VETERANEN

Nummer 5 Oktober 2012

Danmarks Veteran Motorcykleklub

VETERANEN

47. årgang ISSN0105-9025
Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(Medlem af Danmarks Motor Union)

Redaktør
Leif Obbekær Hansen
Ahornvej 19, 5250 Odense SV
mail: obbekaer@post.tele.dk

DVM's Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard 4498 6032
Ellestien 10, 2880 Bagsværd
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer
Otto V. Lassen 4636 7473
Eget Bo 17, 4000 Roskilde
kasserer@dvm.dk

Sportsleder
Lars Sørensen 9854 1030
Stentoften 32, 9550 Mariager
lars.sørensen@dvm.dk

Sekretær
Ole Jensen 5687 9420
Giesegårdsvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert
Kurt H. Jensen 4587 5487
Frem 9, 2800 Kgs. Lyngby
veteranekspert@dvm.dk

Bestyrelsesmedlem
Michael Hinz 2094 0485
Tingskovvej 30, 7000 Fredericia
webmaster@dvm.dk

Arkivar
Leif Obbekær Hansen 6617 3396

Bladet udkommer i midten af lige måneder. Materiale til bladet skal være hos redaktøren i midten af ulige måneder. Bladets indhold bestemmes af klubbens medlemmer.

Indhold Nummer 5 2012

Windmill nu og tidligere.....3-7

Stjerneløb i Bogense 8-9

Rikuo Den japanske Harley 10-16

Hjallerup Mekaniske Museum 17-18

Læderspjæld v/Lars Sørensen 18-19

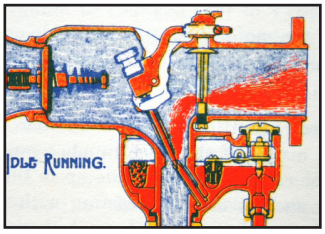
Månedens Veteran Matchless 1919 20-25

Årsregnskab for DVM 26-27

Generalforsamling m/dagsorden 28

Nyt fra landsdelene 30

Klubnyt 34



30. International Windmill Rally

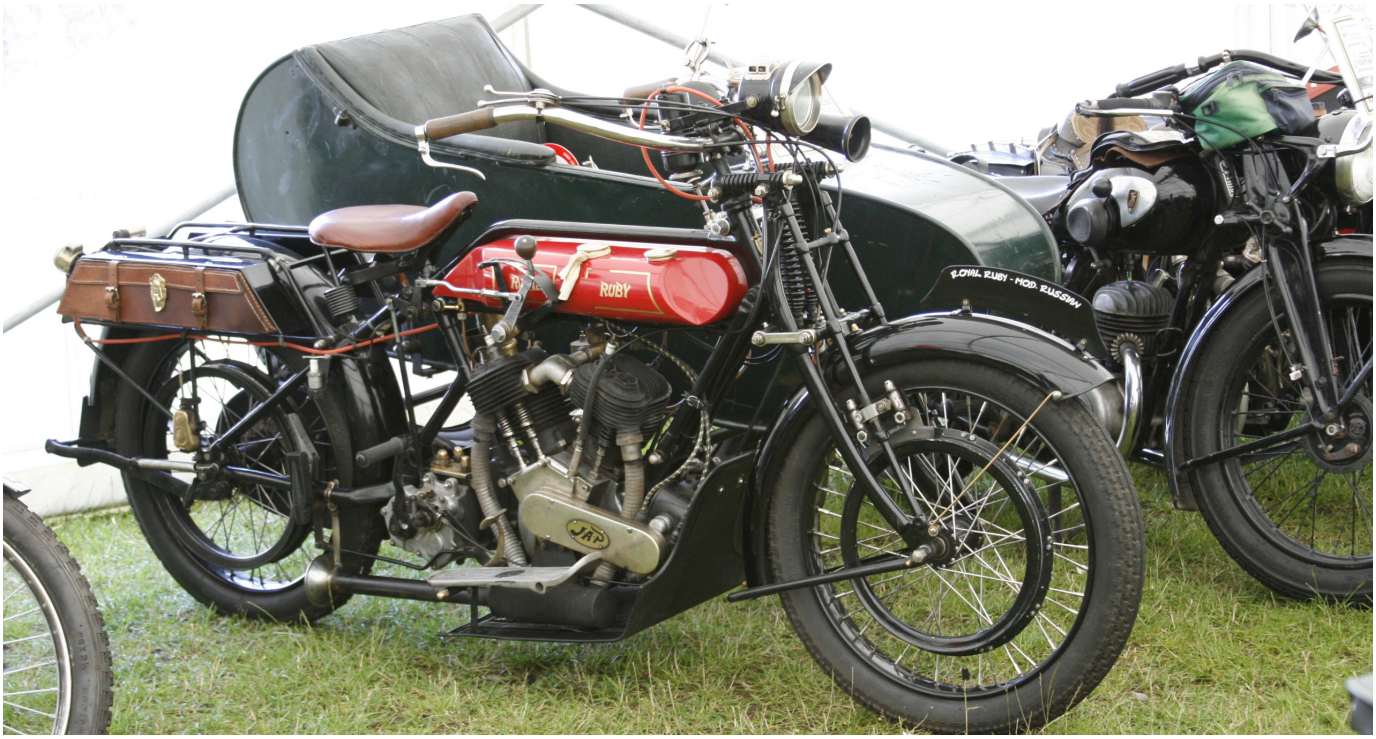
20. - 22. juli 2012

Løbet blev i år afviklet i Kaltenkirchen, Tyskland i dagene 20. – 22. juli 2012, hvor det også var 60 års jubilæum for MSC Kaltenkirchen im ADAC e.V.

Der var tilmeldt 221 cykler fra 8 nationer. Danmark stillede med 18 cykler, hvoraf 13 indgik i A og B landsholdene. Cyklerne spredte sig fra Achilles 1901, til Moto Guzzi 1945, som var nyeste cykel, der kunne deltage. Ellers var der mærker som Ravat BT 6 1924, Stock R119 1925, Clyno 1910, Royal Ryby 1915, Vindec Spezial 1912, Ernst-Mag 1926, Schüttoff 1923 mv. – deltagerlisten kan ses på www. veteranenfahrt-norddeutschland.de

Fredag morgen var der stort opløb ved startstedet. Det viste sig, at det svenske Husqvarna team var landet med en stor trucker med 21 cykler i to lag samt en vagthund. Der måtte en truck til at læsse det svenske hold af. Fredag aften var der officiel åbningsceremoni med grill pølser og fri bar. Vores formand Lars Klitga

Lars præsenterer de danske hold. Egon Müller var konferencier og Heinz Kindler løbsleder.
Herunder fredagshygge i teltet. Selv om der blev uddelt spisebilletter, var det blevet ændret til fri bar og mad. (red.)



ard præsenterede det danske A og B landshold.

Lørdag morgen kl. 9:45 gik starten efter de 8 nationer havde stået ved hver deres flag til afspilning af nationalmelodierne. Så der man sgu stolt af at være dansk. Den tyske eksverdensmester i speedway Egon Müller præsenterede de enkelte cykler begge dage. Ruten var på 125 km i et fladt men meget skovrigt landskab.

Begge dage var der ca. 100 officials udkommanderet for at få os igennem vejkryds på en sikker måde. Ja, selv brandvæsenet deltog. Løbet køres udelukkende efter internationale tegn med indlagte tidsetaper. Når man er drejet til højre eller venstre kommer der straks en lige ud pil, som bekræfter, at man har læst rigtigt. Det var der en svensker, der ikke var klar over, så han drejede til højre i stedet for til venstre, så ham så vi ikke mere til den dag.

Tina og Niels Palle deltog i den tre hjulede Morgan, som vakte megen opsigt både hos publikum og deltagerne. De havde dog det problem, at de umiddelbart blev bortvist fra pausestederne, da officials antog deres køretøj for at være en bil. Begge dage havde et par tusinder publikummer taget opstilling langs ruten. Det var vældigt festligt, og der blev kvitteret med klapsalver, når jeg slap styret og vinkede med begge hænder.

Søndag morgen blev cyklerne trukket ud fra Park Ferme til koldstart, og det var imponerende at se, hvor

startvillige disse gamle cykler var. Landskabet var nu meget mere kuperet med udsigt over land og søer. Den første frokostpause var henlagt til det utrolige skønne slot Tremsbüttel, der fungerer som Hotel og restaurant. Egon Müller var atter på plettet og speakede. Det fortsatte han med, da vi nåede i mål i Kaltenkirchen på hovedgaden, hvor folk havde taget opstilling, som om det var Tour de France.

Søndag kl. 18:30 var der så præmieuddeling. Hollænderne og svenskerne tog sig godt af præmierne. Det var dog det Tyskland, som vandt Windmill for landshold. Danmarks A og B landshold sluttede begge som nummer fire (A landsholdet 5 nationer og B landsholdet 7 nationer). Hvert af landsholdene modtog en præmie, som bestod af en træplade med en bronzestøbning af vindmøllen, vægt 3 kg. Den ene bliver placeret i klubhuset i Sønderjylland og den anden søger lokale. Præmie for flotteste veteranmotorcykel – Concours d'Elegance – gik til formandens Anglo Dane 1913.

Der skal lyde en meget stor tak til Heinz Kindler for et kæmpe arrangement og især det flotte vejr, som gjorde, at vi så den dejlige natur i farver. Der var selvfølge en del maskiner, som brækkede ned, men vi havde ingen personskader. Det var simpelthen en kanon oplevelse.

Otto V. Lassen
kaptajn på B landsholdet.

Her har vi hele det danske hold i 1992. Det er Poul og Åse Jørss, MortenQvistgaard, KarstenBerthelsen, Bengt Olsen, Lars Sørensen, Helle Sørensen, Jesper Storm, Svend Boss, Erik Møller, Charls Bach, Kurt Hansen, Henning Karsetensen, Sven Nissen, Erling Nielsen, Henning Christensen,. Foran: Pia Storm, Rita Bach, Jonna Møller, Margit Hansen, Ina Nissen og fotografen

Windmill historie

Windmill Rallyets historie starter tilbage i 1964. Det startede i Rockanje i Nederland, arrangeret af Jack Branse. Hans søn var med i år, Ronald Branse, med start nr. 4 på en Douglas fra 1913,som hans far deltog på i 1964. De første år kørte det mellem Holland og England, efter sigende som en udfordring fra den Hollandske VMC til den engelske VMCC. Det 10´ løb blev kørt i Scotland og så 11´ gang kom det til Kaltenkirchen for første gang, det var i 1975.

I 1970 var der 100 motorcykler til start, heraf 15 danske. Det var første gang Danmark deltog og løbet blev afviklet i Hengelo Holland, hvor det har været holdt 8 gange. England vandt det år, og skulle som traditionen byder, afholde det næste Windmill løb.

Da løbet i 1975 kom til Kaltenkirchen, inviteret af Heinz Kindler, den nuværendes fader. Løbet har et par gange været annonceret i Veteranen og i de sidste tillægsregler står at læse, at fra København afgår Arne Graversens 18 meter lange lastbil, med plads til 30 motorcykler. Redaktør Jens Madsen beskrev i et senere indlæg at de var 25 mennesker der drog af sted i de fire dage. Holland vandt så 1976 var det tilbage i Hengelo i Gelderland.

I 1976 var der en meget stor deltagelse af medlemmer fra Jylland, mens det året før fortrinsvis havde været sjællændere. Der var 16 danske motorcykler til start og der var deltagere fra ikke mindre end 7 forskellige lande. Alice Nielsen fra København vandt en 1. plads på dameholdet. I den individuelle konkurrence vandt Knud Arhøj, Henning Hefa og Anker Bach Sørensen hver en guldmedalje. England vandt nationskonkurrencen, så året efter blev det holdt i Harrogate.

I 1977 er det så England, herefter bliver løbet kørt to gange i Irland. I 1981 er der tilmelding til løbet i Veteranen, og man skal henvende sig til Viggo Thomadsen. Tilmeldingen er dog foreløbig og der kommer aldrig noget endeligt, ej heller et referat, og ifølge de Internationale registreringer af Windmill løb, er der ikke noget løb imellem 1979 og 1986, hvor det er tilbage i Hengelo Gelderland.

I 1986 tog jeg til Windmill i Hengoelo for første gang. Tidligere beskrevet i Veteranen nr. 6/1986.

Vi var ti deltagere fra Danmark, heriblandt Bengt Olsen, Viggo Thomadsen, Jørn Lambertsen, Calle Løwenstain, Børge Hansen, Arne Mehlsen, Ejnar Boll, Sven Nissen med fl. Det blev en uforglemmelig aften i Homove Møllen, hvor den stedlige motorclub havde klubhus. Elleve nationer mødtes til kammeratskabs aften. Ved afslutningen fik vi alle en lille Vindmølle i porcelæn og Jack Branse, der deltog med start nr.1, holdt tale, hvor han blandt andet takkede ægteparret Lien og Reol Kreunen fordi de havde startet løbet op efter seks år pause. Han gav endvidere udtryk for at det havde været det bedste Windmill rally til dato. Hollænderne vandt og skulle derfor holde løbet to år efter.

