



VETERANEN



DANMARKS VETERAN-MOTORCYKLEKLUB

MEDELEM AF DANMARKS MOTOR UNION



*Hos Linder på Køgevejen
finder du de dele,
der rustet på din bil
Mekaniker rabat til D.V.M.'er*

LINDERS AUTODELE

Gl. Køge Landevej 493
2650 Hvidovre
Tlf. (01) 78 43 43

*Hans salat er fryden
den kendes på lyden
også blomkål han dyrker
og ih! hvor de styrker*

HELGE KNUDSEN

Slaglille
4180 Sorø
Tlf. (03) 64 50 02

SPECIALVÆRKSTEDET

for cylinderudboring. Stempler leveres.
Foringer, krumtaplejer, hovedlejer til nyere og gamle
motorcykler.
Topstykker renoveres med sæder, styr og ventiler.
Alt maskinarbejde og svejsearbejde udføres.
Løse motorer modtages til hovedreparation

INGANA A/S

Strandboulevarden 64, 2100 København Ø
Tlf. (01) TR 1425

Vi ses på
MISSIONSHOTELLET

Ejgild Svendsen
Holstsvej 4, 9990 Skagen
Tlf. (08) 44 11 99

en tand' bedre



Sv. Mikkelsens Dentallaboratorium
Borgmestervangen 16
2200 København N.
Telf. Ægir 7600

**Der er ENGSTRØM i en god folkevogn
stedet for den kræse VW bilist**

KENDT FOR GARANTIEN

Sv. Aa. ENGSTRØM A/S

Aut. VW forhandler
Vermlandsgade 34, 2300 S. Tlf. SU 4900
Løjtegårdsvej 169, 2770 Kastrup. Tlf. (01) 51 49 00

**Motorcykler — Reservedele — Udstyr
Køb — Salg — Bytte**

Vi har mange nye og brugte reservedele til
nyere og brugte motorcykler
Motorcykler eller dele købes, alt har interesse

DANSK MOTOR COMPAGNI

Gl. Køge Landevej 166
2500 Valby
Tlf. VA 1427
Rabat til D.V.M.'er

Drejer det sig om kørsel?

JENS GRAVERSEN & SØNNER A/S

Vognmandsforretning
Tlf. (03) 39 77 40
Tlf. (01) 84 19 59

Kørsel med 5-25 tons biler i ind- og udland

Bestyrelsen



formand

ARNE GRAVERSEN f. 17-12-1946
APRILVEJ 166 2730 HERLEV 01) 84 19 59
MEDLEM I 1970, INDVALGT I BESTYRELSEN 1972
FORMAND SIDEN 1973
SPECIALE HARLEY DAVIDSON OG INDIAN



kasserer

BENT JUST OLESEN f. 24-11-1934
MANTUAVEJ 17 2300 S 01) 55 32 03
MEDLEM I 1965, INDVALGT I BESTYRELSEN 1965
KASSERER SIDEN 1967
SPECIALE, NEW HUDSON, IMPERIAL, ENCELSKE CYKL.



sekretær

KURT SØGÅRD f. 10-4-1941
BUEN 1 4050 SKIBBY 03) 32 86 02
MEDLEM I 1971, INDVALGT I BESTYRELSEN 1973
SOM SEKRETÆR
SPECIALE NIMBUS/ NORTON

veteranekspert



VIGGO THOMADSEN f. 29-4-1911
FASANVEJ 2 8900 RANDERS c6) 42 19 61
VAR MED TIL AT STARTE DVM I 1965, SAMT
"SKAGENS LØBET"
HAR FUNGERET SOM VETERANEKSPERT SIDEN
DVM's START.
HAR EN SAMLING PÅ CA. 100 MOTORCYKLER.

løbsleder

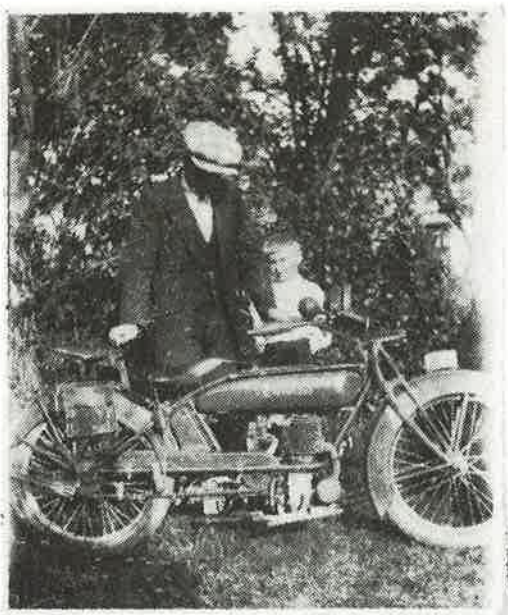


LEIF OBBEKÆR HANSEN f. 21-12-1946
AHORNVEJ 19 5250 FRUENS BØGE
MEDLEM I 1972, INDVALGT I BESTYRELSEN 1975
LØBSLEDER SIDEN 1975
SPECIALE, HARLEY DAVIDSON

bestyrm./redaktør



JENS MADSEN f. 18-2-1938
GRIFFENFELDSGADE 28 2200 N 01) 39 95 72
MEDLEM I 1971, INDVALGT I BESTYRELSEN 1973
REDAKTØR 1974
SPECIALE HARLEY DAVIDSON



Nu er den blevet til et klenodie

Men der var en gang, da en Cleveland var Amerikas mest solgte motorcykel. I Danmark er der kun to tilbage af 1922'eren.

Den mest velholdte af dem ejes af autolakerer Thorben Damsgaard, der i denne weekend præsenterer den i et veteranløb ved Egeskov på Fyn

Der var en gang, da den var Amerikas mest solgte letvægtsmotorcykel. Men det er et par dage siden. Faktisk mere end 50 år. I dag er den en smuk og velbevaret sjældenhed, og den nuværende ejer er endda parat til at gå så vidt som at kalde den for et klenodie, skønt han er indfødt vendelbo og derfor flasket op med indgroet respekt for sprogets smykkede adjektiver.

Det, der her er tale om, er en Cleveland motorcykel, fabrikeret på fabrikken i Ohio, USA, en af de sidste dage i april 1922. For et par måneder siden blev den erhvervet af autolakerer Thorben Damsgaard, Gærumvej 8, Frederikshavn, for hvem gamle motorcykler har interesse i almindelighed, velbevarede veteranmotorcykler i særdeleshed. Han er i forvejen ejer af en velholdt, indregistreret Harley Davidson fra 1928, er i gang med at restaurere en Rudge fra 1933, og har en BSA fra 1925 på »bedding«. Men det er bare »gamle« motorcykler.

En årgang 1922, det er derimod sager. Når man bevæger sig i de årgange i motorcykler og biler for den salgs skyld også - så betyder tre år ganske meget.

Passet og plejet

- Men hvad der i denne forbindelse er nok så væsentligt er, at Cleveland'en ikke har været gennem et større restaureringsarbejde for at nå den stand, den har i dag, fortæller Thorben Damsgaard. Den er blevet passet og plejet ordentligt i hele dens levetid, og den er derfor original til mindste møtrik. Lakken er den originale. Ikke skinnende, for det har den aldrig været. Sandsynligvis er fordækket det samme, som sad på cyklen fra fabrikken, hvorimod bagdækket var slidt ned, da jeg købte den. Gennem bekendte inden for veteranmotorcykelklubben kom jeg i forbindelse med en mand, der havde et fabriksnyt, men 50 år gammelt dæk, og da han hørte, hvad jeg

skulle bruge det til, kunne jeg også købe det. Men på den klare betingelse, at jeg afholdt mig fra at ændre spor på motorcyklen. Det løfte er jeg indstillet på at holde, så længe der er mulighed for det.

Thorben Damsgaard købte motorcyklen af fru landinspektør Norma Hassing, Frederikshavn. Hendes far ejede den i en meget lang årrække. Derfor har det også været muligt at rekonstruere motorcyklens historie næsten komplet.

Registreret første gang i 1925

- Det fremgår af toldpapirer og indregistreringsattester, at Cleveland'en er blevet indregistreret første gang i Skagen i 1925 til en mekaniker H. Frode Jensen, og den fik nummer

P 22, fortæller Thorben Damsgaard. Hvor den har været før den tid, ved jeg ikke, men den gang var det meget almindeligt, at et køretøj stod i lang tid hos grossist eller forhandler. Endelig var importen fra USA jo heller ikke noget, der foregik med ekspresfart.

Mekanikeren i Skagen havde den til 1927. Så blev den solgt til toldbetjent R. Christiansen, Skagen, der dog kun kørte på den et års tid. I maj 1928 skiftede den atter ejer. Køberen var sadelmager Laursen (sådan står der i papirerne) fra Frederikshavn indregistreret, før han solgte den til fru Hassings far, modelsnedker Hans Christensen, Elling. Han flyttede i øvrigt senere til Frederikshavn og var gennem en årrække ansat på Alpha-Diesel. Hans Christensen havde indtil krigen Cleveland'en indregistreret med nummeret P 1773, men ved krigens start blev den som mange andre køretøjer klodset op.

GLIMT FRA EN SVUNDEN TID.

»Rørt« jævnligt

I 1946 kom den atter ud at køre - nu med nummeret P 2332 - og nummerpladen fra forskærmen findes stadig. Hans Christensen havde motorcyklen indregistreret helt frem til sin død i 1967, og selv om han i flere år ikke brugte den, så blev den under alle omstændigheder »rørt« en gang årligt. Efter Thorben Damsgaards mening er netop det en af årsagerne til, at Cleveland'en er i så fin stand - også teknisk - som tilfældet er.

Thorben Damsgaard er ikke meget for at røbe, hvad han har betalt for sit klenodie. Men det kan afsløres, at fru Hassing vil bruge pengene til en ridehest.

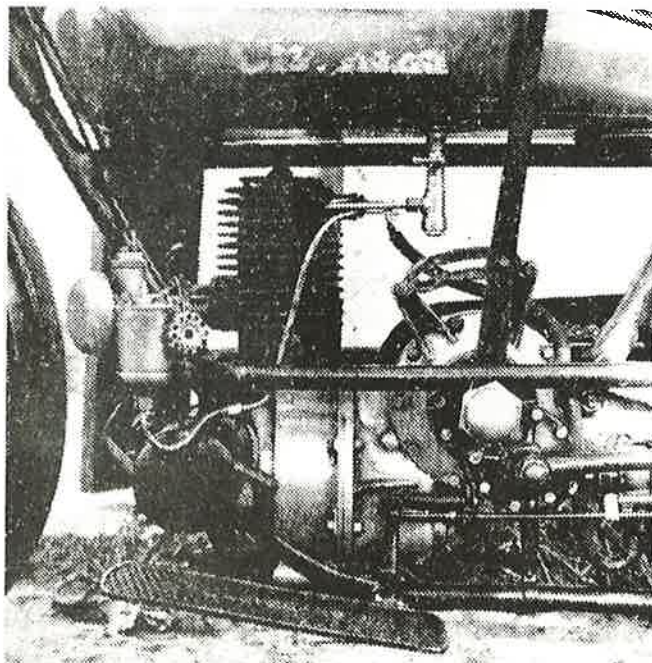
Synet og godkendt

Forleden blev Cleveland'en præsenteret for Statens bilinspektør i Frederikshavn. Den blev behørigt beundret -

og hvad der er nok så væsentligt, den blev også godkendt. Et par småfejl, som nu er blevet rettet, det var det hele. Damsgaard får dog ikke plader på den konstant, men ifølge en speciel ordning for køretøjer ældre end 1927 kan han hente en prøveplade på politistationen, når han har lyst, og så begive sig af sted.

Det sker i denne weekend, hvor Thorben Damsgaard med Cleveland'en deltager i et internationalt veteranmotorcykelløb, der udgår fra Egeskov Slot på Fyn. Løbet får godt 80 deltagere, og det er vel at mærke løbet for feinschmäckere. Damsgaard har som medlem af Dansk Veteran Motorcykel Klub hele syv gange deltaget i det kendte Skagen-København rally (og vandt dette løb i 1971), men han har aldrig været med i løbet på Egeskov.

- Hidtil har jeg ikke haft et køretøj, der var værdigt til dette løb, siger han.

