrevet i VETERANEN både nr. 2 side 22 og nr. 3 side 24.

Som det kunne læses i sidste nr. af VETERANEN var det tilsyneladende ikke alle, som havde fået læst om ændringen, og det er naturligvis beklageligt. I september havde vi et møde med Egeskov for at tale om forløbet af årets Egeskovløb. På mødet gjorde Egeskov klart, at de så sig nødsaget til at fastholde stramningen af adgangsbetingelserne, således, at betalingsstedet (ved hovedindgangen) bliver fastholdt til næste år. Egeskov udtrykker forståelse for de problemer, som derved påføres DVM's medlemmer og vil derfor gøre sit for at imødekomme DVM's ønsker.

Der vil blive gjort forskellige tiltag således at DVM's medlemmer, der ikke deltager i løbet, så vidt muligt kan komme og se motorcykler og få sparket dæk sammen med løbsdeltagerne uden for parken.

Der var ingen, der blev afvist på campingpladsen fredag, hvor bl.a. de tyske gæster tidligere altid kom. De har for øvrigt ikke været på Egeskov de sidste par år. At de ikke var der i år, har intet med betaling at gøre. Vi har som deltager i Egeskovløbet gennem årene fået forskellige privilegier; disse gælder også fremover, men jo ikke for andre end løbsdeltagerne. Heller ikke for vores naboer, familier, venner mm. som naturligvis skal betale når de bevæger sig ind på Egeskovs område. Der er ikke sket nogen ændringer for deltagerne.

Eigil Sørensen, løbsleder Egeskovløbet,
Lars Sørensen, sportsleder.

Bente Johansen, Royal Enfield 1924, og Gunnar Svendsen, Scott 1919 puster ud efter Egeskovløbet 2011. Foto: Margit Holm.

416.727 var til træf i Sturgis

Harley-Davidson folk fra hele verden kan en gang om året blive bekræftet i deres fælles interesse for det amerikanske jern. Det sker i Sturgis North Dacota, USA. Det startede, som så meget andet, med en flok entusiaster der mødtes på deres Harley`er. Året efter kom der lidt flere, og nu, efter 71 år, er der næsten 417.000 mennesker der syntes det er en god ide. Man har flere år haft et godt stykke over en halv mio. deltagere.

Arrangørerne har netop offentliggjort en lille statistik der fortæller om dette, verdens største MC-træf, og det er hyggelig læsning.

Der blev indgået 59 ægteskaber ved årets komsammen. 4 blev dræbt i trafikken eller ved skyderier. Der blev brugt plastikkort 10,3 mio. gange som betaling i byens og egnens forretninger. Der blev indsamlet 511,79 tons affald efter træffet, og ialt 55.556 motorcykler besøgte Mount Rushmore, der hvor kendte ansigter er hugget ud i klipperne.

Men alle disse tal slår ingen rekorder i år. I 1990 blev der viet 179 par, to år senere var tallet 197 par, det højeste der er registreret i træffets historie. I 1999 døde 11 personer i forbindelse med HD-mødet, og man har i 2000 indsamlet næsten 770 tons affald.

Det skal også med, at der hvert år uddeles omkring 200 P-bøder. Der arresteres hvert år flere hundrede for narkotikamisbrug, i år dog "kun" 51. Til gengæld måtte hele 400 i år arresteres og sættes i arresten for andre forseelser, især slagsmål og druk, mens 275 måtte en tur omkring skadestuen. Disse tal er også faldet kraftigt den seneste 10-års periode.

Og så er der nogen der mener at der er trængsel når DVM arrangerer Skagenløb! *VP.*

www.sturgis.com

V-2011-6.indd 23 04-12-2011 22:10:09

Løbs - og Aktivetskalender

13-14-15 /1 Det 35. Snerally Skagen
Mød op i rækken som en af de barske vinterkørere. Regler og yderligere info vil blive lagt ud på www.snerally.dk senere på året. Snerallyet bliver afholdt i DNT regi. Frits ✆ 40 96 62 70 eller Steen ✆ 26 84 50 00.