Første danske kvindehold, der vandt pokaler, også i 1992

I 1987 blev jeg kontaktet af den Hollandske sekretær Annelies Smith, om ikke Danmark ville holde løbet i 1988. Nu var det faktisk sådan at Odense by havde 1000 års jubilæum det år, så jeg tog imod udfordringen og forsøgte at få det med som en del af byens jubilæumsarrangementer. Grunden til henvendelsen var bl.a. at VMC havde 25 års jubilæum og de ville gerne have Windmill som en del af dette jubilæum. De ønskede også at de skulle vinde retten til at få møllen hjem til Holland. De vandt i Odense, men det var på et hængende hår at det lykkedes, for det tyske landshold førte efter den første dag. På anden-dagen punkterede Heinz Kindler på sin Wanderer, og det gav udslaget, og Møllen kunne vende tilbage til Holland. Windmill i Odense er beskrevet i Veteranen 5/1988.

Danmark har yderligere vist flaget ved flere Windmill, men i 1990, 1992 og 2000 har jeg selv deltaget som Captain på det danske A landshold. Dog uden den helt store succes, da vi endnu aldrig har vundet møllen til Danmark.

Obbekær

På vej hjem fra Windmill i 1990, var vi et hold, der skulle have nyt fodtøj.

Her er vi i Höganas i 2006. Det danske landshold er klar til at hejse flaget for Danmark. Kurt og Margit Hansen, Otto V. Lassen, Stig Emcken, Svend Erik Holm, Kaj Beck og Vagn Hansen.

Møllen der kæmpes om er en masiv sølvmølle, der er 25 cm høj. Det land der vinder, og stedet det afholdes, bliver indgraveret i sølvbåndet på foden. Som det kan fornnemmes på billedet af møllen, var det nødvendigt at forhøje den ved starten af 1986.

Da løbet blev genstartet efter seks års pause, er det stifteren af Windmill, Jack Branse der starter her til venstre med start nr. 1. Med start nr. 3 er det Willem Pol på Minerva fra 1902. Han vandt restaurerings-præmien med sin cykel. Han deltog i klassen Hor-spower-team, hvor nyeste cykel var fra 1904.

Bogense Stjerneløb

4. august 2012

Tilbageblik

Stjerneløb i Bogense har igennem mange år været en fast del af Fynboernes forskellige sommerløb.

Det er Anker Knudsen, der arrangerer løbet i samarbejde med forskellige sponsorer, Nordfyns Turistforening og Bogense Handelstandsforening.

Op igennem firserne og starten af halvfemserne havde vi tradition for, at vi kørte en madpakketur en søndag i hver sommermåned.

I 1994 inviterede Anker Fynboerne til Stjerneløb i Bogense den 6. august. Det var ugen før Egeskovløbet, så det var meget passende. I Veteranen skrev jeg bl.a.: Madpakken kan I godt lade ligge hjemme, da arrangørerne skaffer både formiddagskaffe og frokost. Da der er fuld forplejning, er det nødvendigt med tilmelding til Anker Knudsen. Ud over DVM deltager der også medlemmer fra Fyns Motor Sport, en forening der har en lang tradition for forskellige typer motorcykelkørsel.

I mange år var det ganske gratis at deltage i Stjerneløbet, men som så mange andre steder i samfundet, så er sponsorerne blevet mere påholdende, så i dag giver vi 100 kr.

De første løb var lidt hen efter stjerneløb. Efter formiddagskaffe kørte vi en rute med et stop, hvor der var en forfriskning. Herfra tilbage til Bogense med parkering i Adelgade, og så var der den store varme ret på Bogense Hotel.

Vi havde ny startid efter middagen, hvor vi kørte en anden rute og sluttede et andet sted på Nordfyn, ofte ved en sponsor, og her sluttede vi så med kaffe og dertil hørende æblekage, eller andre gange drikkelse og et sandwichbrød.

De senere år har vi kun kørt en tur, og efter middagen på Bogense Hotel er turen slut.

De sidste seks år er løbet faldet sammen med Bogense Rosenfestival, så der er virkelig trængsel i den lille by, når der kommer mange tusinde mennesker for at se på roser og "gamle motorcykler".

4. august 2012

Lørdag morgen tidligt op, vi skal til Stjerneløb i Bogense. Det har vi været så mange gange før, og det er altid et dejligt afslappet løb, med masser af tid til snak og et løb, hvor der er god tid, så vi kan nyde de fantastiske steder som kun en lokal rutelægger kan finde. Vi behøver ikke det store morgenmåltid, før vi drager af sted, for vi skal til kaffebord hos Anker i Adelgade klokken ni.

Jeg ved ikke, hvem Anker har forbindelse til, men i alle de Stjerneløb jeg har deltaget i siden 1994, så har vi kørt i strålende solskin måske en enkelt gang lettere overskyet. Nogle år har det været så varmt, så det næsten var svært at komme igennem den store oksesteg med det hele til på Bogense Hotel.

Omkring klokken ti kørte vi om i gågaden, for at holde her til glæde for publikum. Da vi havde fået cyklerne linet op, kom der en meget stor bil ind i gågaden. Det var Greve Michael Ahlefeldt Laurvig-Bille, der kom kø-

rende i hans nyrestaurerede Kongelige Cadilac. Den blev bygget i 1931 til Kong Christian den X. Det fortælles, at karrosseriet fik ekstra højde, så Kongen kunne sidde der med sin høje hat. Bilen havde været til syn dagen før. Senere på dagen så jeg Egeskovs mekaniker, Ole Ploug, i menneskemængden, så mon ikke han har været stand by, hvis der skulle ske noget uforudset med bilen. Mikael var selv chauffør og på bagsædet sad hans kone Grevinde Caroline Søeborg Ahlefeldt. Grevinden skulle åbne Rosenfestivalen fra Bogense Rådhus, en opgave hun havde glædet sig til, ifølge et interview til fjernsynet, fordi hun elsker roser. At Greven kom forbi vores startområde var også godt for os, for så kunne han se, at vi havde taget vennerne med til start.

Ankers søn var speaker fra den store lastbil, som tilhører Skåstrup vognmandsforretning. Han sendte de 33 motorcykler ud på ruten i næsten nummerorden. Der var nogle enkelte på solocykler, som gerne ville følges med sidevognsmaskiner, hvis de ellers havde observatør.

Vi holdt pause ved Varbjerg strand. Her ankom Anker i bil med den nødvendige drikkelse. Herefter gik turen videre, efter det militære 2 cm kort, hvor ruten var indtegnet. Der var også udleveret en liste, så man kunne køre efter vejnavne. Klokken fjorten skulle vi være tilbage i gågaden, hvorefter vi indfandt os på Bogense Hotel til den store lækre middagsservering. Endnu et perfekt Bogense Stjerneløb. Tak til Anker Knudsen, håber du kan fortsætte nogle år endnu.

Obbekær

Beretningen om fødslen af den Japanske Harley-Davidson kopi.

RIKUO

Sagaen om Rikuo, Harley-Davidson og fødslen af den Japanske MC
Oversat af Sven Hansen, efter artikel i "Cycle-World" fra 70erne.

Hvis der kan være ironi i den industrielle historie, så er der ironi i Harley-Davidsons nye appel om beskyttelse fra den Japanske motorcykelindustri. For det var for en stor del Harley-Davidson, der grundlagde den Japanske motorcykelindustri.

For et kvart århundrede siden blev Harley-Davidson og arvtageren af HD, kaldet "Rikuo", bygget i Japan på en fabrik udstyret med HD værktøj og medarbejdere der var uddannet af HD i Milwaukee i staten Wisconcin, USA .

For år tilbage, selv før de blev bygget i Japan, var HD den mest populære motorcykel i Japan. De blev brugt af politiet, de kejserlige gardister, hæren og af enhver, som ønskede en barsk og driftsikker motorcykel. HD motorerne var så succesfyldte, at Japans første motorcykelindustri blev grundlagt i kappestrid med tjenestevogne. Sådanne giganter som Mitsubishi, Mazda og Daihatsu, fik alle deres start på det automobile felt, idet de fulgte HD's enorme succes netop i Japan.

HD's historie i Japan går tilbage til 1912, da den kejserlige armé importerede en af HD's modeller til afprøvning. I 1916 havde Nihon Jidosha (idag "Yanese" som er den førende importør, af fremmede biler til Japan) fået distributionsret for HD i Japan. Dette år importerede de 5 styks 1917 modeller, 3 twins og 2 singles. 2 år senere importerede de en Harley med sidevognsudstyr til hæren. Gennem de næste par år, importerede Nihon Jidosha et lille antal maskiner, men påfaldende nok ikke reservedele. Måske på grund af Nihon Jidoshas noget sløve holdning, fik "Kotoboeki", et lille søster firma til et gigantisk pharmaceutisk firma, den påtænkte distributationsret af Harley, i indre og ydre mongoliet, samt andre steder, hvor Milwaukee musklerne var værd at bruge.

Da de kunne se et uudnyttet marked i Japan, rejste Alfred E. Child i 1924 til det fjerne østen som eksportsalgs agent og stoppede i Japan, for at vurdere markedet. Det var et ret dårligt tidspunkt for en Amerikaner at besøge Japan, da den Amerikanske regering lige havde besluttet at udelukke Japanske emigranter.

Arthur Davidson, salgschef og viceprecident, overvejede situationen og beordrede Child til at forlade Japan og rejse direkte til Shanghai. Men istedet for at følge sin chefs ordre, indlogerede Child sig på Frank Lloyd Wright`s gamle Imperial Hotel i Tokyo. Child opdagede at nogle,

eller måske alle maskinerne, der var bestemt for Mongoliet, var blevet omdirigeret til Japan i Nihon Jidoshas navn, uden at han vidste det.

En grim bumset fremtoning, Baron Okura, som var Jidoshas præcident, fordrede at vedblive med at være HD's salgsagent i Japan. Men Child sagde nej, medmindre Baron Okura kunne stable et anstændigt salgs- og serviceapparat på benene.

Alle forhandlinger endte med, at Kotoboeki fik guldgruben, fuldt støttet af Sankyo. Og en guldgrube blev det. Da 1923 jordskælvet havde ødelagt gaderne i Tokyo og Yokohama, så var de kun var passable af trillebøre.... og motorcykler.

Child havde arbejdet hurtigt. Han sejlede tilbage til USA, kun 40 dage efter han var an kommet til Japan, med en ordre på 350 styks 1000 cc Harley-Davidson, alle monteret med sidevogn, reservedele for 20.000 Dollar og for 3.000 Dollar specialværktøj. Child havde ligeledes indgået en overenskomst, lydende på at han skulle være Salgsdirektør for den nyåbnede koncern, Harley-Davidson Sales Company of Japan.

Mens dette stod på, var den Japanske hær, begyndt at interessere sig for motorcykler. De havde købt en enkelt Indian, men begyndte at favorisere Harley-Davidson. Hærens ingeniører var ret benovede over de facts, at de første HD'er, der var importeret i 1912, var "stille going strong", 9 år og 83.000 miles efter.

I 1924, godt bakket op af Grev Katsu, begyndte Murata Iron Works at bygge en kopi af 1922 modellen til hæren. Fabrikken kaldte deres maskine for "Giant-Go". Noburi Murata testede et af de første eksemplarer til hæren. Efter den første test, forkastede hæren maskinen, på grund af den forlorne konstruktion og fordi Murata ikke havde det fornødne "know-how"

til at masseproducere maskinen. Vovestykket, det første fabrikken gjorde på motorcykelmarkedet, kollapsede. Men Murata lærte af sine fejl og vendte sig til Meguro, som måske var det mest berømte navn i begyndelsen af 60ernes Japanske motorcykel industri, og grundlægger for nutidens Kawasaki motorcykler.

Sankyo

havde gode forbindelser i National Garden, så da Harley-Davidson så sig smidt ud af deres lejede butik i Tokyo, introducerede Matasaku Shiohara, præcident i Sankyo, Alfred Child for National Garden. Og kort efter, blev HD brugt som standard dér. På det civile marked, kappedes HD med deres ærkerival Indian, som var foretrukket af politiet, der bedre kunne lide Indians lavere siddehøjde. Da Scout-modellen kom på markedet, blev den hurtigt deres favoritmotorcykel. Enkelte britiske maskiner var taget på prøve, men deres letvægtskonstruktion gjorde den ubrugelige til arbejdet, hvor den Amerikanske konstruktion fik den største succes, da den var meget kraftig.

Morikichi Sakurai, en af Childs første medarbejdere, designede både letvægts- og heavy duty bagvogne, for den nye 350 cc Harley og 1000 cc V-twin. Nogle af disse blev importeret uden baghjul og på dem blev Sakurais bagvogn monteret. Disse maskiner blev rigtig populære hos alle, lige fra postkontor og politi til risbutikken henne på hjørnet.

I begyndelsen af 1930, etablerede Daihatsu Matsuda (Mazda) sig som fabrikant af trehjulere. Både Matsuda og Daihatsu fremstillede deres egne motorer og nogle tusinde af disse maskiner kom på markedet hvert år, hvilket gav japanerne deres første prøve på det salgsarbejde i stor stil og et omfattende servicenet, som kom dem tilgode senere. Sakurai, som byggede den første trehjuler, var blevet ansat hos Child istedet for hos Nihon Jidosha, hvor han havde arbejdet siden 1916, da Child opstartede "Japan Harley- Davidson". Child gav Sakurai den nette sum af 200 yen om måneden, for at være med i det nye firma. Grundet Sakurais store markedskundskab, var pengene godt givet ud for "Japan Harley-Davidson", det senere "Rikuo".
Ved siden af hans fabrikspligter, blev

Sakurai også indvolveret i Harley-racere og hjalp med til at det første professionelle racerløb blev kørt i Japan.

