



VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub





VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
47. årgang - 1. 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, Stentofte 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
☎ 29 82 00 10
veteranen@dvm.dk

Lokalredaktører

Midt/Nordjylland

Kurt Solskov, Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe ☎ 98 38 51 64
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland

Lars Mylius Hjelm, Grønkjærvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia ☎ 75 94 22 61
mylius-hjelm@mail.tele.dk

Fyn

Ole Ploug Jantzen, Langgade 65, 5750 Ringe ☎ 43 43 25 43
mopj@smilepost.dk ☎ 20 80 90 13

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: Poul Kalør på BSA og med startnummer 12 ved Rally Skagen 1966.

Formentlig fotograferet ved starten af løbet i Taastrup. Venligst indsendt af Villy Poulsen.

www.dvm.dk - check klubbens hjemmeside

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

På den anden side...

Det lysner!

Nu er der snart køretid igen - tilmeldingen til Skagenløbet er i bladet og løbs og aktivitetskalenderen er spækket med muligheder for både det ene og det andet, både indenlands og udenlands.

Med dette nummer er der ny lokalredaktør på Fyn, idet Ole Ploug Jantzen tager over efter Søren Højmark Jensen. En meget stor tak til Søren for et solidt arbejde gennem de mange år han har virket som lokalredaktør.

Med dette nummer har vi også navne og arrangør på både Jyllandsløbet og Fladtankerløbet - dejligt nogen træder til.

Og hvor det dog vælter ind med nye medlemmer. Dejligt også Veteran-Posten har bemærket ændringerne i medlemsoptagelserne, citeret Lars Klitgaard og rost VETERANEN.

Det er jo netop de mange forskellige bidrag, der bidrager til et alsidigt og spændende blad. Allerede nu er der godt stof på lager til næste nummer.

Bemærk bl.a. de fine artikler om DKW og Victoria. Har du et mærke på hjertet - så skriv gerne om det og portrætter din yndlingsmodel.

Bemærk også de opfordringer der er i bladet til at hjælpe med oplysninger.

Og så alt det andet guf i bladet!

Gorm Wæhrens
redaktør



Poul Lønberg er i gang med at skrive en bog om livet i hans barndomsby Søllested på Lolland, hvor mejeribestyrer Staun (Nibe Andelsmejeri - og senere kordegn i Nibe Kirke) arbejdede i slutningen af 20'erne og 30'erne. Nær bekendt af hans forældre. I den forbindelse indgår en karismatisk person - Else Marie Bæk som kommer fra Vinderup og ad uransagelige veje ender som husbestyrerinde på Lolland i 1929. Et af sporene er dette billede formentlig fra perioden 1925 - 1929. Reg.V er det gamle Randers Amt. Kan I hjælpe med hvem denne motorcykel tilhører? - om ikke - hvor kan man i givet fald finde sådanne oplysninger? (Royal Enfield 1927 500cm³ - red.)

Undskyld

Året var helt nyt da vi i bestyrelsen blev gjort opmærksomme på, at vi var alt for strikse med betalingsfristen for 2012-kontingentet.

Enkelte har bemærket at betalingsfristen var overskredet da de modtog girokortet med posten !

Undskyld – undskyld - det retter vi selvfølgelig op på næste år – vi er blevet en del klogere på, hvor lang tid der bør gå fra vi leverer data vedrørende opkrævninger, til den dato vi sætter som sidste betalingsdag.

At der så, næsten en måned efter udsendelsen af opkrævningerne, stadigvæk er en del der ikke har betalt endnu, er noget skidt.

Jeg vil opfordre alle til at sikre at de har, eller snarest får, tilmeldt DVM-kontingentet til Betalingsservice – det hjælper os af med noget meget kedeligt og tidsrøvende bestyrelsesarbejde.

Langt efter deadline for bladet er vi blevet gjort opmærksom på, at der er nogle medlemmer der hverken har fået tilsendt girokort eller opkrævning via PBS.

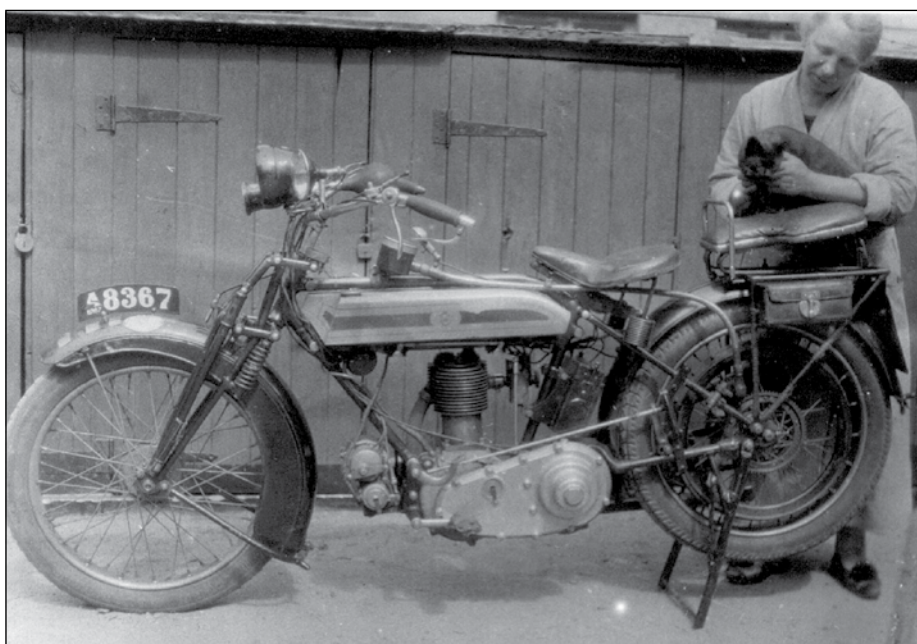
Vi vil selvfølgelig gøre alt hvad vi kan for at finde årsagen til dette.

Mener du, at du ikke har fået en kontingentopkrævning fra os, bedes du kontakte os snarest.

Vi nærmer os heldigvis den tid hvor vi kan komme ud at køre på vores motorcykler igen – jeg glæder mig meget til den kommende sæsons oplevelser sammen med muntre DVM medlemmer.

Kør fornuftigt,

Lars Klitgaard



Hej Lars Klitgaard.

Undertegnede faldt over et par foto's af min fars første motorcykel, fabrikat og model er mig ubekendt. Motorcyklen er så vidt vides fra omkring 1930, jeg kan huske at han fortalte at den skulle løbes igang ingen hjælpemidler for start, hvilket voldte problemer ved et stoplys i København.

Hvis I personer i klubben kender fabrikat og model vil jeg gerne vide det af min egen nysgerrighed. Billederne er til fri afbenyttelse, hvis det har interesse.

Bent Deber

NB. Oplysninger venligst til redaktionen eller Lars Klitgaard.

Indhold

- 2 På den anden side
- 3 Undskyld
- 4 Christian og Edith Schmidt
- 6 DKW RT 350 S
- 10 Han er STORsamler
- 12 En sjælden veteran
- 16 Fra speedwaysportens blomstrende barndom
- 17 Indian 4 Meet
- 18 Søgerbladet
- 19 Den Satans forkæde
- 20 Rutebeskrivelse
Skagenløbet 2012
- 21 Skagenløbet 2012
17-19/5
- 22 Klubnyt
- 22 Motor-Humør
- 23 Medlemsindlæg
- 24 Løbs- og Aktivitetskalender
- 25 Nye medlemmer
- 26 Landet rundt
- 29 Mærkekendere
- 30 Genbrugshjørnet



Christian og Edith med Tøjret.

Midt i den smukke del af den midt-sjællandske natur en halv times kørsel fra Ringsted bor Christian Schmidt og hans kone, Edith.

Mange vil kunne genkende Christian som en del af Skovboligaen. Her har han og Edith været med til at trække det store læs siden 2004, hvor det første Skovboløb blev afholdt.

Andre vil kunne genkende Christian og Edith fra flere Skagensløb, Egeskovløb og Fladtankerløb.

De kører et parløb som officials og som kørerpar, hvor Edith sidder på bagsædet og dirigerer Christian med ord og nyrestød. Hun svinger højre hånd ind i siden på Christian, hvis han ikke vil høre efter hendes "orientringsordrer". De har i øvrigt en aftale om, at Edith har vetoret, hvis de har mistet orienteringen og er uenige om, hvordan de kommer tilbage på kortet. Demokrati er godt, men beslutning og handlekraft er det, som skal til, og Christian er - som andre mænd - fredselser.

Ved Egeskovløbet 2011 gik Tøjret til både Christian og Edith. De er i DVM-

regi en enhed, et makkerpar. Det ses gerne, at Tøjret går til skiftende landsdele, og jeg ved, at Ole Jensens øjne tog flere ture rundt i landet. Men hver gang vendte de tilbage til Sjælland med fokus på Christian og Edith. Deres engagement i DVM generelt og ved Skovboløbet især indgik med stor vægt i hans overvejelser. Når det til-lige erindres, at tøjret er en kammeratskabsorden, ville det være en hån mod Christian og Edith, hvis jeg overlod det til andre, har jeg hørt Ole sige.

Jeg besøgte Christian og Edith en kold novemberdag. Jeg blev inviteret inden for i Christians lille værksted, som han kalder "varmestuen". Den ligger i direkte forlængelse af Ediths køkken, kun adskilt af en dør, - praktisk for to mennesker, der spiller i samme toneart.

Yderdøren blev lukket, og jeg så mig omkring. Rummet var ikke stort, og der var lavt til loftet. Væggene var skjult bag sirligt ophængte kassetter med mange forskellige rare sager, og det daglige værktøj var systematisk hængt op på væggen. Christian er gartner;

urter sås i lige rækker, og værktøj ligger ikke hulter til bulter.

Lige inden for døren stod en lille drejebænk og på filebænken/arbejdsbordet havde Christian placeret en bænkboremaskine og en slibesten.

Under filebænken var der kasser med forskellige stumper af ubestemmelig art. Men man smider ikke tingene bort. Man ved aldrig, om man får brug for det.

Midt i lokalet på en mc-løfter stod en BSA 250'er årgang 1930 klar til kamp.

Christian har en stor have. Det er beundringsværdigt, ja for nogle måske endda misundelsesværdigt, at han kan overkomme at passe have, være engageret i DVM og skrue på sine cykler.

Bagest i haven står Christians (og Ediths) cykler opstaldede i et skur. Pladsen er trang, men de står godt og tørt. Det er udelukkende BSA'ere. I årgang spænder de fra 1923 til 1958, 6 stykker i alt. Christian har en historie til hver eneste cykel; f.eks. om B33'eren fra 1954: "Den købte jeg på Fyn. Den kunne

startes, men den var faktisk et vræg, så jeg måtte hovedreparere den og sætte ny kobling i. Stellet har jeg selv malet, men skærme, tank og værktøjskasse har jeg fået malet hos en automaler.

Om sidevognen dér, det er en Swallow, den skal jeg have ordnet. Der skal laves lidt om ved vindskærmen."

Medens Christian og jeg opholdt os i skuret havde Edith lavet kaffe, så vi bevægede os ind i den varme stue, hvor vi samledes over en tår kaffe med småkager, og Christian fortæller:

Den egentlige interesse for veterancykler begyndte først for en halv snes år siden. Edith og jeg havde besøgt en post ved et Skagenløb, og vi blev straks betaget af de gamle maskiner, især BSA. Vi var enige om, at det skulle vi også prøve. Vi købte en BSA, S30; den var på 500 ccm og sideventilet. Vi kørte vores første Skagenløb på den.

Da jeg købte den skulle den jo sættes i stand. Jeg besøgte Gunner Sørensen, for at få lidt hjælp og lidt fiduser til at få den klargjort. Jeg kendte ham ikke, og han var lidt afvisende i starten. Men vi fik da en snak. På hans værkstedsgulv havde han placeret en ambolt. Jeg nævnte for ham, at den da skulle stå på en træklods for at give en fornuftig arbejdsstilling. Jeg kørte hjem med uforrettet sag. Jeg havde på lager en stump fra en træstamme, som havde en passende højde til en ambolt. Den kørte jeg ud til Gunner og sagde værs'go'. Gunner blev glad for stammen, og jeg blev glad for hans enestående hjælp og støtte.

Som helt ung kørte jeg på en Hamlet, årgang 1946 med Sax motor. Ja, jeg havde jo ikke kørekort, og det gik egentlig meget godt, indtil jeg en dag blev taget af de "sortlakerede gadedrenge". Min far havde heller ikke kørekort, så vi drog til Ringsted og tog kørekort hos kørelærer Ramskov. Vi kunne klare os med ca. 1½ time til både øvelseskørsel og køreprøve, så det var en billig fornøjelse; Der var en fast pris på 75 kr. for øvelseskørsel og køreprøve. Tja, tiderne skifter, meget er forandret, og især trafiktætheden er jo væsentligt forandret.

Senere fik jeg en NSU Fox på 125 ccm. Den var en 2-takter. Der var jo også en 4-takts Fox, men den var kun på 98 ccm. Den gav jeg senere i bytte for en Jawa

250'er. I mellemtiden havde min far fået fingre i en BSA M20, sideventilet. Men han havde lidt mas med at mønstre den; han blev bange for den; den slog ham engang. Så byttede vi. Men jeg fik kørt BSA'en død. Så købte jeg en Nimbus, årgang 1936 hos Szymanski i Roskilde; den kostede 1300 kr., og den var nyrenoveret, synet og med nummerplade.

Christian har en god hukommelse og en levende fortælleevne. Ind imellem skal hans hukommelse lige have en "time out", men så er Edith der straks med et stikord, og så kører det igen.

Det sidste Egeskovløb, ja det var lige ved at gå i vasken for os. Ved ankomsten til det sidste Egeskovløb havde BSA'en fået en kedelig lyd. Det viste

sig, at krumtappen var gået løs i sølen. Ole fra Gørslev opfordrede mig til at køre hjem og hente en anden. "Du har så mange", sagde han, "og du skal ud at køre. Du er jo ikke kommet her for at gå på museum". Jeg fik fat i en påhængsvogn og kørte til Sjælland, hvor jeg udvalgte mig min Empire Star fra 1938.