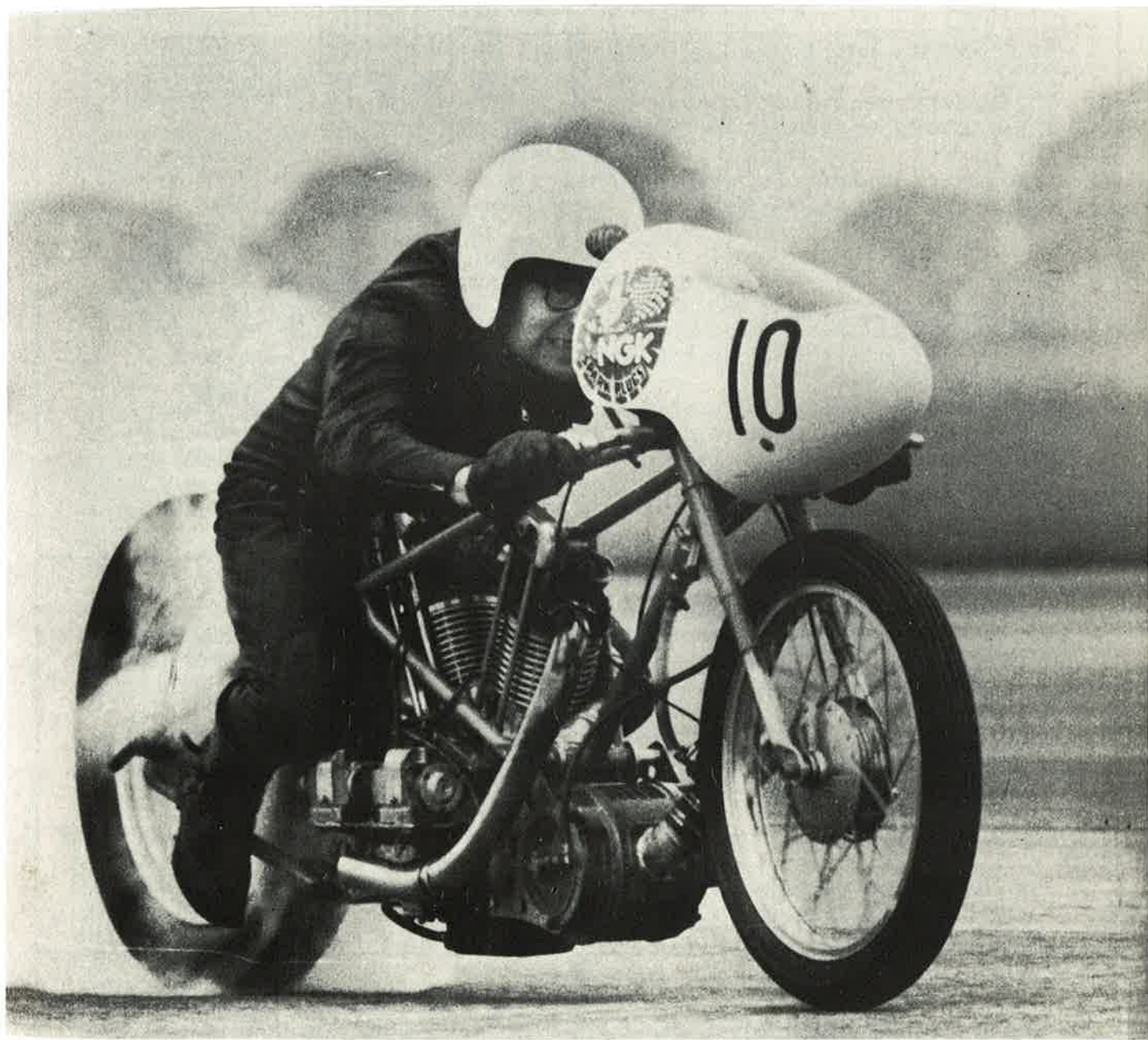


Motoren på den gamle motorcykel er kvadratisk, det vil sige, at boring og slaglængde er ens. I dette tilfælde tre trekvart tomme. Cyklindervolumen er 267 kubikcentimeter, men ydel-

sen er beskeden, ikke mere end to-tre hestekræfter. Der er to gear, der nærmest kan beskrives som et højt og et endnu højere. Store bakker er ikke Cleveland'ens livret.



gi' dine heste
det bedste



Castrol MOTOROLIE

-også farven til din motorcykel
vi blander efter prøve....

FARVEMESSEN

A. ALEXANDERSEN
RANTZAUSGADE 31

01-397174



Stop tyven!

med en 100% dirkfri

Abloy-Lås

fra

BYENS LÅSE-SERVICE

BLÅGÅRDSGADE 36-38

2200 KØBENHAVN N

39 23 24 - 39 24 44

Alt i låse og nøgler

DØGNVAGT

Kalder du dig veterankører ?

Når du ikke ved: at i Motorlageret
på Halmtorvet kan du stadig købe
de sliddele du mangler til din cykel.

Bl.a. AMAL - og BING karburatordele,
magnetdele, fælge, eger, dæk, slanger,
lygteglas, amperemetre, skærme, stempler,
krumtaplejer, kabler, pakninger o.m.a.

**Motor-
lageret**

HALMTORVET 46-50
KØBENHAVN V

01- 31 30 11

HAR DU PROBLEMER ?

Kalechen eller lædersadlen

Ring eller kom

Autosadelmager
E. Mortensen
Liflandsgade 17
2300 Kbhvn. S.
01- AM. 2625

GAS - VAND - SANITET
CENTRALVARME

Blikkenslagermester
K. E. Toft Hansen
Hillerødgade 22
2200 N.
01-ÆG. 5681

LØVFALDSLØBET

Ostebordet og hvidvinen er klar fredag aften, vi venter på Gunnar fra Silkeborg, han skal overnatte. Kl. 20,00 ringer han: Jeg holder i tølløse B S A en vil ikke mere:. Nu er gode råd dyre. Gunnar gir os et nummer vi kan ringe på, så må vi ha fat i Jens, nå han var ikke hjemme. Mon så ikke han er ude efter Birgit, jo, vi ramte næsten plet, blot var de igang med natarbejde og ville først være sent færdige meget sent, men vi måtte låne Hannomagen, men først måtte Charles hente hans VW, så de kunne bytte.

Efter mange lange blikke til ostebordet kom han langt om længe afsted og Svend og jeg gik igang med ost og vin.

Kl. 00,00 kom Gunnar og Charles, fik cyklen i kælderen, der skulle først kikkedes på den om morgenen, Charles ind og aflevere bilen også endelig kunne de gå ombord i retten af osten.

002 var alle trætte, men skulle vi nu alligevel ikke lige kikke på BSA en. De forsvandt med en flaske vin under armen, og Svend og jeg snupper også en flaske.

004 er den klar og alle går til ro.

7,00 op alle mand 6 mennesker i bad samtidig men det er skønt, vi skal have de tre største + venninden med. Charles henter morgenbrød Svend kommer sløv men kaffen hjælper lidt. Endelig er vi klar, har vi nudet hele og alle taskerne, husk styrthjelm til alle, hvis der nu var et ledigt bagsæde.

Vi starter mod Gildhøjgård, jeg sidder bag på Gunnar, han er ikke tilfreds med cyklen, den lyder ikke som den skal osv osv. men jeg syntes den kørte udmærket. På Gildhøjgård bliver alle placeret på bagsæder og så går starten. Selvfølgelig kører vi for langt, tilbage igen, men hvor i fa..... er nu alle de andre hende, nå, der er de. Charles spørger om det er vores taske der var glemt på gårdspladsen, så tilbage igen.

Så går det ellers mod Kulhuse, over med færgen, videre til den næste og over der. Så melder sulten sig, og frem kommer brødkassen. Nu snupper vi så de sidste kilometer til Burvænget, det bliver regn og der er mange der kører forkert, så de må lige på rette spor inden vi forlader dem.

" BURVÆNGET " et skønt sted, et helt hus til familien, kan man forlange mere. Lidt tørt tøj på kroppen og over i pejsestuen hvor der var varm kaffe, og der gemte sig et billiard inde i den bageste stue, så det trak lige en halv times tid ud af programmet.

Kl. 18,30 er der middag, flæskesteg med rødkål og sprød svær, jo, der manglede intet. Efter maden går vi ind i pejsestuen og der kan man så få tid til at snakke med Venerne i ro og mag. Nu kan man rundt omkring se at der er nogle der får små øjne, så der må gang i båndspilleren og det hjalp, nu kom der gang i fodvorterne, mon ikke jeg fik tabt op til flere hundrede gr. Ved siden af var der nogle der gik igang med fællessang, såder var noget for enhver smag. Kl. 2300 kom der minsanten natmad, det var virkelig et løb hvor der ikke var overladt noget til tilfældighederne.

Søndag morgen, Hanen galder så på med badebukserne og ned til stranden, men bademesteren svigtede, så det blev kun til en lille svømmetur på godt 500 m. Så drog vi op til fælles kaffebord, og i du milde, der var alt hvad hjertet begære, en meget fin start på dagen. Vi får så lidt instruktion om søndagens etape og den starter med en fin lille specialprøve på cykel, og Jens er skrap med stopuret. Nu går det så derudaf det er noget koldere i dag og vi må af cyklen en gang imellem og tage en lille løbetur.

Så kom der en hemmelig tidskontrol, men nej, det er Jens og Birgit der holder med kaffevognen, det var dejligt så fik vi varmen igen, Gunnar er stadig utilfreds med cyklen men det gider vi ikke høre på mere bare afsted. Så videre til Hvalsø Kro kl. er nu 13,30 vi får Wienerschnitzel det smager godt og åh hvor var vi sultne. Kl. 15 præmier til alle. Slut på dette løb stor tak til Marianne Stig og Ib for et virkeligt godt løb.

Annulise!

M Ø D E R.

De nordjyske medlemmer af
Danmarks veteranmotorcykelklub

har mandag den 29. september kl. 19,30 afholdt klubaften på
Rebildhus.

Ole Wenderby bød velkommen, og glædede sig over at se en del
nye. Der var mødt 25, og deraf 7 som vi ikke havde set før,
ved vore møder. Med det antal bevises, at interessen for
klubben stiger støt.

Så blev der snakket om forårsfesten. Der var bred enighed om
at gentage successen fra i år. Det bliver igen Viborg-folkene
som skal stå for arrangementet. Festen er forløbige fastsat til
omkring 1. februar.

Chr. Wenderby kom så ind på Hadsund-løbet. Han kunne frem-
vise et regnskab med et særdeles nydeligt overskud.

Nørgaard-Jacobsen tilbød "de nordjyske" en antik sparebøsse,
den har tilhørt Prinsens Livregiment i Viborg.

Herefter snakkede Chr. Wenderby og Viggo Thomadsen om den
kommende generalforsamling, om klubben i det hele taget, og
om Skagen-løbet.

Så holdt Viggo Thomadsen et meget interessant foredrag om
indstilling af Amal karburatoren. det var lærerigt, det er
jo ikke alle som er fagfolk.

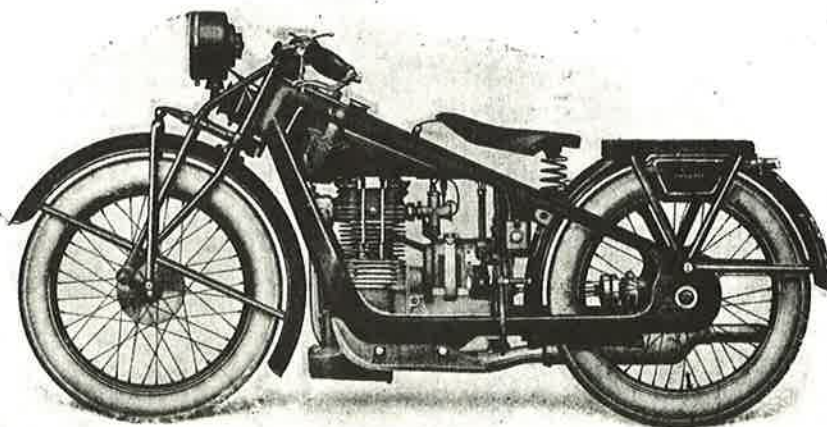
Nu var det kaffetid, og efter den fortalte Nørgaard-Jacobsen
igen nogle af sine historier om motorcykler i gamle dage.

Som noget helt specielt bortauktionerede Viggo Thomadsen et
par fabriksnye ældre karburatorer, og indtægten herfra gik
i sparebøssen.

Næste møde vil blive holdt på Rebildhus mandag den 17. november
kl. 19,30.

Fjn

Den nye „Wanderer“ Motorcykle



EGESKOV

Undervejs til Egeskov 1975.

Klokken er 6,30 lørdag morgen, min kone og jeg kører hjemmefra med fileren på hængeren, det er nemmere for så har vi bilen med til at sove i. Kl. 7 ankomst Gret og Niels i Københoved, som vi har aftalt at følges med.

Gretes Magnat Debon og Niel's Norton står klar på hængeren, vi får en hurtig kaffetår og så afsted, Grete og Niels har deres to børn med.

Vi er sammen med alle vore sydjyske kammerater inviteret til kaffe hos Ole Petersen i Nr. Bjert ved Kolding, som vi siger hjertlig tak for. Da Bernard og hans kone Nell ankom var der stor sammenstimling om deres bil, for i den stod Boiles Cirius.

Det var også en fornøjelse at de tre generationer Conrad - Robert - Peter Møller var mødt op.

Da vi alle havde fået kaffe (nu igen red.) gik det afsted mod Egeskov, men desværre kom vi ikke ret langt før Peter M fik vrøvl med B S A en den kunne ikke trække op af bakkerne, han havde sin lillebror bagpå, han tog Niels med i bilen, derefter gik det bedre, Conrad og Robert var kørt foran, dem så vi ikke mere.

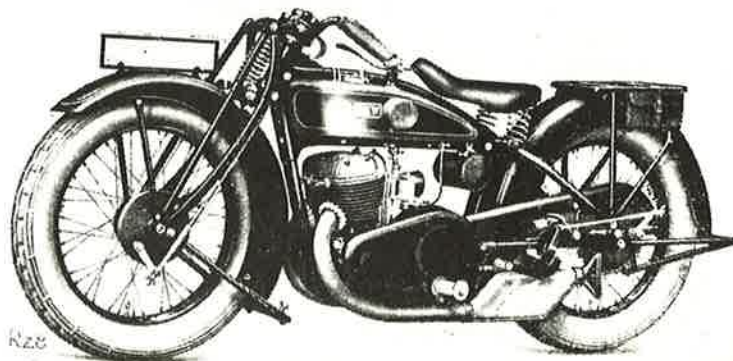
På Fyn var den gal med Peter igen, den kunne ikke mere, så da vi var kommet til Egeskov måtte Conrad tilbage med sin hænger for at hente ham.

Peter og Jørgen kom dog med i løbet alligevel, for Burchardt A var så venlig at låne dem sin B S A. Os der havde cykler på hænger fik læsset af, godt jeg havde en slidske med, den blev flittigt brugt.

Resten kender vi allesammen, dog vil jeg gerne sige tak til arrangørerne for endnu en dejlig veteran week-end. Egeskovløbet er noget vi alle ser hen til med stor glæde hvert år.

W Freudendahl, Brøns.