4/2 Bremen Motorshow, Bremen
Tyskland. ✆ 0049 18 05 55 83 742.
www.classicmotorshow.de

24/3 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia,
Kontakt ✆ 40 27 64 64
www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

31/3 Herning Stumpemarked, Herning
Svend Aage Mortensen 97 15 16 03.
www.stumpemarked-herning.dk

17/4 Horsepowerrun, Holland
Kontakt Stephanie van Kessel
secr@horsepowerrun.nl
www.horsepowerrun.nl

21/4 Veterama MC, Ludwigshafen
Tyskland, www.veterama.de

29/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
www.damptromleklubben.dk

12. maj Skovboløbet, Gørslev,
Kontakt

17-19/5 SKAGENLØB,
København-Skagen.
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30.
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

26/5 Oldtimerløbet, Gråsten
www.oldtimerloebet.dk

26-29/5 Trondhjemsridtet, Norge
Start og mål i Oslo. Følg med på NVMC`s hjemmesider, og når det er klart, også på Trondhjemsridtets egen hjemmeside. **rolf@trondhjemsridtet.com** eller Rolf Barry-Berg ✆ +47 913 61 616.

2/6 Gjern Stumpemarked, Gjern
Kontakt ✆ 86 57 50 50.
www.jyskautomobilmuseum.dk

9/6 JYLLANDSLØB
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30.
Lars.soerensen@dvm.dk - www.dvm.dk

3/6 Korsørløbet, Korsør
Kontakt ✆ 61 78 71 52.
kasserer@vmvmc.dk - www.vmvmc.dk

30/6 Vildsund Stumpemarked, Vildsund

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

7/7 Fladtanker
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30.
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

20/7 Windmill, Kaltenkirchen, Tyskland
www.veteranenfahrt-norddeutschland.de

11-12/8 Egeskovløbet
Løbsleder Eigil Sørensen med flere

25-26/8 Skåne Rundt 2012
Motorcykelhistoriska Klubben Syd kör som vanligt Skåne Rundt 2012, denna gången helgen den 25 och 26 augusti.

Vi firar 100 år sedan Skåne Rundt kördes första gången 1912. Start och mål är vid Örenäs mellan Landskrona och Helsingborg, som vanligt.

Vi försöker begränsa deltagarantalet till 175. Motorcykeln måste vara tillverkad före 1946. Regler och anmälningsblankett kommer vi att lägga ut på hemsidan www.mchksyd.com.

Frågor besvaras av mig på telefon ✆ 0431 455 555. Mats Munklinde, Rallyledare.

8-9/9 LØVFALDSLØB
Løbsleder: Skjold Pagh og Sara Pagh Kofod.

6/10 Natløb, Knejsted
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30.
Lars.soerensen@dvm.dk - www.dvm.dk

13/10 Veterama, Manheim, Tyskland
www.veterama.de

20/10 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia,
✆ 40 27 64 64 www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

27/10 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 2011

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: XL og XXL.

Kontakt evt. Ole Jensen.

V-2011-6.indd 24 04-12-2011 22:10:15

Nye medlemmer

DVM ønsker de nye medlemmer hjerteligt velkommen til hele 11 medlemmer og håber I får rigtig mange gode stunder med jeres interesse og i klubben.

Leif K. B. Kristensen *(Medl. nr. 2199)*
Fensmarks Alle 21
3520 Farum
lbk@youmail.dk
✆ 40 53 23 96
BSA Mod.F., 1923 1000 cm³ sv
Triumph 5Z, 1935 500 cm³ tv
Triumph 5H, 1938 500 cm³ tv

Preben Carlsen *(Medl. nr. 2200)*
Bøgebanken 45
4681 Herfølge
pcmrc@vip,cybercity.dk
✆ 56 21 51 64 / 25 14 04 05
BSA B25 Comp, 1939 350 cm³
Triumph T 100, 1954 500 cm³

Flemming Olesen *(Medl. nr. 2201)*
Bjergagervej 11
4652 Hårlev
flemming@lumbyeolesen.com
✆ 56 28 68 58
FN 1929 350 cm³

Ove Nielsen *(Medl. nr. 2202)*
Tromsøgade 3 A
8200 Århus N
✆ 60 69 62 89
ovenorton@hotmail.com
Norton 1972
BMW 1986

Carl Åge Andersen *(Medl. nr. 2203)*
Kingosvej 4
3000 Helsingør
✆ 30 68 62 15 / 49 22 17 25
Har tidligere været medlem med nr.68.
motorbygger@andersen.tdcadsl.dk
Mars 1923
Scott 1931
Montgomery 1937

Poul Hansen *(Medl. nr. 2204)*
Ellehaven 8
5690 Tommerup
✆ 40 28 51 59 / 64 75 10 56
phansen@phansen-auto.dk
BMW R 35 1939
BMW R 60/5 1973
Royal Enfield 1954