Harley-Davidson motorcykler fik en fænomenal succes i Japan, takket være Childs salgs evner. Her fik Child 5 procent i provision af hver eneste solgt HD i Japan. Kun få år efter hans ankomst til Japan, brugte både hær, flåde, postkontor og regeringen HD. Harley var dyre dengang, ligesom idag. Sidst i tyverne, var den japanske yen ikke mere værd end en halv dollar. For eksempel tjente en universitetslærer omkring 70 yen om måneden, så det var svært for menigmand at købe en HD, da f.eks en 750cc kostede 1638 yen og den store kostede 1890 yen. Indian var en smule billigere. Scout kostede 1550 og Chief 1750 yen. Men da der var stor forskel på servicenettet, sakkede Indian bagud.

Child foreslog Shiohara, at de skulle prøve selv, at få rettighederne til at bygge Harley i Japan. HD havde aldrig før givet nogen disse rettigheder, som omfattede værktøj, maskiner og formler for materialekvaliteter mm. Men Shiohare bakkede op om Child og så rejste han til USA og Milwaukee. Ved ankomsten til fabrikken i Milwaukee, mødtes Child med de fire HD-grundlæggere, William S. Harley samt William, Walter og Arthur Davidson. De var alle skeptiske over for hans idé, om at der skulle pruduceres HD-kopier i Japan. Men efter megen snak og i lyset af depressionen, indvilgede

de fire i at give ham rettighederne. Den eneste betingelse var, at ingen Japansk Harley, eller del dertil måtte forhindre salget af Milwaukee cyklen i Japan i tiden fremover.

Den nye fabrik lå i Shinagawa, Tokyo, på jord ejet af Sankyo. Sankyo var også kapitalen bag fabrikken. Bortset fra Child og Barr, var det en ren Japansk forretning. Det var den første komplette motorcykelfabrik, der nogensinde var bygget i Japan. Takket være Child, var en del af produktionen allerede i gang så tidligt som 1929. I 1935 rullede de første komplette motorcykler, lavet af Japanske materialer og Japanske hænder, ud af fabrikkens porte i Shinagawa.

Alfred Child sagde, at Fred Barr, som var Chefkonstruktør, Harley Davidson og Sankyo er grundlæggere af hele den Japanske motorcykelindustri. Og Morikichi og Sakurai er enige heri. Harley-Davidson og Shinagawa fabrikken er de sande stamfædre, til enhver Japansk motorcykel, der kører på vejene idag.

I 1930 blev Harley-Davidsons model ”V”, en 1200 cc sideventilet, den faste motorcykel i den Japanske Hær, hvor den blev introduceret i August 1929. Den Japanske hær besluttede sig endeligt for HD, efter at have testet den Tyske BMW grundigt. Men BMWen vibrerede slemt og der var stort motorslid, ligesom kraft og den almindelige holdbarhed var ret dårlig, sammenlignet med Harley.

”Dairen”, Manchuriets afdeling af ”Japan Harley-Davidson”,

havde gjort gode forretninger med forskellige Kinesiske krigsherrer. Heriblandt også Chang Kai-Chek, som købte 200 sidevognsmaskiner, da den Japanske hær indvaderede i 1931. I 1935 ophørte samarbejdet mellem Sankyo og Harley-Davidson, da Sankyo fik lov til at producere cyklen under navnet ”Rikuo”. Den første ”Rikuo” var samlet i slutningen af 1935. Det var en rigtig ”Made in Japan” motorcykel. Den første Japanske maskine, der var totalfremstillet i Japan, lige fra gashåndtag til baglygte.

Det var et stort øjeblik, da chefkonstruktør Sakurai trådte kickstarteren ned og bragte motoren til live. Navnet ”Rikuo” betyder på Japansk ”Kontinentets Konge”. Den blev navngivet at Shiobaras datter, efter en linie i Keio universitetets slagsang. Navnet indikerer det Rikuonen hovedsaligt var beregnet til, nemlig hærens transport over det asiatiske kontinent.

Men alt var ikke lige let for den nye Rikuo. I februar 1936 tog Sakurai til Manchuriet, med Rikuo nr. 1, for at demonstrere den med kantongeværet. Det var minus 36 grader celcius, da Sakurai og hans sidevognsmonterede Rikuo var klar til at tage afsted mod Mukden. Sakurai vidste, at hvis Rikuoen svigtede ham, kunne han falde i hænderne på de Kinesiske guerilla styrker. Så hele tiden piskede han Rikuoen i sporene efter tanks og firehjulede køretøjer. Han måtte for alt i verden ikke sakke agterud. Da natten faldt på, gjorde han sig en lejrplads. Det værste begyndte nu, for natten var frygtelig kold og Sakurai følte han stadig sad på maskinen.

Hærens biler og tanks havde små ovne til at holde motorens og gearkassens olie varm. Sådan luksus havde Sakurai ikke, så da han skulle starte Rikuoen om morgenen, ville kickstarteren overhovedet ikke røre sig, så stiv var olien i kulden. Sakurai var bange for at knække gearakslen, noget som tit skete hvis man ville tvinge motoren, til at dreje rundt når den var så kold. Resten af hæren var kørt, så han var helt alene

på den Manchuriske slette, på nær en galloperende hest ude i horisonten. Sakurai tænkte om en sølle pony, skulle være bedre end hans Rikuo og sprang gal og bitter op på kickstarteren igen. Og motoren sprang i gang og så tordnede han afsted efter sit mål.

Men så langt så godt. Manchuriets hær havde ikke brug for hans maskine og sendte ham hjem igen, med den besked at han kunne komme igen, når han kunne fremvise noget de kunne bruge. Med disse ord i tankerne, gav Sakurai sig til at konstruere en maskine, der også havde træk på sidevognshjulet. Det lykkedes, simpelt og næsten umuligt at ødelægge.

På hærens testområde nær Gotemba ved foden af Mount Fuji, klarede Rikuoen sig bedre end selv den bedste af hærens heste. Sluttesten var at køre halvvejs op ad siden på Mount Fuji, en opgave der gav selv de lette tanks store vanskeligheder, da stigningen var 30 og op til 45 grader. En officer kiggede fra bjerget til maskinen og derpå på Sakurai og sagde: ”Jeg vil hugge mit hovede af og give det til Dem, hvis deres indretning kan bestige dette”. Den gjorde det og gjorde det let. Og en flov officer måtte give ham sin uforbeholdne undskyldning.

I 1937 blev den adopteret af hele den Japanske hær. Men hed ikke længere Harley-Davidson og ejheller Rikuo. Men en ”Army Type 97”. Da krigen mellem Kina og Japan brød ud i 1937, kom der så store ordrer på Type 97 hos Rikuo, at de umuligt kunne efterkomme dem. Så en del af ordrerne blev afgivet til Nihon Jidosha, hvis cykel var anderledes end Type 97. Den havde en 1300 cc motor som var baseret på Harleys 1935 model ”VH-80”. Og en kort overgang producerede Matsuda også Type 97. Fra 1935 til 1940 byggede Shinagawa fabrikken 1479 Rikuos og prisen var 1600 yen pr. styk. Nogle af disse kom på private hænder, men de fleste gik til politiet

militæret. Ved slutningen af 2. Verdenskrig var der bygget mere end 18.000 Type 97 af de forskellige fabrikker i landet.

Efter det Japanske nederlag, faldt mange Type 97 i Kinesiske hænder. Det siges at den en overgang blev sat i lokal Kinesisk produktion, til brug i Folkets Friheds Hær. Hvis dette er sandt, har vi en bemærkelsesværdig hændelse i motorcyklens historie. Nemlig en Kinesisk kopi af en Japansk version af en Amerikansk motorcykel. Nok en opgave at finde reservedele til en sådan størrelse.

Senere fremkom Sakurai med en firehjulet let udgave, til brug i rismarkerne. Den var monteret med en Harley motor. Der blev bygget 5 testmodeller og afprøvet til hærens tilfredshed. Men så brød den Kinesiske krig ud og hæren glemte alt om Rikuo jeepen.

Hvad var der sket med Alfred E. Child, manden der startede det hele ? Jo, han havde etableret hans nye firma, "Nishiman Harley-Davidson Sales" i Shimbashi, Tokyo. Og det gik fantastisk godt. Han havde gode forbindelser til Shinagawa og solgte flere hundrede nye Harleyer til sin "rival" gennem 1936. Men da den Japanske regering pillede ved importafgiften i 1937, måtte Child sælge det hele til Sankyo i April 1937, hvorefter han rejste til USA og kappede den sidste snor mellem Milwaukee og Japan.

Efter 2. Verdenskrig i 1945 blev "Rikuo Nainenki" registreret i "Automotive Division of Commerce and Industry" i Tokyo, som motorcykelfabrik. Firmaet startede en civil produktion i 1946, og var i 1947 den største Japanske motorcykel fabrik. Det år byggedes 252 Rikuo sidevognscykler og 74 solo. Der var kun blevet bygget 120 andre Japanske motorcykler i det år, alle solo.

Rikuo 1947 var en 750 cc sideventilet V-twin, baseret på en 1935 Harley-Davidson Baby-Twin. Hjulafstenden var 1460 mm, boring og slaglængde var 69.85 - 96.85, der gav en slagvolume på 746.6 cc. Motoren havde våd sump og var monteret med en håndbetjent oliepumpe, så køreren kunne give den en skvat olie når den trængte. 3-gears transmissionen var stadig betjent med håndgearstang og der var monteret bakgear på sidevognscyklerne. Motoren ydede 14,9 HK ved 3700 omdrejninger.

Cyklen var meget populær i Japan og Rikuo fik efterhånden et andet udseende, lige som den fik monteret teleskopforgaffel. Produktionen voksede gennem årene og toppede i 1953, da 1983 maskiner rullede ud gennem fabrikkens porte, inkluderet 79 sidevognscykler. Dette år kom også 750eren, kaldet "RQ", med alluminiumstopstykker, kompressionsforhold på 5,8:1 og 22 HK. Den havde en topfart på 110 km/t .

En gadetest beskrev Rikuoen som 95 % perfekt. Den håndbetjente oliepumpe, var her skyld i de manglende 5 %. Maskinen var bemærkelsesværdig på grund af sit fantastiske træk ved lave omdrejninger. Og politiet kunne lide den, på grund af dens køreegenskaber på de mange veje, der ikke var gjort færdige. Og det vil sige næsten alt hvad der var af veje i Japan på den tid. Vejtesten bemærkede at maskinen kunne køre i topgear, selv på bjergveje, så langsomt som ned til 20 km/t. Og at den stadig kunne accelerere blødt og hurtigt uden at geare ned. Dette var muligt ved at manipulere med det på styret monterede tændingsjusterings håndtag, som det blev bemærket i testen.

I årene efter blev Rikuo yderligere udviklet. Og den sidste model, "RT", med alluminiumsmotor, ydede 27 HK ved 5000 omdr/min. Kompressionen var oppe på 7.0:1 og den vejede 238 kilo. Topfarten var 137 km/t. Den håndbetjente oliepumpe var forsvundet og "RT" modellen havde tør sump og 4-gears gearkasse med fodskift.

Rikuo blev stadig lavet på den gamle Shinagawa fabrik. Og i 1958 begyndte både fabrik og motorcykel at vise tegn på alder. I 1930 var den sideventilede motor at betragte som et kunstværk indenfor videnskaben. Men tre årtier efter var den et levende fossil. Dens ydeevne var en vittighed mod de andre Japanske topventilede motorcykel motorer. Ballondæk og stift bagstel var intet på den nye svingarmsarena. Så det kneb gevaldig med at tækkes det mere og mere kræsne motorcykelfolk.

Motorcykelmarkedet i Japan, havde kun meget lidt plads til "Big-Bore" motorcykler. Honda og Tohatsu samt andre, vandt ind på 50-250 cc markedet. Så længe Rikuo havde monopol på "Big-Bore", kunne fabrikken overleve, på grund af politiet og en håndfuld entusiaster. Men da Cabton og Meguro satte storkubik, topventilede parallel-twins på markedet, var det dommedag for Shinagawa fabrikken. Da Meguro introducerede en 650 cc, topventilet twin i 1957, næsten stoppede salget af V-twins. I 1958 blev der kun solgt 520 Rikuo, kun en trediedel af de gode år.

Som en sidste handling, for at vende billedet, byggedes Rikuo i en ”RX-750” model, der var baseret på ”RT” modellen, med moderne twinsaddel, svingarmsbagtøj, alluminiumsmotor med topventiler og helstøbte alluminiumsfælge. Rikuo ”RX-750” var ment som svar på de Amerikanske Harley-Davidson. Men den gamle maskine kunne alligevel ikke klare sig i kampen mod de Meguros, Hosks og Hondaer, der var bygget i uropæisk stil.

I 1960 lukkedes Rikuo Nainenki fabrikkens porte for evigt.

Dette var enden på en æra. Da den første Japanske Harley-Davidson baserede motorcykel kom frem, var Shinagawa fabrikken den mest moderne i landet og i hele den Japanske motorindustri. Og ved den tid da den sidste Harley-Davidson baserede motorcykel blev bygget, var Shinagawa fabrikken håbløst forældet. Og Japan var godt på vej, til at dominere verdensmarkedet for motorcykler.