Jo, fighterviljen mangler ikke.

Pludselig er det blevet først på eftermiddagen (sådan er det, når man er i godt selskab), og vi må slutte. Jeg bliver fulgt ud gennem køkkenet og varmestuen. En sidste indånding af atmosfæren i Christians dejlige varmestue. Det var en god dag i selskab med to gæstfrie og "motorgale" mennesker.



BSA 250'er, årgang 1930 under restaurering i varmestuen.



BSA 250'er, årgang 1930 klar til kamp

DKW RT 350 S

Et nærmere kig på den avancerede tyske kvalitetsmotorcykel

Af Ove Dürr Jensen, tekst og foto



Om at komme videre og prøve noget nyt.

Efter 10 gode år og godt 16.000 km på Nimbus årgang 1939 var det til køresæsonen 2011 blevet tid til at afsøge nye oplevelser med 2-hjulede veteraner.

Som det er alle bekendt, er vor hobby særdeles bredt funderet og går man og tror, at det er muligt at nå hele vejen rundt i løbet af et livsforløb, kan jeg kun sige: Glem det!

Det er tværtimod nødvendigt at lægge bånd på sig selv og vælge med hjertet og en passende portion snusfornuft.



Den trofaste Nimbus 1939 skulle afløses.

Derfor var mit ønske at finde en helt anden type motorcykel for ligesom at have afprøvet yderlighederne. Jeg har altid haft et blødt punkt hvad angår dansk mekanik, men samtidig også haft stor respekt for tysk funktionalitet og ingeniørkunst. Efter en 20-årig "uddannelse" med danske 50er knallere og hertil de førnævnte 10 år med en velkørende Nimbus (*svigtede kun 1 gang - revnet strømfordelerdæksel - øv*), var det derfor naturligt at vende blikket mod vor sydlige nabo og se på mulighederne.

Efter nogen overvejelse, synes jeg egentligt jeg fandt den perfekte kombination. Jeg husker DKW fra mine drengedage, da mærket var velrepræsenteret i gadebilledet både som bil og motorcykel og disse køretøjer havde da også deres store andel og betydning for væksten i efterkrigstidens Danmark.

DKW er jo grundlagt af den store danske iværksætter Jørgen Skaft Rasmussen og er derfor – i hvert fald i min verden – ligeså dansk som tysk. Kombinationen af dansk virkestrang og tysk perfektionisme udmøntede sig

i et erhvervseventyr, som på sit højeste havde status som verdens største motorcykelfabrik og Tysklands 2. største bilfabrik efter Opel. Godt skulderet af en dansk smed fra Nakskov. De historiske detaljer om Skaft Rasmussens liv og levned er godt beskrevet i andre sammenhænge, blot skal her nævnes, at hele hans livsværk gled ham af hænde i 30'erne, overvejende på grundlag af de herskende politiske tilstande i Tyskland op mod 2. Verdenskrig. Han returnerede til Danmark og virkede en overgang som konsulent for Dansk Industri Syndikat under opbygningen af den lille Disa motorcykel. Han levede herefter tilbagetrukket indtil sin død i 1964.

Vælg, søg, find – og køb!

Nu lød opgaven så: Hvilken model skulle vælges? Det var i virkeligheden ikke så svært. DKW har i løbet af 40 år sprøjtet titusindvis af hverdagsmaskiner ud på markedet. Alle var de effektive industriprodukter og velanskrevne over hele verden. Den lille RT 125 er kendt for at være kopieret af

andre fabrikanter i stor stil – både amerikanske Harley Davidson, engelske BSA og japanske Yamaha havde øje for genialiteten. Men i mindre omfang fremstilledes også større maskiner, som i dag er særdeles efterspurgt. Heriblandt vandkølede sportsmodeller fra så tidligt som 1926, NZ 350 & 500 fra 30'erne og model RT 350 S fra midt-50'erne. Denne model nåede kun at blive fremstillet i godt 5000 eksemplarer, før markedet umuliggjorde en rentabel produktion. Derfor var der for mig ingen vej udenom. Det skulle naturligvis heller ikke være for nemt og derfor ville en fin 350'er være det oplagte valg, hvis den kunne findes. Sådan blev det.

Efter langt tids søgen, var et pænt og frem for alt originalt eksemplar indenfor rækkevidde. Cyklen havde stået i udstilling mange år efter restaurering og nærmest ikke kørt siden. Det har den fordel, at restaureringen er foretaget på et tidligt tidspunkt og det naturlige forfald i køretøjets livscyklus har derfor ikke været så fremskredent på istandsættelsestidspunktet. Dermed kan sådanne køretøjs tilstand tit være langt over gennemsnittet. Indkøbet blev foretaget uden al for megen dramatik. DKW'en blev efterfølgende forsynet med historiske nummerplader, et nyt fordæk og et kraftigt eftersyn af tænding, karburering og bremsejustering. Så var vi klar til at køre sommeren i møde.

350'eren er den direkte modsætning til Nimbus. 2-taktsmotor på 2 cylindre mod 4-taktsmotor på 4 cylindre. Begge cykler har hver deres helt egen lyd. Nimbus lyder jo som den velkendte humlebi, medens DKW'en nærmest har en turbineagtig lyd ud ad landevejen. Køreoplevelsen er charmerende på dem begge, men meget forskellig.

På vejen med DKW RT 350 S

I slutningen af juli 2011 artede vejret sig endelig mod det bedre. Efter flere små prøveture, havde en 140 km's tur rundt i det midtjydske længe været på tegnebrættet, men jeg holder ikke meget af at køre i silende regn, når formålet er en hyggetur i adstadigt tempo ad små veje. Men en fin lørdag eftermiddag med høj sol og vindstille, åbnede der sig pludselig en mulighed og så var det bare med at komme af sted. På med køredragt, pottelhjelm, motorbriller og skaftehandsker.

Perfekt balance

Lidt choker, en smule gas og 2 tråd på kickstarteren og motoren springer villigt i gang. Efter let opvarmning og røg om ørerne – det er jo en 2-takter – sættes i første gear og jeg triller af sted. De lange skiftebevægelser mellem gearene kræver lidt tilvænning, men funktionaliteten er upåklagelig. Godt ude af byen, kan der endeligt sættes i 4. gear og DKW'en summer af sted. Første positive indtryk er den gode



affjedring og balance på cyklen. Vej-ujævnheder absorberes i udstrakt grad og til forskel fra Nimbus, mærkes det tydeligt at bagstellet er affjedret. Motoren trækker uhindret op i omdrejninger og det er op til føreren at bestemme, hvornår det er tid at slække lidt på gassen. I al almindelighed er veteranmotorcykler ikke beregnet til at race på og det bør man som hensynsfuld veteranmand huske på. Nimbusen kørte perfekt ved 70 – 75 km i timen. Det samme gør DKW'en. Forskellen er dog, at DKW'en nemt runder de 90 – 100 km/t uden at virke anstrengt og det er efter mine begreber for stærkt. Derfor er min foretrukne hastighed omkring de 75 – 80 km/t og her har både fører og motorcykel det godt.

Vibrationsfri kørsel

Næste positive indtryk er mangelen på vibrationer. Det kraftige stel og den fine naturlige motorbalance kombineret med effektiv saddelmontage efterlader ingen rystelser. Cyklens egenvægt er godt og vel 170 kg og det medvirker til en god retningsstabilitet ud ad landevejen. Den helt indkapslede kæde i højre side trækker på baghjulet via gummikobling i det bagerste tandhjul.

Herved dæmpes transmissionsoverførte rystelser betragteligt. Kombinati-

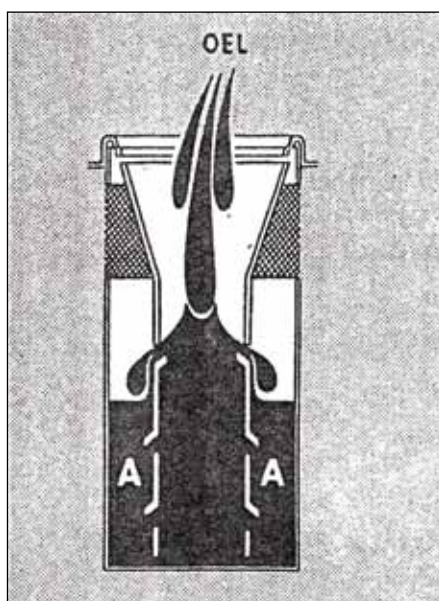
DKW RT 350 S - højre side.



onen af disse kvaliteter giver en samlet køreoplevelse, som bringer tankerne hen på englesang eller noget lignende. Cyklen kører simpelthen kanon-godt. Derfor bliver kørslen også meget afslappet og cruise-agtig og der er tid til at nyde turen i fulde drag. Motoren yder 18,5 hk og disse er alle i starthullerne. Det største moment afleveres allerede ved ca. 3500 omdrejninger, så der er et rimeligt bundtræk i maskinen. Konklusionen er, at det samlede kraftværk går op i en højere enhed.

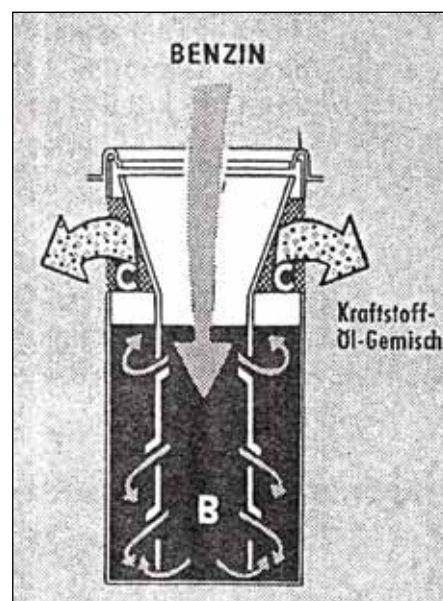
Kraftig baghjulsbremse

DKW RT 350 S har som alle øvrige motorcykler fra 50erne tromlebremser på begge hjul. Men – som en særlig specialitet – er baghjulsbremsen hydraulisk, hvilket var noget af et særsyn på den tid og såmænd også i dag, når vi snakker tromlebremser. Hovedcylinderen er monteret i højre værktøjskasse og forbundet til baghjulet via rør og slange. Bremseeffekten er kraftigt dimensioneret, da 350eren er konstrueret som en oplagt sidevognscykel. Som solo-maskine er der derfor tendens til overbremsning af baghjulet og jeg har brugt nogen tid på at lære at beherske mig i nedbremsningssituationer. Bremsen er lidt svær at dosere og træder man det mindste for hårdt, blokerer baghjulet meget nemt. Her skal altså passes på!



4% to-taktsolie i tanken

Tanken rummer 17 liter benzin iblandet 4 % to-taktsolie. En specialitet er, at der i tanken er monteret en såkaldt Shell-mixer beregnet på, at der først påfyldes passende mængde olie og dernæst benzin. Mixeren sørger for effektiv blanding. Det har den fordel – ikke mindst i vore dage, hvor der er langt mellem tankstationer med færdigblandet to-taktsbenzin – at du selv medbringer en lille flaske med to-taktsolie svarende til en tankfuld benzin. Så er det bare at tanke som normalt. Andre specialiteter er frigearedsindikator og mulighed for, via tændingsnøglen i rette stilling, at starte motoren uden batteri.



Nem at vedligeholde

DKW er forholdsvis let at holde kørende. Som i tilfældet Nimbus i Danmark, har entusiaster i Tyskland sørget for god forsyning af reservedele, enten brugte, nye eller ny-fremstillede. Derfor er de fleste sliddele ikke noget problem, om end nogle af motordelene kræver særlig ekspertise og know-how at renovere, eksempelvis krumtapkonstruktionen i 350eren. Alt i alt er maskinen et godt eksempel på en avanceret konstruktion, hvor slidstyrke, økonomi og pålidelighed er sat i højsædet. Alt er godt skruet sammen og gennemtænkt. Helt i tråd med Jørgen Skaftes Rasmussens oprindelige grundidé, da tingene tog fart i



Hydraulisk bagbremse.



Hovedcylinderen gemmer sig i bunden af værktøjskassen.

20erne. Lidt af en cadeau er det også, at garvede motorcykelfolk gennem tiderne kan enes om, at netop DKW RT 350 S er én af de smukkeste og mest harmoniske motorcykler, der nogensinde er bygget.

Hjemme igen

Efter knap 3 timers kørsel på landevej, sognevej, Silkeborg-bakker, skovarealer ved Karup og en enkelt pause, holder jeg igen hjemme i indkørslen, nærmest beruset af DKW'ens udstråling. Maskinen har kørt perfekt uden én eneste udsætter eller andre svinkeærinder. *Alles hat vorraussichtlich funktioniert....* Således en køreoplevelse rigere, ser jeg frem til mange kommende lørdage, hvis ellers vejret er skikkeligt...!

Data og specifikationer – DKW RT 350 S, årgang 1956:

Fremstillingsår: 1954 – 1956, produktionstal 5290 eksemplarer

2 cylindret to-taktsmotor, 348 ccm, overkvadratisk, fartvindskølet
Boring 62 mm, slaglængde 58 mm, kompressionsforhold 6,5 : 1

Ydelse: 18,5 hk ved 5000 omdrejninger, drejningsmoment 2,65 kgm ved 3500 omdrejninger

Tophastighed: 120 km/t solo

Acceleration 0 – 80 km/t: 10 sek.

Bing karburator 26 mm med starterdyse

Transmission: 4 gear i oliebad med primærkæde

Udveksling solo: 1. gear 1:16,6 - 2. gear 1:9,4 - 3. gear 1:6,76 - 4. gear 1:5,35.

Benzinforbrug: 3,8 liter pr. 100 km

6 V elektrisk anlæg, 75/90 W dynamo, 2 tændspoler, 2 platinsæt

Teleskopforgaffel, bagsvinger med oliedæmpede teleskoper

Bremsetromler 180 mm for og bag, hydraulisk baghjulsbremse, kabelbetjent forhjulsbremse

Egenvægt: Med fuld tank 176 kg / totalvægt 340 kg

Dækstørrelse for og bag: 3,50 x 18

Pris: 2250 DM i 1955

Forgaffelopbygningen er et kunstværk i sig selv.