Lau Lauersen *(Medl. nr. 2205)*
Hyldebakken 7
8370 Hadsten
✆ 23 30 82 41 / 86 98 35 41
l.l.lauersen@mail.tele.dk
Jawa 1949 350 cm³
Jawa 1956 250 cm³
Jawa 1956 350 cm³

Jørgen Kjærgaard *(Medl. nr. 2206)*
Steensbachsvej 3 B
5000 Odense C
✆ 29 65 56 25 / 66 14 45 99
Nimbus 1939.
ejk@nalnet.dk

Susanne Kirial *(Medl. nr. 2207)*
Gjesingvej 9
8963 Auning
✆ 23 26 45 91
kirial@vestdjursnet .dk
Nimbus 1953.

Asger Jensen *(Medl. nr. 2208)*
Truenbrovej 3, Aunbøl,
6400 Sønderborg
✆ 22 32 68 04
xacj@mail.dk
Dnepr 1971
BMW R100 1978

Palle Larsen *(Medl. nr. 2208)*
Aggersvoldvej 4 b, 2. tv., 2700 Brønshøj
✆ 20 24 14 94.
pallealeneiverden@hotmail.com
Harley Davidson FXD 1450 2003.

Mindeord

Erling Mariendal fotograferet med to af sine børnebørn.

Vi mistede vores far Erling Mariendal den 6/11 2011 og han blev bisat den 11/11 2011. Der mødte mange "gamle" veteranvenner op og gav vores far en sidste hilsen.

Han har så længe, vi alle kan huske, haft gamle biler og motorcykler. Der har altid været rigtig mange veteranvenner i vores barndomshjem og det har bragt megen glæde for vores forældre. Tak for støtte til vores far, da han mistede mor for 2 år siden.

Vi ønsker at bringe en tak til alle DVM medlemmer.

På familiens vegne
Karina Berg
Hadsten

Adresseændring

husk at meddele din nye adresse til sekretæren.

Annoncepriser 2012

1/1	side/år	8.000 kr.
1/1	side/gang	1.900 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-2011-6.indd 25 04-12-2011 22:10:22

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 fra onsdag den 5/10

Der var mødt 45 medlemmer til klubmødet.

Kaj truttede i hornet og gav ordet til vores medlem nr. 1888 Jørgen Durup fra Viborg.

Jørgen er "medlem" af en selvbestaltet gruppe Viborg med interesse for motorcykler. Gruppen kalder sig de antikke og unikke. De mødes uformelt p.t. hver torsdag formiddag kl. 10 til 11 over rundstykker og basser.

I januar laver de en plan for sommerens motorcykleture, hvor der let kan være 30-40 køretøjer. I dette forum havde Jørgen kastet en ide om en mc-tur på Korsika på bordet.

Det skulle være med Jørgens nevø, Bo som medarrangør. Bo har nemlig en gård på landet på Korsika. Så turen kunne have base i dette hus.

Rejseholdet kom til at bestå af Jørgen Durup på BMW, Evald Henneberg på Yamaha, Jens Højgård Jensen på Honda, Svend Aage Andersen på Royal Enfiel og Bent Secher på NSU. Og så havde Bo anskaffet sig en Suzuki til anledningen.

Arrangementet løb af stabelen i august 2010. Det første lange stræk fra Viborg til færgeoverfarten til Korsika foregik i 2 biler.

På mødet viste Jørgen os en kæmpe billedserie fra alle aktiviteter på turen på øen. Det gav os et godt indtryk af Korsika, som er Napoleons fødeø. Øen er på størrelse med Sjælland med ca 280.000 indbyggere. Der tales fransk og korsikansk. Begge sprog findes på vejskiltene. Øen er en udpræget klippeø med masser af sving. Der findes ikke mange lige vejstrækninger over 100 – 200 meter. Den længste heldagsrute på turen var på 263 km. Og de kørte i alt 963 km på øen.

Huset som mc-kørerne boede i lå bestemt også afsides. Der var 45 minutter til indkøbsmuligheder. På de daglige udflugter tilberedte de selv frokost i naturen . Temperetur ca. 25^{0} C.

Eneste uheld var Jørgens uopmærksomhed, hvor han fik forhjulet ned i en smeltvandsrende i kanten af vejen, hvorved han pådrog sig lidt asfaltek-sem. Hans venstre skulder er endnu ikke fuldstændig helet.