Og det hele startede med Harley-Davidson !

Jeg fik for år tilbage sendt denne historie af Svend Hansen. Tak til Sven for arbejdet med oversættelse af denne historie fra motorcyklernes barndom, specielt den japanske Harley. *Obbekær*

DVM Nordjylland afholdt august klubmøde på Hjallerup Mekaniske Museum i Hjallerup.

Der var 35 fremmødte, der hovedsageligt kom på motorcykel. Formanden, Kaj V Pedersen, bød velkommen til mødet i museets cafeteria og overlod ordet til Finn Thomsen fra museet.

Finn fortalte lidt om museet, der er indrettet i en tidligere ridehal på ca. 2000 kvm. Det er lidt som en rejse tilbage i tiden, fortalte Finn, der er mange af os, der kan huske, da vi ikke havde mobil telefoner, pc.er, navigation, og alle de andre moderne hjælpemidler, så vi kunne gense de ting vi brugte før i tiden. Museet er etableret i 2007, og alt er lavet ved frivillig arbejdskraft, imponerende på kun 5 år.

Herefter gik vi rundt godt en times tid og så på de udstillede køretøjer og ting, og der var nok at se på, der var mange fine biler, gamle traktorer, stationære motorer, der blev brugt på de store gårde, ligesom en flot dampmaskine fra det hedengangne Aalborg Værft, cykler, el-bil, knallerter, et par motorcykler (alt for få) og en masse andre gamle ting, og så skal vi da ikke glemme en Starfighter jager.

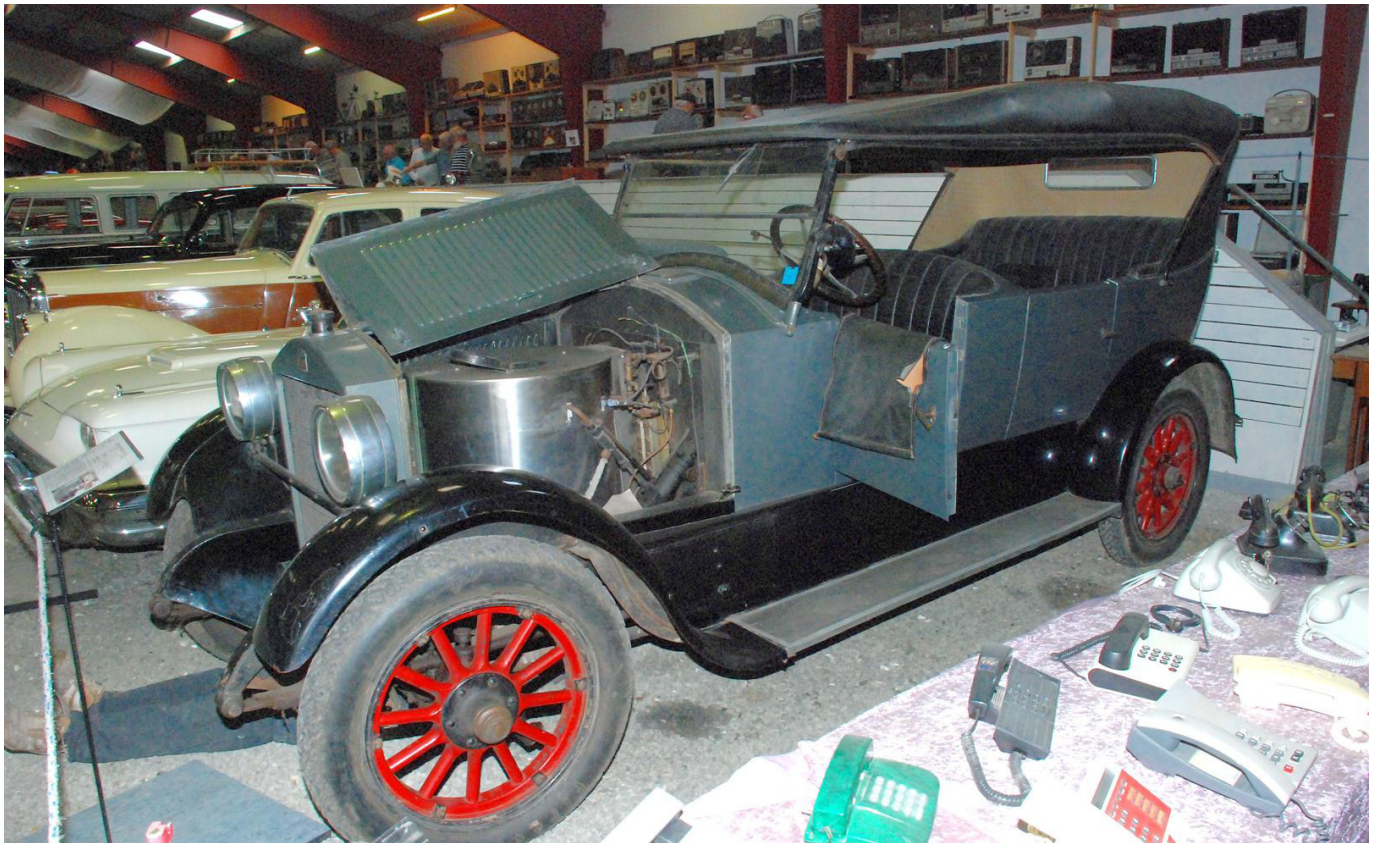
Mødet sluttede med kaffe, rullepølse- og ostemadder og livlig snak.

Finn Thomsen fortalte, at hele projektet var startet for 8 år siden, da han fik plantet nogle træer hjemme på sin ejendom. Finn havde en del gamle traktorer, og havde tænkt på, at man godt kunne lave et museum. Major og planteskoleejer Karl Petersen stod for plantningen, han var på det tidspunkt formand for Hjallerup marked, og han sagde straks: ” Det er da det, vi skal”. Markedsforeningen ejede den gamle ridehal, og den kunne være fin til museum. Der blev samlet en 10-15 mand, og de gik i gang med, at få det stablet på benene. Efter ikke helt lette forhandlinger med Hjallerup Samvirke lykkedes det at få en lejekontrakt i stand, og træffe aftale om Markedsforeningen ville betale materialerne og så ville folkene bag museet udføre arbejdet. Således blev alt arbejde udført af frivillige. Der er ca. 200 medlemmer og der er ca. 30

der mødes 2 gange om ugen og arbejder på museet. Alle medlemmerne har 1 vagt på museet om året.
Der tilstræbes en fornyelse på 30 % om året på museet, der er jo ikke alle de udstillede genstande, der ejes af museet, mange er udlånte af private. Har man et veterankøretøj, som der ikke rigtigt er plads til i garagen, er der mulighed for at det kan det opbevares i udstillingen, det kan jo være rart om vinteren. Ellers bliver der afholdt forskellige arrangementer, bl.a. stumpemarked, ligesom mange klubber og foreninger holder møde på museet.

Finn Thomsen mente at museet kunne være et rigtigt godt sted evt. at holde kaffepause under Skagenløbet, forslaget er hermed videregivet.
Museet har en hjemmeside: www.hjallerup-museum.dk

Jan Engelbrechtsen

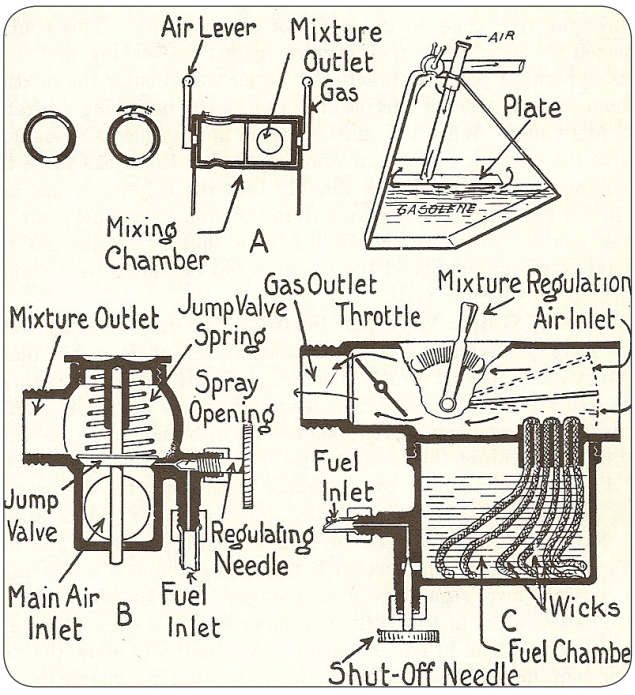


Schebler Model ”H” Karburator

I Veteranen nr. 2 2009 fortalte jeg om mine oplevelser med en Schebler karburator, artiklen slutter med at jeg skal til at prøve min Schebler type H også kaldet læderspjæld.

Nu har jeg i 3 sæsoner kørt med den efter renovering og Indianeren går rigtig godt med den. Jeg kan se at der er mange motorcykler i DVM der kører med en Schebler De luxe eller ligende, hvor det burde have været en type H. Dette er ingen fordømmelse af dem som gør det. Hvis en læderspjæld karburatoren ikke er i orden, kan det være noget bras. Så kan man hverken stille tomgang eller kørsel ordentlig. Enten hader man den eller også elsker man læderspjælds karburatorer.

Med en renoveret og korrekt indstillet læderspjæld så går min 1919 Indian Power Plus faktisk rigtig godt. Under dette års Fladtankerløb kørte den ca. 15. km/l hvilket må siges at være ganske godt. Jeg har ikke haft de samme oplevelser med læderspjælds karburatoren som med min De luxe, bortset fra at jeg skal være opmærksom på at mine mc-bukser ikke bliver suget ind til karburatoren og lukker for luften, så går Indianeren ikke godt.



De første karburatorer brugt på motorcykler omkring år 1900 var de såkaldte overflade karburatorer. Det vil sige at luften blev ledt hen over, måske igennem benzinen og derfra til cylinderen.

Det giver ikke så mange muligheder for at regulere blandingsforholdet mellem luft og benzin.

Se billede. De første karburatorer, hvor dette kan ske blev kaldt automatiske og Hedstrøm, som var teknisk ansvarlig for de første Indian motorcykler i 1901, fremstilede faktisk en karburator som virkede bedre end de fleste på det tidspunkt. Det er ikke lykkedes mig at finde ud af, hvornår de første type H karburatorer bliver fremstillet, men de er brugt på amerikanske motorcykler fra ca. 1908 til 1926. Jeg vil beskrive funktionen af læderspjæld karburatoren ved hjælp af billedet. Det er en vel konstrueret karburator med støbt bronze- og svømmerhus, men på grund af dens mange bevægelige dele og deraf mulig slid, kan den være svær at justere. Der er kun en dyse/nål i en læderspjæld mod to i en De Luxe karburator. Det gør at man skal bruge den samme nål til tomgang og til kørsel, hvilket kan være lidt svært. Derfor kan nålen ændre stilling afhængig af, hvor meget spjældet er åbent. Alt dette gør, at der er mange indstillinger, som er afhængig af hinanden og samtidig kan slid gøre det svært at få en ordentlig indstilling af karburatoren.

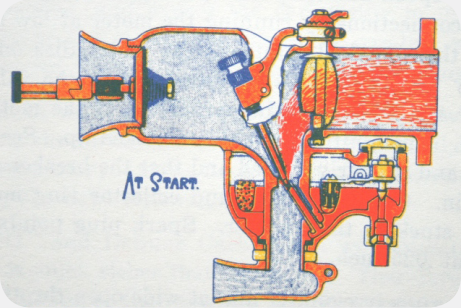
En del af luften bliver suget nedefra og forbi nål/dyse og benzinen bliver forstøvet/fordampet, videre gennem spjæld og til cylinder. For at kunne ændre nålens stilling er den hængslet, og en bue på spjæld akslen gør det muligt, at have forskellige indstillinger i tomgang/start/kørsel. Man kan ganske enkelt ændre på buens kurve ved hjælp af to små skruer eller et lille håndtag afhængig af alderen på karburatoren. Se den lille ramme i billedet. Når motoren kommer i omdrejninger begynder læderspjældet at lukke mere luft ind og åbner og lukker hele tiden. Hvor meget undertryk der skal til før den åbner, kan indstilles ved at spænde/løsne den fjeder som sidder bag på den. Her er en af de ting som virkelig kan drille, hvis der er læder som

bruges (i dag findes der kunststof som klare jobbet perfekt). Læderet tørrer ud eller suger vand afhængig af luftfugtigheden, det vil sige, at indstillingen ændrer sig afhængig af vejret. Min erfaring er, at man skal bruge tid på at få renoveret sin karburator og være tålmodig med indstillingen. Jeg har koncentreret mig om at justere tomgang og op til en behagelig march hastighed på ca. 50-70 km/t. Desuden har jeg brugt tid på at få den til at være nem at starte. Det kunne være sjovt, om andre har erfaring/tips til læderspjæld således, at vi alle kan blive dygtigere til at skrue i vore gamle motorcykler.