D. K. W.



Veteraan Motoren Club



Vereniging tot instandhouding van historische motorfietsen

Opgericht 26 nov. 1955

Kon. goedgek. 29 dec. 1960

Giro penn. 486415

RALLY i HOLLAND WIND MILL 1976

Tilrettelæggelsen af det 12 Windmill Rally 1976 er startet godt og følgende kan allerede annonceres:

Dato for Rallyet lørdag og søndag 4-5 september 1976

Sted Hengelo Holland bemærk det er lille Hengelo i Gelderland provinsen og ikke store Hengelo i Overijssel provinsen

Samlingsstedet bliver som sædvanlig Rideskolen Gompert velkendt fra Hengelo-Diren Rally.

Aktiviteterne vil bla. bestå af et før-opvarmnings-rally fredag eftermiddag, lørdag-nat-fest, søndag eftermiddag resultat og præmie uddeling.

Ledelsen består af Roel Kreumen og Jan Ostermeijer som også stod for 69 og 70 Windmill så god tilrettelæggelse af Rallyet er sikret.

Sølvpokaler til det vindende A team er allerede bestilt, inden priserne stiger endnu mere, folk er allerede begyndt at bestille værelser på hotel Leemreis til næste år

Sovepladser på Rideskolen vil også blive muligt

Yderligere informationer så snart som muligt, imellemtiden bør spørgsmål rettes til

Roel Kreumen

Marktstraat 6

Hengelo (GLD)

Holland.

Vi glæder os til at se jer allesammen i Holland næste år

Poul Button.

FORSLAG TIL GENERALFORSAMLING

25-10 KL. 11⁰⁰

Arne Graversen.

1. Grundet kontingentstigning til D M U, og ønsket om en lidt større kassebeholdning i tilfælde af uforudsete udgifter, foreslår jeg hermed kontingentforhøjelse til 100 kr om året.
2. At der i klubben udvælges personer til at varetage spec. opgaver som: DÆK- FÆLGE-TRANSFERS m.m. således at medlemmerne kan få oplysninger hos en specialist på hver enkelt felt ved event. indkøb i udlandet fremstilling med mere.
3. Der bør vælges et medlem, til at varetage vort tilhørsforhold til Assurance Instituttet samt udarbejde en information til "Veteranen" om forsikringsbetingelser, om muligheden for at danne egen gruppe. Alle informationer skal trykkes i "Veteranen" med regelmæssige mellemrum, således at vore nye medlemmer bliver orienteret om mulighederne.
4. Der bør i D V M's løb indføres total forbud mod anvendelse af moderne rally udstyr såsom triptæller, samtaleanlæg og andet grej, endvidere bør speedometerne plomberes ved Skagenløbet for at modvirke den stadig stigende rally tendens. Enhver overtrædelse skal følges op med diskvalifikation af deltageren.

Chr. Wenderby.

Det foreslås at det såkaldte RALLY SKAGEN igen får sit oprindelige navn SKAGENLØBET
Som begrundelse: Løbet, mand og mand imellem, næsten altid omtales som SKAGENLØBET, ligesom næsten alle aviser omtaler det sådan. Ordet rally leder uvilkårlig tanken hen på noget med fine og dyre biler.

Poul Jørss.

1. Pensionister med mindst 5 års anciinitet i D V M skal være kontingentfri(event. betale halv kontingent).
2. Aldersgrænsen for motorcykler i alle D V M løb sættes til 31-12-1945.
3. D V M udmeldes af D M U.

W. Freudendahl.

1. Undgå at køre på grusveje under løbene, det er for hårdt for de gamle maskiner, som vi er så ømme over. Det slider på forgafler kæder mm. Og der er stor fare for brud i de efterhånden møre stel, event. afstemning om dette emne.

2. W. Freudendahl.

2= Bedre musik ved festen på Egeskov, jeg blev glad da jeg så det var to andre i år, men ak, de var da meget ringere end ham den fløjtende selvglade vi havde tidligere. Er det et økonomisk problem? så tag event. lo kr mere i startpenge.

Peter Malmolin

I anledning af 10 aars jubilæet i D V M udgives en bog om D V M med billeder-artikler interweus med medlemmer der var med fra starten. Nærmere redegørelse vil følge på generalforsamlingen.

Kurt Søgård.

1. Det foreslås hermed at man i §12 sletter den her understregede tekst Forslag til behandling på Generalforsamling skal være Formanden i hende senest 3 uger før Generalfors. afholdes, hvorefter de udsendes til medlemmerne.

Begrundelse: Det er en bekostelig ting bare at sende dette ud til ca. 225 medlemmer, når man kan nøjes med at lægge disse forslag frem på bordene til de ca. 85 medlemmer der kommer til Generalforsamlingen.

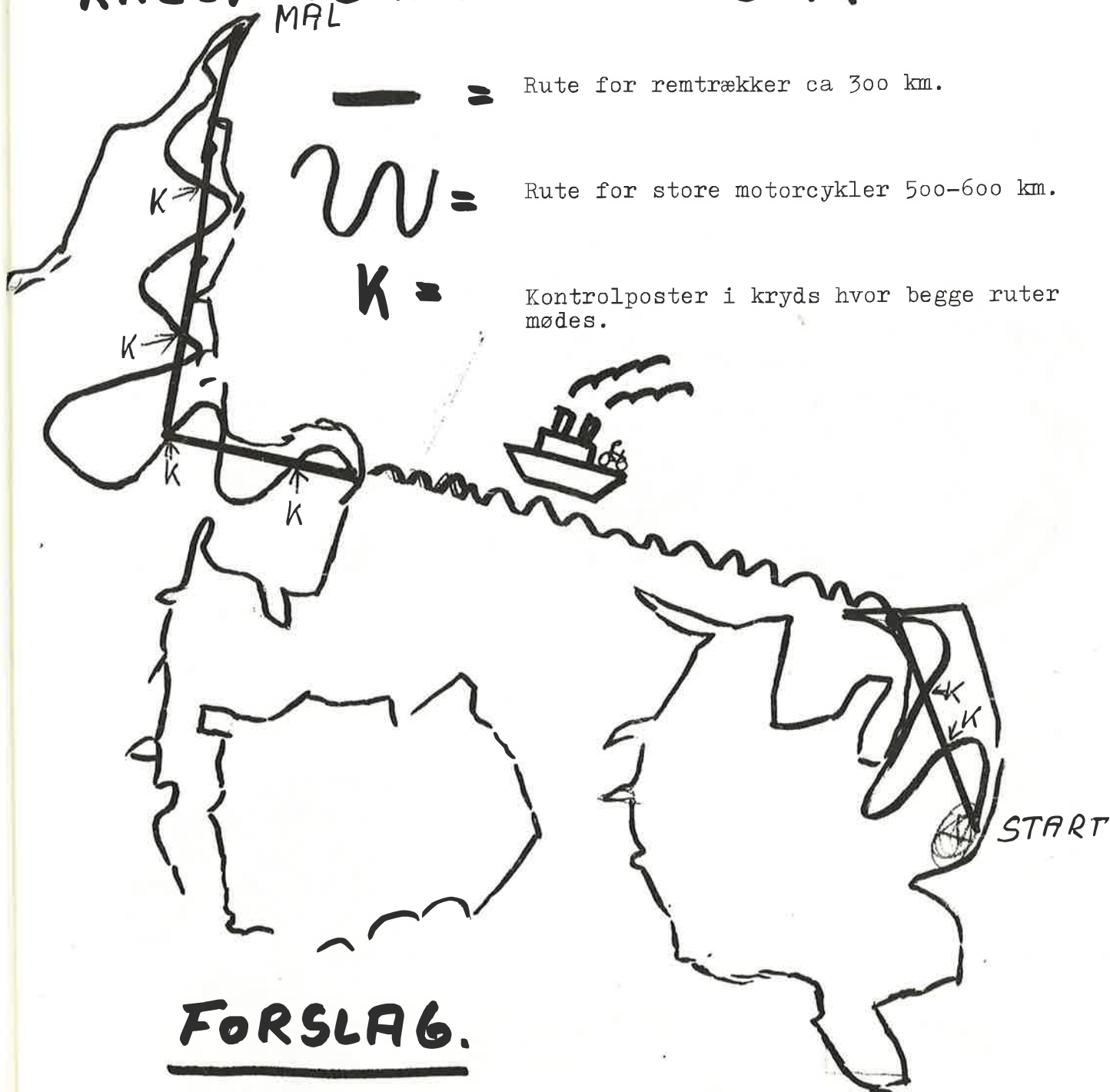
2. Det foreslås hermed, at man som fast Tradition invitere BILÉR med til Jyllandsløbet og Løvfaldsløbet.

Begrundelse: Det viser sig, at der på Egeskov IKKE kan være så mange til blå. spisning som vi var i år, og da vi efter min mening skylder Bilfolkene min. 2 løb om året, må det være til disse løb de skal inviteres til.



— Tak, jeg ved udmærket, at I havde generalforsamling i klubben i aftes. Det jeg er gal over er, at du først kommer hjem NU fra den sidste år!

RALLY - SKAGEN 1976 ??



Ruten København-Hundested-Grenå overnatning på Djursland
Djursland-Ålborg med overnatning der.
Ålborg med mål i Skagen.

Den tykke streg er ruten for remtrækker, ad små amtsveje ÷ grus, men nogenlunde direkte.

Den tynde streg er ruten for de store mc'er, der krydser den anden rute. Ikrydsene er opstillet kontrolposter. Længere ude i de store sving kan der være rutekontroller.

Fordele.

Remtrækkerne får den meget stærkt efterlyste korte rute, de er med på samme strækning, ikke alene, vil hele tiden møde nogle af de andre.

Vi behøver ikke to ruter, ikke to hold kontroller, vi er sammen om aftenen, alle har kørt København-Skagen.

Vi behøver kun en lille opsamlervogn (VW pick up) til remtrækkerne. Der vil blive mindst 40 remtrækkere i 1976 til Rally Skagen.

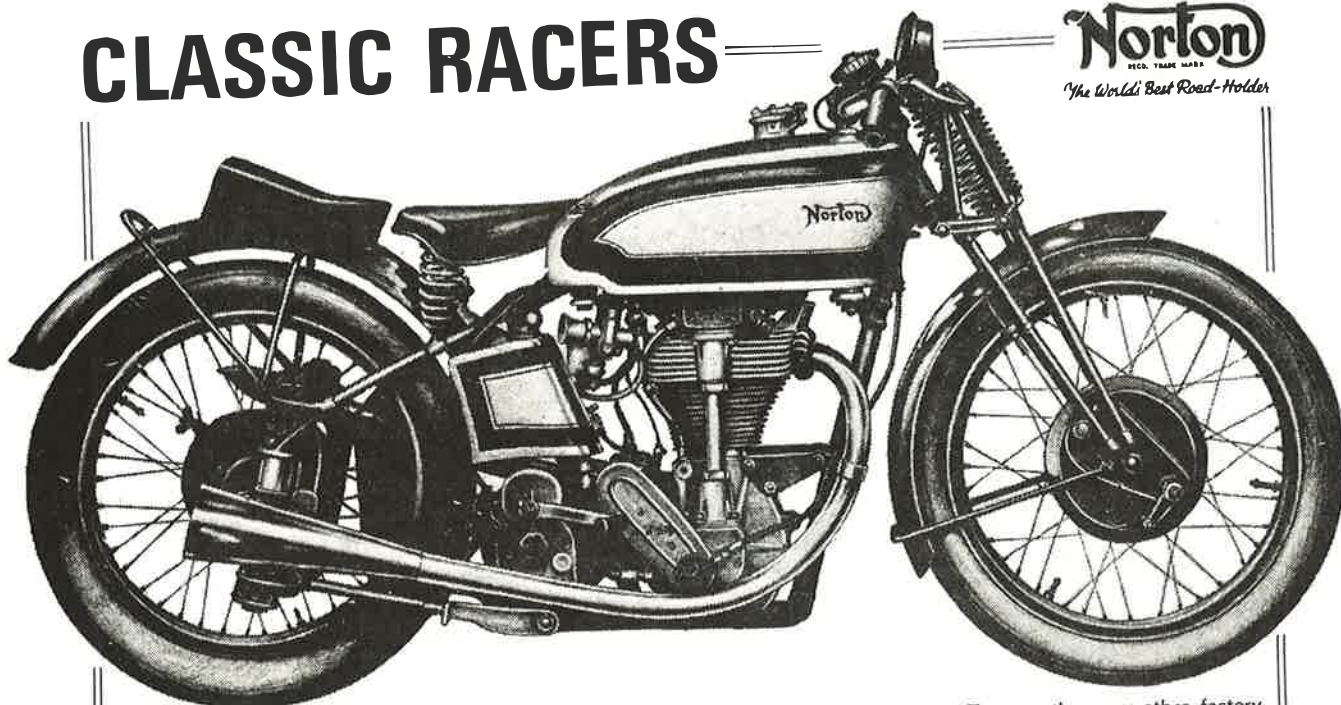
Ulemper.

Vi kommer ikke nedenunder Fyn, i så fald vil ruten blive for lang igen

JENS.