For referatet Kurt Solskov

Referat fra onsdag den 2/11

Kaj -formand bød velkommen til 45 medlemmer heref eet nyt, som præsenterede sig :Finn Bendtsen, fra Ørsted, som er ejer af en AJS årgang 1931.

Herefter satte Lars Sørensen teknikken i gang med en video optagelse fra Nordkapgruppens tur til Normandiet. Det er Ole Hermansen der hver gang optager nogle fine optagelser fra hele turen. Øvrige deltagere på turen var Knud Mikkelsen, Erling Nielsen og Mogens Rasmussen. Alle sammen kørende på nyere BMW'er.

I Normanadiet havde de fast base, hvorfra de foretog udflugter til det fra 2. Verdenskrig historisk spækkede område.

Vi så optagelser fra museer. Amerikanske kirkegårde. Klippeøen Mont Sant Michel, hvor der nu er broforbindelse til. Endelig kørte de på Pegasus broen, som også spillede en stor rolle i 2. Verdenskrig.

Efter videoen så vi en billedserie fra David Millers museum. Disse fotos var der mange der kunne kommentere.

For referat Kurt Solskov

Onsdag den 11/1 2012

Vi afholder den årlige "generalforsamling" med efterfølgende hyggelig samvær.

Onsdag den 1/2 2012

Klubmødeprogram endnu ikke fastlagt

Jørgen Durup viser vej.

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.

V-2011-6.indd 26 04-12-2011 22:10:25

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 56 13 66.

Referat fra medlemsmødet 1/10

Det første medlemsmøde efter sommerens aktiviteter blev afholdt den 1. oktober og de der kan huske den dag, vil også vide at det var den varmeste 1. oktober siden man begyndte at lave statistik på det, vi havde 26 grader her i det sønderjyske. Det sommerlige vejr havde da også lokket halvdelen af mødedeltagerne til at tage den tohjulede i dagens anledning. Den 2. april, da vi afholdt vinterens sidste møde, var vejret pudsigt nok også ekstremt flot for årstiden.

Efter at have set på hinandens MC er og sparket lidt dæk, trak vi ind i mødelokalet hvor Steen Petersen på vegne af den fraværende formand, resumerede hvad der havde været af aktiviteter i afdelingen i sommerens løb og takkede de der havde påtaget sig opgaver med de forskellige arrangementer.

Da der ikke var andet på programmet denne gang, fortsatte snakken med hvad de forskellige havde oplevet i MC sammenhæng hen over sommeren og typisk blev ordet regn ofte nævnt i beretningerne fra løb og madpakketure.

Kurt Hansen fortalte at vores gamle medlem Svend Østergård, medlem nr. 208, var død kort efter han havde været til stede som tilskuer ved starten af Alsløbet. Svend var den der for 35 år siden startede Alsløbet op. Han kom for at få en snak med gamle venner og se/høre maskinerne ved starten.

Efter kaffen og en god snak var det efterhånden tid til at iføre sig motor tøjet og starte hjemover efter en god eftermiddag i MC sammenhæng.

Ref. Lars Mylius Hjelm

Referat fra medlemsmøde den 5/11

Christian Petersen bød velkommen til de 25 deltagere der var mødt op til planlægningsmødet, hvor der også var fremlæggelse af afdelingens regnskab og valg til bestyrelsen samt fastlæggelse af datoer for aktiviteter i 2012.

Steen Petersen beskrev hvorledes DVM generalforsamlingen blev afviklet og at der blev stemt for vedtægtsændringerne som var beskrevet i Veteranen, det medførte en del snak og kommentarer fra forsamlingen,

Medlem af aktivitetsudvalget, Kurt A. Andersen ønskede ikke at fortsætte i udvalget, så der skulle vælges en anden til at tage over. Det viste sig ikke at være så enkelt, da forsamlingen blev spurgt om der var en der var interesseret i at tage over. Den som bestyrelsen havde i baghånden, udbad sig betænkningstid, så emnet må tages op senere.

Herefter gik man over til at planlægge mødeaktiviteter, madpakketure, åbningsløb osv. Resultatet af anstrengelserne vil fremgå af aktivitetskalenderen som kan ses i VETERANEN og på vores hjemmeside.

Det kan nævnes at Carsten Gade tilbød at tage sig af Åbningsløbet igen næste år og det gav applaus fra forsamlingen, datoen kan ses i kalenderen.