Lars Sørensen

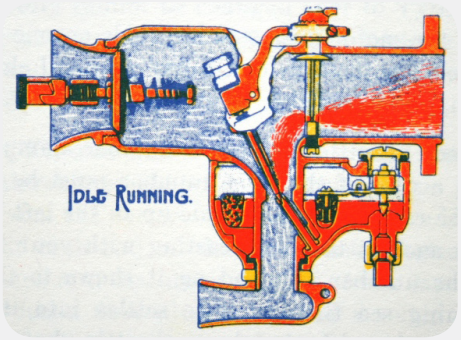
Virkemåden for
Schebler Model "H" Karburator

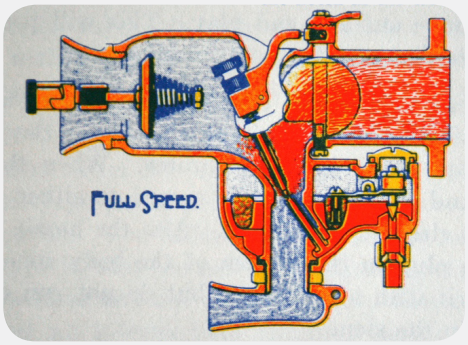
Disse skitser viser hvordan benzin og luft bliver blandet under forskellige indstillinger.



Under start, er læderspjældet lukket og i choker position. Gashåndtaget lidt åbent så nålestyret åbner nålen til fed blanding. Nu tvinges al luften op igennem nederste luftindtag forbi nålen og ind i motoren. Denne blanding er meget fed og anvendes kun til start og opvarmning af motoren.

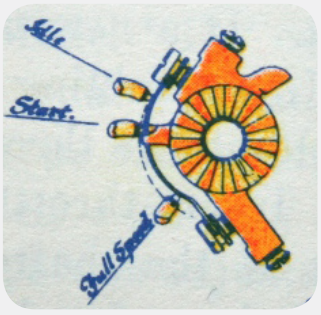
For opvarmning og tomgang løsnes den tvungne spænding at læderspjældet, så det kan arbejde frit. Gashåndtaget slippes lidt, så nålen sænkes lidt. Blandingen bliver nu lidt magere. Blandingen består nu af luft fra neden, samt lidt fra svag åbning af læderspjældet. Den rigtige blanding til korrekt gang stilles nu på nålens fingerskrue.





Ved fuld åbning af gasspjældet, vil nålen blive indstillet af buen på gasspjældsakslen, til lidt magere blanding, og læderspjældet vil stå åbent på grund af suget fra motoren.

Her er buen, som regulerer nålens åbning alt efter gasspjældets position. I hver ende af buen er der en skrue, som gør det muligt at justere nålen i tomgang og ved højfart. Stillingen til start er fast, så her må man bruge nålens fingerskrue til at skabe en brandbar blanding.



Formandens spalte

Hvor er I ?

Bestyrelsen har gennem det sidste halve år ledt efter nye kandidater til DVM-bestyrelsesarbejde.
Foreløbigt har vi desværre ikke modtaget ret meget respons fra jer.

Det kan godt være at det virker lidt skræmmende at det er nogle "tunge" poster vi søger kandidater til, men det er helt klart at der fra de øvrige medlemmer i bestyrelsen, inklusive de afgående, vil være stor opbakning og hjælp at hente, i en helt nødvendig indkøringsperiode.

DVM´s bestyrelse har altid været pænt jævnt fordelt over landet og det giver en god og hurtig dialog mellem lokalafdelingerne og bestyrelsen.
Vi vil derfor meget gerne have kandidater fra Jylland – Hvor er I ?

Vores officielle løb har været en meget anderledes positiv oplevelse – jeg har deltaget i dem alle og det har været super gode oplevelser.

Løvfaldsløbet 2012 ved Karrebæksminde sluttede sæsonen af med et fantastisk arrangement. Vi boede godt, havde flot sensommer-solskin og nogle gode ruter. Stor ros til løbsledelsen og deres officials – det må I bestemt gerne gentage næste år.

Der er nu kort tid til vores generalforsamling i Vissenbjerg – jeg håber vi ses.

Lars Klitgaard

Månedens Veteran Matchless 1919

Denne Månedens Veteran tilhører Kurt Hansen, medlem nr. 323. Cyklen er en Matchless H2 fra 1919.

Kurt har været medlem i DVM siden 1976 og i 1989 kom han i bestyrelsen som bestyrelsesmedlem. Da Bent Lemming trådte af som veteranekspert trådte Kurt ind på denne post, som han bestred i 5 år. Efter 8 år i bestyrelsen syntes han, at der skulle være mere tid til hans store interesse, Matchless.

Kurt har også arrangeret flere Alsløb og været et meget aktivt medlem i det Sønderjydske.

Da Kurt startede i klubben var det på en DKW fra 1930. Han blev dog ret hurtigt Matchless mand, for i 1977 så han en annonce i Veteranen, hvor der stod: Det hele skal væk, og blandt disse ca. 60 motorcykler, som Henry Mortensen havde til salg, var der også den store 1000cc V-twin, som blev den første i samlingen af Matchless motorcykler. Den bragte jeg som Månedens Veteran i august 2000, hvor det er muligt at se de mange detaljer på den nærmest unikke cykel.

Denne Matchless fra 1919 er det sidste skud på stammen. Den blev vist frem for offentligheden ved Alsløbet i 2011. Fredag aften, da alle havde fået grillet deres aftensmad, blev de, der havde lyst inviteret med hjem i Kurts værksted, for at bese det projekt han havde arbejdet på de sidste par år. Det er altid spændende at komme på garage besøg, og se hvad veterankollegaerne går og sysler med om vinteren.

Vi skulle som den største selvfølgelighed også høre maskinen i gang. Det lykkedes ikke lige med det samme, men det var nok det store antal fremmødte, og de mange kommentarer der ofte kommer når venner mødes. Men det lykkedes, og kort efter var værkstedet indhyldet i et lettere røgslør.

Næste gang jeg mødte cyklen var til Egeskovløbet her i 2012. På selve løbsdagen holdt Kurt og Margit med tændingsproblemer. Ved hjælp af lidt teknisk snilde nåede de dog til frokost, men besluttede at det var nok for denne gang.

Obbekær

Inden det blev til Matchless gik vejen over en to-cylindret Pope. Her til venstre er er Popen ved at blive overdraget til Maleren fra Karleby, Erik Nielsen, manden med det hvide hår i midten af billedet. Kurt står til venstre. Manden til højre er Eriks mekaniker. Herunder Matchless, der kom med hjem.

Matchless H/2 1919.

Kurt Hansen fortæller her historien om hans H2 med sidevogn, og vejen omkring en Pope motorcykel, før det blev til endnu en Matchless.

Historien om min Matchless H 1919, startede med at jeg så en lille annonce i den blå avis "Pope motorcykel 1916 sælges" et telefon nr. og intet andet. Jeg ringede – en mand på Sjælland tog telefonen og fortalte at det var en motorcykel fra et dødsbo og han vidste ikke ret meget om den. Han forklarede at det var en 2 cylindret topventilet på 1000 cm3 og jeg kunne give et seriøst bud på den og hvis buddet var højt nok kunne jeg få lov at komme og se den. Buddet blev accepteret og vi kørte til Sjælland. Vi så på cyklen og den var meget fin, men den manglede gearkassen og tændingsmagneten. Jeg sagde at jeg godt ville have den til den aftalte pris, men nu var prisen steget med 10 %, jeg kunne betale og tage cyklen med eller gå min vej, en meget usympatisk mand. Jeg betalte prisen.

Godt hjemkommet begyndte jeg eftersøgningen af gearkasse og fandt ud af at Stubbekøbing Motorcykel Museum havde en 1 cylindret Pope fra samme årgang. Jeg kontaktede Erik Nielsen og han fortalte at han havde nogle ekstra dele, men han syntes at begge cykler burde være samme sted, så kunne de nemlig blive komplette. Jeg spurgte hvad prisen ville være på hans Pope + ekstra dele, men han svarede at tingene ikke var til salg, men at det var ham der skulle have begge. Han måtte dog hverken sælge eller købe, kun bytte. Jeg havde tidligere besøgt museet og vidste at der stod en Matchless H i kælderen med 2 motorer. Jeg foreslår så at vi ser om vi kan få en handel i stand med Matchless'n, han vil dog se Pope'n først og tilbyder at betale transporten hvis jeg vil komme med den. Som sagt så gjort min kone og jeg tager til Stubbekøbing. Jeg studerer Matchless'n og Erik og hans mekaniker undersøger Pope'n. Da jeg kommer op fra kælderen siger han, vi har byttet, jeg siger til ham at jeg accepterer hvis jeg får begge motorer med, selvfølgelig siger han. Jeg var en glad mand, da vi kørte hjem med min drømmecykel og helt komplet.

Det var historien om, hvordan jeg fik fat i Matchless H 1919, og nu lidt om restaurering og fremstilling af sidevogn.

Jeg begynder så småt på restaureringen, godt nok var cyklen komplet på nær nogle småting, men den manglede sidevognen. Cyklen er for stor til at man kan køre solo på den, jeg kunne lige nå jorden med tåspidsen, store trinbrætter og fodkobling, altså der skulle findes en sidevogn. Det var lidt af en umulig opgave for kun en original Matchless sidevogn kunne monteres. Bespændinger på stellet, som var støbt med i stellet sad på

Ved Alsløbet i 2011 var vi fredag aften på besøg hos Kurt Hansen, for at se den fine Matchless med den nye sidevogn, som var blevet fremstillet af Kaj Beck. (red).

venstre side. Matchless H havde affjedret svingstel til baghjulet, som sidevognshjulet skulle fastmonteres på, selve sidevognsstellet skulle så monteres til det øvrige stel, en meget speciel konstruktion. Min kone og jeg tog til England og besøgte museer med mange Matchless'er, men alle uden sidevogn, så det fik vi ikke meget ud af, men vi fandt ud af hvilken farve den skulle have, det var altid noget. Jeg korresponderede med en Engelsk motorcykelkammerat og han fik fremskaffet nogle gode fotografier af en sådan sidevogn og nogle mål på den.

Her er Kurt og Margit, efter lidt problemer med tændingen, netop ankommet til pausestedet foran Egeskov Slot. De valgte at stoppe løbet her. (red.)

Kaj Beck fra Bæk blev sat på sagen og han mente godt at han kunne fremstille en sidevogn efter disse mål og fotografier, men han havde et par projekter som skulle klares først. Der gik et par år, jeg havde så i mellemtiden fået den totalrestaureret og malet. Sidevognen blev fremstillet, lakeret og betrukket, monteret på cyklen. Jeg havde godt nok hørt at der var problemer med at få den synet med venstregående sidevogn. Jeg talte med bilinspektøren som bor næsten lig ved siden af mig og som jeg kender godt. Han forklarede mig at det desværre ikke var muligt at få sådant et køretøj synet og godkendt på nuværende tidspunkt, der skulle en ændring til i færdselsloven først. Det tog nogle år før ændringen kom, men fra 1. april i år var det lovligt. Den blev godkendt fik almindelige nummerplade, jeg havde ikke lyst til at vente længere. Vi har alle hørt om de problemer der har været med historiske nummerplader. En lang og kompliceret restaurering var slut.

Prøvekørsel og Veteranløb

Nu skulle den blot indkøres, vi startede til Fladtankerløbet i Udby. De andre deltagere i løbet så hvordan det forløb, det gik ikke særlig godt. For det første havde jeg glemt at sætte bundproppen i, den lå derhjemme, men godt at der er nogen der drikker vin, en vinprop indtog pladsen som bundprop. Der var ting der skulle rettes, den fik for lidt benzin, jeg havde svært ved at finde den rigtige smøring (håndpumpe). Kickstarteren røg af, jeg havde været en klovn og monteret en fjederskive imellem kickstarter og møtrik, så når jeg startede med kickstarteren skruede den møtrikken af. Vi gik i stå og hvor var kickstarteren – puha en grøn kickstarter i en græsrabat, den kunne blive svær at finde. Resten af løbet skulle jeg skubbes i gang. En svær opgave 310 kg og mig, men jeg var blandt venner, alle jeg spurgte om et skub, skubbede uden at kny, hvad de sagde bag min ryg kunne jeg heldigvis ikke høre. Kickstarteren blev dog fundet en frisk ung mand ved navn Mads havde set der røg noget af min cykel, han stoppede og fandt kickstarteren, men uden møtrik kunne den ikke bruges – mange tak til Mads. På vej hjem fra Udby kommenterede min kone mine evner som motorcykelmekaniker eller mangel på samme – så mange år, så meget arbejde og så mange penge. Vel hjemme skulle den rengøres det tog 2 hele dage så jeg gik ind til Margit og sagde at hun godt kunne sætte den til salg, men den er heldigvis ikke blevet solgt.

