VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 3 - Juni 2011 - 46. årgang

V-2011-3B.indd 1 05-06-2011 20:58:03

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
46. årgang - 3. nummer - ISSN 0105-9025

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

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

Bestyrelse

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

Kasserer
Otto V. Lassen, Eget Bo 17, 4000 Roskilde ✆ 46 36 74 73
kasserer@dvm.dk

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

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

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

Bestyrelsesmedlem, webmaster
Michael Hintz, Tingskovvej 30, 7000 Fredericia ✆ 20 94 04 85
webmaster@dvm.dk

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

VETERANEN

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

Lokalredaktører

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

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

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

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

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

Forsidefoto: Poul Suhrs fortæller: Tømmersvend onkel Aksel Hansen. Min morfar drev dengang et lille savværk med tømmerforretning i Hundstrup, Sydfyn. Onkel Aksel overtog firmaet i begyndelsen af 50'erne og drev det frem til en betydelig virksomhed indtil udviklingen medførte nødvendigheden af større enheder, hvorfor virksomheden blev nedlagt engang i 80'erne.

www.dvm.dk - check klubbens hjemmeside

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

På den anden side...

Sikken sommer!

Vejret har budt på udendørs liv - så du har vel været en del på vejene!

Er du en af de lykkelige der har en nysynet motorcykel og bestilt historisk korrekt nummerplade - så har du et problem ligesom mange andre - desværre.

Et synet køretøj må ikke køre med prøveplader, så du får vente. Først sagde Skat 6-8 uger, siden er det 2-3 måneder, og enkelte har ventet noget længere. Hvad er formålet og hvad gør du?

Den eneste løsning er at købe en hvid nummerplade til at udfylde ventetiden med - og så bytte den med den historiske nummerplade, når den engang er dukket op!

Rigtigt tænkt - formålet er måske at få dig til at bruge 530 kr. ekstra til den hvide plade!

Trælst. Men sommeren er jo nu!

I næste nummer af VETERANEN forsøges det at få kommentarer fra Skat og Motorhistorisk Samråd omkring ventetiderne.

Fra FHM, vi portrætterede i oktobernummeret sidste år efterlyses: prima nav og svære eger, fælge i størrelsen 26*2 1/4, gummi fra Schønning og Arve i samme størrelse. Saddel er mere vanskelig og der findes ingen gode billeder af den. Kan du hjælpe?

Imponerende men ikke overraskende at Wanderer 1911 gennemførte årets Skagenløb når man hedder Mads Baagø Hartman. Ida Harman på blot 18 gennemførte sit første løb på Terrot 1925 - sådan. Dejligt med unge mennesker på gammel mekanik.

Fladtankerløbet har 54 tilmeldte - her får du lejlighed til at nyde de helt gamle motorcykler.

Gorm Wæhrens, redaktør

"Det beredne Politi", vist nok fotograferet på Strandvejen i København af pressefotograf Tage Christensen, hvis negativer, mere end 60.000 i alt, er overdraget Mediemuseet i Odense. Venligst indsendt af Villy Poulsen, der gerne vil have hjælp til at datere billedet.
Nimbus er med knopforgaffel, så det kan være 1937-1938. Indian er ændre end dette. Øves der kolonnekørsel for den åbne vogn bagest?

V-2011-3B.indd 2 05-06-2011 20:58:06

Formandens spalter

Skal vi ændre vores løb?

Jeg forventer at overskriften får rigtigt mange til løfte øjenbrynene – enkelte får måske endda morgenkrydderen galt i halsen.

Grunden til at jeg stiller spørgsmålet, er Svend Kusk's "Ønsker for DVM løb" i seneste nummer af "Veteranen".

Svend foreslår at der tages mere hensyn til de helt gamle cykler:

- Ikke grusvej på idealruten for cykler før 1920.
- Max 30 km/t på orienteringsetape og 35 km/t på transportetape for cykler før 1920.