Lars Mylius Hjelm

Arrangementskalender 2012 for DVM afd. Sydjylland

4/2 Tur på Harley-Davidson i USA

Karl Erik Brejnbjerg fortæller og viser billeder fra sin USA tur hvor han kørte Harley Davidson 14 dage i det store land.

3/3 Matchless Silver Arrow

Svend Erik Holm medbringer sin sjældne Matchless Silver Arrow 1930 og fortæller dens historie.

28/4 Åbningsløbet

Åbningsløb v. Carsten Gade, Vejle, ✆ 29 64 66 45 eller cgade@profibermail.dk Nærmere herom senere.

23/6 Madpakketur

Madpakketur v/ Erling Hede, Tønder. Erling er ved at planlægge en interessant tur. Nærmere herom senere.

25/8 Alsløbet

Arrangør, oplyses senere.

6/10 Bustur til Tyskland.

Peder E. Pedersen har foreslået en bustur til et mekanisk museum ved Husum, spise ved Friedrichstadt, herefter besøger vi Thedes Motorrad-Sammlung ved Heide. Opsamling ved Seggelund og Kruså.

3/11 Medlemsmøde

Emne endnu ikke på plads.

1 /12 Julemøde

Julemøde med Banko, æbleskiver og Glögg. Medbring en lille gave til gevinstbordet.

Yderligere oplysninger om arrangementerne vil blive oplyst i VETERANEN og på hjemmesiden.

Lars Mylius Hjelm

Fyn

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

Klubmødet onsdag den 12/10

Vi fik en inspirerende aften, hvor Villy Poulsen lagde ud med at betegne øen Man som sit "andet fædreland" (sammen med Italien), hvorefter han fortalte om, hvordan hans interesse for øen blev vakt. Det var en samtale mellem hans far, Marius, og N. V. Jensen fra Odense om Isle of Man (IOM) som lagde kimen.

N. V. Jensen havde i 1936 deltaget i et landevejsløb i Belgien, og i 1947 deltog han på IOM og fuldførte med en hæderlig placering. Efter at have overhørt denne samtale var lille Villys interesse vakt for altid. Derefter blev det til en del interessante fortællinger fra nogle af løbene gennem tiderne og om TT løbenes historie i det hele taget.

Villy kom også ind på markante danske kørere, som i tidens løb har deltaget i TT løbene. Bl.a. Svend Åge Engstrøm, der i 1934 deltog som den første dansker. Det var på Excelsior Manxman, og Svend Åge deltog helt frem til ca. 1954/55.

Vi fik også en del at vide om Villys egne favoritter, Mike Hailwood og Joey Dunlop.

V-2011-6.indd 27 04-12-2011 22:10:25

Efter pausen stod den på billeder på projektoren, hvor han startede med billeder fra 70'erne, bl.a. nogle interessante billeder af Mike Hailwood med frue. Der var også billeder fra "The A. R. E. Classic Bike Collection" i Kirk Michael, som er en meget fin privat motorcykelsamling.

På vanlig vis kan man vel sige, sluttede Villy sin fortælling med en opfordring til, at man da i det mindste én gang i sit liv bør tage på "pilgrimsrejse" til IOM uanset hvad så se nu at komme af sted!

Ligeledes på opfordring fra Villy sluttede vi med en diskussion om holdninger til Egeskovs nye betingelser for tilskuere til Egeskovløbets start, således at vore holdninger kunne komme med under evt. på den kommende generalforsamling, og Villy fremlagde meget klart sin egen holdning til sagen.

Tak til Villy for en god aften.

Klubmøde onsdag den 9/11

Almindeligt klubmøde med god mulighed for snak og ind imellem viste Eigil Sørensen billeder fra årets Egeskovløb på projektoren.

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 14/12 kl. 19^{00}

Som traditionen er, holder vi den sidste klubaften inden jul med gløgg, æbleskiver og bankospil. Husk en lille pakke (sådan ca. 30 kr.) til præmiebordet, og husk at denne aften starter vi kl. 19^{00}.

Klubmøde onsdag den 11/1

Efter 10 år i aktivitetsudvalget træder Søren ud, og der skal vælges et nyt medlem til aktivitetsudvalget.

Vi bør samtidig benytte lejligheden til at diskutere, om der kan findes andre og mere hensigtsmæssige måder at arrangere vore vintermøder og sommeraktiviteter på.