Motoren er en kompakt enhed.

Kort historik:

Modellen blev præsenteret som prototype i 1953 med plungeraffjedring på baghjulet. Produktionen blev så småt iværksat sidst i 1954, nu med svinggaffelaffjedring.

Allerede i 1956 var det slut på grund af stigende interesse for motorcykler. Nu ville folk have tag over hovedet og det tyske *Wirtschaftswunder* var godt i gang. Derfor blev små biler i stedet det store hit – til priser som ikke var væsentligt højere end større motorcykler. DKW RT 350 S kostede 2250,- DM, hvilket var i den dyrere ende.

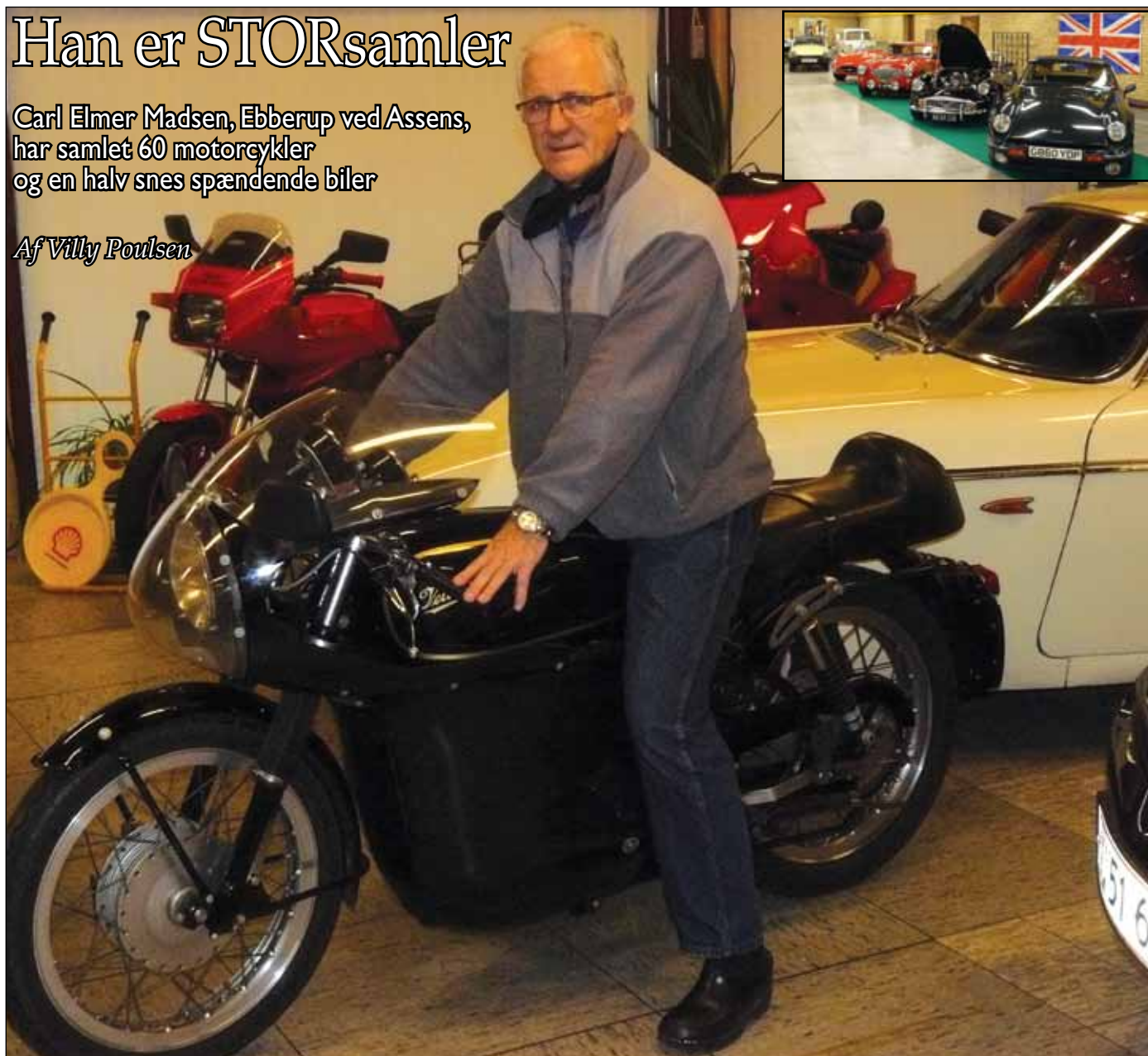
Modellen er i dag relativ sjælden på grund af de få producerede eksemplarer og er eftertragtet især i Tyskland. Den er, som alle andre DKW-produkter, teknisk avanceret efter tysk recept: *Ordnung muss sein*. Bl.a. kan gearkassens indmad hægtes sidelæns ud af motorhuset og således kan reparationer i dette område foretages uden at afmontere motoren.



Han er STORsamler

Carl Elmer Madsen, Ebberup ved Assens, har samlet 60 motorcykler og en halv snes spændende biler

Af Villy Poulsen



For få år siden blev den lokale brugs i landsbyen Ebberup ved Assens bygget om for et millionbeløb, for derefter at lukke og slukke efter et par år og en tabt kamp om supermarkedskunderne, mod de andre store kæder.

Hvis man får det at vide, kan man godt forestille sig at der har været dagligvarehandel, men i dag rummer den tidligere butik, et omfattende kælder-kompleks og andre lokaliteter en ret enestående samling af først og fremmest motorcykler. Langt de fleste er af nyere dato, hvilket vil sige fra de gode år fra midten af 1960'erne og frem. Der er 62 i alt, heraf en snes bedagede speedwaymaskiner helt tilbage til speedwaysportens barndom, hvor det jo hed Dirt Track.

Der står også godt en halv snes biler,

og det er ikke bare biler, men fuldblods sportsvogne som nye Ferrarier, Maserati, ældre Morgan, Jaguar E, TRV, Daimler, Alfa Romeo og flere andre ædle biler (se indsatte foto øverst).

Bag hele menageriet står Carl Elmer Madsen, et kendt ansigt i veteran MC kredse, hvor han har været med i en snes år. I de første år lidt i baggrunden, men efter pensionering og det fyldte 70. år, er han helt fremme i skoene, og med, når f.eks. de fynske DVM'er holder månedsmøder, kører Fyn Rundt eller Egeskovløb.

Opel Blitz

Carl Elmer Madsen er fra Vestfyn, hvor han har levet det meste af sit liv. Faderen var cementstøber, og drev ved siden af en lille vognmandsforretning.

Først med en førkrigs Opel Blitz, som Carl Elmer betegner som en rigtig fin lastbil af høj kvalitet. Senere kom der en Austin lastvogn til. I faderens garage stod også en ældre sideventilet Matchless med håndgear, men han husker ikke at faderen nogensinde kørte på den. Og hvad der er blevet af cyklen i dag, har han ingen anelse om.

Selv kom unge Carl Elmer i mekaniklære hos den lokale landsbymekaniker. Det var en rigtig god læreplads, for dels blev der arbejdet på alle tænkelige bilmærker, traktorer o.s.v., og dels blev der ikke skiftet så mange reservedele, for pengene var små, og der blev altid forsøgt en løsning med at reparere det forhåndenværende, så kunderne kunne køre videre.

- Det var her jeg lærte en meget vigtig

ting i mit liv: aldrig at smide noget ud, som måske kunne bruges igen en gang, siger Carl Elmer med et smil. Det er vist noget der er mange andre DVM-medlemmer der vil vedkende sig, og det kan de yngre generationer ikke helt forstå.

Efter læretid og arbejde med bl.a. GM-biler og Mercedes, købte Carl Elmer Madsen i 1967 sit lærested, som han har drevet frem til for kort tid siden. Sideløbende med at drive værksted og servicestation blev der solgt brugte biler, og som han selv udtrykker det, så var det gode år.

BSA Gold Star

Motorcykelmæssigt var Carl Elmer med allerede fra 17-års alderen, bl.a. med en BSA Gold Star fra 1938, senere med Matchless G80 og forskellige andre engelske maskiner. Det blev også til et beskedent forsøg med at køre moto cross, og her er Carl Elmers helt store forbillede naturligvis Mogens Rasmussen. Men da Carl Elmer også skulle passe forretning og familie, var det svært at kombinere med den skadesrisiko der er forbundet med sporten.

I England

I en årrække rejste han meget rundt i England sammen med en god ven, Ralf Tobiesen, som også var et særdeles aktivt DVM-medlem. Ralf driver i dag et hotel i Belgien, og er helt ude af MC-gebetet. På turene til England blev der ofte købt ind, og nogle af perlerne i samlingen i dag er Sunbeam maskiner fra de tidlige år. Der er tre under restaurering. De er fra sidste halvdel af 1920'erne. Der står også det meste af en 1913-model "solstråle", samt dele af en topventilet fra 1913.

Blandt de øvrige maskiner er tre Velocette fra de sidste år af fabrikken, en Thruxton en Venom og en 350cc Viper. Desuden en Triumph Trident i racerudgave, en meget flot Norton cafe-racer fra 1960'erne, samt diverse Ducati, Moto Guzzi, BMW og en flok japanske maskiner. Et par flotte BSA Gold Star i DBD-udgaver står også i samlingen. Den ene med den motor, Palle Høst Andersen vandt DM i motocross med i 1957. Alle er i meget fin stand og hver

især passende fint ind i udstillingen i den gamle brugsforenings butikslokale og lager.

Speedwaymaskiner

Den nok mest spændende del af samlingen er en snes bedagede speedway-maskiner, som kan dateres tilbage fra årene før 2. verdenskrig, og frem til nutiden. De fleste står helt uberørt fra de er trukket ud af banerne fra deres sidste løb. Der er 2- og 4 ventilede Jawa, der er Godden, svensk SRM, der er diverse JAP, bl.a. legendariske Svend Nissens første JAP-maskine, et virkeligt klenodie. På sadlen ligger Svends første styrthjelm, og hans skinddragt hænger på en bøjle.

Svend Nissen

I det hele taget har Carl Elmer Madsen gjort meget ud af at hædre sin gamle ven, Svend Nissen. I et stort lokale er der ophængt legemsstore fotostater, som beskriver Svend Nissen gennem hans 30år lange karriere som speedway- og 1000 meter kører. Efter aftale med Svend Nissens datter, Ina, er alle Svends pokaler og plaketter også udstillet i Carl Elmers samlinger.

Carl Elmer er glad for sit medlemskab i DVM.

- Jeg møder jo en masse dejlige mennesker, som alle sammen brænder for de gamle motorcykler siger Carl Elmer og fortsætter: -Det ærgerlige er så måske bare, at det ofte er de samme mennesker jeg møder i dag som jeg gjorde for 15 år siden. Der er sket



Svend Nissen ved sin første JAP-maskine.

et naturligt frafald, men der er ikke kommet ret mange nye til, og det er en frygtelig stor skam. Jeg ved ikke hvordan man kan få den klub til at vokse, men der har jo indtil for nylig været stor modstand mod at lempe på reglerne, og nu er det måske ved at være for sent. Det syntes jeg er trist! For vi har jo virkelig noget at byde de yngre mennesker, som også interesserer sig for de lidt ældre motorcykler.

Carl Elmer Madsen slutter af:

-Personligt kunne jeg aldrig finde på at stille op på en maskine med håndgear eller remtræk, eller for den sags skyld bare en sideventilet. Jeg vil køre på noget jeg stoler på, noget jeg kan finde ud af, og som vil det samme som mig når jeg skal ud og køre. Men os er der jo også nok plads til, og jeg ved vi er mange flere end de fleste tror.



En sjælden veteran

Af Peder E. Pedersen (691) tekst
og Lars Mylius Hjelm foto



Villy Sørensen forklarer om motornummeret.

Tyske førkrigsmaskiner er i Danmark ikke nogen dusinsvare – bortset måske fra Zündapp og BMW – og vel at mærke når talen er om 4 – taktere.

På Fyn findes imidlertid et eksemplar af mærket Victoria, som ikke har været særlig udbredt i Danmark før krigen.

Artiklen handler således om en model KR50 fra 1932 tilhørende Villy Sørensen (221) i Ryslinge. Det er en kraftig 500 cm³ sideventilet motor, som er bygget ind i et stærkt stel.

Victoriaens danske levnedsløb er i korthed følgende:

Villy købte i 1983 cyklen af en arbejdskollega, Ove Leerbek, i Fjellerup på Fyn. Da var køretøjet allerede restaureret.

Samme Leerbek havde erhvervet køretøjet i 1978 og fundet det i Årup hos Arly Leerbek Nielsen, som menes at have købt det i 1972/73.

På daværende tidspunkt var cyklen opstaldet på et loft på Langeland hos malermester Johs. Kaae i Nordenbro

Han havde brugt motorcyklen som firmakøretøj og gamle mennesker på

øen kan endnu huske, at malermesteren kørte rundt med malerbøtter i en kasse på bagagebæreren og at maling i alle regnbuens farver var løbet ned over cyklen.

Det kronologiske levnedsløb for Victoriaen har en brist, da det ikke er muligt at klarlægge tiden helt tilbage til køretøjets første registrering, som var 01.04.1933 på Frederiksberg, hvor den betegnes som en model 1932 og får indregistreringsnummer A 21849.