Umiddelbart vil mange sige "det er da lige til at ændre", men jeg ser en del problemer i at gennemføre det i praksis:

Der vil blive rigtigt mange forskellige kombinationer af løbsruter og idealtider i for eksempel Skagenløbet, da motorcykler op til 1920 kan høre til i klasserne 1, 2 og 5.

Klasse 1 vil eksempelvis være 2 forskellige ruter og tider:

- Cykel er fra før 1920
- Cykel er remtrækker fra efter 1920 eller er encylindret under 300 ccm fra 1920 til 1925

Klasse 2 vil ligeledes være delt:

- Cykel er fra før 1920, men er ikke klasse 1
- Cykel er fra før 1929

Klasse 5 vil være delt:

- Cyklen er fra før 1920
- Cyklen er fra efter 1920

Se pludseligt er 3 klasser blevet til 6 forskellige løbsruter/tidsberegninge. Jeg tror bestemt ikke det er noget vores løbsledere og beregnere synes om.

Jeg har igennem årene lyttet til mange ønsker (engang imellem næsten formuleret som klager) fra medlemmer:

- *"Pauserne er for lange"*
- *"Pauserne er for korte"*
- *"Der er for meget orientering"*
- *"Der er for lidt orientering"*
- *"Det er for svært at finde vej"*
- *"Ham jeg delte værelse med snorker så jeg ikke kunne sove"*

Kunststykket ved at lave sådan store arrangementer er, at få tilfredsstillet de flest mulige, mest muligt.

Der vil selvfølgelig altid være nogen, der ikke få opfyldt alle deres ønsker.

Skal vi justere på klasseinddeling, kørehastigheder og øvrige betingelser for afviklingen af vores løb ?

Kom med din mening !

Det har ikke umiddelbart været planlagt fra bestyrelsens side, at foretage ændringer, da vi er ret enige om, at løbene afvikles særdeles godt.

Alle de officielle løb har meget stor tilslutning og for en del af dem er antallet af deltagere stigende.

Husk at sætte kryds i din kalender ved lørdag den 29. oktober 2011 allerede nu. Den dag skal du nemlig til DVM's generalforsamling i Korsør. Det er det sted vi var med stor succes i 2008.

Der vil selvfølgelig blive indkaldt officielt i et senere nummer af Veteranen.

Kør fornuftigt,

Lars Klitgaard

Svend Aage Mortensen, Herning Stumpemarked er er stabil sponsor til DVM's løb. Her med diplom herpå fra Jyllandsløbet 2011. Foto: Margit Holm

Indhold

2 På den anden side

3 Formandens spalter

Skal vi ændre vores løb?

4 Matchless 1901-1966

10 Poul Jensen

14 Jyllandsløbet 14/5 2011

15 Skovboløbet 2011

16 Åbningsløbet i Vejle 2011

18 Fyn Rundt 2011

20 Motor-Humør

21 Spændende billedfortælling

22 Klubnyt

22 Efterlysning om Alcyon

22 Nye medlemmer

23 Løbs- og Aktivitetskalender

23 Skagenløbet - seneste

24 Egeskovløbet 12-14/8 2011

25 Løvfaldsløbet 10-11/9 2011

26 Landet rundt

30 Genbrugshjørnet

30 Mærkekendere

V-2011-3B.indd 3 05-06-2011 20:58:07

MÅNEDENS VETERAN

Matchless 1901-1966

Af Christian Gyde

Historien om engelske motorcykler udspiller sig som bekendt i hovedtræk i Midlands, det engelske Ruhr-distrikt. Kun enkelte fabrikanter udenfor dette område klarede sig over længere tid, men de få undtagelser var til gengæld bemærkelsesværdige. Douglas i Bristol og P&M er et par stykker af dem. Men den mest succesfulde ikke-Midland producent var Matchless.