CLASSIC RACERS

Norton
REGD. TRADE MARK
The World's Best Road-Holder



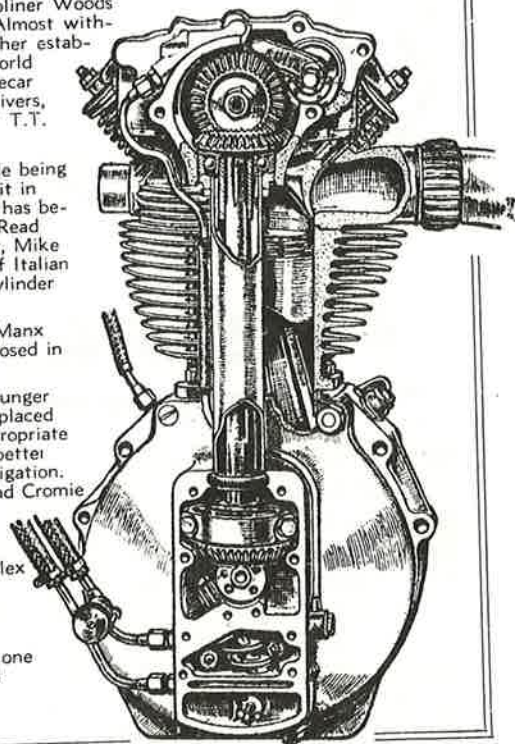
Renowned universally as the "classic English racer," the Norton marque has won more T.T. races than any other factory in history. In 1937, aboard the 500 cc model shown here, Freddie Frith won the Senior race at a record 88.21 mph, putting in the first-ever over 90 mph lap. In the same week, Jimmie Guthrie, father of the 1967 Senior Manx Grand Prix winner of the same name, took the 350 cc machine to a Junior T.T. victory at a speed of 84.43 mph, which was destined not to be bettered in this event until 1950. Many of the world's finest riders have ridden "works" versions of this overhead camshaft, single cylinder engine which was designed in 1930 and has remained basically unchanged. Such names as Stanley Woods, until this year winner of more T.T. races than any other; Guthrie, who tragically met his death at the German Grand Prix shortly after his 1937 T.T. triumph; Artie Bell; the remarkable Geoff Duke; and the short-sighted and brilliant Harold Daniell. Norton's first T.T. victory came in 1924 when Canadian Alec Bennett rode a 490 cc machine into first place at an average 61.44 mph. In 1926, the talented young Dubliner Woods repeated the performance, thus beginning an era of unparalleled success. Almost without exception, every British-born world champion has ridden Norton, to either establish himself or climb his way to the pinnacles of achievement. The last world championship to go to the then Birmingham-based factory was in the sidecar category, when Eric Oliver, probably one of the world's finest-ever sidecar drivers, took the title in 1953. And it was Oliver who won Norton's last sidecar T.T. in 1954.

Many "firsts" have been accredited to Nortons, one of the most memorable being the first British single cylinder, 100 mph lap of the 37½ mile mountain circuit in the Isle of Man. Since then, as speeds and race averages have increased, this has become fairly commonplace. And a memorable "last" was in 1961, when Phil Read won the Junior T.T. after six years of Italian monopoly and, in the same year, Mike Hailwood completed the double by winning the Senior race after five years of Italian dominance, at the first (and only) over-100 mph race average on a single cylinder machine.

Developed from the early '30s by the late "Professor" Joe Craig, the ohc Manx engine had shaft and bevel gear to the camshaft, and magneto ignition. Enclosed in a casing, the magneto chain was driven from the bottom bevel box.

Frame design improved over the years. The 1937 model illustrated had plunger rear springing—introduced in 1936—with girder front forks which were replaced the following year by telescopic forks. Handling in those early days, the appropriate term for the road-holding control necessary for racing machines, was usually better than most, but Nortons were always very conscious of the need for better navigation. The single front down tube design remained in use until 1950, when Rex and Cromie McCandless from Belfast, pioneers of modern frame design, tried their own swinging-arm rear suspension. The Norton works team of that year presented to an interested world what has come to be known as the "Feather-bed" frame, so-called because of the comfortable ride the fully-sprung, duplex cradle frame provided.

This frame, embracing the same basic engine, is still racing around the world's circuits—and still winning, despite the fact that none have been made for several years. But if you wanted a new one, always assuming that one could buy the very many pieces which go to make a Manx Norton, it would probably cost around £1200.



CLASSIC RACERS

No 3



is the only German machine to have won a Senior T.T. That was in 1939 and the model used then incorporated many features which have remained virtually unchanged to this day. Winner of that particular race was Georg Meier, at a record race speed of 89.38 mph, and so vastly superior to the opposition was the BMW that it was unnecessary to exceed Harold Daniell's record lap speed of 91 mph, set up on a Norton, in 1938. Britain's Jock West, also BMW-mounted, took second place.

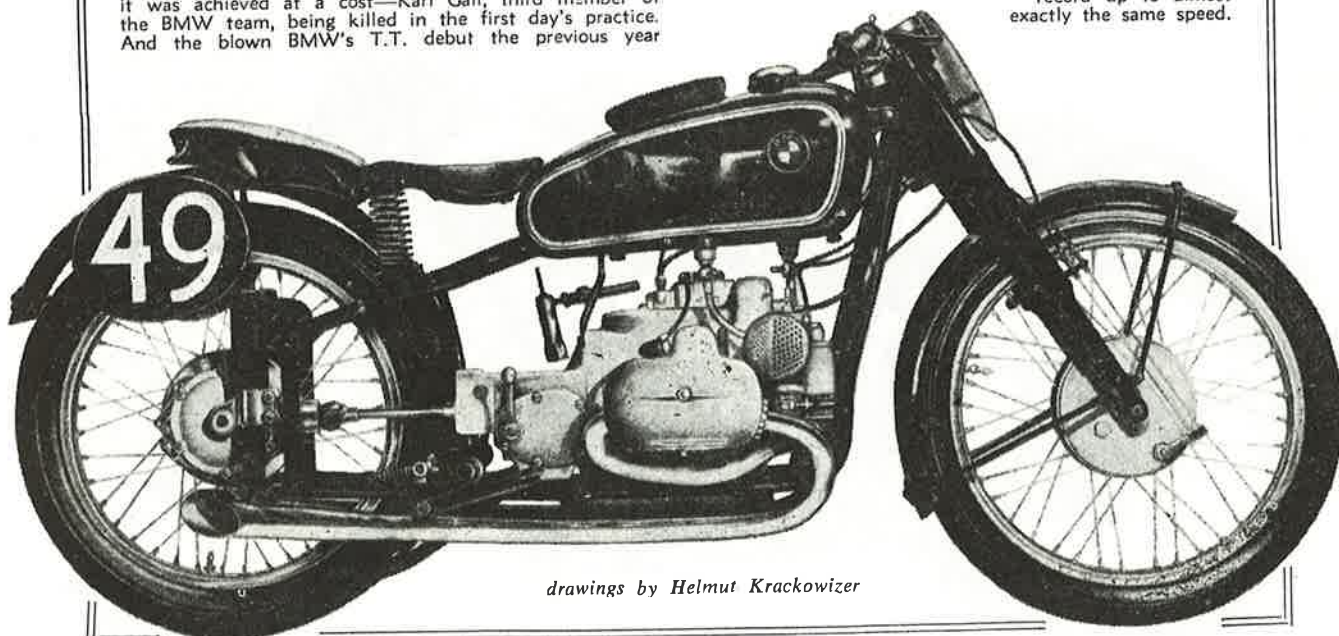
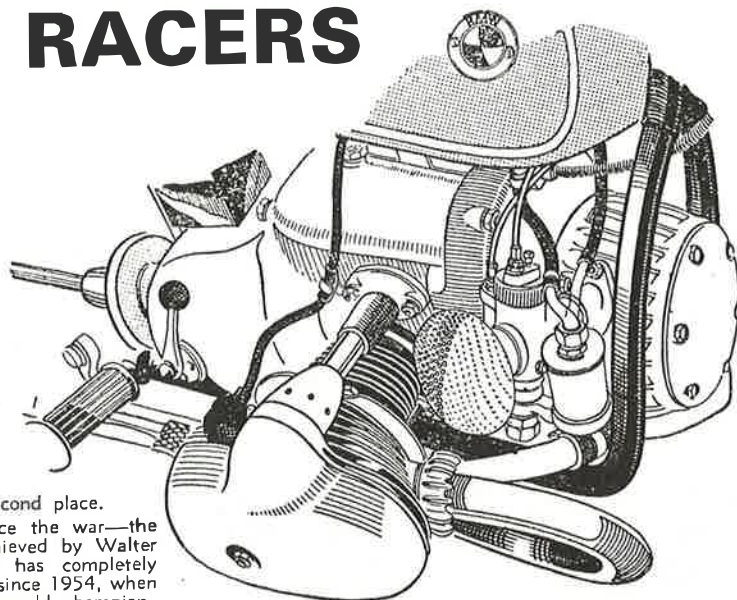
Rarely to be seen in solo races—since the war—the nearest approaches to success being achieved by Walter Zeller in the mid-1950s—the BMW has completely dominated the international sidecar scene since 1954, when Willi Noll ended the Norton string of world championship wins. Certainly, no present-day sidecar racer with any sort of ambition would seriously enter the world championship arena with anything less than a Rennsport.

The 1939 model differed from current racers by using a supercharger, a device barred from international racing since 1947, although it is now an essential component of any fast sprinter. The flat-twin overhead camshaft engine had its blower driven from the front end of the crankshaft, and was cradled in a duplex frame with telescopic front forks and plunger rear suspension. BMW pioneered hydraulically damped "teles" and had added the plunger rear springing system to their racers by 1938, in which year Jock West took one to victory in the Senior Ulster Grand Prix.

The 1939 T.T. victory came at a time when Germany was making a bid for world supremacy in every sport, but it was achieved at a cost—Karl Gall, third member of the BMW team, being killed in the first day's practice. And the blown BMW's T.T. debut the previous year

had not been altogether auspicious: Gall was injured in practice, Meier suffered a stripped sparking plug thread when the change from the warming-up to hot race plugs was being made on the line; and it was left to Jock West to fight his way round for fifth place behind the still all-conquering unsupercharged British singles.

But one achievement marked a big step forward in the history of motorcycle development. In 1937 Ernst Henne, with one of the first genuinely aerodynamic shells, used a supercharged 500 cc BMW to hoist the world's record to 173½ mph, a figure that was to remain unbeaten for a full 14 years. By sheer coincidence, in the year that Henne's record was at last shattered, Willi Noll used a BMW to put the sidecar record up to almost exactly the same speed.



drawings by Helmut Krackowizer

CLASSIC RACERS No. 4

MOTO GUZZI

FEW racing motorcycles have enjoyed a longer, or more successful life than the little all-red 247 cc Moto Guzzi. The first one made its debut in 1926. A few examples are still being raced today.

With its "square" (68 mm bore and 68 mm stroke) dimensions, the engine followed the practice adopted from the outset by this famous Italian factory, with the cylinder set horizontally in the frame and with an outside flywheel. It had, even in 1926, an overhead camshaft driven by bevel and shaft and was among the earliest racing designs to have a four-valve head and hairpin springs.

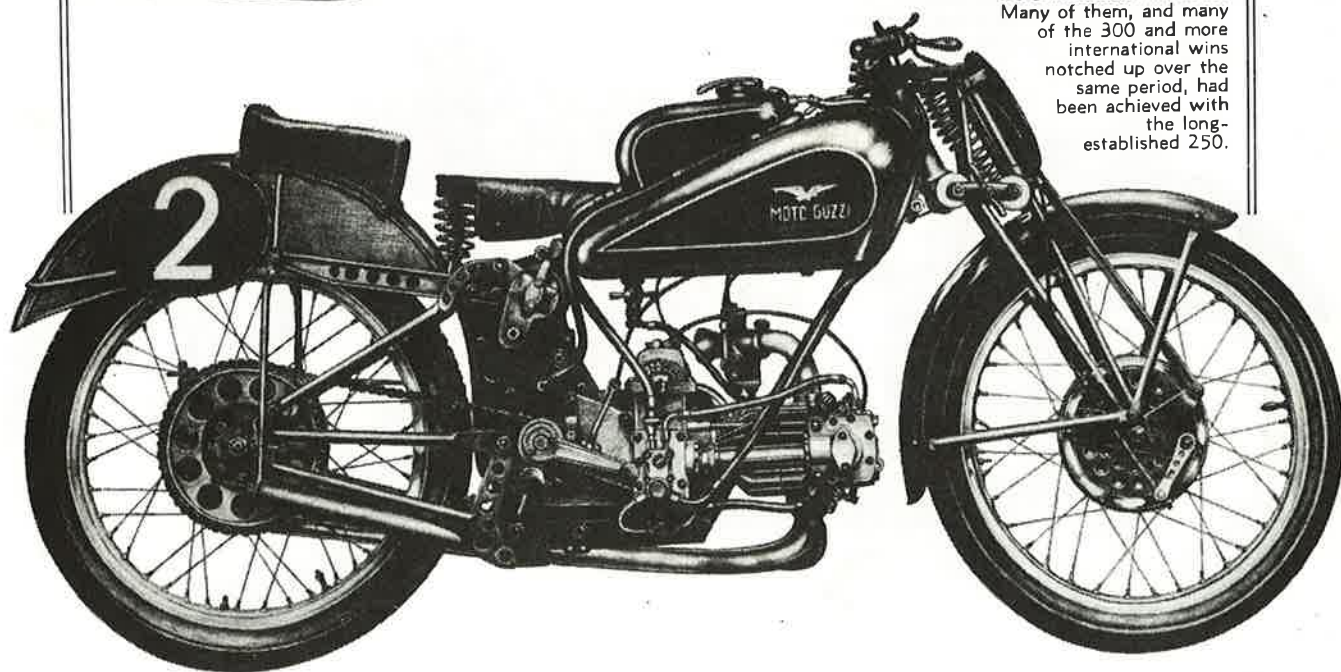
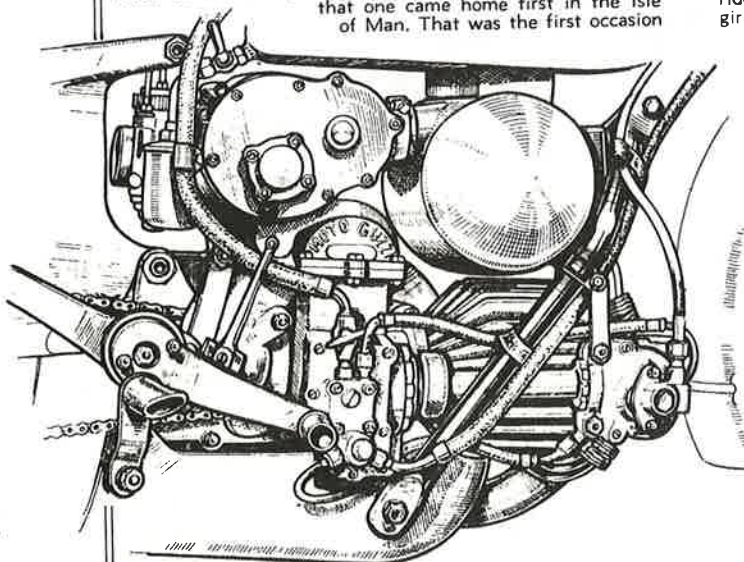
While Italian riders were soon winning Continental races on these fast, very light 250s, it was not until 1935 that one came home first in the Isle of Man. That was the first occasion

on which Stanley Woods rode for the factory and he won the Lightweight T.T. with a record lap at 74.19 mph, then went on to win the Senior as well on the big 120° vee-twin Guzzi—shattering race and lap records in the process.