Klubmøde onsdag den 8/2

Klubmøde onsdag den 14/3

Klubmøde onsdag den 11/4

Søren Højmark Jensen

Midtsjælland

Steffensgård, Kværkebyvej 79 , Kværkeby, 4100 Ringsted. Kontakter:
Christian Schmidt, ✆ 2164 9081
Preben Jensen, ✆ 5752 7631 / 2214 6431
anneogpreben@yahoo.dk
Henning Petersen, ✆ 3871 6567 / 2173 6240,
bikerhp@get2net.dk
Erik Kristoffersen, ✆ 4642 0262 / 2555 1121
ekr@c.dk
Peder Rønberg Jensen, ✆ 4352 6483 / 6014 6283. essotanken@webspeed.dk

Referat af klubmøde den 28/9

Erik Kristoffersen bød velkommen til de 37 fremmødte.

Her blev budt særlig velkommen til 4 nye medlemmer af DVM. Disse 4 præsenterede sig, og blev især bedt om at uddybe deres MC-baggrund. Denne spændte fra aktiv Harley-kører, til tidligere aktiv motocrosskører i perioden 1960-1990.

Lars Klitgaard fortalte herefter dels om "sine børn" underforstået hans motorkøretøjer og dels om et ophold i Kina, hvor han har været i 3 måneder i arbejdsrelation for NOVO. Dette er hans daglige arbejdsplads hvor han fungerer som maskiningeniør.

Interessen for mekanik startede som barn, hvor han dengang boede tæt på Hamlet cykelfabrik. Det var i den årrække, hvor man dengang samlede Velosolex knallerter på fabrikken. Det var også af dette skrot, han samlede reservedele som blev brugt til at bygge en legevogn med en Velosolex motor indbygget.

26/10 fortalte vognmand Bjerre Hansen om lastbiler og modelbyggeri

Siden da, har han udvidet sit domæne, hvilket vi fik bekræftet af en smuk fotokavalkade, efterfulgt af en kort fortælling om hvert enkelt køretøj. Dette spændte fra en Mondus fra 1907 til en Ducati af nyere dato. Endvidere en Vincent (Black Prince) som regnes som 50'ernes hurtigste seriefremstillede MC. Flere spændende biler er der også kommet til i samlingen.

Det hurtigste Lars har kørt, er uden tvivl med tog i Kina, 340 km blev det til.

Det var en meget spændende og hyggelig aften for os alle 37.

Gunner Sørensen

Klubmøde onsdag den 28/12 kl. 18^{30}

Spisning, gule ærter.

Ret til ændringer forbeholdes.
Ring eller mail evt. i forvejen til en i gruppen.

København

Gildhøjgård, Brøndby (januarmødet)
Hermosagård, Bygaden 82, 2605 Brøndby.

Gildhøjgård lukker, men

For efterhånden et år siden, blev vi klar over, at Brøndby Kommune havde nedrivningsplaner for 3 områder, heriblandt Gildhøjgård. De vil vist bygge boliger til ældre.

Vi prøvede flere gange at få informationer over tidshorisonten, men fik indtil for ca. små 2 mdr. siden, ingen afgørende svar. Nu har vi netop afholdt møde med kommunen, og de har udvist – syntes jeg – et rigtig godt forsøg på at give os et nyt sted vi kan være.

Det er hermed meningen, at vi efter nytår flytter til andre lokaler på Hermosagård. Stedet er for nogle velkendt, idet vi for år tilbage har afholdt større foredrag i gårdens "selskabslokale". Hermosagård er beliggende ca. 300 meter syd for Gildhøjgård.

Vi får rådighed over et kontorlignende lokale, til vores fælles ting, samt over fælleslokaler med adgang til køkken/toilet. Endvidere får vi mulighed for at bestille det nævnte "selskabslokale", til brug ved evt. foredrag med en forventet større tilslutning, end ved normale klubmøder.

V-2011-6.indd 28 04-12-2011 22:10:27

Vi vil i denne anledning gerne inviterer alle gamle og nuværende "Gildhøjgård" brugere, samt alle andre medlemmer, til en fælles afslutning på Januar-mødet **torsdag d. 12. jan. 2012 kl. 19^{00} på Gildhøjgård**, hvor vi vil serverer gratis kaffe og kage, samt øl og vand. Da vi plejer at holde status i Januar, vil vi tale om den forestående flytning og meget gerne have tilkendegivelser på medlemmer, som gerne vil stå for foredrag/madpakketure m.m. i det kommende år. Det ville være dejligt at kunne bruge løs af vores kommende gode lokaler, til spændende foredrag etc.