For at følge historien om Matchless skal vi tilbage til det gasoplyste, tågede og smogfyldte London i 1880'erne, ned til den sydøstlige del af byen, Woolwich, tæt på grænsen til Kent, hvor Mr. Henry Collier drev en lille veletableret forretning på Herbert Street. Henry Collier var ingeniør, og hans forretning var involveret i mange småopgaver i et krydsfelt mellem maskinværksted og isenkræmmer - alt lige fra at sætte hjulbeslag på kærrer til underleverandør til det nærliggende mægtige Woolwich Arsenal –arsenal og produktionsenhed for den engelske hær.

Da cyklens popularitet boomede i 1880'erne var Henry Collier ikke sen til at springe med på bølgen. Han begyndte i 1891 at fremstille cykler, som alle blev udstyret med navnet "Matchless", det engelske ord for mageløs, og i de vovede 90'ere kunne mange Londonere således midlertidigt undslippe den ilde luft i byen og tage en tur ud i det grønne på deres velbyggede Matchless-cykler.

Med lidt god vilje kan man derfor sige, at Matchless kan fejre 120 års jubilæum i år, selvom der gik 10 år inden de begyndte at bygge motorcykler.

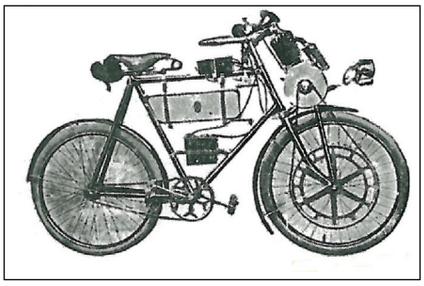
Første forsøg

Henry Collier fulgte godt med i udviklingen af motoriserede cykler, og i 1800-tallets sidste år udførte han ud af ren interesse flere eksperimenter med motorisering, uden dog at tænke i produktionsmæssige eller kommercielle baner.

Franske motorer blev boltet på cyklerne hvor man nu kunne finde plads – på styret, over baghjulet m.v. – men da motorerne generelt var meget ustabile med primitive karburatorer og tændingssystemer forløb ingen af eksperimenterne tilfredsstillende, og det største udbytte var den erfaring, man gjorde sig.

Henry Collier havde tre sønner, Harry, Charlie og Bert. Lige før år 1900 indtrådte den ældste, Harry, i familiefirmaet. Charlie fulgte snart efter, 15-16 år gammel, mens Bert var noget yngre og måtte blive i skolen en del år endnu.

Der findes et enkelt billede af en af de maskiner, som de fik fremstillet. Ikke meget mere end en cykel med en påmonteret motor, men et af deres første forsøg i årene 1898-1899. En ikke helt heldig konstruktion med motoren monteret over forhjulet. Maskinen fandtes efter sigende frem til 30'erne, hvor den endte i et nystøbt fundament ved siden af den antikvitetshandel, hvor den havde stået i vinduet til pynt i mange år.



1899 Matchless

Første produktion

Omkring år 1901 var motorerne blev langt mere stabile, ikke mindst på grund af brugbare systemer til karburering og tænding. Henry Colliers besluttede sig for at gå ind i produktion af motorcykler. Den første Matchless motorcykel dukkede snart op, og var blandt de første, som udnyttede mulighederne i de nye spray-karburatorer. En 2.25 HP De Dion motor blev spændt fast på et forstærket cykelstel under sadlen, et gear og remtræk, samme stil

1903 Matchless, de Dion motor fra MMC

V-2011-3B.indd 4 05-06-2011 20:58:09

som de fleste motorcykler på den tid. Colliers havde dog monteret en meget stor lyddæmper og markedsførte maskinen som den "tavse motorcykel".

Colliers fremstillede den samme model i de kommende år i forskellige udgaver og med forskellige motorer, bl.a. De Dion eller den engelske M.M.C. motor.

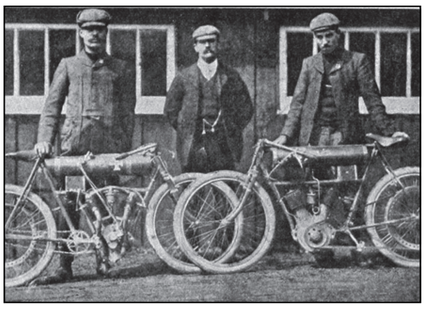
JAP motorer og et glødende konkurrencehjerte

Maskinerne var pålidelige, og salget voksede sig stort nok til at være opmuntrende for yderligere investeringer.