Omobono Tenni, one of the all-time "greats" of motorcycle racing, won the Lightweight again in 1937—on a machine such as artist Helmut Krackowizer has pictured here. It had swinging-arm rear suspension, with helical springs beneath the engine and with adjustable friction dampers (which were actually very much more effective than they may appear to those young enough never to have ridden a machine so equipped), the then almost universal girder front forks, and the straight-tube frame which was to continue as a feature of Moto-Guzzi design for many more years.

In 1929 a supercharged version of the 250 was produced (see line drawing of engine) but the outbreak of war and subsequent FIM ban on blowers prevented its full development. But, with remarkably little outward change, the unblown 250 reappeared to score its greatest triumphs. The Lightweight class of the first post-war T.T., in 1947, was won by Manliff Barrington, fellow-Dubliners and the man picked by Stanley Woods to take over his role of Moto Guzzi's No. 1. Maurice Cann made it another Guzzi win in 1948, Barrington added a third in a row in 1949; Benelli ace Dario Ambrosini just stopped Cann winning again in 1950, by a fraction of a second; but then it was three more wins for Moto Guzzi—Tommy Wood in 1951, Fergus Anderson in 1952-3. By then the more recently designed NSUs and MVs were arriving on the scene; and Moto Guzzi were in any case busy with the fabulously successful ultra-light 350 cc single and a variety of one-, four- and eight-cylinder 500s. When the factory withdrew from racing at the end of 1957—to the dismay of its many admirers—it could look back with satisfaction on eight individual world championship titles and six in the manufacturers' class gained since the championships were introduced in 1949.

Many of them, and many of the 300 and more international wins notched up over the same period, had been achieved with the long-established 250.

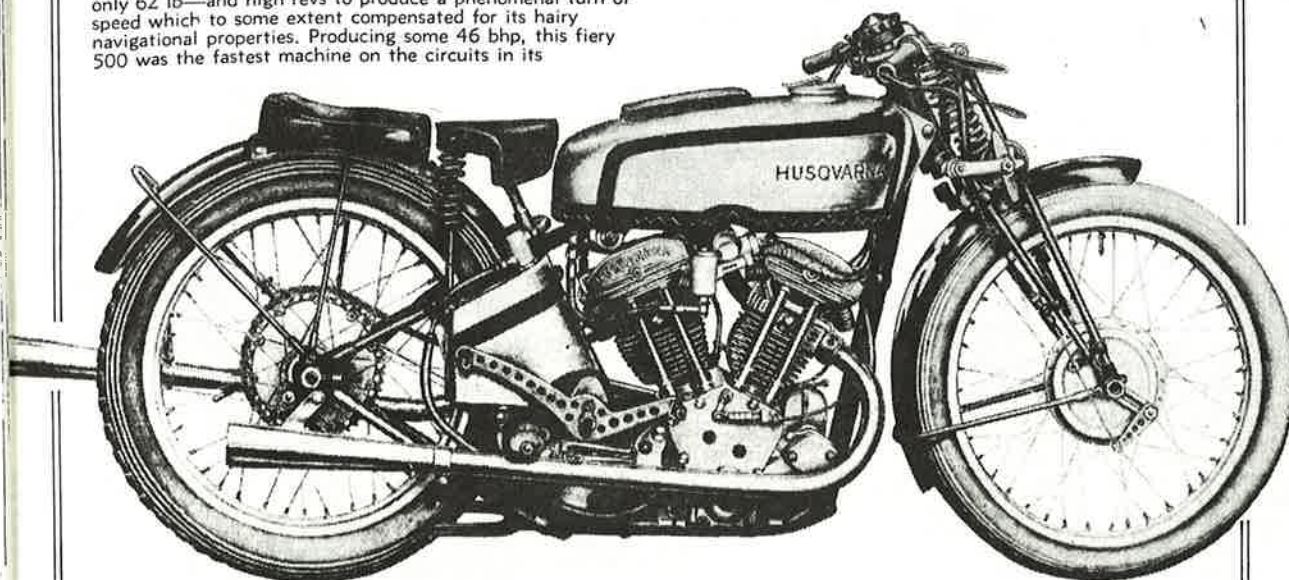


CLASSIC RACERS No 5

FOR four years in the early 1930s, the supremacy of the British overhead-camshaft singles was seriously challenged by a push-rod twin. The push-rod vee-twin Husqvarna made its mark in its home country when in 1932 R. Sunnqvist won the 500 cc class of the Swedish Grand Prix at Saxtorp. The 496 cc (65 mm bore, 75 mm stroke) Husqvarna relied on light weight—with its Elektron crankcase, the complete engine weighed only 62 lb—and high revs to produce a phenomenal turn of speed which to some extent compensated for its hairy navigational properties. Producing some 46 bhp, this fiery 500 was the fastest machine on the circuits in its

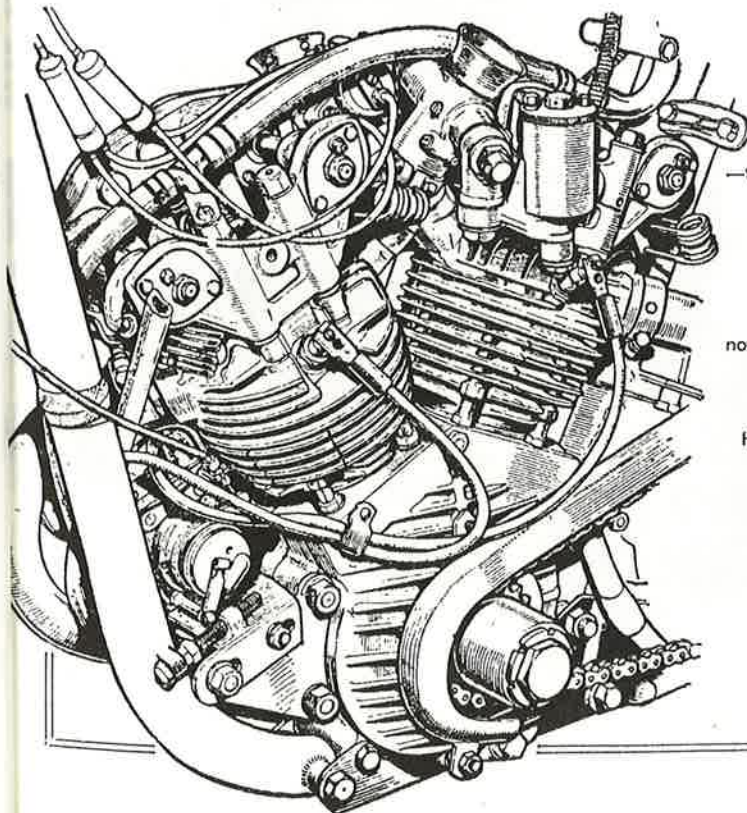
Husqvarna

drawn by Helmut Krackowizer



heyday, as Sunnqvist proved when he won the 1935 Avus race in Berlin at 106.3 mph, ahead of Karl Gall on the supercharged BMW. Tucking everything away around the cylinder heads presented certain problems and the designer's solution was to reverse the rear head so that it had a forward-facing inlet port and rearward exhaust. Amal provided the carburettors—tut-tutting, no doubt, over their rather unorthodox disposition—the gearbox was a four-speed British Sturmey-Archer and the forward-mounted twin-spark magneto was a German Bosch. Almost as suddenly as it had arrived on the scene, the Swedish racer disappeared from the circuits. And the next time that the brand-name began to make its mark was in the International Six Days Trial around 1950—now adorning a two-stroke lightweight which, it was said at the time, closely resembled the German DKW. And, to be fair, most non-Italian two-strokes of that period did resemble the DKW, if they had any worthwhile performance at all. Husqvarna continue to give steadfast support to the ISDT. But for more than a decade the big Swedish factory has mostly hit the headlines with its moto-cross successes—thanks in no small measure to Rolf Tibblin and Torsten Hallman.

The machine pictured here is the 1934 500. Like almost all racing machines of that period it has a rigid, full cradle frame, with girder front forks. The rear exhaust pipe, extending far behind the rest of the machine, would not be permitted under present race regulations which, to the annoyance of some two-stroke designers, demand that the pipes must terminate within the radius of the rear wheel.



Vestegnen

Mekanik på en helt anden måde

Det er tilsyneladende de underligste ting, folk interesserer sig for. Primærker, tændstikæsker, ølflasker, ja alverdens ting. Hvert emne viser sig at være en hel videnskab, når man stifter nærmere bekendtskab med det.

Når man udefra passerer Linders Autodels på Gl. Køgevej i Hvidovre drømmer man næppe om, at firmaets indehaver, Carl Linder-Madsen, faktisk er motorcykelentusiast. Ikke på den måde, at det kun er topfart og forchromning, der tæller, snarere tværtimod. Linder beskæftiger sig med motorcykler, som de fleste andre er ligeglade med, nemlig veteranmaskiner. Inde i forretningens

hovedlokale har han udstillet den maskine, der vel nok er samlingens pragtstykke, nemlig en „Elleham“ fra 1904. Motorcyklen er dansk, og den er fremstillet af flyvepioneren og opfinderen Ellehammer. Der er lagt et smukt stykke arbejde i restaureringen, og kun bagateller reber, at motorcyklen er over 70 år gammel.

Foruden den, tæller samlingen to Harley-Davidson fra 1922 og 1916 samt en BSA fra 1921. Derudover venter et par meget sjældne Harley-Davidson på at komme under Linders kyndige behandling.

— Hvor lang tid tager det at genopbygge sådan en gammel motorcykel?

— Det kan der ikke siges noget bestemt om. Jeg har ikke selv restaureret min „Elleham“, men det har vist taget omkring et par år.

— Kan den køre som den står her?

— Ja. Jeg kørte på den på Charlottenlund Travbane i en pause i Guldbarreløbet fornylig.

Vi træder indenfor i det „allerhelligste“, nærmere bestemt et par mørke kælderrum, hvor maskinerne opbevares. Undervejs støder vi på endnu en sjældenhed, en „Opel“ fra 1929, der ligeledes venter på at blive bragt tilbage til den stand, den var i, da den forlod fabrikken. På nogle reoler ligger der alver-

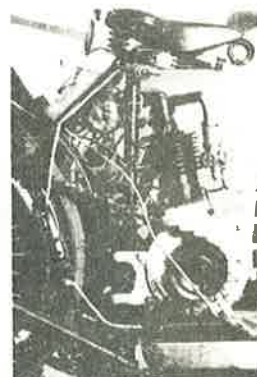
kendskab viser sig at være gamle dele til veteranmaskinerne. Disse deles værdi kan ikke gøres op i pengene, men de er guld værd for dem, der har denne hobby.

— Hvad gør man, hvis man under genopbygningen står og mangler en bestemt del?

— Så prøver man at få fat i den. Verden over er der klubber for ejere af veteranmaskiner. Disse mennesker hjælper hinanden med dele. For nylig var jeg til et stævne i England, hvor jeg mødte en af mine venner. Jeg fortalte ham, at jeg manglede en motor til en af mine cykler. Lidt efter kom en mand hen til mig og fortalte, at jeg kunne få sådan en motor af ham. Næste dag lejede jeg så en bil og kørte op nordpå til ham og fik denne motor. Linder peger hen i et hjørne, hvor en snævet og rusten klump metal viser sig at være en motor fra 1923.

— Desuden, fortæller Linder, har nogle firmaer specialiseret sig i at fremstille nye „gamle“ dele. Endvidere har nogle fundet ud af, at f.eks. et stempel fra en Indian motorcykel kan erstattes af et stempel fra en Ford T bilmotor. Sådanne fortegnelser over erstatningsdele er selvfølgelig til stor hjælp.

— Hvordan startede din interesse for de gamle motorcykler?



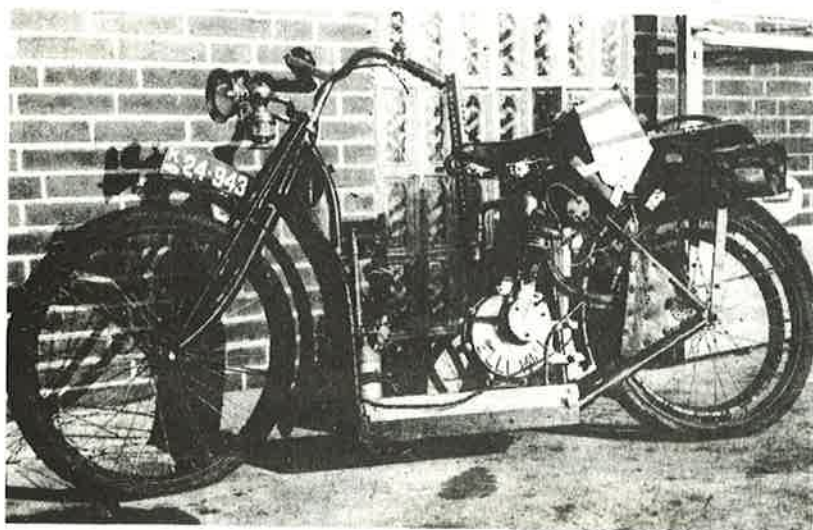
Det var motorcyklen 1904: hverken kobling eller gear, og bremse som på en hestevogn.