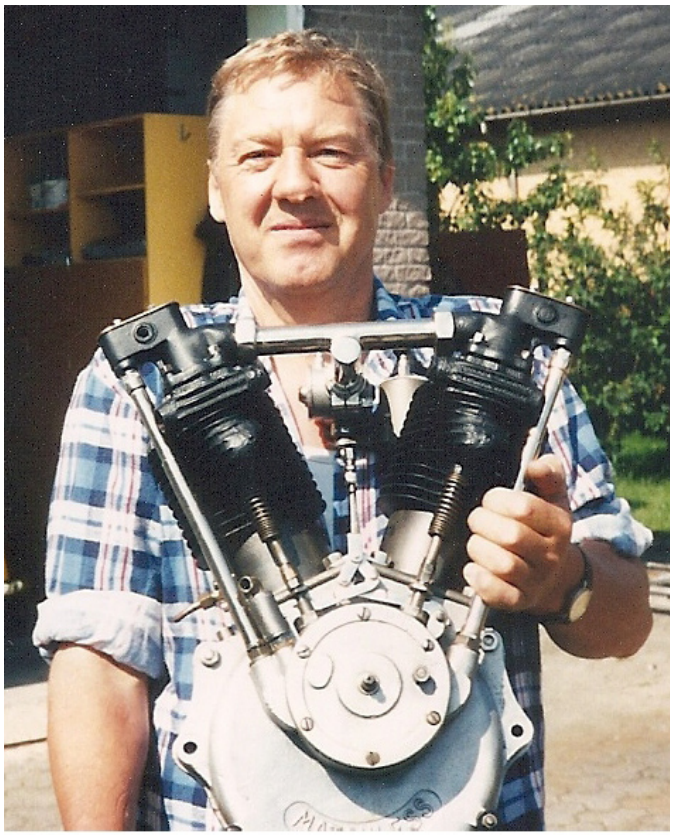
Egeskovløb

Vi havde også meldt os til Egeskovløbet. En rival kom gennem strålespidsen, så var benzintilførselen i orden, og den trak som den skulle. Jeg var ikke tilfreds med håndsmøringen, Best & Lloyd håndpumpe på tanken. Jeg monterede en pilgrimspumpe på camhuset, så får den oliemængde som passer til omdrejningerne og så var det også klaret. Jeg kørte til Ege-

på den, den gik virkelig fint, en stor fornøjelse. Den startede også fint på Egeskovløbet, men efter 25 km stoppede den, den havde mistet gnisten, det havde jeg bestemt ikke forventet. Magneten var nyrenoveret og den havde tændt med en virkelig god gnist, hvad nu??? Jeg havde ikke så småt værktøj med så jeg kunne skrue på platinerne, men heldigvis kom Dagny og Leif, de stoppede og jeg lånte lidt værktøj. Jeg skruede platinerne næsten helt sammen, bankede elektroderne på tændrør tæt sammen og der kom en sølle lille gnist, men den startede og vi tog den direkte vej tilbage til Egeskov. Vi havde dog i mellemtiden fået bestilt opsamlervogn, den kunne vi så aflyse og vi undgik at komme på skraldevognen. På den direkte vej tilbage til Egeskov mødte vi en klippetang som vi stoppede ved, vi fik også tiden ved frokosten. Da alle havde forladt frokostpausen kørte vi tilbage til campingpladsen, men der så vi at slutposten var bemandet så vi kørte derned fik vores tid og billetter til øl i teltet. Det var det løb. Med til historien hører også at vi fik en 3. plads med 1022 straffpoint, det er nok ikke sket før.

Anvendelighed

Hvordan er den så at køre på? Man sidder godt, den er behagelig blød i affjedringen, koblingen er nem at dosere, men gearskiftet er lidt kluntet, frigear imellem 2. og 3. og for at komme fra 3. i 2. skal man næsten holde helt stille. Når man kører er der et meget stort spring fra 2. op til 3. gear, men den trækker jævnt, så det hjælper. Jeg har ikke prøvet at sidde i sidevognen under kørsel, men Margit siger at den er behagelig og der er god plads. Der kan indsættes et ekstra sæde så der er plads til et barn. Alle hjul er omskiftelige med stikaksler og der er en støttefod på hvert hjul.



Data på Matchless H 1919. Jeg har taget udgangspunkt i årgangen ud fra 1. år med MAG motor, i 1918 kunne den kun fås med JAP 1000 cm3 . I 1919 med begge motorer min motor har nr. 60225, en prøvekørsel fra det engelske blad "Motorcycling" i marts 1922 af en tilsvarende cykel med motor nr. 63420 altså 3195 motorer senere, så jeg går ud fra at det er en tidlig model. Cyklen findes i 3 varianter.
Matchless model H/1 med JAP motor - Sideventilet
Matchless model H/2 med MAG motor - Halvtopper
Matchless model J/2 med stift bagstel og MAG motor

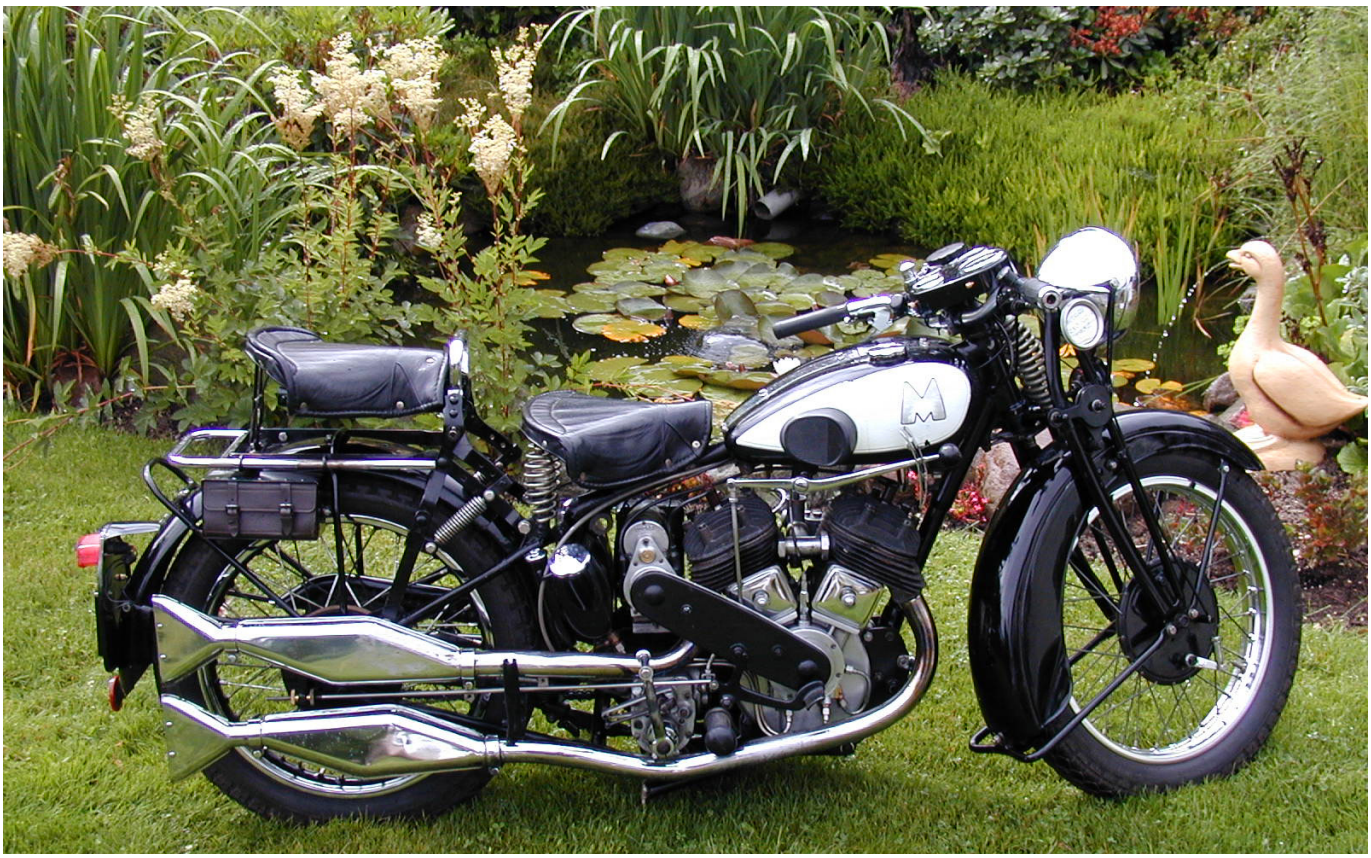
Kurt Hansen

Tekniske Data:

Motor MAG nr. 60225 (Swiss made Motosacoche)
45o V twin
Boring 82 mm
Slaglængde 94 mm
Kubik 996 cm3
Indsugning topventilet (indelukket).
Udstødning sideventilet.
Karburator Brown & Barlow (original)
Min model Senspray med pindgas.
Eludstyr Lucas. Boldhorn Lucas.
Smøring vådsump – Best & Lloyd
Håndpumpe (drypsmøring).
Håndgear højre side 3 gear 4,6 -7,6 -13,1.
Tophastighed 66 km/t.
Hjulstørrelse 28" – omskiftelige.
Dæk 28" x 3" Dunlop.
Kobling: stålplader mod stålplader
i oliebadskasse – fodbetjent.
Lukket kædekasse til baghjul.
Affjedring: Forgaffel trapez med 1 indlukket trykfjeder monteret foran kronrøret.
Bag: svinggaffel med 2 trykfjedre.
Sidevogn: Svinggaffel.
Sidevogn: Bespænding 6 stk.– 4 på stel – 2 på affjedret bagstel.
2 personers sidevogn,
1 voksen + 1 barn.
Vægt 310 kg. Total 585 kg.

For at fuldstændgøre artiklen om "Matchless Kurt" har jeg været nede i mit billede arkiv og fundet et fra Alsløbet2002. Her starter Kurt på Alldays Matchless fra 1915. og bagved hans datter Laila på en Matchless 350 ccm årg. 1933. Mellem Kurt og Charles ses Margit på Indian Scout årg. 1925.
Herunder Kurts første Matchless, som jeg fotograferede i sommeren 2000. Den er her placeret i Deres have.

Obbekær



Årsregnskab 2012

Danmarks Veteran Motorcykleklub Årsregnskab 2012
Resultatopgørelse 01.08.2011 - 31.07.2012

		2012		2011
INDTÆGTER				
Kontingenter, indskud og abonnenter	kr.	386.267,43	kr.	369.870,00
Skagenløbet	kr.	8.660,83	kr.	149,40
Jyllandsløbet	kr.	13.822,69	kr.	7.900,03
Egeskovløbet	kr.	-5.572,81	kr.	11.349,00
Løvfaldsløbet	kr.	-3.045,00	kr.	-840,95
Fladtankerløbet	kr.	605,00	kr.	1.125,00
Annoncer	kr.	38.250,00	kr.	17.470,00
Mærkesalg	kr.	-825,00	kr.	-
Sikkerhedsveste	kr.	-200,00	kr.	896,45
Renter	kr.	10.063,31	kr.	32.482,58
Aktieudbytte	kr.	4.438,00	kr.	2.773,75
Frederikshavn Kommune Skagenløbet 2013	kr.	5.000,00		
INDTÆGTER I ALT	**kr.**	**457.464,45**	**kr.**	**443.175,26**

UDGIFTER						
Veteranen	kr.	153.431,75			kr.	145.074,50
Veranen porto	kr.	95.705,75				
Generalforsamling	kr.	16.377,00			kr.	19.192,50
Bestyrelsesmøder	kr.	32.967,50			kr.	35.665,95
Diverse andre møder	kr.	1.707,27			kr.	4.166,50
Kontor	kr.	40.432,93			kr.	35.696,21
Portoudgifter	kr.	6.513,00			kr.	99.856,20
Servicegebyrer til bank	kr.	512,00			kr.	11.320,89
PC anlæg	kr.	1.816,19			kr.	3.000,00
Repræsentation	kr.	3.815,00			kr.	3.660,70
Diverse	kr.	6.400,74			kr.	3.737,40
Forsikringer og vægtafgift	kr.	1.647,90			kr.	1.161,00
Tilskud til klubmøder	kr.	18.000,00			kr.	18.000,00
Tilskud til løb	kr.	62.357,36			kr.	102.245,35
Kontingent Mhs	kr.	23.160,00			kr.	24.440,00
Kontingent DMU	kr.	8.000,00			kr.	8.000,00
Køb af klistermærker	kr.	-			kr.	4.000,00
UDGIFTER I ALT	**kr.**	**472.844,39**	**kr.**	**472.844,39**	**kr.**	**519.217,20**

ÅRETS UNDERSKUD	**kr.**	**-15.379,94**	**kr.**	**-76.041,94**

Resultat af årets løb:		**Indtægter**		**Udgifter**		
Skagenløbet 2012	kr.	593.008,16	kr.	584.347,33	kr.	8.660,83
Jyllandsløbet 2012	kr.	56.013,50	kr.	42.190,81	kr.	13.822,69
Egeskovløb 2011	kr.	131.888,50	kr.	137.461,31	kr.	-5.572,81
Løvfaldsløb 2011	kr.	71.305,00	kr.	74.350,00	kr.	-3.045,00
Fladtankerløb 2012	kr.	26.505,00	kr.	25.900,00	kr.	605,00
	kr.	**878.720,16**		**864.249,45**	**kr.**	**14.470,71**

Årsregnskab 2012

Balance pr. 31. juli 2012

AKTIVER				
Kassebeholdning		-		-
Aktionærkonto 164-008 2573	kr.	226.371,18	kr.	155.694,93
Driftskonto 164-008 2646	kr.	31.006,87	kr.	48.962,00
Giro 966-0410	kr.	42.588,78	kr.	121.050,67
Henderson motorcykel	kr.	-	kr.	85.000,00
Bankkonto Skagenløbet	kr.	8.966,11	kr.	305,28
4% Realkredit Danmark	kr.	245.472,70	kr.	248.909,10
Investeringsbeviser & aktier	kr.	240.994,60	kr.	232.188,15
Veste på lager	kr.	16.200,00	kr.	19.000,00
Beholdning af mærker	kr.	4.500,00	kr.	-
AKTIVER I ALT	**kr.**	**816.100,24**	**kr.**	**911.110,13**

PASSIVER						
Kreditorer			kr.	8.000,00	**kr.**	**8.000,00**
Egenkapital primo	kr.	903.110,13			kr.	1.005.034,23
Nedskrivning af Henderson	kr.	-85.000,00				
Kursregulering	kr.	5.370,05			kr.	-25.882,16
Årets underskud	kr.	-15.379,94			kr.	-76.041,94
Egenkapital ultimo	kr.	808.100,24	kr.	808.100,24	**kr.**	**903.110,13**
PASSIVER I ALT			**kr.**	**816.100,24**	**kr.**	**911.110,13**

Roskilde, den 15. august 2012

Otto V. Lassen, kasserer

Ovenstående regnskab er dags dato revideret og beholdningernes tilstedeværelse konstateret.