Sådan var det imidlertid hos mange af de småfirmaer, som producerede motorcykler på den tid. To ting, udover den portion held og dygtighed der skal til, gjorde imidlertid, at Matchless klarede sig bedre end de fleste. Første årsag skal findes ikke langt fra værkstedet i Plumstead, nemlig i Tottenham, hvor John A. Prestwich lavede glimrende motorer, som allerede var kendt for deres store pålidelighed - Colliers startede et samarbejde med JAP meget tidligt. Dernæst havde Colliers-sønnerne Harry og Charlie en brændende interesse i den sportslige side af sagen. De var begge inkarnerede cykelsportmænd med en udpræget vindermentalitet, og de havde båret deres gejst med over i motorcyklernes verden. Charlie kørte sit første motorcykelløb i 1902 på cykelbanen i Canning Town med en MMC motor. Matchless slog især på sine overlegne oliepumper, og for at demonstrere dette, deltog brødrene ivrigt i sprintløb, som demonstrerede kvaliteten af deres pumper.

I 1905 lancerede Matchless deres første V-twin, baseret på en nyudviklet JAP-motor.

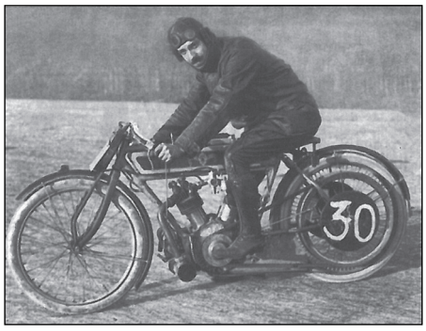
IOM start



1905 Colliers med racermaskiner

Indsatsen på racerbanerne betalte sig, og Harry kvalificerede sig som medlem af det britiske team ved the International Cup Race i Frankrig i 1905. Løbet var præget af mange særprægede og irrelevante krav til maskinerne, og langt de fleste deltagere stillede på specialbyggede modeller. Matchless stillede imidlertid med deres standardmodel i racertrim. I 1906 var både Charlie og Harry med som Britiske repræsentanter i samme International Cup, som dette år blev afholdt i Østrig. Charlie fik en 3. plads, men løbet blev vundet af Puch, som dog var hjulpet af de adskillige mekanikere, som fulgte efter feltet med sidevognene fulde af reservedele. Protesterne fløj gennem luftet, og endte med at komiteen bag løbet gik i opløsning i større forvirring.

På vej hjem fra Østrig – per jernbane – gik snakken i det engelske team, og nye initiativer blev diskuteret. Collier Senior var med og promoverede ideen om et løb for standard Touring maskiner. ikke de specialbyggede monstermaskiner, som mange fra kontinentet ellers stillede med. Colliers lovede at han ville tilmelde sine to ældste sønner til løbet og bakke op om det. Øjnene