— Jeg er motorcykelmekaniker og startede eget værksted i 1938, så jeg har efterhånden fået samlet et stort informations- og erfaringsmateriale, så det har jo også spillet ind.

— Et dumt spørgsmål: Hvad bruges de gamle maskiner til?

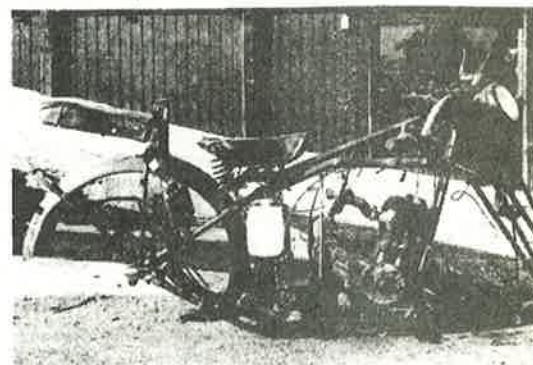
— Til at køre på, når lejlighed byder sig. Jeg har f.eks. været det meste af Europa rundt på min Harley-Davidson fra 1916, slutter Linder.

fri-



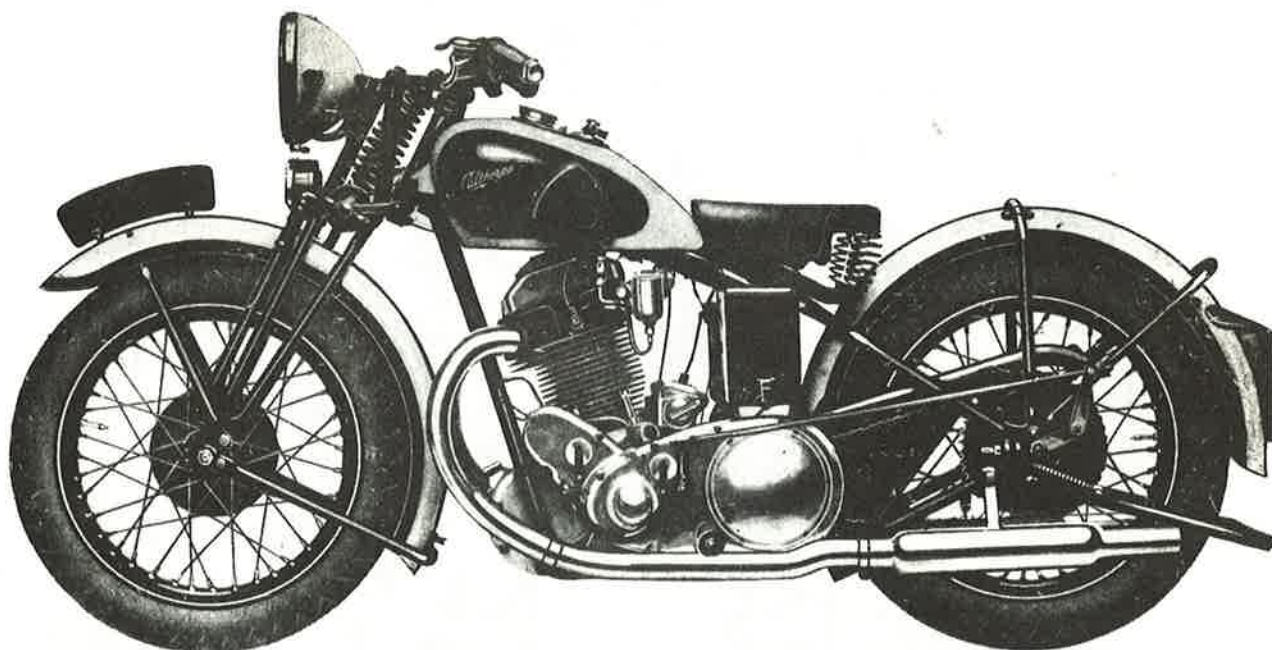
Her er motorcykeldanskerens maskine anno 1904: Elleham

dens himstregimser og dingnoter, der ved nærmere be-



Sådan ser maskinerne ud, når Linder får dem. Her en Triumph fra år 1929

CALTHORPE



SPECIFICATION over 500 c.c., TOPVENTILET, 2-PORTET STANDARD og DE LUXE

MOTOREN er toportet med Topventiler og omfatter mange specielle Egenskaber. Den har 85.5 mm Boring og 86 mm Slag, hvilket giver et Volumen paa 493 c.c. Motoren er skraatstillet i Stellet. Smøringen sker ved en dobbelt Pumpe efter Tørsumpsystemet, og Olien cirkuleres direkte til Krumtapakslen, Knastakslerne og Vippearmene, saaledes at overskydende Olie pumpes tilbage til Olietanken fra en stor Sump i Krumtaphuset. Kontrollen sker ved en let indstillelig Reguleringsventil, som enten sender Olien gennem Trykventilen til Hovedaksel o.s.v. eller tilbage til Sugensiden af Sumpen, saa at kun den Olie, som virkelig er nødvendig, bruges. Et Oliemanometer paa Tanken angiver Olietrykket.

VIPPEARME og STØDSTÆNGER er fuldstændig indkapslet. Vippearmene smøres ved Oliedampe direkte fra Motoren. Ventilstyrene, som er indkapslet i Vippearms-huset, smøres rigeligt og holdes fri for Støv og Grus.

ALUMINIUMSSTEMPEL af speciel hærdet Blanding og forsynet med flydende Stempelpind, 3 Kompressionsringe og Skrabering.

KARBURATOR er Amal. T.T. med Drejehaandtag.

BENZINTANKEN er af svejset Staal, smukt lakeret og stafferet, med indbygget firkantet Instrumentpanel. Tanken rummer ca. 12 Liter.

FORGAFLEN er en fuldstændig ny Konstruktion med større Lejeoverflade og længere og tungere Aksler. Den er forsynet med indstillelig Støddæmper samt Styrbremse.

GEARKASSEN er Special Burman med 4 Gear. Udvekslingen er 5, 6½, 8¾ og 13½ til 1. Fodgearskifte.

TRANSMISSIONEN sker med ½ Tomme Forkæde indkapslet i Oliebadskædekasse. Bagkæden er ⅝ × ⅝ og beskyttes med Kædeskærm.

HJULENE har store indvendige expanderende Bremses med 18 cm Diameter, med stor Bremsekapacitet. Dækstørrelsen er 26 × 4.

Deluxe har forchromede Hjulfølge.

STATIVER anbragt for og bag.

STELLET er Duplex Type med Øjer til Befæstelse af Sidevogn. Let, men stærkt og stift nok til at modstaa enhver Paavirkning og hindre Udskridning.

SADLEN er Terry De Luxe Sværvægt med lav Top og bred Næse, hvilket giver en behagelig Kørestilling.

SKÆRMENE er meget brede og yderst smukke, forsynet med Midterstykke og holdt paa Plads af stærke halvrunde Stivere. Løftehaandtag anbragt paa bageste Stiver.

LYSANLÆGET er elektrisk 6 Volt. Batteriet smukt indbygget sammen med Værktøjskassen under Sadlen.

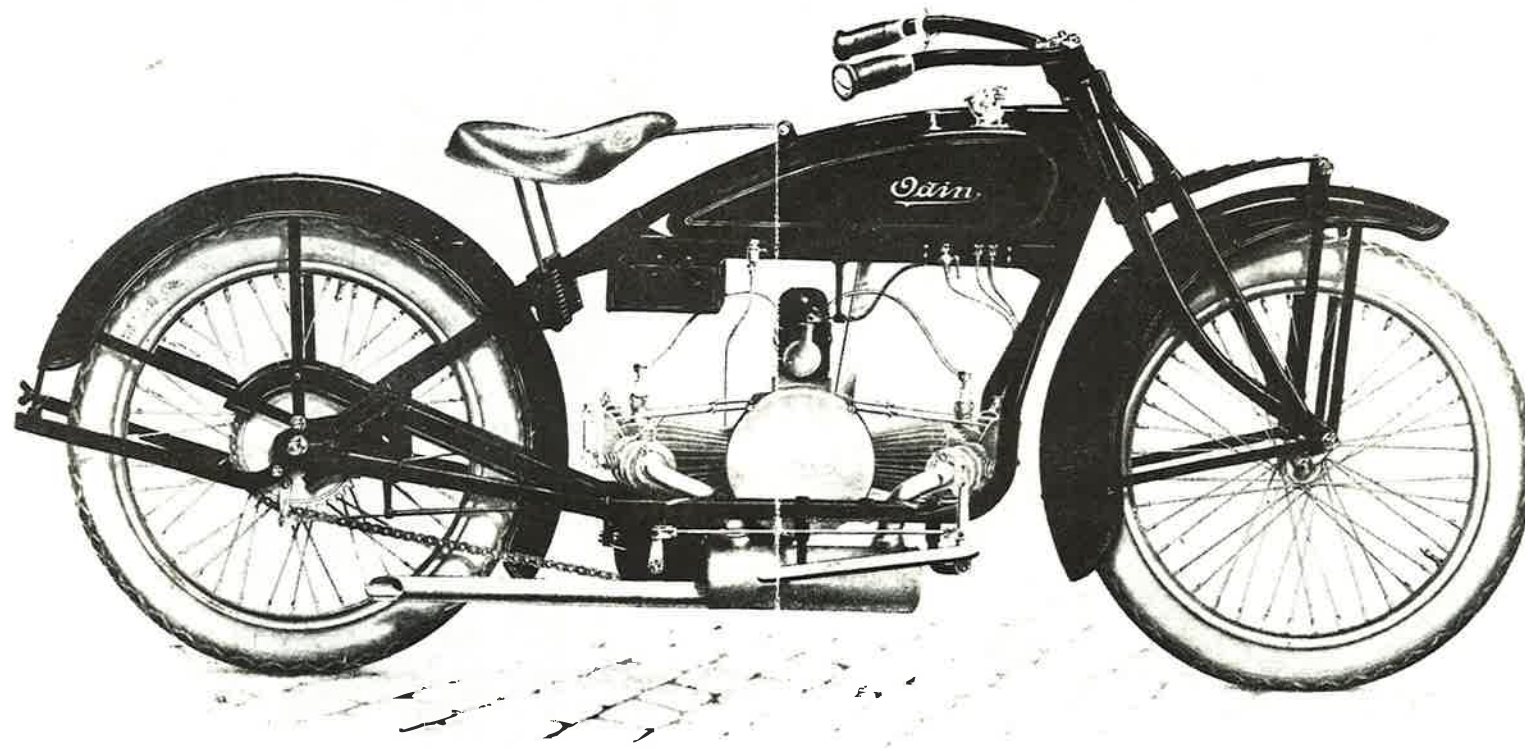
TÆNDING: Standard Model har elektrisk Tænding.

Deluxe Model har Magnettænding.

TYNGDEPUNKTET er meget lavt, hvilket bevirker, at Maskinen er den sikreste og letteste at køre og kontrollere. Afstanden fra Vejbanen er ca. 12 cm. Alle Dele, som ikke er lakeret, er forchromede.

UDBLÆSNINGSSYSTEMET er endnu mere effektivt med Monteringen af større og bedre Udblæsningsrør og Lydpotter, som reducerer Udblæsningsstøjen til Minimum.

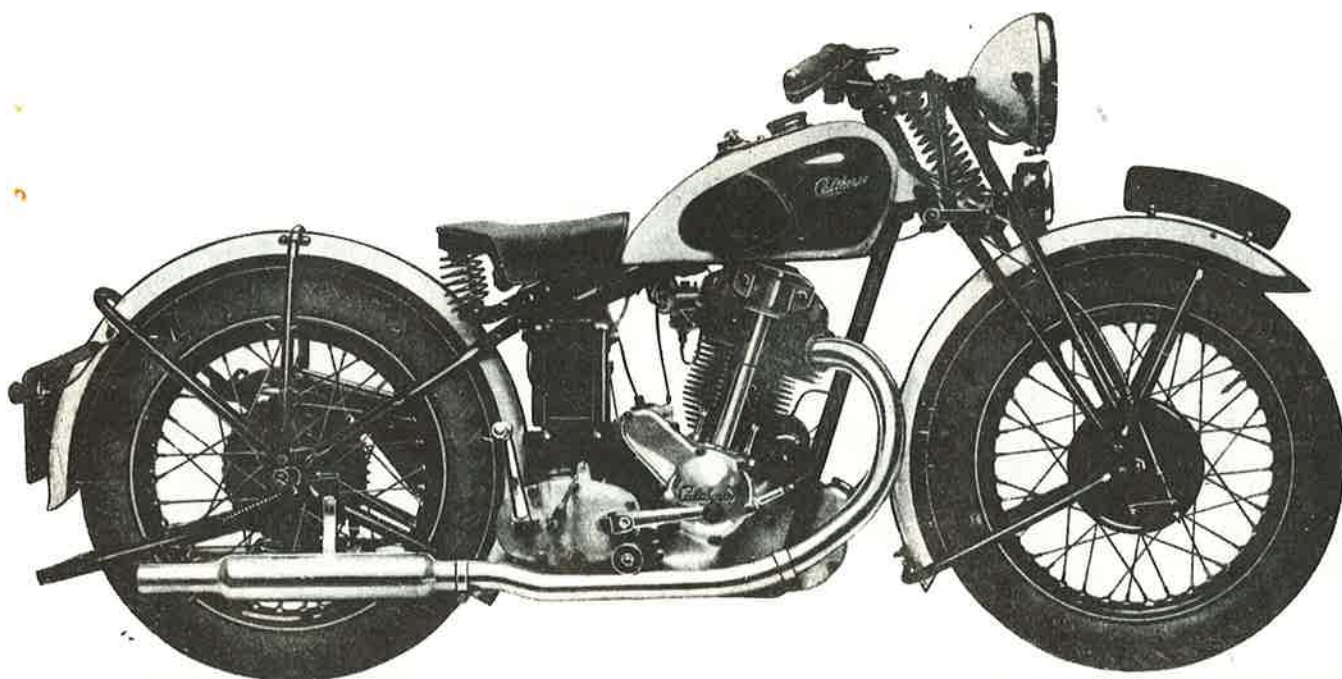
LAKERINGEN er udført i Elfenben og Sort.