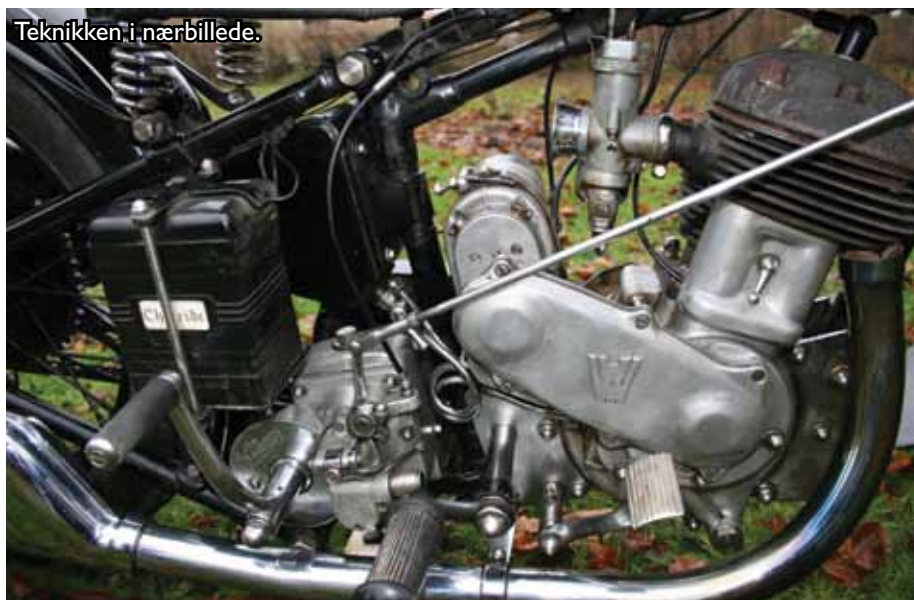
Det må imidlertid antages at motor-

cyklen fik ny adresse i 1937, hvor den fik registreringsnummer O 2420 fra Rudkøbing politi altså med malermesteren som 2. ejer.

Som de fleste andre danske køretøjer har den sandsynligvis været opklodset under krigen – og afmeldt. Den 20.11. i 1945 fik den et nyt registreringsnummer, nemlig O 2480 fra Rudkøbing politi.

Første forsikringsselskab i 1933, har været Danske Phønix.

Teknikken i nærbillede.



Villys Victoria

I løbet af de mange år, som Villy Sørensen har haft køretøjet, har der bortset fra magneten ikke været problemer med at være Victoriaejer. Batteritænding – fabrikat. Bosch – samt en 3-trins gearkasse fra fabrikken Hürth er komponenter, der normalt ikke giver anledning til problemer. Gearskifte foretages, med håndgearstang på benzintanken.

Forøvrigt er al el-udrustning af fabrikat Bosch.

Villys cykel har ikke noget speedometer, men gearkassen er forberedt for speedometertilslutning.

En kraftig bagagebærer er basis for et stort, indstilleligt bagsæde, der byder på en fin kørekomfort.

Den kraftige forgaffel, forsynet med 2 forchromede trækfjedre, er fabrikat Tiger.

Styret er et kapitel for sig, især hvad angår armaturer, der fordeler sig på højre side, som indeholder tændingsregulering, mekanisk blænderfunktion, tudehorn og gas samt forbremse medens venstre side har luftregulering, ventilløfter og koblingsgreb.

Cyklen kører med en Amal karburator, selv om den egentlig skulle have haft en Fischer – Amal. Det kan den nå at få endnu, for Villy har nemlig fundet den rigtige karburator, men endnu ikke nået at få den monteret.

2 værktøjskasser er senere blevet anskaffet og monteret.

Victoriaen er sortlakeret og har hvide tanksider og værktøjskasser, hvilket næppe svarer til den oprindelige farve, som har været blå/blågrå.

Egenvægten er angivet til 169 kg og motornummeret er så lavt som 905, medens stelnummeret er 203298.

Flere ting tyder på, at man på restaureringstidspunktet ikke har kunnet skaffe tilstrækkelige oplysninger om køretøjets detaljer, idet cyklen f.eks. er født med et lille armaturbræt indeholdende speedometer og ur, og det er der ikke på Villys motorcykel.

Ligeledes var den udstyret med en "kombibremse", dvs. at bremsepedalen aktiverede såvel bag- som forbremsen på én gang.



Styr og alle greb er originale.



Håndtag til luftspjæld og ventilløfter.



Originale tænding og lygtreguleringer.



Tydelig og velbevaret dåbsattest.



Victoriaørnen.

Villy fortalte, at denne kombibremse ikke kunne godkendes til syn, hvorfor den måtte fjernes.

Motoren er leveret til Victoriawerke af Sturmey-Archer, hvilket måske ikke umiddelbart ses, idet aluminiumsdækslet ved takt- og mellemhjul

er forsynet med Victoriawerkes logo.

I øvrigt er det en robust 500 cm³ sideventilet motor, som kom på markedet i 1930 under betegnelsen KR50 som afløser for model KR III.

Boringen er 79mm, slaglængden er 101mm og ydelsen er 12 HK.

Victoria KR50 fra 1932.



I det andet produktionsår fik KR50 konkurrence at mærke på hjemmefronten, idet KR50 S kom på markedet som en topventilet 500 cm³ motor.

I 1931 blev motoren vippet lidt fremover for at forbedre kølingen ligesom visse detaljer i lakering og tankemblemer var blevet indført.

Produktionen fortsatte i 1932, men i løbet af 1933 blev modellen taget ud

af programmet.

Det er et meget sjældent køretøj her til lands og i hjemlandet, Tyskland, er det ligeledes en sjældenhed i de nordlige regioner.

Ud fra de foreliggende papirer, attest (registreringsattest) og et toldpapir fra 1945 må man antage, at enten er de originale papirer blevet væk under krigen – under opklodsningen – eller

Hurth gearkasse med udtag til speedometer.



Den stolte ejer Villy Sørensen.



også har besættelsesmagten haft den indkaldt til tjenestekørsel, for i 1945 fik cyklen en ny "fødselsattest" og der blev betalt toldafgift i samme år for den, måske fordi papirerne i kapitulatonens forvirring er bortkommet.

I hvert fald er Villy Sørensen ejer af en motorcykel med en historie bag sig, som det ikke er alle veteranfolk forundt, men han er også glad for den --- og hans hustru sikkert også for den store, justerbare passagersadel, som malermesteren på Langeland havde gemt, medens han kørte rundt med en kasse bagpå – fuld af malerbøtter.

Kildeangivelse: Victoria – Die Geschichte einer grossen Motorradmarke af Thomas Reinwald.

Indian 4 Meet

Tiffin 11.-14. august 2011

Af Jan Lund-Jørgensen, tekst og foto

Hvis du sådan lige får en uimodståelig lyst til at se ca. 80 stk. 4 cyl. Indian motorcykler samlet på et sted, så må du tage en tur "over there".

Hvis du samtidig vil se lidt af USA er det oplagt at leje en autocamper og køre lidt rundt. Og med kun 3 ugers ferie bliver det desværre kun lidt af USA man får set. For vores vedkommende passede tidspunktet med at vi kunne deltage i -INDIAN 4 Cylinder Club- årligt træf i Tiffin, Ohio. Tiffin ligger lige syd for Lake Erie, ca. 450 miles kørsel fra Newark uden for New York hvor vi afhentede autocamperen.

Det var et fint træf omkring 4 cyl. Motorcykler, med socialt samvær i høj-sædet. Da klubben har 50 års jubilæum i år havde man forsøgt at samle en komplet tidslinie fra ACE til de sidste Indian 4 fra 1942. Andre 4 cyl. var også velkomne, men der var kun en enkelt Henderson.

Der deltog og blev vist alt fra lade-fund til overforkromede udstillings-modeller, men langt de fleste var fint restaurerede i original stand . Plus en enkelt spøjs udgave i mini format med original motor men ellers mindre i alting. Fint kørende.

Ud over oplevelsen med de mange indianere var det sociale samvær afgjort deltagelsen værd. Det var let at få kontakter og alle var søde og venlige og fik os til at føle os velkomne. Træffet blev holdt på en slags dyrskue-plads med nogle haller og græs hvor man kunne campere. Forplejningen var fælles og man betalte hvad man syntes var passende. Om lørdagen var der en køretur i omegnen.

Lørdag aften var der en banket på et nærliggende motel med præmie over-rækkelse, hvor vi fik en lille plakette for længst tilrejsende. Alt sammen vældig hyggeligt.



Hvis du så stadig ikke har fået nok af Indian motorcykler og familien stadig er forstående, bør du afgjort besøge Indian museet i Springfield, Massachusetts.

Efter at Charles og Esta Manthos i en del år havde udstillet deres samling af Indian motorcykler i en del af den gamle wig-wam bygning på State Street er samlingen nu flyttet lidt down town, på samme vej, til Springfields offentlige museum. Esta testamenterede ved sin død samlingen hertil.

Der er lavet en udstilling der fint viser udviklingen fra 1901 – 1960.

For en Indian freak er der meget at kigge på. Lige fra de første "kameler" over snescootere, bil, påhængsmotor, flymotor og et bredt udvalg af diverse modeller fra de fleste år. Selv Oscar Hedstrøms gamle fine værktøjskasse

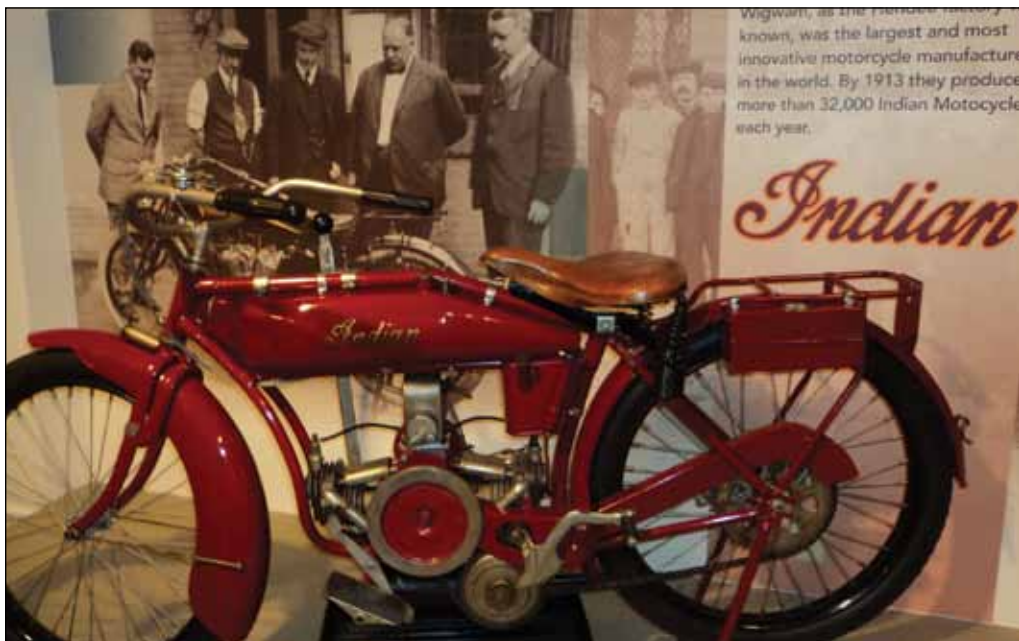
er bevaret.

Yderligere er der udstillet nogle fine Rolls Royce modeller fra 1920-30 bygget på en samlefabrik i byen.

Museet omfatter også industriudvikling, naturhistorie og kunst, så der er meget at kigge på.

Når du så alligevel er i byen må du ikke snyde dig selv for det historiske vingesus ved at gå rundt om den del af den gamle fabrik som endnu ligger på hjørnet af State Street og Wilbraham Road

Hvis du så keder dig lidt i New York, ikke fordi det er nødvendigt, udstiller Politimuseet på Manhattan et par Indian police-modeller og en del billeder. De har også en udstilling og minde afdeling om de politifolk der mistede livet under terrorangrebet på Wold Trade centret.



Down the memory lane

Fra speedwaysportens blomstrende barndom

Af Villy Poulsen



Fangelbanen ved Odense. Aktørerne er Jørgen Berlin, Svend Nissen og Erhardt Fisker, alle på JAP.

I min barndom begyndte speedwaysporten at blomstre for alvor. Det var i årene lige efter krigen, og der var et udpræget behov for underholdning. Det var ikke ualmindeligt, at der kom 10-20.000 tilskuere til løb. Dette uagtet, at staten, som også dengang udfoldede stor kreativitet for at skaffe penge, lagde forlystelsesaftale på mange af disse stævner. Det betød, et f.eks. 25 % af alle entreindtægter flød direkte i statskassen.

I førkrigsårene var denne afgift ligefrem med til at lukke motorbaner, det var især mens sporten blev kaldt for Dirt Track, og der er da heller ingen tvivl om, at det var en stor folkeforlystelse at se stjernerne køre – og meget gerne vælte og trille rundt på banen. Det var drama for pengene, og drama har alle dage kunnet trække husarerne ud af stalden.

I min barndomsby, Odense, blev der, som så mange andre steder i landet, kørt speedway på det lokale atletikstadion. De fleste steder var det en rundbane omkring det lokale stadion, men i Odense var der både et atletikstadion og et til fodbold. Det er der for så vidt stadigvæk, men mens der er ofret et tre-cifret millionbeløb på fodboldalteret, er der ikke investeret mange kroner på atletikkens aktivitetsarena.

Men hvor om alting er, så fik de

odenseanske/fynske klubber lov at bruge Odense Atletikstadion, og også her flokkedes tusinder af tilskuere omkring banen, og der blev kørt med alle tidens internationale stjerner, hvoraf de fleste formentlig levede en professionel tilværelse, helt på linie med i dag.

Der blev kørt holdmatcher mod andre danske hold, der blev kørt store internationale løb. Hvor lokale Svend Nissen, som også var holdkaptajn for "Fynboerne", var en af de store stjerner. Jeg husker de fleste. Svend Aage Rasmussen, der altid mødte op med sit materiel og udstyr i fineste orden. Niels E Nielsen, som også kørte både standard, speedway og ind imellem også TT-løb. Der var Heinz Nüser, som vi som drenge så ekstra meget op til, for han kørte rundt i en ældre Maserati til daglig. Der var Johannes Mygind, Otto Nielsen og Jørgen Berlin Rasmussen. Ingen af dem nåede vel international topstandard, men de fightede så gnisternerne stod omkring.

Min gamle fader var sædvanligvis chef for Teknisk Kontrol, og vi drenge var med. Fra kørerne begyndte at ankomme med deres maskiner og grej, til de, ofte ud på de små timer, forlod banen igen. Nogle enkelte med penge på lommen, og de fleste formentlig "bare" med en side mere i mindernes bog.