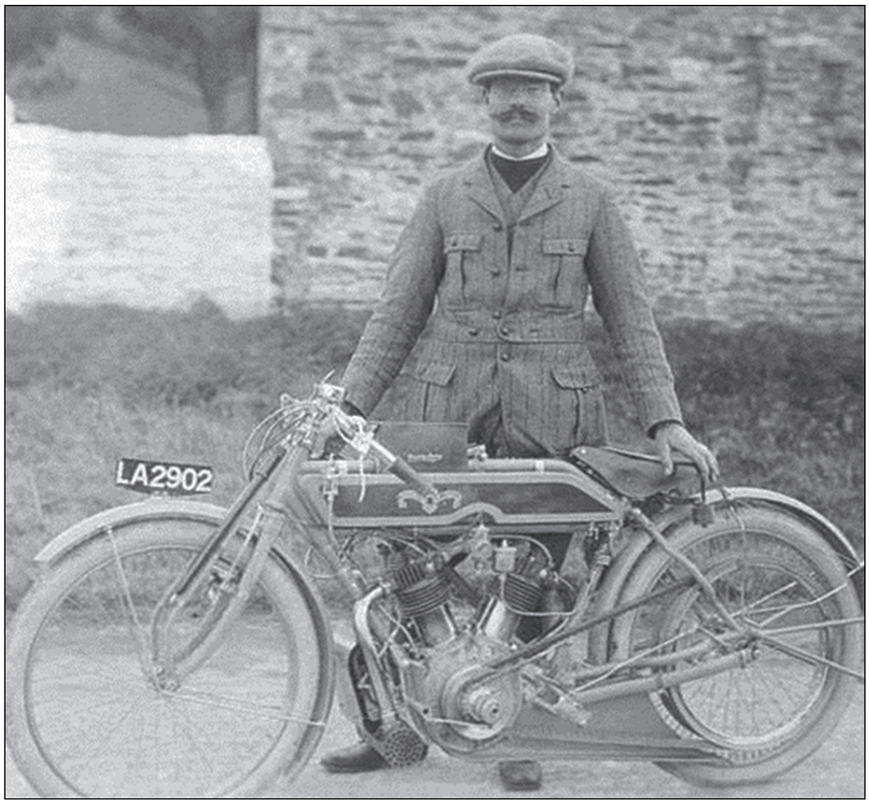


1909 Charlie på JAP V-twin

blev rettet mod Isle of Man, idet man her ikke havde samme strikse forhold til de larmende tekniske vidundere som i resten af England. Resten er historie, og Colliers var således med til at skabe, hvad vi kender som Isle of Man T.T., og de første retningslinier for løbet blev nedfældet på toget på vej hjem fra Østrig.

Isle of Man - IOM 1907

Det første T.T blev som bekendt kørt i sommeren 1907. Der var ingen restriktioner på motorstørrelse eller vægt, men maskinerne skulle have lyddæmpere, skærme og hjul i fuld størrelse. Den eneste restriktion var på benzinforbrug. Der var to klasser, opdelt i singles og twins.