Odan

Model 1924

1936 IVORY



SPECIFICATION OVER 350 c.c. : TOPVENTILET : 2-PORTET DE LUXE

MOTOREN er toportet med Topventiler og omfatter mange specielle Egenskaber. Boringen er 74 mm og Slaglængden 81 mm, hvilket giver et Volumen paa 348 c.c. Motoren er skraatliggende i Stellet. Den smøres ved en dobbelt Tandhjulspumpe efter Tørsumpsystemet, som cirkulerer Olien direkte fra Sumpen til Krumtapakslen, Knasthjulene og Vippearmene, saaledes at overskydende Olie returneres af Returpumpen fra en stor Sump i Krumtaphuset til Olietanken. Kontrollen sker ved en let indstillelig Reguleringsventil, som enten sender Olien til Motor og Krumtapaksel gennem en Trykventil eller til Sumpens Sugepumpe, saa at kun den Oliemængde, som virkelig tiltrænges, cirkulerer. Et Oliemanometer paa Tanken angiver Olietrykket.

VIPPEARME og STØDSTÆNGER er fuldstændig indkapslet. Vippearmene smøres af Olie direkte fra Motoren. Ventilstyrene, som er indkapslet i Vippearms-huset, smøres rigeligt og holdes fri for Støv og Grus.

ALUMINIUMSSTEMPLET er af specielt hærdet Blanding og har flydende Stempelpind af stor Diameter. Det har 3 Kompressionsringe og Oliering.

KARBURATOREN er Amal T.T. med Drejehaandtag, anbragt paa det smukke »rene« Styr.

BENZINTANKEN er af svejset Staal, smukt lakeret i Maskinens Farver og med indbygget firkantet Instrumentpanel. Tanken rummer ca. 12 Liter.

FORGAFLEN er en fuldstændig ny Konstruktion med større Lejeoverflade og længere og tungere Aksler. Den er forsynet med indstillelig Støddæmper samt Styrbremse.

GEARKASSEN er Special Burman med 4 Gear. Udvekslingen er 5, 6½, 8¾ og 13½ til 1. Koblingen har 4 Plader. Gearskiftningen sker med Foden.

TRANSMISSIONEN sker ved ½ Tomme Forkæde og ¾ × ¾ Bagkæde. Forkæden løber i Oliebadskædekasse med indstillelig Olietillførsel. Bagkæden beskyttes ved Kædeskærm, som holder Kæden fri for Snavs fra Hjulet.

HJULENE er forsynet med store indvendig expanderende Bremsr, 18 cm Diameter, der har meget stor Bremskapacitet. Forbremsen kontrolleres ved Haandtag paa Styret og Baghjulsbremsen ved let tilgængelig og let indstillelig Fodpedal. Dækkene er 26 × 3.25.

STATIVER anbragt for og bag.

STELLET er Dupleks Type med Øjer til Sidevognsbespænding, og stærkt nok til at modstaa enhver Vibration og ethvert Stød, og skønt det er meget let, er det saa stivt, at selv det ringeste Tegn paa Udskridning ikke mærkes.

SADLEN er Terry De Luxe Sværvægt med lav Top og bred Næse, hvilket giver en behagelig Kørestilling.

SKÆRMENE er brede og smukke, forsynet med et ekstra Midterstykke og holdt paa Plads ved stærke halvrunde Stivere. Løftehaandtag anbragt paa bageste Stiver.

LYSANLÆGET er 6 Volt elektrisk. Batteriet smukt indbygget sammen med Værktøjskassen under Sadlen.

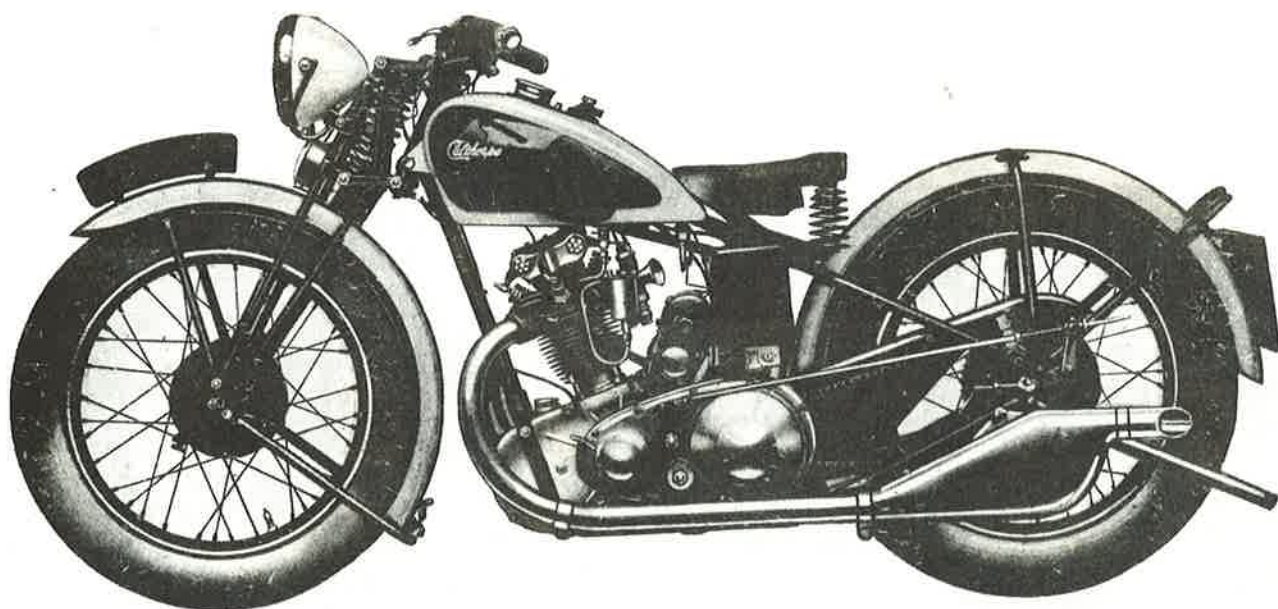
TÆNDINGEN er elektrisk.

TYNGDEPUNKTET er meget lavt, hvilket bevirker, at Maskinen er den sikreste og letteste at køre og kontrollere. Afstanden fra Vejbanen er ca. 12 cm. Alle Dele, som ikke er lakeret, er forchromede.

UDBLÆSNINGSSYSTEMET er endnu mere effektivt med Monteringen af større og bedre Udblæsningsrør og Lydpotter, som reducerer Udblæsningsstøjen til Minimum.

LAKERINGEN er udført i Elfenben og Sort.

1936 IVORY CALTHORPIE



SPECIFICATION OVER 250 c.c. ■ TOPVENTILET ■ 2-PORTET DE LUXE

MOTOREN er en toportet topventilet med 247 c.c. Volumen. Boring 67 mm, Slaglængde 70 mm, skraalliggende i Stellet. Den smøres efter Tørsumpsystemet med Sumpen i Forlængelse af Krumtaphuset. Cirkulationen sker ved dobbeltvirkende Tandhjulspumpe, og Olien pumpes gennem en Trykventil ind i Motoren til Hovedakslen og Krumtappen. Overskydende Tilførsel føres tilbage til Sumpen gennem en let kontrollabel Naaleventil.

KRUMTAPHUSET renses af en Skraber ved Bunden, og den overskydende Olie returneres til Sumpen af Pumpen. Et Oliemanometer paa Instrumentpanelet viser, om Olien cirkulerer.

VIPPEARMENE og STØDSTÆNGERNE til Topventilerne er fuldstændig indkapslede. Vippearmene gaar paa Rullelejer og smøres automatisk ved Oliedamp fra Motoren. Ventilstyrene smøres ligeledes.

ALUMINIUMSSTEMPEL af speciel varmebehandlet Legering. Flydende Stempelpind med stor Diameter, 2 Stempelringe plus 1 Olieskrabering.

KARBURATOREN er Amal T.T. Type af »Downdraft» Systemet. Drejeligt Gashaandtag paa Styret.

STYRET er af smuk »ren» Konstruktion.

BENZINTANKEN er nu større. Den er af svejset Staal og lakeret i Elfenbensfarve og Sort. Et firkantet Instrumentpanel med Oliemanometer, Ampèremeter og Lyskontakt er indbygget i Tanken, som rummer ca. 12 Liter.

FORGAFLEN er af fuldstændig ny Konstruktion med større Lejeoverflade og længere Aksler. Den er forsynet med indstillelig Støddæmper samt Styrbremse.

GEARKASSEN er Burmans med 4 Gear og har Udvekslingerne 6.5, 9, 11 og 16 til 1. Fodgearskifte.

TRANSMISSIONEN sker ved Kæde. Forkæden er indsluttet i en støbt Aluminiumskasse og løber i Oliebad. Der er Inspektionsdæksel paa Kædekassen, saa at Kæden kan inspiceres, uden at man skal aabne Kædekassen. Bagkæden beskyttes af et Staaldæksel med Flange, som forhindrer Snavs fra Hjulet i at komme paa Kæden. Kæderne smøres ved overskydende Olie fra Motoren via en Trykventil, der sender Olien direkte til Kædernes indvendige Overflade.

HJULENE er forsynet med store indvendig expanderende Bremsr med 15 cm Diameter. De har meget stor Bremskapacitet. Dækkene er 26 X 3.25.

STELLET er Dupleks og stærkt nok til at modstaa enhver Vibration og ethvert Stød, og skønt det er let, er det stift, saa at ikke det mindste Tegn paa Skridning kan finde Sted. Stativer for og bag er Standard.

SADLEN er Terry De Luxe med lavt Sæde og bred Næse og hyder en glimrende Kørestilling.

SKÆRMENE er brede og dybe og yder meget effektiv Beskyttelse under alle Vejrforhold.

LYSANLÆGET er elektrisk. Det er 6 Volt med stor Forlygte, 20 cm i Diameter, der giver en meget stærk og bred Lysvifte, som gør Natkørsel til en Behagelighed.

TÆNDINGEN er elektrisk.

TYNGDEPUNKTET er meget lavt og derigennem er Maskinen den sikreste at køre og kontrollere. Afstanden til Vejbanen er ca. 12 cm. Alle Dele, som ikke er lakeret, er forchromede.

UDBLÆSNINGSSYSTEMET er forbedret ved Montringen af større og mere effektive Lydpotter, som harmonerer smukt med Maskinen.

LAKERINGEN er udført i Elfenben og Sort.

ODIN 1924

Odin " Den nye danske stjerne " er en vidlunderlig mekanisk-frembringelse - De af alle motorkørende højest skattede egenskaber er her forenede, blød og rolig gang selv ved den langsommeste fart, lidet hurtigere end spadseretempo, en evne til i et nu, at gå fra 10 til 80 km fart, der er rent ud forbløffende, en motor, der selv ved sit højeste rotations-tal løber fuldstændig rystelsesfrit - således er ODIN - Således står der i forordet til instruktionsbogen, men hvad er historien bag denne motorcykel.

I 1918 besluttede de to arbejdskammerater S.H. Bryde, som var elektroingenør og Julius Nielsen smed og maskiningenør, Iøvrigt bror til Nils Nielsen i Fisker & Nielsen, at de ville konstruere en dansk motorcykel fuldt på højde med hvad der iøvrigt fandtes på verdensmarkedet.

De blev enige om, at det skulle være en totaktet tocyklindret flattween på 500 ccm. Den røde motorcykel med pladestel blev kaldt UNCAS efter " Den sidste mohikaners søn " og stod færdig i 1920. Samme år kørte de to maskiner, som blev lavet, sammen til Sønderjylland til genforeningsfestlighederne.

Men der var vrøvl med kabureringen. De prøvede mange forskellige kaburatorer bl. Bing men intet hjalp.

De blev derfor enige om istedet at lave en firetaktet motorcykel istedet.

I 1920 var 4 af disse maskiner klar, og prøvekurslerne begyndte med den nye ODIN.

~~Værkstedet~~ Efter 4 år var man så langt, at 24 nye maskiner kunne introduceres på det danske marked.

Værkstedet lå, hvor der var 10 mand ansat, lå i Helsingborggade 16 i København, og det var Friis-Hansen i Ny Østergade som skulle sælge Odin motorcyklerne.

Prisen var ca. 2600 kr. og de blev revetvæk. Pressen roste den i høje toner.

Imidlertid krakkede fabrikken samme år. Årsagen hertil var, ~~at~~ fejl ved 12 af maskinernes krumtapper. På de 12 første maskiner var krumtapperne drejet, de sidste 12 var svejsede. Disse sidste gik næsten alle istykker, så fabrikken måtte tage dem tilbage og reparere dem på garantien. Det var mere end fabrikationen kunne bære. En medvirkende årsag kan også være, at den danske stat den 16.12.1924 indførte den første omsætningsafgift på motorkørertøjer, hvorved prisen blev for høj til markedet.

Man nåede altså at lave de 24 nye Odin'er plus 1 baneracer som Sild kørte på Glostrup banen.