Roskilde, den 15. august 2012

Egon Nielsen, revisor

Hans H. Hansen, revisor

Generalforsamling 2012

Lørdag den 3. november kl. 11.00 til ca. 15.30
Vissenbjerg Storkro, Søndersøvej 30, 5492 Vissenbjerg

Dagsorden

Velkomst

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Regnskabsforelæggelse
4. Udvalgsberetning
5. Indkomne forslag
6. Fastlæggelse af kommende års arrangementer
7. Valg af bestyrelse
8. Valg af bestyrelses suppleanter
9. Valg af revisor
10. Valg af revisorsuppleanter
11. Eventuelt

pkt. 4.

Udvalgsberetning

De forskellige bestyrelsesmedlemmer orienterer generalforsamlingen om deres arbejde inden for det sidste år.

pkt. 5

Indkomne forslag

Forslag 1.

Forslag fra Jette V. Søndergaard

Løbsregler DVM.
5. Klasseinddeling ændres til følgende ordlyd:
Klasse 5. Alle motorcykler med speedometer. Denne klasse skal køre med en anden gennemsnitsfart, end øvrige klasser. Hvis flere tilmelder sig sammen, og 1 af dem er i klasse 5, så skal alle køre i klasse 5.

Begrundelse: *Det må være mest fair for alle når man er tilmeldt sammen med en i klasse 5, at alle kører i klasse 5.*

Forslag 2.

Forslag fra Jette V. Søndergaard, om ændring af §10.

Valg af bestyrelse.
Bestyrelsen består af 8 medlemmer, som hver især skal varetage et af nedenstående
arbejdsområder:
1) Formand
2) Kasserer
3) Sekretær
4) Sportsleder
5) Veteranekspert
6) Motorhistorisk Samråd/Arkivar
7) Webmaster
8) Redaktør
Bestyrelsen vælges af generalforsamlingen for en toårig periode. Genvalg kan finde sted.

I ulige år er formanden på valg sammen med 3 øvrige medlemmer
I lige år er kasseren på valg sammen med 3 øvrige medlemmer.
Bestyrelsen konstituerer sig selv, bortset fra formand og kasserer som er generalforsamlingsvalgt.

Der bør derudover bestræbes på at fordele bestyrelsesmedlemmerne således at de dækker landet geografisk.

Herudover vælger generalforsamlingen to revisorer, to revisorsuppleanter samt to
bestyrelsessuppleanter. Lodtrækning afgør, hvem der skal være førstesuppleant.
Såfremt et medlem er udtrådt af bestyrelsen i det første år af den pågældende valgperiode,
besættes den pågældende post ekstraordinært på den følgende generalforsamling kun for en etårig periode
Det påhviler revisorer at kontrollere regnskab og bilag, samt påse at klubbens midler er anbragt på den mest fordelagtige måde. Revisorer kan gøre anmærkninger i regnskabet til ting, de ikke finder forsvarligt. Regnskabet skal forelægges revideret senest 8 uger før generalforsamlingen, og derefter udsendes til medlemmerne.

Begrundelse: Formand og kasserer er de tungeste poster og bør derfor vælges på generalforsamlingen, men bestyrelsen bør konstituerer sig selv, desuden bør redaktøren være generalforsamlingsvalgt.

Forslag 3.

Forslag fra Gert Møller Pedersen

Løbsregler DVM.
12. Ruten ændres til følgende ordlyd:
Ruten afsættes på kort, normalt med ringe med åbning i. Der skal altid køres ind gennem ringens åbning første gang, ringen mødes, og der skal køres den korteste vej fra ring til ring. Hvis gældende rute ikke er mindst 10% kortere end alternative ruter, skal gældende rute anføres. Ringene skal nummereres fortløbende for at anføre rutens forløb, men ringene har ikke noget med eventuelle poster at gøre.
I alle DVM's officielle løb anvendes nyeste kortmateriale fra Kort og Matrikelstyrelsen.
Ruten skal være til stede på det udleverede kortmateriale.
Der må ikke i det anvendte kortmateriale foretages udraderinger af veje og kortsignaturer, som ligger på eller i nær forbindelse med ruten, hermed menes tilstødende/afgrenende veje.
Påstemplede ringe må ikke dække for kortsignaturer.
Ved ændrede vejforløb, vejarbejde, fejl i kortmateriale eller andre forhold, der ikke fremgår af det udleverede kortmateriale, skal der anvendes internationale tegn.
Det skal påføres på rutekort, hvilket målestoksforhold der anvendes.

Generalforsamling 2012

pkt. 7.
Valg af bestyrelsen.
Følgende er på valg:
Kasserer, *Otto V. Lassen*
Modtager genvalg
Sportsleder, *Lars Sørensen*
Modtager **ikke** genvalg
Veteranekspert, Kurt H. Jensen
Modtager genvalg
Webmaster, *Michael Hinz*
Modtager **ikke** genvalg

pkt.8.
Valg af bestyrelses suppleanter
De nuværende er:
1. Erik Kristoffersen
2. Karl Erik Brejnbjerg

pkt. 9
Valg af Revisor
De nuværende er:
Egon Nielsen
Hans Hansen

pkt. 10
Valg af revisor suppleanter
De nuværende er:
1. Henning Nielsen
2. Skjold Pagh

Herunder er den nuværende §10.

§ 10

Valg af bestyrelse.
Bestyrelsen består af 8 medlemmer, som hver især skal varetage et af nedenstående arbejdsområder:
1) Formand
2) Kasserer
3) Sekretær
4) Sportsleder
5) Veteranekspert
6) Motorhistorisk Samråd/Arkivar
7) Weebmaster
8) Redaktøren indgår som fast medlem af bestyrelsen.

Bestyrelsen vælges af generalforsamlingen for en toårig periode. Genvalg kan finde sted.
Ved ulige årstal er følgende på valg:
1) Formand
2) Sekretær
3) Motorhistorisk Samråd/Arkivar
4) Redaktøren er ikke på toårigt valg, men sidder så længe tiden og motivationen er til stede.

Ved lige årstal er følgende på valg:
1) Kasserer
2) Sportsleder
3) Veteranekspert.
4) Weebmaster
Herudover vælger generalforsamlingen to revisorer, to revisorsuppleanter samt to bestyrelsessuppleanter. Lodtrækning afgør, hvem der skal være førstesuppleant.
Såfremt et medlem er ud trådt af bestyrelsen i det første år af den pågældende valgperiode, besættes den pågældende post ekstraordinært på den følgende generalforsamling kun for en et-årig periode
Det påhviler revisorer at kontrollere regnskab og bilag, samt påse at klubbens midler er anbragt på den mest fordelagtige måde. Revisorer kan gøre anmærkninger i regnskabet til ting, de ikke finder forsvarligt. Regnskabet skal forelægges revideret senest 8 uger før generalforsamlingen, og derefter udsendes til medlemmerne.

DVM er vært ved frokost plus 1 genstand.

Vi forventer at gå til bords omkring kl. 13.30

I min verden er de tungeste poster i bestyrelsen Løbsleder for Skagenløbet og Redaktøren, og disse poster bør vælges på Generalforsamlingen. *Obbekær*

Til DVM´s medlemmer
Valg til 3 poster

Skagenløbet nærmer sig med raske skridt, og planlægningen er gået i gang. Desværre mangler vi den helt store kapacitet, Lars Sørensen, men han kunne ikke holde gejsten oppe, efter de forskellige angreb fra Gert Møller Pedersen.

Nu har vi Generalforsamling, og som det er alle medlemmers ret, så er der kommet et forslag fra selv samme Gert, om at han ønsker en yderligere stramning af vores løbsreglement.

På grund af sportslederens afgang skal der være valg til denne post. Vi har fra bestyrelsens side kontaktet en hel del personer, som vi mente kunne løfte denne opgave, men vi må erkende at det endnu ikke er lykkedes at få nogen til at sige ja.

I den forbindelse har jeg lovet at lave Skagenløbet i 2013, der jo gerne skulle blive en festligholdelse af 100 års jubilæum, for det første Skagenløb.

Jeg kan dog allerede nu gøre det ganske klart, at hvis man ønsker at stramme løbsreglementet yderligere, så skal man ud over sportslederen også finde en ny løbsleder til det kommende Skagenløb.

Det virker for mig, som om der er nogen i vores gode klub, der ikke har fattet at vi arbejder udelukkende for interessen for Danmarks Veteran Motorcykleklub, at det skulle være for at glæde så mange som muligt, og vi gør det ganske ulønnet.

Alle i bestyrelsen modtager **nu** 3.200,00 kr. om året, som skal dække kontor, telefon, husleje til opbevaring af diverse effekter, som de forskellige bestyrelsesmedlemmer ligger inde med.

Ud over det her nævnte, skal vi også bruge en Webmaster og en Redaktør.

Så kære medlemmer, så er det op til Jer, hvordan DVM skal køre videre de næste år.

Obbekær

Nyt fra landsdelene

Jylland

Århus holdet på tur.

Oldtimer- turen 4. aug. 2012.

Sædvanen tro var vi flere fra DVM, der deltog i dette årlige løb, som afvikledes i forbindelse med Odder Byfest. Løbet er for både biler og motorcykler, men med et meget begrænset antal på max. 45 køretøjer. Det er en lille gruppe mennesker, der har lavet "VeteranLauget af 2005", som hvert år sørger for at lave dette lille løb som et bidrag til byfesten.

Lørdag morgen mødte vi til "indskrivning" på Ålykkecentret, hvor vi fik en flot stofpose med forskelligt indhold fra sponsorer bl.a. også for 50kr benzin. Her var der et flot kaffebord med rundstykker mm. Turen i år var syd for Odder. Først mod vest til Gedved, senere mod øst langs nordsiden af Horsens fjord. Vejret viste sig heldigvis fra den pæne side, så vi havde tørvejr hele dagen. Lidt syd for Trustrup ved "Sirenehuset" fik vi frokost. Turen fortsatte til gågaden i Odder hvor vi holdt ca. 1 time, hvor de mange mennesker kunne beskue de fine køretøjer, der fyldte hele gågaden. Sidste del af turen gik så tilbage

Pause under turen. Her et af vore nye medlemmer, Ulla Svenningsen, på en meget fin original og urestaureret BMW R 25/3 fra 1955. Nederst: Der startes op efter pausen i Odder.

til Ålykkecentret, hvor eftermiddagskaffen stod klar. Her blev der uddelt mange gaver fra sponsorer. VeteranLauget lovede, at der også blev et løb til næste år. Det glæder vi os allerede til.

Jørgen Møller (945)

Alsløb 2012

Veteranmotorcykler til Alsløb for 36. gang

Augusthedebølgen valgte at gå uden om Als lørdag den 26. august, da DVM afviklede det 36. Alsløb med startsted hos Bil & Co – den lokale Toyotaforhandler.

Det blev en støvfri start, da Vorherre havde valgt at vande Als og omegn ret så kraftigt hin morgen. I løbet af formiddagen forbedredes klimaet dog væsentligt og efter middagspausen blev det et lunt og behageligt vejr.

44 køretøjer var tilmeldt løbet og med enkelte eftertilmeldinger hhv. frafald forblev deltagerantallet næsten uændret.

Svend Erik Holm og Poul Iversen kontrollerer tiden, før de første skal sendes af sted på årets Alsløb, i baggrunden ser Ida til.

Løbet var tilrettelagt af Sv. E. Holm og Poul Iversen og der kørtes udelukkende efter internationale tegn, hvilket der blev sat stor pris på, for som nogle bemærkede, "nu har vi tid til at nyde naturen og udsigten over vandet".

Ruten førte bl.a. deltagerne til Kegnæs, og nogle blev klar over at Kegnæs var større end man havde troet.

Turens længde var da også omtrent 100 km. Middagspausen holdtes i Augustenborg i en fin industrihal, hvor der blev budt på fadøl til maden.

Sidste etape var hurtigt overstået og målet var hos dækfirmaet Euromaster – ikke langt fra startstedet. Her blev

Frokostpause i Augustenborg på et meget flot automobilplejecenter.

der igen vartet op med sandwichs og drikkevarer samt kaffe.

Alvorens time havde slået da løbsresultaterne blev læst op.