1909 Harry med en produktionsudgave af en racer

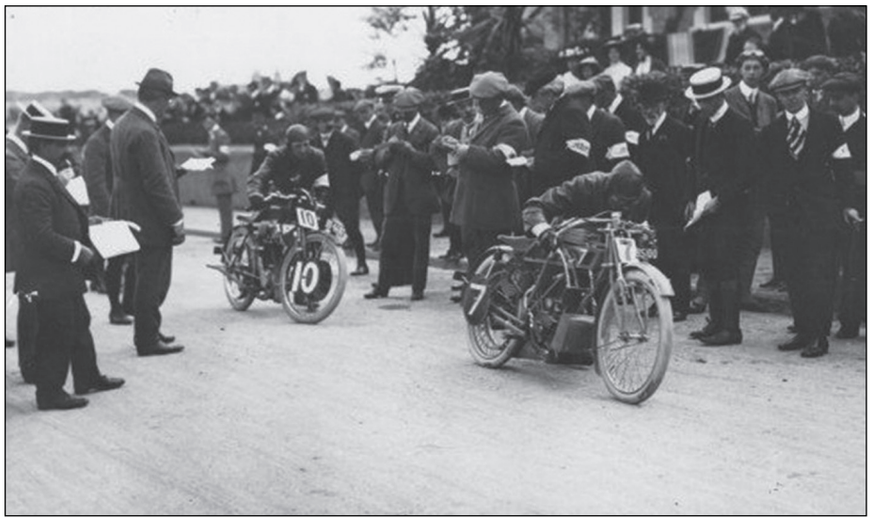
V-2011-3B.indd 5 05-06-2011 20:58:11

Harry passerer målstregen som vinder af Isle of Man TT 1909

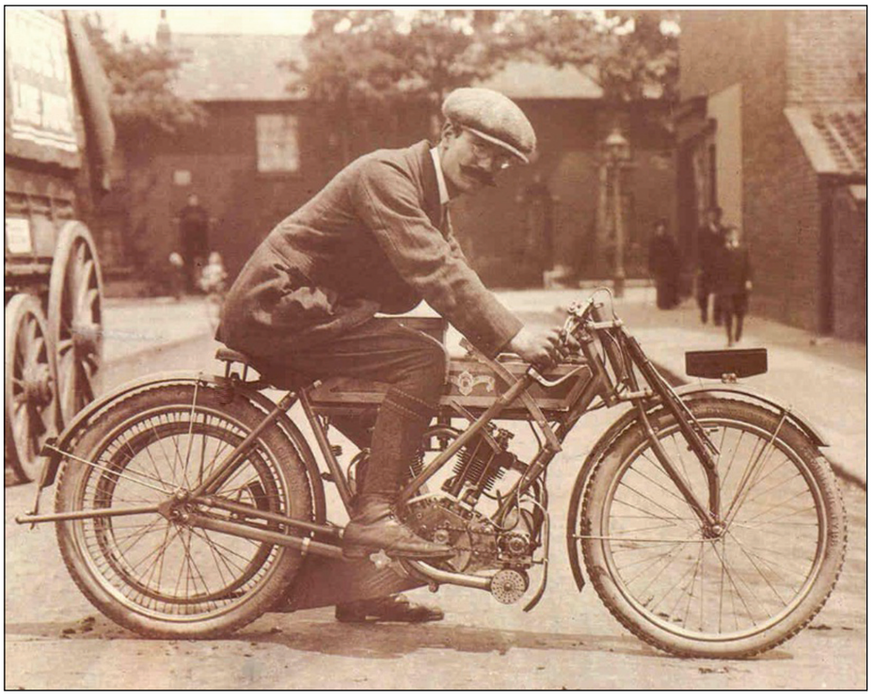
Tro mod sit løfte lod Henry Colliers sine to sønner stille op på deres JAP-udstyrede Matchlesses. Harry måtte udgå af løbet, men Charlie vandt sin klasse 12 minutter foran næste mand, og blev således det første navn på trofæet sammen med Nortons Rem Fowler, som vandt twin-klassen.

Rem Fowler og Nortons resultater er overleveret som "den første vinder af IOM", men det skyldes primært markedsføring og det faktum, at maskinen stadig eksisterer og bærer historien med sig. Colliers maskine var hurtigere end Fowlers Norton på dagen, men dette glemmes som regel når emnet luftes i festligt lag.

Tro mod sit ord og princip om Standard Touring maskiner, markedsførte Matchless i 1908 en produktionsmodel af deres vinder fra 1907.



Harry starter ud på Isle of Man TT 1911

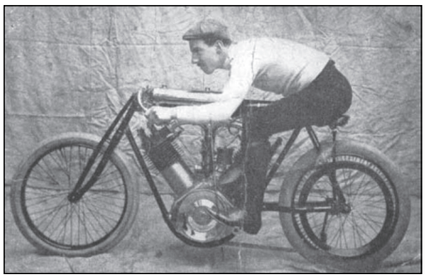


Harry på sin Isle of Man TT 1911 vindermaskine

Frem mod krigen

Collier-brødrene var særdeles aktive i motorsport i de kommende år, og deltog personligt i IOM frem til 1912 med gode resultater - 3 førstepladser, 3 andenpladser, en tredjeplads og to fjerdepladser. Udover at være den første vinder af IOM oplevede Charlie Colliers også at blive den første, som blev diskvalificeret i 1911, pga. ureglementeret benzinpåfyldning.

I 1908 havde man taget konsekvensen af forretningssuccessen, og havde indviet kontor og nye produktionsfaciliteter på et indkøbt matrikel et stenkast fra jernbanen i Woolwich. Fronten var mod Plumstead Road, afgrænset til siden af Maxey Road og bagtil af Burrage Grove. Colliers gik samtidig fra at være en familieforretning til notering som aktieselskab under navnet Colliers and Sons Ltd.