Specifikation til ODIN motorcyklen

Motor: 2 cylindre, vandret, luftkølet, topventiler,
slaglængde 75 mm, boring 70 mm, rumfang 577 ccm,
HK 5, Skatte HK 2,2 kompression 1-4,7.

Sammenbygget krumtaphus, gearkasse og kobling.

Kraftoverføring: Enkel rullekæde $5/8" \times 3/8"$

Smøring: Helaugtomatisk under kontrol - også håndpumpe

Magnet: ~~Sæt~~ Scintilla

Elektrisk udstyr: Dynamo, akkumulator m.m. (Bosh)

Kobling: ODIN ferrodo-stål-type.

Styr: Indstillige og med drejelige håndtag.

Stel: Ekstra svært nikkel-ståls-rørs stel med dobbelte rør
for motoren.

Bremse: Indvendig expanderende tromlebremse med friktions-
belægning.

Saddel: ODIN ophængning, blød, fjedrende, 26" fra jorden.

Gummi: Goodyear 26 3 (kan også forsynes med 27 $3\frac{1}{2}$).

Hjulafstand: 1,43 m.

Benzin og olietank: Ca. 9 liter benzin og ca. 2 liter olie.

Værktøj: Fuldstændig sæt.

Lakering: Sort med guld og odin i guld.

Vægt: 120 kg.

Sidst i instruktionsbogen står der:

" ODIN-motoren er et vidunderligt mekanisk produkt, fabrikeret efter de mest videnskabelige metoder, af de bedste materialer, der kan købes for penge ".

Erling Ekegren

Christianshavns Voldgade 15

1424 København K

RIS OG ROS

BREVE FRA

K. BOILESEN. OM USKYLDIGE SYDTYDER

Haderslev 12-9-75

Gode Veteranven

Hermed lidt til vor blad, lidt hak lidt godt men du tar det vel som en sportsmand

Hils alle K B H V

Med sportslig hilsen

K Boilesen

N/B .Håber at se dig tyr i landbrugsnyt. Du pudser vel kæden hver dag.

1. brev.

SLANKEKUR!

Ja det slanker at være leverandør til bladet når indsendte materiale ikke bliver optaget?

Blandt det indsendte er en oplysning om hvorfor vore veteraner ikke fik indbydelserne til slotsløbet rettidigt, jeg må endnu engang oplyse at indbydelserne var tilsendt klubben ca 5 uger før, men desværre udsendte man nævnte dagen før fristens udløb, så hurtigt som indbydelserne til Løvfaldsløbet kunne det ikke lade sig gøre, kig i skuffen få nu tilsendte i bladet selvom vi er i syltetiden.

Vi er mange der venter på omtalte.

Med sportslig hilsen

K Boilesen.

2. brev.

REKLAME!

Som reklame for Ole Olsen's åbning af Vojens Speed Way har Sydbank i Haderslev lavet en udstilling med 00's maskine og med 00's guldmedalje for sit VM I udstillingen er veterancyklen 21/2 hk Sirius 1920 anbragt, det vækker stor opmærksomhed blandt byens borgere der med stor interesse her får et syn på motorsport før og nu og for vi motorfolk er det en glæde at der gøres noget for at skabe opmærksomhed om vor ædle og noble sport.

K Boilesen.

3. brev.

Min søn Finn Boilesen er indlagt på Ortopædisk Hospital Hans Knudsens Plads 3 2100 Kbhvn Ø

Er blevet opereret i hoften og skal i ca 5 måneder ligge i gips.

For de der husker ham fra Rally Skagen Egeskov m v ved I han er H D fan skulle der være nogen der kommer forbi hospitalet vil han sikkert være glad ved en motorsludder og lidt veteransnak. Hvis du har tid.

K Boilesen.

4. brev. fra leverandør K Boilesen fortsætter på næste side.

4. brev fra K Boilesen

Så kom det nye register, hvor er det flot. Det er en stor glæde at modtage så pæn en tryksag, hvor man glæder sig over at alle disse maskiner er i gode hænder og ikke på en ophuggerplads. Hvergang man hører om en veteran har fundet en cykel i en lade, på et loft o s v ja så bliver man helt varm i sindet og glad over fundet. At finde disse gamle cykler bliver jo mere og mere vanskelig, men jo flere forskellige mærker der er, jo mere spændende bliver det jo. Engang med tiden kunne det måske lykkedes at få lavet et eller andet i form af en bog om danske veteraner med billeder og beskrivelser af maskinerne og D V M's virke gennem tiderne, mon ikke et bogforlag kunne tænke sig at være med i opgaven, måske kunne bogen samarbejdes med andre grene af motorsport. Tænk på det. Nu tak for det store arbejde med det pæne register og vort blad

BOILE.

5. Brev fra K. Boilesen.

Haderslev 29-7-75.

Nedenstående bedes optaget i D V M 's Medlemsblad..

VI SYDTYDER ER USKYLDIGE

Grundet utallige tlf henvendelser, om hvorfor vi sendte indbydelser til Slotsløbet så sent ud.

Må vi oplyse at vi ca 5 uger før havde tilsendt disse D V M.

Vi er derfor uden skyld i dette.

Vi kan derfor love jer at af skade blir man klog og næste gang rekvider vi kuverterne så i modtager indbydelserne i god tid.

Med sportslig hilsen

F/Syddjyske Kreds

K R Boilesen.

Svar fra Redaktionen.

Kære Kai B.

Du har fuldstændig ret, så vi skynder os at erklære at,

DE SYDTYDER ER USKYLDIGE

fejlen er helt på vor side, du sendte i god tid dine indbydelser vi var i gang med det store jubilæumsnummer af Veteranen

vi var igang med det næste nummer af Veteranen, ville sende dine indbydelser sammen med dette nummer, ville gerne spare Bent Kasse-mester, klubben og dig for ca 300 kr til porto og kuverter, ikke for at slippe for den halve time det tager at lave adresser til dig, tiden løber vi mangler lidt stof, trykkeren har travlt, du ringer og rykker 1 time efter er de afsendt, men for sent indrømmet.

Du sender et klagebrev, stof om Slotløbet.

Vi laver blad Samler stof Slotsløbet Side 1 Bent Just til Slotsløbet. Rosende omtale. Side 17 og 18 Artikel om Slotsløbet. Rosende omtale. Side 19 Pressen Skrev. Rosende omtale af Slotsløbet

Kære Kai B

Prøv engang og kik i nummer 5 kære Kai kan du finde plads til dit klagebrev med svar fra os. Skulle det have været med skulle vi have lavet 2 sider mere i 300 eksemplarer, så foretrak vi at vente til denne gang, og da du jo har fået utallige opringninger, hvor du jo sikkert har forklaret grunden, og da vi kun er 221 medlemmer havde de fleste jo faaet besked derfor venter vi til denne gang med at erklære at

DE SYDTYDER ER USKYLDIGE

Venlig hilsen

Jens.

KRAMBODEN

KØB - SALG - BYTTE

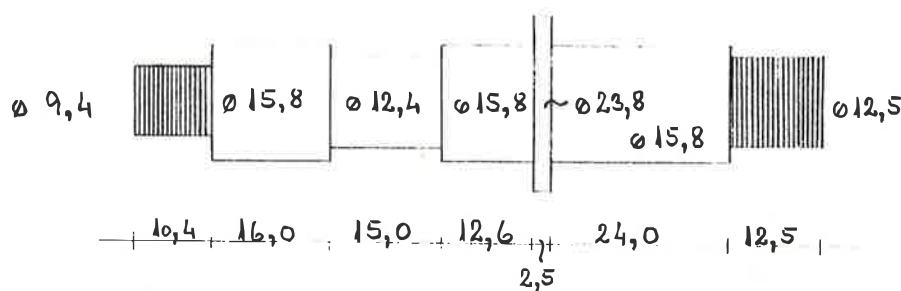
RESERVEDELE FRA EGESKOVAUKTIONEN BYTTES VÆK:

Ventiler	Ventilhoved diam.	44,0mm	) muligvis B.S.A. 600cm ³
	Ventilstamme diam.	8,8mm	
	Totallængde	144,3mm	

Gearkassekædehjul (konisk aksel m. not), 17 tænder, muligvis F.N.

Gearkassekædehjul (konisk aksel med not), 19 tænder.

Aksel til ?



SØGES:

Dele til 3½ HK SV B.S.A. 1927 samt ældre B.S.A. dele

Peter Malmolin, Toftegårdsvej 8, 3520 Farum. Tlf. (02) 95 39 31

Sælges/ Odin motorcykel instruktionbog 1924 og en ditto til
Byttes Mathis bil 1923
W. Freudendahl

Købes Nimbus, urestaureret men nogenlunde komplet købes til
veteranven i Tyskland.
W Freudendahl 04 75 31 42

Købes Til Harley Davidson 1927.
forkædeskærm
tanke
motor med gearkasse
koblingspedal
trinbrætter
forlygte
bremsepedal.
Erling Holm Vibevej 49 7451 Sunds 07 14 13 41.

Sælges. Harley Davidson 1930 750cc
Restaur. påbegyndt 3/4 stk cykel mere følger med som re-
serve dele
Bent Lemming Reginahøjvej 47 8200 Århus N 06(sælføli)
16 39 44.

Sælges/ Reservedele til R. Einfield: 1929-39
Byttes Kikstarterfjedre store og små
Olietankdæksler crom
Ventilfjedre 500 ohv
Gummi til støddæmper
Rulleholdere og lejerings
Sidetap og ring knastside og trækside
Komplet sortiment af kædehjul til gearkassen
Kikstarterhjul og geardele
Transfer.

Til Indian.
Kædehjul til gearkasse 4 størrelser
do til baghjul 2 størrelser
Toppakninger
Krumtap med ringe
Sideaksler til 500 cc
Ventilstyr

Til F N.
Ventilstyr
Kædehjul for og bag + gummiklodser
Geardele
Toppakninger SV 500 31-32

N. Imperial.
Forreste kædehjul
Ventilstyr.

Disse dele sælges eller byttes med sliddele til Harley 1000
Rudge eller Cleverland.
Torben Damsgård Gærumvej 8 9900 Fr.havn. 08 42 27 52

Sælges til Indian.
Nye toppakninger til 600 Scout 13,00 pr stk
Trinbrædtgummi der er under bestilling
Trinbrædtgummi. Bestilling modtages på trinbrædtgummi
som er under fremstilling, passer til langt men kan til-
passet kort brædt

Bytte. B M W R 2 1931 med org. sidev. urestaureret
ønsket byttet med Indian.
Jan Lund Jørgensen Howitzvej 43 2000 F 01 60 23 47.

KØBES Ariel tank med instrumentbord, hel ell. delvis Ariel
Svend Østergaard Søndergade 2 Guderup 6460 Nordborg.



Axel Villadsen

Nordholmen 13,
Avedøre Holme,
2650 Hvidovre,
Tlf. (01) 49 16 35
Internationale biltransporter

*Tegninger — Beregninger
udføres af alt byggeri
Spec.: Industrihaller*

SV. AAGE SØGAARD
Tørslevvej 1
Gerlev
3630 Jægerspris
03 - 32 21 16

**SPECIALVÆRKSTEDET
FOR**

HARLEY DAVIDSON

POUL HOLM
Roskildevej 56 A
2500 Valby
Tlf. (01) 30 18 18

BILER — MZ — SUZUKI — KNALLERTER
Tilbehør — Reservedele — Udstyr

Aut. forhandler
JOHN ARENDTSEN
Hovedgaden 482
2640 Hedehusene
Tlf. (03) 16 08 45
Medl. af D.A.F. og M.F.F.

Vi er veteraner
også som



forhandler

Conrad P. Møller & Søn A/S
6600 Vejen — Tlf. (05) 36 03 00

**KØR GODT
KØR LUNT
KØR MED**

Rivetts termoforet overtrækstøj på din Veteran
så det bliver en solskinstur i al slags vejr, den
kan nemlig fåes lige fra støvlesnude til
fingerspids og ikke at forglemme
PREMIER styrthjelm for din sikkerhed.



v/ N. H. Petersen
Allegade 67, Horsens, tlf. (05) 62 81 55

NIMBUS MOTORCYKLER

Alt haves i motordele til alle årgange.
Stempler — Krumtappe — Ventiler m. v.
Stort udvalg i styrtbøjler, vindskærme, køretæpper m. v.
Spec.afd. i auto lydpotter, også rustfri anlæg
Billigst hos os, ring og få en pris. Postordre sendes omgående

ENGHAVE MOTOR

Enghavevej 16,
1674 København V
Tlf. (01) 22 27 10



Cylinderudboring
Fremstilling af krumtaplejer
Pålægning af tandkranse
Aluminiumssvejsning

VIGGO THOMADSEN
Mariagervej 153
8900 Randers
Tlf. (06) 43 03 44

Tænk fornuftigt, før DE handler nyt eller brugt
kør til **HILLERØD**, stort udvalg – gennemført service også efter købet –
forretningen, hvor køber og sælger mødes år efter år.

VOLVO

HILLERØD

Danmarks ældste VOLVO-forhandler



PÅ GENSYN

HILLERØD AUTOLAGER

Lars Larsen A/S

Københavnsvej 19–25, 3400 Hillerød. Tlf. (03) 26 01 91

Egeskov
SLOTSPARK · FYN



Cafeteria · Øl · Spiritus

Veteranmuseum

Fly
Biler
M.C.
Vogne



BRØNDUMS HOTEL

Skagen

Stedet, hvorfra I
starter eller
afslutter
løbet

**PRØV EN
AUDI**

H. G. Nielsen
Vejlevej 108
6000 Kolding
Tlf. (05) 52 25 55

VÆG TIL VÆG TÆPPER

Nålefilt – Linoleum – Vinyl
Køkkenborde og gulve

få hellere et tilbud fra

GULVMANDEN

Jens Madsen

Griffenfeldsgade 28. Tlf. (01) 39 95 72

Rabat til D.V.M.'er