I klasse 1 blev placeringerne følgende:
1.Karl-Erik Brejnbjerg, Tørring
2.Erik Bach, Høruphav
3.John Baandrup, Herning
I klasse 2 var resultaterne:
1.Jan og Ole Hansen, Guderup
2.Leif og Dagny Obbekær Hansen,
3.Jens og Jonna Nielsen, Hedensted
Den mest uheldige deltager måtte tage imod hesteskoen som præmie og det blev Torben Carlsen.
En god dag med kammeratligt samvær sluttede sidst på eftermiddagen og der lød fra flere sider stor tilfredshed med arrangementet, så til Svend Erik og Poul skal der lyde en stor tak for indsatsen.

Peder E. Pedersen (691)

Per Jørgensen prøver om han kan få lov til at passere de mange kønne piger, der var med i Alsløbet. (red.)

Fyn

Madpakketuren

Søndag d. 22. juli startede med, at vi mødtes hos Dagny & Leif Obbekær i Dyrup ved Odense, hvor deres dejlige gårdhave lagde rammen om en hyggelig morgen og hvor mange glade mennesker dukkede op og sad i solskin og nød samtaler og en god kop kaffe med brød til.

Turen gik over Højme via Ravnebjerg ad de små veje til Tommerup Stationsby, hvor May-Britt og jeg desværre måtte afvige fra ruten for at få lidt luft i bagdækket. Da de andre var ude af syne og øjensynligt ikke svinede så meget med olien, så vi kunne have fulgt sporerne, kørte vi en mere direkte rute til Langesø slot, hvor vi vidste, at madpakkerne skulle spises.
Vi fik dog kørt på det meste af ruten, da vi kørte hjem – og sandelig er vi her på Fyn da forkælet med veje, der er perfekte til vore gamle motorcykler og Leif havde fundet nogle af de kønneste på egnen!

Tekst og billeder
Ole&May-Britt Ploug Jantzen

Kaffemøde

ved Poul søndag, den 29. juli 2012

Poul havde taget et spændende initiativ, ved at invitere både BMW klubben og DVM til kaffemøde sammen. Vi var nogle stykker fra DVM, som var mødt op, i et noget blandet vejr, mest regnvejr – og det var til et virkeligt lækkert kaffebord, hvor der ikke manglede noget.

Der var mange store, flotte og nye BMW motorcykler, som havde fundet ned til Poul i Tommerup og fra flere dele af landet. Det var tydeligt, at det var ikke første gang at de mødtes.

Størst opmærksomhed vakte dog Pouls BMW fra 1932, som han startede flere gange, samt min Nimbus fra 1939, selv om der var andre firecylindere motorcykler af meget nyere dato.

Jeg håber, at vi næste gang kan være nogle flere fra DVM, når Poul inviterer til kaffemøde, sammen med BMW klubben, for også at vise vores godt nok gamle, men mindst lige så flotte motorcykler, for det var en hyggelig søndag med megen snak om både nye og gamle motorcykler.

Jørgen Kjærgaard

Egeskovløbet 2012

Ole Ploug har sendt lidt fra årets Egeskovløb.

Så oplevede vi langt om længe et Egeskovløb, hvor solen skinnede alle tre dage.

Det var for os en ny oplevelse, at ruten var lavet som et stjerneløb, men det har jeg dog hørt, at Egeskovløbet var i starten og løbsarrangørerne havde fundet en vej fem kilometer fra vores bopæl, som jeg endnu ikke havde kørt på.

Falck-bilen måtte dog i brug en enkelt eller var det ikke 3 gange... selv om vejret holdt.

Dagen efter Egeskovløbet fik jeg indleveret et tabt luftfilter. Den der mangler det, kan ringe til mig på min mobil nr. 2080 9013 i dagtimerne eller privat på nr. 4343 2543.

Ole Ploug Jantzen

Sjælland

Klubaften / køretur onsdag den 25/7 2012-

Vi mødtes som sædvanligt på tanken i Ortved.

Fremmødet var flot, da 26 MC´er dukkede op på forskellige tidspunkter, og da kl. var lidt i 1900 blev alle kaldt til samling af Erik. I den forbindelse blev der informeret om, at ved næste og sidste køreaften i 2012 den 29. 08. 2012 er der afgang fra Ortved **kl. 18.30**.

Turen gik igennem det dejlige midtsjællandske landskab på små veje og gennem små landsbyer.

Målet var Ishuset ved Munkholmbroen, hvor is og pølser blev nydt med stort velbehag.

Det danske sommervejr viste sig fra den bedste side, så turen var vellykket på alle måder.

Programmet for møderne i Kværkeby for 2. halvår blev udleveret.

Med venlig hilsen
Linda og Einar

Lokale referenter

Midt/Nordjylland
Kurt Solskov
Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe

Vest/Sønderjylland
Lars Mylius Hjelm
Grønkjærsvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia

Fyn
Ole Ploug Jantzen
Langgade 65, 5750 Ringe

Sjælland *søges*

Referenternes deadline er den 10. i ulige måneder, men har du noget på hjertet, så sende det bare i god tid, så har vi alle bedre mulighed for at lave et godt blad. (red.)

OBS: Pas godt på Jer selv, og gør Jer synlige i trafikken med en kørevest fra Danmarks Veteran Motorcykleklub. Vesten koster 100 kr. og kan købes hos bestyrelsesmedlemmerne.

Kommende Arrangementer

Sjælland

Kværkeby i 2012
Klubmøder 2. halvår

Onsdag den 31 10 12 kl. 1900: Klubmøde i Kværkeby. Filmaften, hvor Peder Rønberg har fundet nogle gamle film i sine gemmer.

Onsdag den 28 11 12 kl. 1900: Klubmøde i Kværkeby. Henrik Andersen, forfatter, murer mm. kommer og fortæller om Morian Hansen. DECEMBER: IKKE noget møde, da den sidste onsdag i december falder på 2. juledag.

Fyn

Onsdag d. 10. oktober mødetid kl. 19.30. Alm. klubaften i Vissenbjerg Hallerne.

Onsdag d. 14. november mødetid kl. 19.30. Alm. klubaften i Vissenbjerg.

Onsdag d. 12. december mødetid kl. 19.00!

Årets sidste klubaften i Vissenbjerg Hallerne, hvor det årlige julebanko afholdes. Husk den obligatoriske indpakkede julegave til ca. kr. 30,-.

Nordjylland

Klubmøde afholdes 1. onsdag kl.19.00 i hver måned (dog2. onsdag i januar og ikke i juli) på Comwell Rebild.
8. - 11. maj 2013

Natløb 6. oktober Knejsted

Midt-Vestjylland

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

Aarhus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 09.30-11.30 (maj-august kun den 1. og 3. lørdag). Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafateria, Seggelund Hovedvej 55, 6070 Christiansfeld.

Landsarrangementer

Mainheim ,Tyskland 13.-14. oktober

Bilmesse i Fredericia 20. oktober

Stumpemarked i Herning 27. oktober

Generalforsamling DVM 3. november

Skagenløbet
8. - 11. maj 2013

Egeskovløbet
10. - 11. august 2013

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

Klubnyt

Velkommen til nye medlemmer

2270
Marianne Hesselbjerg Hald
Skovstien 9, 8800 Viborg
mhe@synoptik.com
2228 2477 ell. 8663 8021
Royal Enfield 500 Bullet 1956

2271
Kenneth Nielsen
Standgade 10A, 4230 Skelskør
webmaster@skaelle.dk
6171 2237

2272
Michael Dyhrholm
Sønder Alle 55, 8800 Viborg
dyhrholm@hotmail.com
2268 0200

2273
Matti Vedersø, Glumsø

2274
Michael Kristensen
Strandgårdsvej 42, 7120 Vejle Ø
nimbus@bsanet.dk
4233 4225 ell. 7572 2888
BSA Sloper 1930
Nimbus 1954

2275
Reza Rezai
Højlundsvej 34, 3500 Værløse
Rezarezail103@gmail.dk
3977 0058
Nimbus 1949

2276
Freddy Voigt Andersen
Kretavej 10, 4800 Nykøbing Falster
fkvoigt@os.dk
4041 6104
Harley Davidson 1931
Sunbeam S8 1953

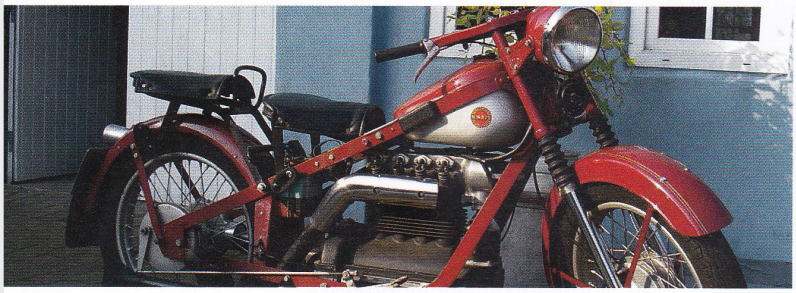
Redaktørskifte.
Efter uenighed i bestyrelsen omkring honorarer til bestyrelsesmedlemmer, valgte Gorm at trække sig fra redaktørposten. Jeg har foreløbig overtaget redaktørposten, på samme vilkår som resten af bestyrelsen. Jeg lægger stor vægt på gode artikler, gode billeder, der fortæller om livet i vores klub.

Obbekær

Genbrugs-hjørnet

Sælges
Nimbus 1946, god stand, alt mekanisk renoveret, kun prøvekørt siden da. Sælges for 40.000 kr.
(741) Viggo Hansen 6226 1672

NORDISK VETERAN
"Gammel kærlighed ruster ikke"



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

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

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

ALM. BRAND

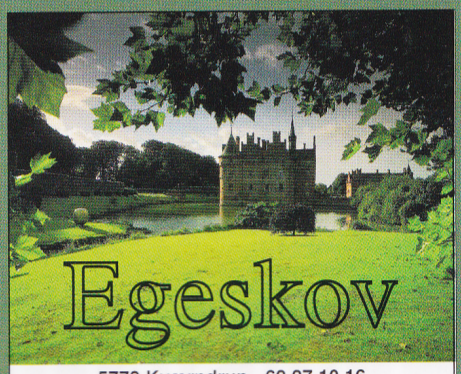
Midtermolen 7 · 2100 København Ø · Telefon 35 47 77 47 · nordisk@veteranforsikring.dk

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



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

Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen

Gå på oplevelser i Europas bedst bevarede renæssance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man færdes mellem blomster og kunstfærdigt klippede hække.

På Egeskovs 10 museer genopfriskes gamle minder. I Piet Heinslabyrint gælder det om at finde ind til det japanske tårn. For familiens yngste er højdepunktet de 8 store legeområder i skovens lysning.

JC NIMBUS Aps.

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

www.jcnimbus.dk

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

P-PLADSER TIL VETERANBILER
UDLEJES I BAGSVÆRD.

140 P-PLADSER (GARAGER)
50 MC-PLADSER
KAMERAOVERVÅGNING
AUTOVÆRKSTED
VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG
ELEKTRISK KODEPORT
EL-UDTAG I BÅSE OG GARAGER

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

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

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Åbningstider 10-17
Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends
1. juni - 31. august: tirsdag - søndag
September: weekends
Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,
✆ 54 44 22 22
www.motorcykelogradiomuseum.dk

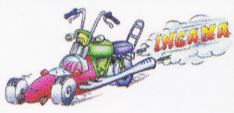
Messecenter Herning
Stumpe-marked
Ting & Sager 2012

lørdag den 27/10 8-16
lørdag den 23/3 1913
lørdag den 16/11 1913
lørdag den 29/3 1914
lørdag den 15/11 1914

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

Specialværkstedet tilbyder

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



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

Motorrenovering
siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice
Finlandsvej 6 - 8700 Horsens
tlf. 75 62 52 99 - fax 75 62 59 06

Veteranimporten
Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP
White Tire Paint

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

GF
FORSIKRING
MED OVERSKUD

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.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

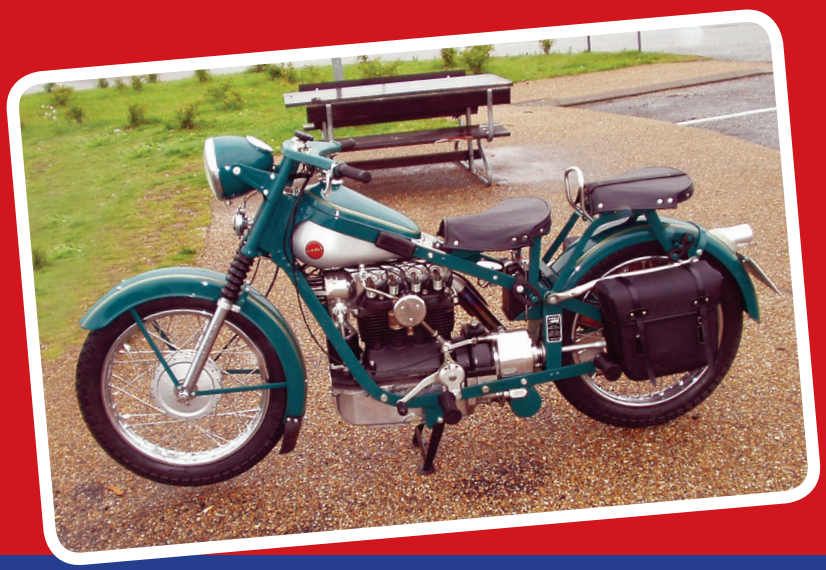
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.762 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	652 kr.	203 kr.	1.627 kr.	503 kr.
150.000	1.018 kr.	203 kr.	2.541 kr.	503 kr.
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 275 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/klassisk køretøjer

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

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