1912 - Charlie på 2 liters JAP monster

De to brødre jagtede også hastighedsrekorder på Brooklands med knap-så-standard-maskiner. De havde blandt andet bygget en motorcykel over en 24 hestes JAP motor. Ingen lyddæmpning, endsige afgangsrør. En noget skrøbelig stelkonstruktion, ingen støddæmpning, ej heller dæmpning af forgaffel. Noteret for 135 km/ - efter rytterens eget udsagn en forfærdelig maskine at køre, og det var umuligt at sidde i sadlen ved hastigheder over 105 km/t. Motoren blev efter sigende senere brugt i en letvægtsflyver, men der eksisterer kun tegninger af denne og historien er lidt tvivlsom.

I 1912 introducerede Matchless for første gang deres egen motor, en 3,5 hk SV motor, selvom det var ret tydeligt at de have kopieret det meste af den JAP, de ellers brugte. En præstation, de kunne være stolte af.

V-2011-3B.indd 6 05-06-2011 20:58:14

1912 - Produktionsudgave af IoM racer

1914 - Twin

Deres en-cylindrede motor holdt kun et par år, for i 1914 havde de kun V-twins i sortimentet. Den største model var model 8B med sin store MAG motor.

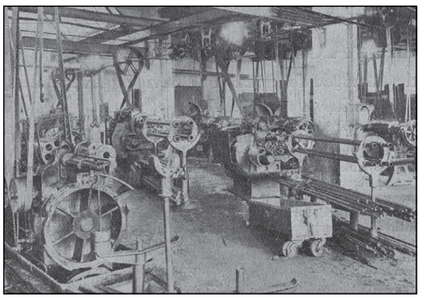
Den store krig

På grund af 1. verdenskrig produktionen omlagt til produktion af ammunition i 1915. Krigsministeriet forbød i 1916 produktion af civile motorcykler, og da Matchless ikke fik nogen kontrakter om levering til hæren, måtte de tjene pengene et andet sted.

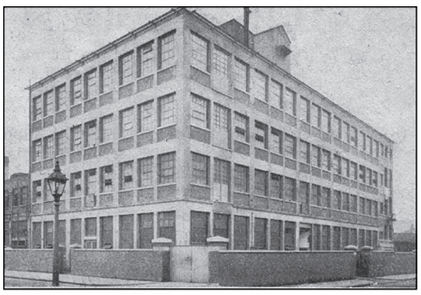
Efter våbenhvilen i 1918 genoptog Matchless imidlertid produktionen af motorcykler. 1919-modellerne var 1914-modellerne uden større ændringer, alle tænkt som sidevognsmaskiner. Dog havde man frisket den store 8B lidt op og kaldte den nu for model H. Som i 1914 var det en fremragende maskine, der, som en af de få maskiner på markedet, havde integreret sidevognschassis i stellet. Med svingsarmsaffjedring af både stel og sidevogn, lukket kædetræk for og bag, og, lidt senere, elektrisk lys som standard, fortsatte modellen stort set uændret frem til 1928. En populær og meget dyr model.

Efter krigen havde Matchless opgivet IOM. Til gengæld havde den unge Bert Collier stor success på Brooklands med en sideventilet twin. I 1923 prøvede de IOM igen, men alle kørere måtte udgå. I 1926 gjorde de forsøget igen, denne gang med en OHC model, men endnu en gang uden succes.

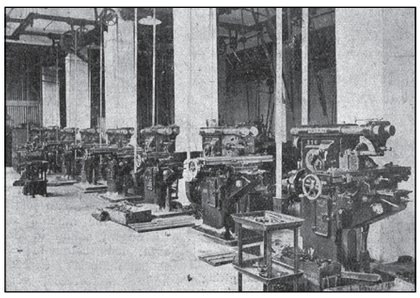
Modelmæssigt levede Colliers godt af den store Model H og deres twins – de var faktisk helt henne ved 1923 før de introducerede en single igen, den første siden 1914. De havde et kort eventyr med en letvægtsbil udstyret med en to-cylindret OVH motor af eget fabrikat, men det var ikke nogen succes. For at få lidt ud af investeringen anvendte man en halv motor fra bilen i deres nye sidevognstiltag, Model M.