Under løbene havde vi drenge til opgave, at gå rundt i ryttergården mellem løbene, og finde de maskiner frem som skulle ud i næste heat. Vi trak maskinerne ad en lille rampe direkte ned på banelegemet, og linede maskinerne op på mærket, hvor starten var markeret til atletikkens 100 meter løbere. Her ventede vi ved maskinen, som naturligvis var trukket tilbage til kompression, på at kørerne skulle komme ned og "sidde op". De havde ofte travlt med at ordne briller på vej ned. Når de sad i sadlen – og der blev givet et lille nik, skulle vi så skubbe mand og maskine i gang. Det lykkedes ofte første gang, men ind imellem måtte vi gøre en ekstra indsats.

Maskinerne der blev kørt på var, som jeg husker det, næsten udelukkende JAP. Dette gedigne engelske mærke, som jeg senere fandt ud af, var en af verdens største motorproducenter. De byggede ikke motorcykler, men alene motorer, og der er formentlig kørt millioner af især 1-cylindrede motorer ud fra John Alfred Prestwicks virksomhed i Tottenham. I dag er maskiner med den 2-cylindrede V-twin motor på helt op til næsten 1200cc nogle af de dyreste klassikere man kan købe.

De første speedwaymotorer fra JAP var 5-boltede. Det vil sige, at der var fem gennemgående bolte, som holdt cylin-

der og topstykke fast. Senere kom JAP med 4 bolte, og var angiveligt lettere at servicere. Disse ældre motorer fra JAP syntes jeg i dag er næsten skulpturelt smukke, og jeg ved at mange bruger dem som pynt i stuen, stående på en træsoffel. For de fleste, smukkere end en skulptur af Robert Jacobsen.

Forud for JAP's fremkomst for maskinerne hen over midten af 1930'erne, var det ofte maskiner som Rudge og Douglas der blev anvendt. Her lavede fabrikkerne hele maskinen, lige køreklar til race. Men når der kom JAP-motorer frem, var det med stel og forgaffel fra andre producenter, som ofte specialiserede sig i at lave disse ting. MC-fabrikken Excelsior var langt fremme på markedet med færdigbyggede speedwayracere med JAP-motorer. Der blev også kørt med f.eks., MARTIN JAP, men der var i England en hel underskov af småproducenter, og det kunne være svært at se forskel på produkterne. I Danmark blev nogle af de bedste og mest kendte speedwayrammer fremstillet af legendariske Irving Irvinger i Vanløse. Han startede hjemme i kælderen til forældrenes villa, og han var selv en ret talentfuld kører, om end med et omskifteligt

humør, som hindrede at han nåede helt op til stjernerne. Men også i Danmark var der flere der byggede stel til speedwaysporten. Og langt de fleste, vel mere end 99 % kørte med motorer fra JAP. Men ind imellem kunne der godt dukke en BSA Gold Star op – eller en Triumph i racertrim, komprimeret til metanol. Og de klarede sig hæderligt. Det var bl.a. kørere som Carsten Kühl og Preben Møller Christensen. Førstnævnte teknisk troldmand på mange veteran MC-projekter, mens "Røde" Preben mistede livet ved en trafikulykke tilbage i 1970'erne.

De mere standardprægede motorer fra JAP blev som sagt anvendt på mere almindelige motorcykler fra fabrikker over det meste af verden. Man sagde den gang, at ville man bygge en motorcykel, kunne man altid finde en motor hos JAP. Man fik hvad man betalte for rent kvalitetsmæssigt, så var pengene små, var maskinens kvalitet derefter. Men der er formentlig flere hundrede MC-producenter verden over der har kørt med JAP-motorer, også et par danske som f.eks. Dania og National.

Det bør så også nævnes, at man i England over en periode på et halvt hundrede år – godt og vel, havde en

anden motorfabrikant, Villiers. Mens JAP koncentrerede sig om 4-takts motorer, så var Villiers specialister på 2-taktere. Og jeg tror faktisk, at der blev produceret flere Villiers motorer end JAP. Over alt i verden er såvel JAP som Villiers brugt som stationærmotorer i hundredetusindevis – og til alle tænkelige formål. Fra plæneklippere og blandedemaskiner, til olivenplukkemaskiner og til at trække generatorer med. Også i Danmark blev der brugt tusindvis af Villiers motorer. Til motorcykelbrug var DISA også leveret med motor fra Villiers.

Jeg har i mine gemmer et aneligt Villiers bibliotek, med instruktionsbøger og en masse andet fra Villiers. Indsamlet af nu afdøde MC-forhandler Svend M. Nielsen, Odense, som i sine helt unge dage tilbragte et års tid på Villiers i forbindelse med sin læretid i branchen. I mange år modtog Svend et eksemplar af alle de nyheder der kom fra hos Villiers, og heldigvis er intet blevet smidt ud.

Men tilbage til speedwaysporten, så var der ganske enkelte der i efterkrigsårene og frem til omkring 1965-70 kørte med andre motorer, så som den svenske SRM og enkelte andre.

På samme tid begyndte tjekkiske JAWA at bygge sine ESO-racere. Her kunne man få en komplet maskine til den halve pris af hvad man var vant til at give. Og fik vel at mærke en meget driftssikker og omgængelig maskine. Let at servicere og skifte dele på. I Danmark var det superstjernen Sv. Aa. Engstrøm, som i starten stod for importen, og leverede de første. Senere overtog Arne Nielsen, Hede-husene agenturet, og så gik det ellers stærkt. Og jeg tror stadig at Arne er i stand til at levere diverse reservedele til de første ESO-motorer der kom til DK.

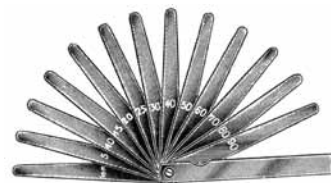
Som knægt var jeg vild med speedway, og kan ofte sender taknemlige tanker til datidens store navne, som gav så meget: Orla Knudsen, Erhardt Fisker, Morian Hansen, Leif Bech, Arne Pander, Irvinger, Erik Wincentz og alle de andre. De spillede en stor rolle i en lykkelig barndom.



Bent Just Olesen på sin originale og meget sjældne Excelsior / JAP speedwaycykel, som han har ejet i snart 60 år.

Søgerbladet

Af Kurt H. Jensen, veteranekspert



Efterlysningen i sidste nummer af VETERANEN, nr. 6, 2011 – vedrørende den mystiske cylinder til en formentlig ca. 250 cc sideventilet motor, har desværre ikke givet én eneste henvendelse, desværre.

Så kik lige en gang mere, og se om du kan genkende hvor den skulle komme fra.

Denne gang er vi fra et medlem blevet beriget med et lille gætteleg/puslespil.

Vi skal gerne have bud på mærke, motorstørrelse, årstal (slut 20'erne) og hvad du ellers kan se.

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

Indsenderen af billederne har stillet en præmie på højkant.



Den Satans forkæde

En turbeskrivelse fra Skagenløbet 2011

Af Edward Jensen, medl.nr. 1141



Som sædvanligt op til et løb, begynder tankerne at dreje sig om det foranstående. Nu har 28'eren stået og sundet sig hele vinteren, og det er tid til at få den gået igennem.

Der skal smøres igennem fra for til agter, koblingen skal ses efter for rigtig frigang, og så kommer det til kæderne. De skal smøres og evt. strammes. Rækkefølgen skal huskes, og der skal tages højde for, at når bagkæden strammes, har det lidt indvirkning på forkæden. Og jeg skal huske at der er lidt skævhed i bagnarvet, så kæden bliver stram og slap, efter hvor baghjulet står. En gylden middelvej bliver resultatet.

Så kommer turen til at stramme bremse og trække diverse bolte. Batteriet skal efterfyldes og lades helt op.

Herefter er det tid til at gå de æsker med småting – bolte, møtrikker, not'er, tændrør m.m. igennem. Kurt er med, så vi ikke kører med dobbelt mængde.

Så kommer dagene op til løbet, hvor vi ser på vejrudsigten i tide og utide. Det ser nu ikke så sort ud.

Det er blevet tirsdag aften, og tasken er pakket. Vi skal ordentlig tid til køjs. Mødetiden ude på vejen er 0515 – Karl og Kurt er der på pletten.

Puha, nu er vi på vejen. Det er jo det vi har gået og ventet på. Dejligt.

Første stop er ved rastepladsen Tor-kildstrup, hvor vi mødes med de sædvanlige gode kammerater. Et hurtigt "godmorgen" og så af sted igen. Næste stop er ved færgen Odden-Århus. Det

er en herlig morgen, lidt koldt og vi skrutter os lidt, men god køling på motorerne. Det er dejligt at køre i vores fantastiske land. Jeg tror vi har husket det hele, men forkæden synger ved bestemte hastigheder.

Vi kommer til færgen i god tid, og her mødes vi med flere gode kammerater. Der er gode sandwich i tasken, og kaffe kan jo købes.

Så ringer mobilen! – det er hjemmefra, og konen spørger til mit velbefindende. "Jeg har det da meget godt" – indtil hun fortæller, at jeg har glemt mit brokbælte!!

For søren, så kan jeg da bedre forstå, at det værker lidt, når jeg skal starte halvtopperen.

Der bliver ringet i forvejen, og der er en "bandagist" i Randers, som har varer på hylderne. Vi når hurtigt dertil,

og der bliver handlet. – Super, nu har jeg det bedre.

Imens bliver der skruet lidt på én af cyklerne. Den manglede høj tænding og var blevet godt lun. Vi kommer alle videre rimelig hurtigt, men lidt forsinket. Frokosten bliver spist ved Shell i Hadsund, og vi suser hurtigt videre mod nord. Den satans forkæde synger stadig.

Vi skal mødes med vores svenske venner udenfor Frederikshavn, og da vi kommer frem, er de allerede på plads, men har knækket kablet til gassen. Der bliver udvist fikse ideer med ståltråd direkte til karburatoren, og gassen kan nu betjenes fint – med venstre hånd! Men med håndgear i venstre side, er det ikke nemt. For resten er der også sidevogn på cyklen, så der skal holdes godt til med højre arm.



Edward Jensen og Karl Langthaler er klar til afgang fra Kgs. Lyngby.

Af sted til Skagen, solen skinner og ind imellem kan jeg hører lærken, eller er det forkæden, der synger igen.

Ålbæk bliver lagt bag os, og der er god trafik – de har et andet forhold til hastighed herovre.

Jeg kører bagest og pludselig falder Ernst ud af rækken – hvad nu?? Og vi er jo så tæt på. Kun få kilometer til Skagen.

Vi må ind til siden og se hvad det er. Hurtigt bliver det klart, at det er den isolerede forbindelse på knikseren, som er knækket. Ernst og jeg får skiftet platinerne med nyt, mens de andre er kørt i forvejen til Skagen. Vi tager herefter det sidste lille stykke.

Vi er nu godt sent på den, og skal skynde os at få det værste skidt af næver og skrog. Vi må vælge mellem mad og ikke få tid til at komme på Rådhuset, eller gå på Rådhuset og så først spise bagefter. Mavernes signaler er ikke til at tage fejl af – det bliver mad med det samme. Hele byen bærer præg af de 200 gamle maskiner – det buldrer og runger mellem de gamle huse og det vrirler med klubkammerater alle steder.

Torsdag morgen – og starten skal gå!! Vores værter på Buttervej, har været hos bageren, og rundstykker, kaffe og topolie bliver indtaget. Cyklerne skubbes ud på vejen, startes, og så til rådhuset.

Nu skal vi ud og polere rumpetterne, og møde de udfordringer vores løbsarrangører har lavet til os. Hvor er vort land skønt, og jeg nyder det i fulde drag. Hvor er det dejligt, at der er personer mellem os, som giver så meget af deres fritid til os, ved at lave disse fantastiske løb. Jeg sender en stor tak til alle.

Selve løbet mod København gik rigtig godt – fantastisk planlagt rute – rigtige dejlige pausesteder, væk fra de største byer – super lækre hoteller, med dejlig mad - og en rigtig hyggelig fest, med mere dejlig mad. Tusind tak igen.

Forkæden hylér stadig.

Rutebeskrivelse Skagenløbet 2012

Turen går i år fra København over Fyn til Skagen, med overnatning i Middelfart og Rebild, en traditionel tur, med vekslen mellem orientering og let orientering.

Startstedet er ved Idrættens Hus, hvor man kan bestille værelser, se tillægsregler på næste side. Ruten er lagt igennem Danmark så afvekslende som muligt og med pausesteder uden for de store byer, bortset fra Odense, hvor vi skal besøge vores sponsor GF-Forsikring.

Der er meget lidt grusvej ca. 5 km fordelt med 2,5 på anden dagen og 2,5 på tredje dagen. Turen er de 2 første dage på ca. 250 km hver og den sidste dag på ca. 200 km.

Se også herstående program.

Bemærk at dette er en foreløbig tidsplan der kan ændres.

Onsdag 1. juni

Maskinkontrol 16⁰⁰-18⁰⁰

P-plads ved Skagen Rådhus

Slutinstruktion 20⁰⁰ - Skagen Rådhus

Torsdag 17. maj

Start 7⁰⁰ -

Idrættens hus, Brøndby Stadion 20, Brøndby

Kaffepause 8³⁰-10³⁰

Steffensgaard Kværkebyvej 79, Kværkeby

Frokostpause 11³⁰-13³⁰

Korsør Medborgerhus og Kulturhus, Skolegade 1, Korsør

Kaffepause 14⁴⁵-16⁴⁵

GF-Forsikring, Jernbanevej 65, Odense N

Mål 16³⁰ - 18³⁰

Comwell Karensmedevej 3, Middelfart

Fredag 18. maj

Start 7⁰⁰

Comwell Karensmedevej 3, Middelfart

Kaffepause 9¹⁵-11⁰⁰

Uldum Kro, Søndergade 19, Uldum

Frokostpause 11⁴⁵-14⁰⁰

Pøt Mølle, Pøt Møllevej 80, Hammel

Kaffepause 15⁰⁰-17³⁰

Å Mølle, Mariagervej 100, Hadsund

Mål 16⁰⁰ - 18⁰⁰

Comwell Rebild, Rebildvej 36, Rebild

Lørdag 19. maj

Start 7⁰⁰ -

Comwell Rebild, Rebildvej 36, Rebild

Kaffepause 8³⁰-10³⁰

Cafe Bondestuen, Over Aggersund 49

Frokostpause 10³⁰-13³⁰

Fårup Skovhus, Saltum Strandvej 63, Saltum

Mål 14³⁰-16³⁰

P-plads bag Skagen Rådhus

Bemærk at tiderne er ca. tider. Da alle cykler i løbet er over 78 år kan der let ske nogle forskydninger i tidsplanen.