Til februar, vil vi mødes i vores nye omgivelser på Hermosagård. Adressen er: Hermosagård, Bygaden 82, 2605 Brøndby.

Til dette første møde, vil vi gerne byde på gratis kaffe og kage til alle, som vil se vores nye mødested. Vel mødt til starten på et nyt kapitel i DVM's Københavns afdeling.

På vegne af "Gildhøjgård-udvalget"
Kurt H. Jensen

Nimbus får bakgear

John Carlsen, J.C. Nimbus, har fået udviklet et bakgear til Nimbus. Det er prøvekørt et år og bliver prøvekørt af John hele næste sæson.

- Det skal prøves ordentligt af, inden der startes en produktion, fortæller John.

Bakgearet kan indbygges i den eksisterende gearkasse.

John Carlsen kan i forvejen tilbyde 4 trinsgearkasse. Alternativet bliver måske allerede næste år en gearkasse med 3 fremadgående og et bakgear.

red.

Nogle er mere privilegerede

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

Årlig pris for ansvar og kasko

Veteranbil fra 468 kr.
Veteran MC fra 498 kr.
Klassisk bil fra 1.253 kr.
Klassisk MC fra 1.283 kr.

Indeks 2011

Vi tilbyder

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

www.runa.dk

Tlf. 33 32 22 00

RUNA VETERAN

V-2011-6.indd 29 04-12-2011 22:10:33

Genbrugshjørnet

SØGES / KØBES

Harley Davidson model U/UH 1937-1948 i god stand (evt. godt projekt).

Indian Chief 1936-1944 i god stand.

Morten Holm Andersen *(Medlemsnr. 2055)*, ✆ 23 63 67 50.

MC literatur til opstart af bibliotek
Venneforeningen, Motorcykel- og Radio museet i Stubbekøbing.

Jan Lund-Jørgensen, ✆ 54 43 00 06 / 30 32 02 74.

Jeg søger en 1 cyl Harley Davidson fra før 1934, stand underordnet, alt har interesse også projekter. Søger både top/halvtop og sideventilede modeller.. Jo ældre jo bedre.

Michael Pedersen nr 1618 ✆ 51 90 86 43, michael_pedersen76@hotmail.com

SÆLGES

Nimbus 1946, god stand, alt mekanisk renoveret, kun prøvekørt siden da. Sælges kr. 45.000.

Viggo Hansen, 741, ✆ 62 26 16 72.

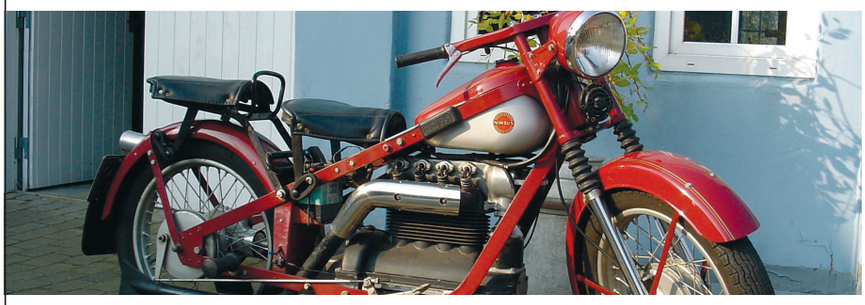
Nimbus 1957, kun prøvekørt efter renovering. Sælges kr. 45.000. Viggo Hansen, 741, ✆ 62 26 16 72.

Harley-Davidson sidevogn sælges.
Henvendelse til Torben Westergaard, ✆ 40 27 89 90.

Mærkekendere

AJS	Jørgen Kurt Hansen 86463854
Ariel	Knud Degnbol 75528378
Brough Superior	Michael Hintz 20940485
BMW	---
BSA	Erik Møller 86810150
Dania	Palle Høst Andersen 20414430
Harley-Davidson	
15-29	Niels-Erik Sørensen 86491214
15-36	Kurt H. Jensen 45875487
Indian	
Power Plus	Lars Sørensen 98541030
Scout 1920-	Gorm Wæhrens 29820010
Scout 1928-31	Leif Obbekær 66173396
New Hudson	Svend Kusk 97252511
New Imperial	
	Bent Just Olesen 55818617
Nimbus	Poul Jørss 32585377
	René Andersen 26494863
	Henning Petersen 38716567
Norton	---
Matchless	Kurt Hansen 74458184
Moto Guzzi 1921-80	
	Tom Albertsen 86593920
Royal Enfield	Ole Jensen 56879420
Rudge	Evald Henneberg 86622429
Sunbeam	Lars Klitgaard 44986032
Triumph	---