Lars Sørensen



Edward Jensen skal lige ringe til en og anden mens hans kørefæller slapper af på en rastepads mellem Skagen og København.

Skagenløbet 2012 - 17-19/5



Turbeskrivelse : Se modstående side.

Tillægsregler: Løbet afvikles fra den 17-19. maj 2012, med start i København og mål i Skagen. Løbet afvikles efter vores løbsreglement og køres som pålideligheds- og udholdenhedsløb. Løbet er åbent for DVM's medlemmer og for motorcykler fremstillet før 31/12 1934, ikke-registrerede motorcykler skal opfylde Justitsministeriets cirkulære om prøveplade og synsattest skal medbringes til maskinkontrollen.

Maksimum antal personer 290. I tilfælde af overtegning vil de sidst ankomne tilmeldinger blive returneret.

Enhver deltager for egen regning og risiko, der kan således ikke gøres ansvar gældende overfor løbsledelse, DVM eller sponsorer. Ej heller kan en deltager rejse krav for skade, han eller hun måtte forvolde på sig selv eller andre.

For at modtage DVM's guldnl, for 25 eller 40 kørte Skagenløb, skal vedkommende fremlægge dokumentation eller vitterlighedserklæring sammen med tilmeldingen.

Såfremt man ønsker at følges med nogen skal tilmelding sendes i samme kuvert. Overnatning på hoteller sker i 2, 3 eller 4-mandsværelser (dobbeltsenge + opredninger).

Jeg skal bede om e-mail adresser, således at jeg kan sende deltagerlister til Jer i løbet af marts, så hvis man ønsker at modtage dette, venligst udfyld rubriken E-mail tydeligt i tilmeldingsskema.

Tilmeldingen bekræfter, at man er indforstået med vores regler, derfor skal løbsreglementet læses igennem før tilmeldingsskema udfyldes. Dette findes på www.dvm.dk.

Der kan bestilles værelser på Idrættens Hus på telefon 43262626 eller e-mail receptionen@dif.dk

Henvis til booking nr. 2515801. Det er først til mølle og man afregner selv med hotellet. Værelser skal være bestilt inden 1. april 2012, husk at afbestille værelser.

Tilmeldings- og betalingsfristen udløber den 1/3 2012. Alle ændringer, som sker efter tilmelding skal straks meddeles til løbslederen. Denne side kan hentes på www.dvm.dk

Betaling med check, der kan hæves straks eller kvittering for bankoverførsel vedlægges nedenstående tilmeldingskupon og skal fremsendes samtidig pr. brev (ikke e-mail) til:

**Lars Sørensen, Stentoft 32,
9550 Mariager, © 98 54 10 30**

Konto: Hobro Sparekasse 9340 257419

Oplysning om kører/observatør - SKRIV TYDELIGT		Motorcykel
Medlemsnummer:		
E-mail:	MCmærke:	
Navn:	Årgang:	
Adresse:	ccm:	
Postnummer og by:	Skriv ja / nej ved nedenstående to spørgsmål.	
Telefon nr.:	Remtrækker	
Observatørs navn:	Deltage i klasse 5:	
Betaling		
Pris kører		2050,00 kr.
Pris observatør	2000,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Middelfart	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Middelfart	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Rebild	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Rebild	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Skagen	300,00 kr.	
Fradrag spisebillet Skagen	250,00 kr.	
I alt indbetalt på check eller bankoverført	kr.	
Underskrift kører		
Meddelelser til løbsledelsen		

Dødsfald

Morten Qvistgaard

Morten fik konstateret kræft lige efter Fladtankerløbet 2010 og på trods af dystre meldinger fra læger gik der 18 måneder, før han døde.

Morten var en munter fyr, for hvem det at køre MC var en fornøjelse, hvad enten det var på "plastik BMW", som han kaldte sin R1100 eller på sin lille 143 ccm Monet-Goyon. De sidste mange år kørte han på turist klasse til Skagenløbet, men han har vundet adskillige pokaler, heraf flere 1. pladser, men som han sagde, "Nu har jeg vist, at jeg kunne det", derefter var det ikke vigtigt, hvilken placering han fik.

Morten kunne alt, hvad han satte sig for, det være sig svejse, dreje, sy indtræk eller lære fransk, så han kunne tage til Frankrig på stumpemarkeder. De franske køretøjer var Mortens varemærke, både biler og motorcykler, som han selv hentede i Frankrig og gjorde køreklare.



Desuden var Morten flittig som løbsleder, hvor han bl.a. afholdt Fladtankerløb i Ry, på Samsø og i Egtved, og man kunne være sikker på et godt arrangement med en eller anden finurlighed, som Morten havde udtænkt. Jyllandsløb og Tour du Danemark var andre store arrangementer han påtog sig.

Morten vil blive savnet, som den gode kammerat han var, og for sin evne til at hygge sig ved løbene og ikke tage det for mere end en god lejlighed til at få kørt på motorcykel samt at være sammen i godt selskab.

Æret være Mortens minde.

Lars Sørensen

Mindeord



Poul Felix Høst Schmidt

DVM medlem nr. 2105, Poul Felix Høst Schmidt, Herlufmagle, døde pludselig onsdag den 14. december under en spadseretur sammen med sin kone Inga i skovene nær "Gule-rodhuset" ved Næstved.

Poul blev bisat fra kirken i Herlufmagle, onsdag d. 21. december 2011. Nogle af veteranvennerne mødte op i kirken og bar Poul ud til hans sidste køretur.

Poul var motorcykelentusiast og kørte motocross i halvtresserne og tresserne.

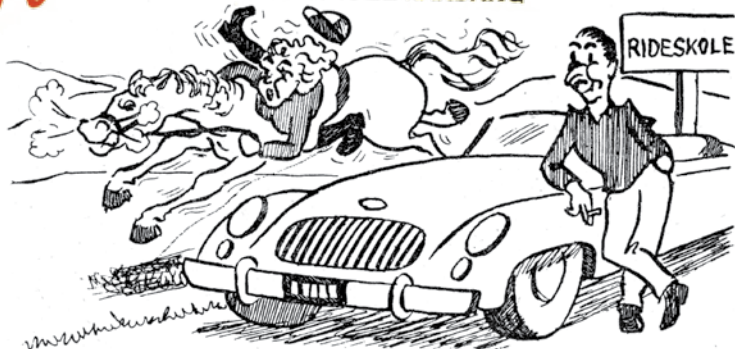
Her på sine ældre dage kastede han sig over veteranmotorcykler og havde på det sidste en pæn samling af motorcykler af forskellige mærker og alder. Det er ikke så længe siden at vi på et formiddagsmøde i veteran klubben fejrede Pouls 70 års fødselsdag med kaffe og kage. Poul var en lun og hyggelig fyr. Egeskovløbet 2011 blev Pouls sidste DVMløb.

Æret være Pouls minde.

Palle Høst Andersen

Motor-Humor

med AKSEL KARDANG



— Lad være med at stå der og grin dumt, Aksel!
Fortæl mig hellere hvor bremserne sidder!

Har du et gode bud på den historie - så send den venligst til redaktionen.

Kære DVM.

Hjertelig tak for
deltagelsen og blomster
ved bisættelsen af min mand,
Poul Felix Høst Schmidt
i Herlufmagle Kirke.

Kærlig Hilsen
Inga Solvej Schmidt.

Isidste nummer af veteranen roser formanden generalforsamlingens beslutning, om at folk der interesserer sig for de gamle motorcykler nu kan blive medlem uden krav om at eje en førkrigs motorcykel m.m. Formanden lufter desuden muligheden for at nyere motorcykler kan deltage i løb.

Disse tanker får mig til at vurdere at det er på tide at diskutere værdi-grundlaget for den klub vi er medlem af. Da DVM for næsten 50 år siden blev stiftet, var den vel ikke meget forskellig for de mange nuværende mærke og regionale veteranklubber, hvor medlemmerne hovedsageligt kører på efterkrigscykler. DVM medlemmernes cykler var dengang lige så "nye".

Det der kendetegner DVM er at klubben ikke er fulgt med tiden. Fokus er blevet på førkrigs motorcykler, og det er efter min mening blevet DVM's styrke og kendetegn.

Mit spørgsmål er derfor:

Skal DVM fortsat være en klub med fokus på de ældste motorcykler?

Eller skal vi bare være endnu en klub for dem der interesserer sig for ældre motorcykler generelt?

Der findes som nævnt mange uformelle veteranklubber omkring i Danmark, ofte med mange medlemmer. F.eks. den klub som Palle Høst har været med til at starte på Sjælland eller Englænderklubben Mosten på Djursland. Derudover findes der en del mærkeklubber.

Det er min erfaring, både fra løb jeg har set og klubbernes hjemmesider, at fokus oftest er koncentreret omkring 50'er og 60'er cykler og til dels nyere.

Det ses også på engelske og tyske mærkeklubbers hjemmesider. De ældste cykler drukner i mængden af nyere veterancykler.

Jeg er meget bekymret for at den kompetence, viden og miljø omkring de ældste motorcykler der findes i DVM, vil blive fortrængt, hvis vi i for høj grad lukker op for nyere cykler.

Jeg foreslår derfor at vi fortsat fokuserer på og styrker det nuværende værdigrundlag, som er de ældste motorcykler.

En eventuel kommende nedgang i antal medlemmer er ikke et argument for at åbne op for nyere cykler, hvis det på sigt fører til at vi bliver ligesom de andre hvor de ældste motorcykler er "særlinger".

Vi skal hellere deltage i udadvendte aktiviteter, der profilerer og udbreder kendskabet til DVM som klubben for førkrigs motorcykler.

Når alt dette er sagt, så skal der selvfølgelig være plads til samarbejde med andre klubber om løb og andre aktiviteter, som kan styrke interessen for de gamle motorcykler.

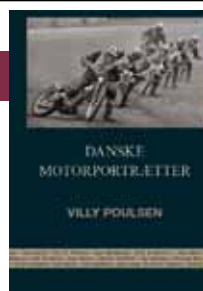
DVM's bestyrelse kunne f.eks. invitere repræsentanter fra andre veteranklubber bestyrelse med det formål at etablere en koordinationsgruppe, som kan sikre samarbejde omkring større løb og udbrede kendskabet til klubbers lokale løb. Ikke sådan at nyere cykler generelt skal deltage i DVM løb, men der kunne f.eks. være et Skagenløb, arrangeret af de "moderne" klubber for nyere veteranmotorcykler, som kører turen i modsat retning, hvor alle så mødes til middag på anden dag.

Arne Hertz (2143)

HUSK det er og skal kun være for sjov!
Det har jeg udtalt mange gange tidligere i mine snart mange år i veteranverdenen.

Derfor en opfordring til at nyde løbene, samværet og vores dejlige land, når der køres på de gamle motorcykler, og kan vi så komme i mål med alle poster, ja så er det da dejligt, kan vi også få tiden til at passe, så er det endnu bedre. Lykkes det ikke, tjæe så er det vel en selv, der har det værst, hvis man ødelægger sin nattesøvn mv. af den årsag.

Erik Kristoffersen (978)
forkortet af red.

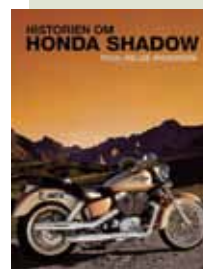


www.veterania.dk • Tlf: 2990 8890

Danske Motorportrætter

Bogen er udgivet i anledningen af Villy Poulsens 70-års fødselsdag, en jubilæumsbog, baseret på et halvt hundrede års arbejde i og interesse for motorsporten. Bogen indeholder alt for den gyldne generation, der lever og ånder for speedway, road racing og klassiske billøb.

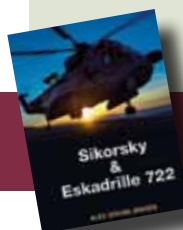
Pris 300



Honda Shadow

I Danmark er mere end hver tiende Honda en Shadow, og mere end 3.200 Honda Shadow er indregistreret her i landet. Tre fjerdedele af dem er imidlertid modeller eller årgange, som Hondas officielle importør slet ikke importerede, men som er kommet her til via en massiv import af brugte køretøjer mellem år 2000 og 2010. Denne bog beskriver modeller fra hele verden, men lægger særlig vægt på Danmark, Tyskland og det vigtige markeret i USA. Bogen er rigt illustreret og Shadowejere fra mange lande har bidraget med private billeder for at vise både originale maskiner og spændende ombygninger.

Pris 298





24/3 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia,

Kontakt ☎ 40 27 64 64

www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

31/3 Motorvejsåbning - tilmelding 15/3

Der vil blive åbnet en ny motorvej fra Sønderborg til E45 ved Kliplev den 31/3.

Se Syddjylland i "Landet Rundt"

31/3 Herning Stumpemarked, Herning

Svend Aage Mortensen 97 15 16 03.

www.stumpemarked-herning.dk

17/4 Horsepowerrun, Holland

Kontakt Stephanie van Kessel

secc@horsepowerrun.nl

www.horsepowerrun.nl

21/4 Veterama MC, Ludwigshafen

Tyskland, www.veterama.de

29/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk

www.dampromleklubben.dk

5-6/5 Rundt om Fyn

Se Fyn i "Landet Rundt".

12/5 kl. 9⁰⁰ Skovboløbet, Gørslev,

Motorcykler produceret før 1961 kan deltage på en 100 km. rute.

Det inkluderer stort morgenbord, drikkevarer, rutekort og rallyplade der udleveres ved start på Giesegårdvej 107, Gørslev.

Startgebyr kr. 50/person indbetales på Bankreg.nr. 3306 Kontonr. 3306784366.

Bindende tilmelding senest den 1/5, gerne før på ☎ 56 87 94 20, goerslev-auto@mail.tele.dk

Husk evt. madpakke.

Vel mødt på det 9. Skovboløb.

17-19/5 SKAGENLØB,

København-Skagen. Se yderligere i dette nummer. Kontakt Lars Sørensen ☎ 98 54 10 30.

Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

20/5 Stumpemarked Kong Museum

Kl. 9-16 Gl. Øbjerggaard, Bygaden 27, Kong, 4750 Lundby.

Træf for flotte gamle veteranbiler, mc'er og knallerter. Yderligere oplysninger ved henvendelse til Hans Jensen ☎ 55 72 37 38 eller 20 41 69 25.

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 Stumpe- bil og motorcykelmarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern.

Kontakt ☎ 21 37 25 82.

www.jyskautomobilmuseum.dk

3/6 Korsørløbet, Korsør

Kontakt ☎ 61 78 71 52.

kasserer@vmvmc.dk - www.vmvmc.dk

9/6 JYLLANDSLØB - Hobro

Jette og Karl Søndergaard med tilhørende børn. Med udgangspunkt fra Hobro.

Kontakt Lars Sørensen ☎ 98 54 10 30.

9/6 11-13 Englændertræf på Torvet, Herning

Fra kl. 10:30 serveres kaffe og rundstykker for deltagerne. Efter træffet kører vi samlet ud til klubben, hvor grillen er tændt. Tilkørsel til Torvet skal ske ad Mindegade. Se: www.gb-club.dk

30/6 Vildsund Stumpemarked, Vildsund

7/7 Bornholm Rundt, Bornholm

www.bornholmsmotorveteraner.dk

7/7 Fladtankerløbet

"Vi ka sajt" - Ellen og Ove Rasmussen med lokal hjælp fra Udby, og udgangspunkt i Udby.

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.

1/9 kl. 10⁰⁰-16⁰⁰ Veteranlastbilträf

Jysk Automobilmuseum, Gjern.

Kontakt ☎ 21 37 25 82.

www.jyskautomobilmuseum.dk

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

13-14/10 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

Nye medlemmer

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

Palle Larsen (Medl. nr. 2209) *Fik forkert medlemsnummer noteret i sidste Veteranen.*

Per Nymark (Medl. nr. 2210)
Frederiksgade 14, 8930 Randers SØ
☎ 20 73 07 99. per.nymark9@gmail.com
AJS M5 350 cm³ sv, 1929.

Niels Erik Hansen (Medl. nr. 2211)
Skelhøjvej 7, 4600 Køge
☎ 56 63 67 75.
dorthe.erikhansen@webspeed.dk
DKW Rt 250/2, 1954,
NSU Spec.Max, 1956

Berndt Berntson (Medl. nr. 2212)
Rydebäck Stationsgata 32
25734 Rydebäck, Sverige
☎ +46 70 33 78 657
bok.berntson@telia.com
Harley-Davidson VL 1930, 1200 cm³
Henderson De Lux 1924, 1305 cm³

Benny Husted (Medl. nr. 2213)
Svanlevvej 65, 8361 Hasselager
☎ 20 13 64 48 - 86 28 48 48
benny@husted.eu
BSA Impire Star 350 cm³, 1938.
Er gået fra abonnent til medlem.

Rasmus Thøgersen (Medl. nr. 2214)
Bosagergård 21, 6400 Sønderborg
☎ 28 76 88 81. rmusth@gmail.com
Harley-Davidson Flying Twin 1931

Lisbeth Petersen (Medl. nr. 2215)
Rosengårdsvænget 19, 4100 Ringsted
☎ 22 91 98 89. lis@kelis.dk
Nimbus 1936, Suzuki 2001.

Theodor Nissen (Medl. nr. 2216)
Finnjollevej 26, 4040 Jyllinge
☎ 30 93 24 73, ☎ 32 55 15 58.
theodor.nissen@image.dk
BMW R69S 1967

Rasmus Nelund (Medl. nr. 2217)
Plantagevej 21, 3460 Birkerød
☎ 42 42 80 90.

rasmusnelund@gmail.com
Triumph Tiger 1972

Per Johan Holm (Medl. nr. 2218)
Grøntofte 10, 1. mf., 5550 Langeskov
☎ 53 37 20 77.

perjholm@gmail.com
BSA B50 1972. BMW K100RS 1985.

Peder Jensen (Medl. nr. 2219)
Døjringevej 46, 4180 Sorø
☎ 40 68 46 65 og ☎ 22 75 25 45.

peder@pilebrug.dk
BSA M 20 500 cm³ SV. 1941

Kurt Jensen (Medl. nr. 2220)
Jersie Solvænge 12, 2680 Solrød Strand
☎ 20 14 10 77 / 56 14 60 85
akjersie@gmail.com
BSA M22 1939. Ariel VH 1949.
Er gået fra abonnent til medlem.

Per Asbjørn Nielsen (Medl. nr. 2221)
Onagh Farm Lodge, Onagh Bridge
Road, 1111 Enniskerry, Ireland
Mobil +035 308 6770 5893
Fastnet ☎ +035 301 2767 905
pasbjrn@yahoo.com
Nimbus 1954

Søren H. Jensen (Medl. nr. 2222)
Storgårdsvej 11, Terslev, 4690 Haslev
☎ 56 38 11 17 Mob. 20 35 19 78.
shjensen@pc.dk
Matchless 1929 350 ccm. OHV.
BSA Star Twin A7 1953 500 ccm.
Royal Enfield Minor 1959 500 ccm.

Knud Rasmussen (Medl. nr. 2223)
Langelinie 31, 4140 Borup
☎ 57 52 82 82 Mob. 20 94 89 89.
Mange Velocetter.

Klubeffekter 2012



knaphulsemblem 45 kr.



skærm-plakette 40 kr.



stofmærke, lille 30 kr.



stofmærke, stort 40 kr.



klistermærke 5 cm 10 kr.



klistermærke 8 cm 20 kr.

Kontakt evt. Ole Jensen.

Refleks kørevest 100 kr
Fås i to størrelser: XL og XXL.
Kontakt Kurt Jensen.

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

Per Kvistgaard (Medl. nr. 2224)
Midtervej 11, Sengeløse, 2630 Taastrup
☎ 43 99 62 25 / Mob. 29 44 30 19.
BSA World Tour m. Svallov Sidevogn.
1931, 1000 cm³, 2 cyl. SV.

Erik Aastrup (Medl. nr. 2225)
Katholmvej 4, 8930 Randers NØ
☎ 86 40 14 94
BMW R25/3 1953 250 cm³, BSA B34 1962.



Nordjylland

Klubmøder afholdes 1. onsdag kl. 19³⁰ i hver måned (dog 2. onsdag i januar og ikke i juli) på Comwell Kongreshotel i Rebild.

Julefrokost på klubaftenen 1/12

Der deltog ca 70 i alt incl. påhæng i spisningen. Og for en gangs skyld synes jeg (referenten) at der denne gang var nok og rigeligt mad. Jeg vil specielt fremhæve fiskefileterne.

Efter spisningen gik vi så i gang med Kirsten og Bentes veltilrettelagte amerikanske lotteri, som sædvanlig alle deltager i med store forventninger til de meget flotte præmier. Bentes Henning var "nummerpige", hvilket også han skal have ros for. Endelig vil jeg gerne sige, at der ved vores bord ikke var nogen som kunne klage over for få gevinster.

Referent Kurt Solskov.

Generalforsamling i januar

Der var mødt ca 35 medlemmer heraf et medlem for første gang. Han præsenterede sig, Jens Jeppesen fra Ørsted. Hans veteranmotorcykle er en AJS fra 1931, og hermed har gruppen på Norddjurs udvidet sig med endnu et medlem.

Poul Erik Sørensen orienterede om at Monte Carlo classic startende biler fra Oslo vil ankomme til kontrol i Støvring søndag den 29/1 kl 17-19. Poul Erik skulle selv stå post der.

Lars Sørensen orienterede om en LØVSPRINGSTUR fra Mariager den 28. eller 29. april. Senere orientering hvilken af dagene det præcist bliver.

Han fortalte om ruten for Skagen løbet. I år skal vi ikke afslutte i Skagen Hallen, men i stedet på hotel i sydlige udkant af Skagen.

Jyllandsløbet tilrettelægges af fami-

lien Jette og Karl Søndergård i Hobro.

Fladtankerløbet bliver varetaget af gruppen omkring Ove Rasmussen i Ørsted på Norddjurs.

Herefter generalforsamling hvor formand Kaj V Pedersen, på sin sædvanlige rolige facon, gjorde rede for afdelings aktiviteter i det forgangne år. Kasserer Bente Sørensen havde til generalforsamlingen gjort kassebeholdningen op til godt 8500 kr.

Kaj V. Pedersen og Chr. Christensen blev genvalgt.

Der forelå adskillige forslag til aktiviteter og foredrag til kommende års klubaftener, og det blev bestemt at Jens Hald og Poul Erik Sørensen til næste møde ville komme med et tilbageblik over Volk Mølle MotoCross banens historie. - Og det glæder vi os til.

For referat Kurt Solskov

Klubmøde onsdag den 7/3 kl 19³⁰

Vi får besøg af Tage Hansen fra Nysum banen også kendt som Bowler Tage, han fortæller om nogle af sine oplevelser fra sine næsten 50 år med motorsport, han fortæller også om Zulu Djævleræs og andre løb som køres på Nysum banen, hvor Tage er speaker.

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.

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.

Julemødet i afd. Sydjylland.

Julemødet blev i år afholdt den 1/12 og vejret lignede mest af alt almindeligt dansk efterårsvejr, men deltagerne indenfor i lokalet havde taget julehumøret med så stemningen blev rigtig varm og hyggelig til årets sidste møde.

De 30 deltagere blev budt velkommen af Christian Petersen, der også startede dagens julebankospil med at være fuld af numre, dvs. han trak

numre op af posen. Alle havde medbragt en lille pakke til formålet og som det altid går, så var der nogle der ikke vandt og andre der kunne gå med 3-4 pakker. I en pause under spillet blev der serveret æbleskiver og gløgg efterfulgt af kaffe, så nu kunne der snakkes uden at forstyrre. Under pausen blev der uddelt en arrangements kalender for 2012, kalenderen kan også ses i Veteranen og på DVM's hjemmeside. Der blev også omdelt et skema til registrering af vores gamle cykler, kun cykler ingen navne og adresser!! Til dato har vi 110 cykler registreret og tallet stiger.

Under den let løftede stemning, tilbød Ole Pedersen at overtage hvervet som medlem af aktivitetsudvalget, vistnok efter let pres fra visse personer.

Til slut blev der spillet om anden på vores traditionelle måde. Alle har kun et kort og rejser sig, når et nummer på ens kort bliver råbt op sætter man sig og er ude af spillet. Hans Damkjær var den der stod alene til sidst, så der kommer nok and på julebordet i år.

Efter at have ønsket hinanden god jul og godt nytår, kunne vi tage hjem efter en god eftermiddag sammen med vennerne. Vi mødes igen den 4/2 2012.

Godt nytår.

Lars Mylius Hjelm.

Arrangementskalender 2012 for DVM afd. Sydjylland

3/3 Matchless Silver Arrow

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

31/3 Motorvejsåbning - tilmelding senest 15/3

Der åbnes en ny motorvej fra Sønderborg til E45 ved Kliplev den 31/3.

Det er en motorvej som vi her på Als har glædet os meget til. Det fantastiske ved det hele er at den åbner et helt år før tidsplanen, det er vist meget langt imellem at man hører det. Motorvejen er bygget af et østrigsk firma.

Deltagelse: Vi er inviteret til at deltage med veteraner og klassiske motorcykler til og med 1977. Alle er velkomne. Vi bliver linet op umiddel-

bart foran den røde snor med de ældste forrest. Der vil være en minister tilstede som klipper snoren kl. 12⁴⁵ og så må vi køre på motorvejen. I løbet af et par timer bliver den åbnet for almindelig trafik. Der vil være journalister og TV tilstede så muligheden for at komme på TV er stor.

Mødested: Vi mødes kl. 9⁰⁰ hos Euro-master, Nørrekobbel 7, Sønderborg (mål ved Alsløb). Ved ankomsten får vi kaffe og rundstykker, får monteret rallyplade med start Nr. før vi kører til motorvejen.

Kl. 10⁰⁰ kører vi ud til startstedet på motorvejen. Her stiller vi op og går rundt og snakker og følger begivenhederne. Når snoren er klippet kører vi derudad mod Kliplev ca. 20 km. Vi kører af motorvejen (Søgård) og fortsætter til Mekanisk Museum i Høkerup. Her får vi frokost. Museet er åbent og entreen er betalt. Når vi har set Museet kører vi tilbage til Euromaster.

Det koster 100 kr. at deltage.

Vi håber der er rigtig mange som vil komme og hjælpe til med at vi får en festlig dag ud af det.

Tilmelding og betaling senest den 15/3 på: Reg. 1551 konto 4344316. Husk navn. MC og årgang.

Oplysninger om motorcykel navn og årgang kan sendes til Som.venner@gmail.com eller Kurt Hansen @74458184.

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 Gløgg. 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. 19³⁰ i Vissenbjerg Hallerne. Er der ændringer vil det fremgå her i bladet.

Julebanko den 14/12

En rigtig hyggeaften med bankospil, gløgg, æbleskiver og kaffe. Som præmier var der alle de små pakker, vi selv havde med samt to kurve fra klubben. Traditionen tro havde Helge flotte roser med som sidegevinster.

Klubmøde onsdag den 11/1

Vi startede aftenen med valg til aktivtetsudvalget. Poul Erik og Helge bliver på deres poster, og Ole Ploug Jantzen træder ind som formand og lokalredaktør i stedet for Søren Højmark.

Poul Erik fremlagde regnskabsets hovedpunkter og Helge orienterede om det kommende Fyn Rundt (eller Rundt på Fyn som måske er et bedre navn), se nedenfor.

Aftenen sluttede med at byde tre nye medlemmer velkommen, hvorefter de fik lejlighed til at præsentere sig selv for de fremmødte.

Kommende arrangementer:

Klubmøde onsdag den 14/3

Carsten Frandsen kender vi fra sidste år som en inspirerende fortæller. Nu kommer han igen og fortæller samt viser film fra en meget spændende familietur "Canada rundt i autocamper".

Klubmøde onsdag den 11/4

Vores nye medlem Poul Hansen vil fortælle om sit liv med motorcykler.

Madpakketur søndag den. 22/4

I forlængelse af sin fortælling tidligere på måneden, arrangerer Poul Hansens årets første madpakketur. Der kommer nærmere om dette i aprilnummeret.