NORDISK VETERAN
- gammel kærlighed ruster ikke



- 25% rabat på køretøj nr. 2 og efterfølgende køretøjer, som er forsikret med ansvars- og kaskoforsikring
- Op til 15 % rabat, hvis du er *plus*KUNDE i Alm. Brand
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj og familieforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 179.089 kr.

Klik ind på: www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene

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

ALM. BRAND
WWW.ALMBRAND.DK

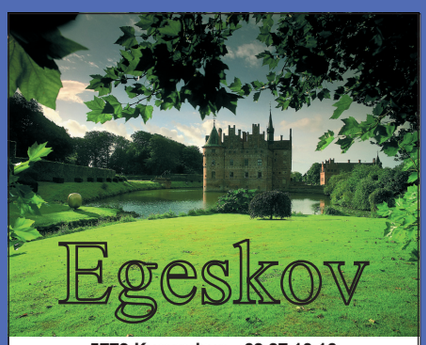
V-2011-6.indd 30 04-12-2011 22:10:38

ALT TIL NIMBUS OG BMW

Reparation og service - Nimbus og BMW
Næsten alle reservedele på lager.
Speedometer-reparation. Hjulbygning.
Motorrenovering.
Stelopretning. Totalrenovering. Lakering.
Steib og Nimbus sidevogne.
Bestil pr. brev, telefon, mail eller fax.

Mindre lager af de mest almindelige Nimbus reservedele i:
Løgumkloster, Sognegade 18,
Tlf. 2184-6264. Træffes efter aftale.
Skive, Petravej 19, Tlf. 2824-4654. Træffes efter aftale.

Aarhus Nimbus,Rombach & Nielsen Aps
True Byvej 29 - 8381 Tilst
Tlf 8624 6222 fax. 8624 6229
info@nimbus-aarhus.dk
www.nimbus-aarhus.dk



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

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.

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 2012

lørdag den 31/3 8-16
lørdag den 27/10 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

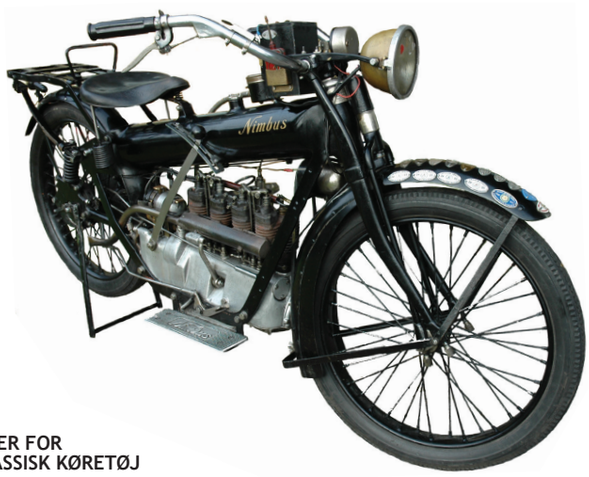
V-2011-6.indd 31 04-12-2011 22:10:44

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 2010 tilbagebetalt 130 millioner kroner.



PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift - Selvrisiko 1.730 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	640 kr.	199 kr.	1.598 kr.	494 kr.
150.000	999 kr.	199 kr.	2.495 kr.	494 kr.
500.000	2.381 kr.	199 kr.	5.757 kr.	494 kr.

GF-veteran tegner ansvars- og kaskoforsikring for bevaringsværdige originalt opbyggede køretøjer, som er henholdsvis 35 og 25 år gamle. Forsikringerne er med 100% tilbagebetaling af et eventuelt overskud. I 2011 tilbagebetales 20% af forsikringspræmien på baggrund af 2010 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF-veteran stiller ikke krav om yderligere medlemsskab af f.eks. veteranklub eller mærkeklub.

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

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

Medlemmer af GF-veteran kan tegne autohjælp for blot 265 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/klassisk køretøjer

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

Strandvejen 59
2100 København Ø
Tlf: 39 10 11 50
gf-veteran@gf-forsikring.dk