Fyn Rundt den 5. og 6. maj 2012

Vi håber på samme flotte vejr som sidste år, hvor Fyn Rundt også var i begyndelsen af maj. Vi mødes lørdag den 5. maj kl. 10 i cafeteriet i Tommerup Hallerne til morgenbrunch. Derefter kører vi ud på de skønne fynske veje. Husk madpakken som vi indtager i Kongensdal Åben Have ved Hindevad, der er en 2000 m² superflot park. Vi får lov til at sidde i Hønsehuset, hvor der kan købes is og kaffe. Om eftermiddagen kører vi igen ud på skønne fynske veje og når frem til Bogen Hotel, hvor der er middag, hyggeaften, overnatning og morgenbord.

Motorcyklerne kan parkeres i hotellets gård. Søndag tøffer vi videre ud i det fynske og slutter et sted, hvor vi får landbrød. På turen skal vi også besøge tusindkunstneren Robert Rasmussen i Sønder sø. Pris for det hele bliver 550,00 kr. pr. person og drikkevarer er for egen regning.

Husk at tage pigerne med. Tilmelding og betaling senest 1/4 til Lisbeth og Helge Jørgensen, der har @ 66 13 24 79.

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

Klubmøde den 16/10-2011

Modellastbiler – er det noget børnene leger med – nej absolut ikke. Klubben havde fået pensioneret vognmand Bjarne Hansen til at fortælle lidt om sit spændende liv, og om sin store interesse i at bygge modellastbiler.

Det hele begyndte i 1935, hvor hans far kørte meget i Jylland med en Volvo LV65. Det hele var ikke lige sjovt dengang – alt skulle læsses på og af – med håndkraft i alt slags vejr. Dengang var

nogen af lastbilerne udstyret med gas-generator, som man skulle fyre i jævnlige og også holde ild i dem om natten.

Det resulterede da også i, at vognmandens garageanlæg brændte helt ned, og en chauffør som lå og sov, kun lige med "nød og næppe" slap ud.

Efter krigen overtog Bjarne Hansen sin fars firma, og begyndte at køre træ fra Sverige til Junkers fabrikker i Køge.

Bjarne Hansen fortalte mange "røverhistorier", blandt andet havde han lige købt en ny lastbil, som en chauffør væltede med, og var meget beklemmt ved den situation. En anden historie var, at de havde hentet tagplader i Ålborg – og vist nok fået rigeligt med læs på – så de næsten ikke kunne trække op ad bakkerne i Vejle.

En ting som jeg ikke vidste, var at da man gik over til højrekørsel i Sverige – så skulle man holde stille en time i vejsiden, for så forsigtigt at skifte vejbane til højrekørsel.

Nu så vi så en film fra Junkers fabrikker i Køge - fra hvordan det hele startede – og til i dag – med alle de tekniske fremskridt, der er sket i årene.

Nu tilbage til modellastbilerne. Da Bjarne Hansen stopper i 2004 begynder han at samle modellastbiler. Han havde taget dem alle sammen med – og linet dem op på et bord. Han havde en model, af alle dem han havde haft – og utroligt kunne han huske, hvad de kostede fra nye – hvad de kunne laste, og hvor mange hestekræfter de havde. Det var en rigtig spændende aften, at høre Bjarne Hansen fortælle om sit liv som vognmand.

Det behøver jo heller ikke at handle om gamle motorcykler hele tiden.

Referent Frank Hansen

Klubaften i Kværkeby den 30/11

I forventning om opdatering på cykel med hjælpemotor's historie var der mødt 38 til klubaftenen. I blandt disse var 4 nye –forhåbentlig kommende medlemmer- som fik en særlig velkomst, da Erik Kristoffersen bød velkommen. De præsenterede sig hver i sær og fortalte om deres fortid med hensyn til motorcykler.

Det var Erik Nurup fra Sjællands Veteranknallertklub, som var bedt om at fortælle om knallertens historie, hvilket et levende knallertleksikon som Erik gjorde på bedste vis, da han lidt forsinket kom i gang. Der var nemlig lidt startproblemer for edb-udstyret til fremvisning.

Imens udstyret blev klargjort, fortalte Ole Jensen, DVM-sekretær, om ny indmeldinger i DVM, og det var klart et resultat af seneste generalforsamlings beslutning om at ændre vedtægter, så det er muligt at blive medlem, blot man har interessen for de gamle motorcykler. DVM-kasseren, Otto Lassen fik også mulighed for at fortælle om generalforsamlingen i øvrigt, samt lidt ref. fra seneste bestyrelsesmøde.

Så blev det Erik Nurups tur, og han kunne fortælle, at de første knallert kom til verdenen i sidste halvdel af 1930-erne. Derpå gik Erik over til at vise en masse lekturer i form af instruktionsbøger, brochurer, tidskrifter o.m.m., som er udkommet op gennem tiderne. Alt sat op i Power Point. Der blev vist tekniske beskrivelser fra Politiken, Skandinavisk Motor Journal, som var redigeret af Mogens H. Damkier, ugebladet HJEMMET, Motor-Magasinet, MC-Revy, Cykelhandlernes udgivelser mv.

Erik Nurup fortalte videre om de danske farfabrikker, der producerede knallert, som f.eks. SCO i Odense, en virksomhed som også producerede i andre kunders navne, hvis ordren var stor nok. Andre fabrikater som Die-

sella, BFC fra Skuderløse ved Haslev, LION fra Brugsen, som også kørte under navnet REX.

Indtil 1951 var der krav om kørekort til knallert, idet det indtil da var lovligt at køre 60 km/t., og knallertene var da registrerede. I knallertens barndom blev det besluttet, at der skulle laves en slags kontrol af materiellet, og i begyndelsen bestod denne kontrol af de forstærkede forgafler, som blev mærket med TU+ et ciffer. Det stod for Tilsynsudvalget, som lå under Justitsministeriet/Statens Biltilsyn. Senere blev motorerne og godkendt, og det blev så den for mange tidligere knallertejere kendte mærkning TUM + et ciffer.

Fra 1951 og frem blev knallerthastigheden sat til max. 30 km/t., motorerne blev typegodkendt med TUM- mærkningen. Videre omtalte Erik Nurup de forskellige transmissionstyper, herunder rulletrækket på en VELO, som havde været Erik første knallertbekendtskab. Til sidst remsede Erik en række gamle kendte mærker op som BFC, JET, JOWA, TIKI, TEMPO, TOMOS, EVERTON, DERBY, STAR, EXPRESS, WOOLER, NSU Quickly o.s.v., hvorefter der spredte sig en småmumlen i lokalet, og det var tydeligt, at mange af deltagerne skulle have fortalt hver deres respektive oplevelser med de forskellige mærker, og Erik Kristoffersen forudså da også, at vi sagtens kunne få resten af aftenen til at gå med fortællinger.

Erik Kristoffersen sluttede foredraget med at takke Erik Nurup for ind-



Standard herrecykel, grøn, WALDORFF" påmonteret TIKI-motor? Eet bremsesystem i navbremse. Lys fra dynamolygte foran og bagpå. Parkeret og sikret med kabellås på Køgevej i Haarlev i 1976. Godkendt med Rådet for større Færdselssikkerheds godkendelsesmærke. Ejeren ukendt. Foto: John Adamsen Jensen

satsen og gav et par flasker vin som tak for indsatsen.

Ref. v/ John Adamsen Jensen

Klubmøde onsdag den 29/2 kl. 19⁰⁰

Egon Nielsen og Henning Petersen (måske også Ole Sommer) vil fortælle og vise billeder fra deres tur til Isle of Man i 2011 på deres Nimbus Kakelevnsrør.

København

Mødetid 2. torsdag i mdr., Hermosa-gård, Bygaden 82, 2605 Brøndby.

December: Vi havde i december et pænt besøgt julemøde. Æbleskiver, Gløgg, samt Bingo gav en lille snært af hvad måneden ellers byder på.

Januar: Vi havde varslet status og "sidste møde på gården". Det betød, at der var kommet lidt over det normale antal til denne aften.

Status er god økonomi og en del tilkendegivelser om et par madpakke-ture, samt en del foredrag i støbeskeen.

Men først skal vi flytte til nye lokaler og falde på plads der. Det bliver rigtigt godt, da det er en klar forbedring af faciliteter m.m. Men det var også en lidt underlig fornemmelse pga. det var vores sidste møde på Gildhøjgård.

Gården har trods alt huset os i godt 40 år. Det har aldrig været den vilde luksus, men alt andet lige, så har vi haft en rigtig god base for vores møder m.m. Og alt sammen med Brøndby Kommune som vært. Og ikke nok med det, så fortsætter det – på Hermosa-gård. Mange mange tak for det.

Vi håber at kunne arrangere en ny "Kullen-tur" i juni måned. Så kig i bladet el. på hjemmesiden, når vi kommer lidt længere hen.

Februar: Vi mødes i vores nye omgivelser på Hermosagård.

Marts: Foredrag i Kostalden (det store lokale). (Emnet er desværre ikke på plads).

April: Muligt foredrag, ellers film i Kostalden.

Maj: Hyggesnak, og kaffe i Stuehuset.

Mærkekendere

AJS	Jørgen Kurt Hansen 86463854
Ariel	Knud Degnbol 75528378
Brough Superior	Michael Hintz 20940485
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
Matchless	Kurt Hansen 74458184
Moto Guzzi 1921-80	
	Tom Albertsen 86593920
Royal Enfield	Ole Jensen 56879420
Rudge	Evald Henneberg 86622429
Sunbeam	Lars Klitgaard 44986032



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



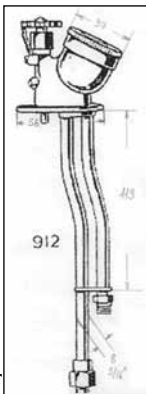
RUNA VETERAN

SØGES / KØBES

Pilgrim's olie
regulator købes/
søges.

Olie regulator
til tank montering
købes/evt. lån til
kopiering.

Svend Kusk, ☎
97 25 25 11.



"Jyde GPS", (kortbord med lup i
ramme, der kan flyttes) købes.

Jørgen Møller, ☎ 86 16 00 64 eller
51 20 04 92. jmoel@post.tele.dk

Nimbus Kakkellovnsrør købes. Velkørende og i
god stand. Jørgen Møller, ☎ 86 16 00 64 eller 51 20
04 92. jmoel@post.tele.dk

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.

Nimbus 1951, med stelnummer 9739. Den
er sortlakeret med staffering. Cyklen er
gennemrenoveret med nye dæk og lædersadler,
ny forkromning og fornikling, alt er sandblæst og



lakeret hos en autolakker. Motoren er monteret med
nye stempler, plejlstænger og lejer, topstykket er
planslebet og monteret med panserventiler. Cyklen
leveres synet og med sort nummerplade.

Pris kr. 60.0000. Willy Jensen, Årløsevej 30, 4690
Haslev, ☎ 20 92 62 12, willy_jensen@mail.dk

Nimbus 1934 sælges. Den kørte Skagen-løbet 1999 -
og er i øjeblikket på vej til maler. Motor er renoveret
og så skal hele motorcyklen samles og tilkøres.
Derfor ingen billeder. Bliver færdig i god tid før
årets Skagen-løb. Med historisk nummerplade.

Priside kr. 75.0000. Gorm Wæhrens, ☎ 29 82 00 10,
nimbus34@youseeme.dk

Laurits kørerlærer-Nimbus sælges. Grøn Luxus
1955, modellen uden stafferinger, forkromet tank
og emaljemarkering på tanken. Urestaureret, een ejers.
Bøjlen til kabellåsen var forsynet med håndgreb til
koblingsudløsning samt bremsepedal til passageren
- kørerlæreren. To huller i bremsearmen. Var
desværre ikke med. Vil helst beholde den - men
andre projekter står i kø.

Stor og omfattende papirdokumentation på den.

Pris kr. 44.500. Gorm Wæhrens, ☎ 29 82 00 10,
nimbus34@youseeme.dk



FN model 13, 1950, 450cc sv med danske papirer.

En spændend og sjælden cykel. Der mangler en
del motor- og gearkassede, så restureringen er et
projekt der kræver en stærk mand. Kr. 5000.

Ejner Rasmussen, ☎ 65 94 14 96



NORDISK VETERAN

"Gammel kærlighed rustet ikke"



- Vi tager hånd om dig og dit veterankøretøj
- Nem og fleksibel indtegnning
- Attraktive priser og dækninger



Gå ind på www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene



Midtermolen 7 · 2100 København Ø · Telefon 35 47 77 47 · nordisk@veteranforsikring.dk

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



Egeskov

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

Eventyrlige oplevelser for hele familien - hele dagen

Gå på oplevelser i Europas bedst bevarede renaissance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man 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
- ⇒ plejstangsproduktion
- ⇒ 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

P-PLADSER TIL VETERANBILER UDLEJES I BAGSVÆRD.

140 P-PLADSER (GARAGER)

50 MC-PLADSER

KAMERAOVERVÅGNING

AUTOVÆRKSTED

VENTILATION/UDLUFTNINGSSANLÆG

ELEKTRISK KODEPORT

EL-UDTAG I BÅSE OG GARAGER

KONTAKT: 35430806 / 28116635, LARS@TJ-GROUP.DK

INTRO-PRIS:
 KR. 500,- pr.måned.
 TIL ALLE MEDLEMMER AF
 DANSK VETERANBIL KLUB

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends
 1. juni - 31. august: tirsdag - søndag
 September: weekends
 Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,
 ☎ 54 44 22 22

www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPA'S STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

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 svejsarbejde udføres
- løse motorer modtages til hovedreparation



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

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



Veteranimporten

97 51 00 16 (efter 16) - 29 82 00 10

veteranimporten@c.dk
 www.veteranimporten.dk



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 2011 tilbagebetalt 140 millioner kroner.

Priseksemppler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.762 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	652 kr.	203 kr.	1.627 kr.	503 kr.
150.000	1.018 kr.	203 kr.	2.541 kr.	503 kr.
500.000	2.424 kr.	203 kr.	5.864 kr.	503 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 2012 tilbagebetales 15% af forsikringspræmien på baggrund af 2011 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