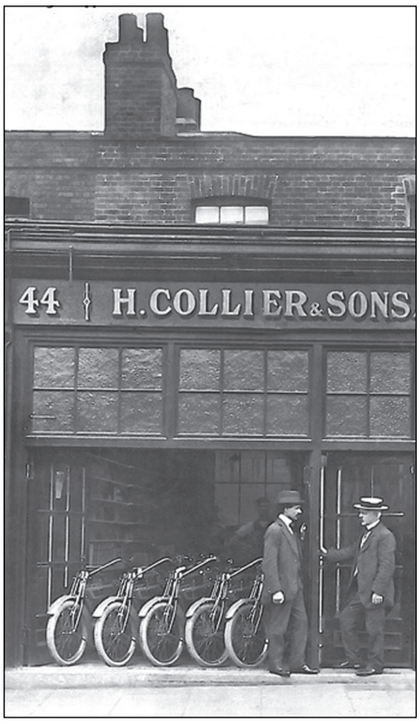
1921 - Automatmaskiner fremstiller dele med ufejlbarlig gentagelsesrate



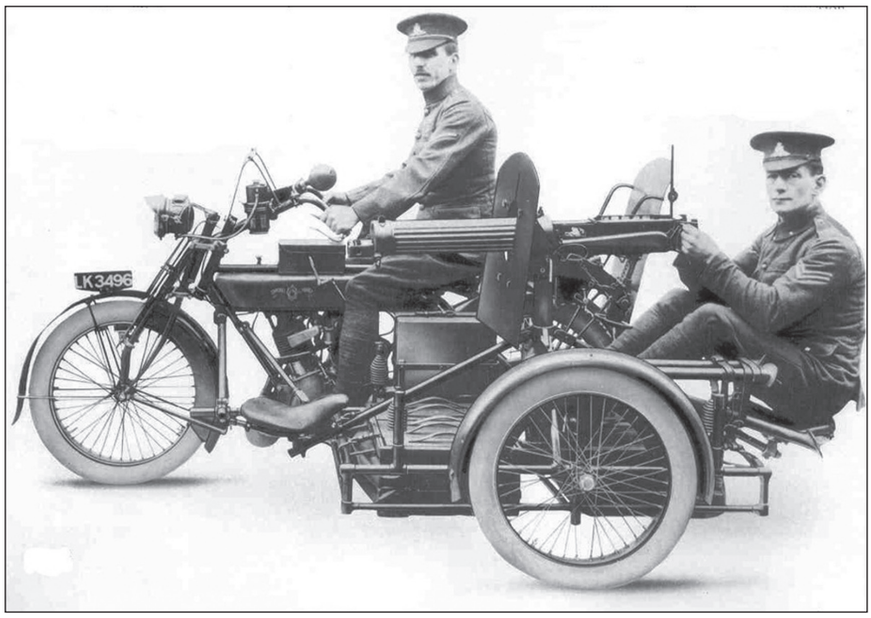
1921 - Fabriksbygningen



1921 - Fræsere!

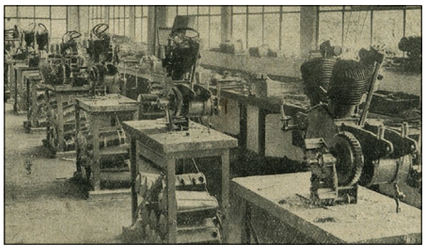


1914 - Frontkontor på fabrikken

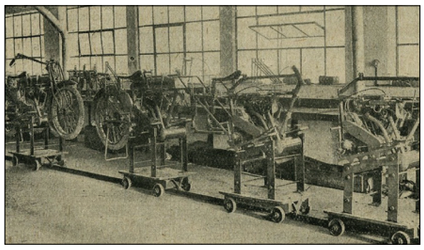


1915 - klar til kamp

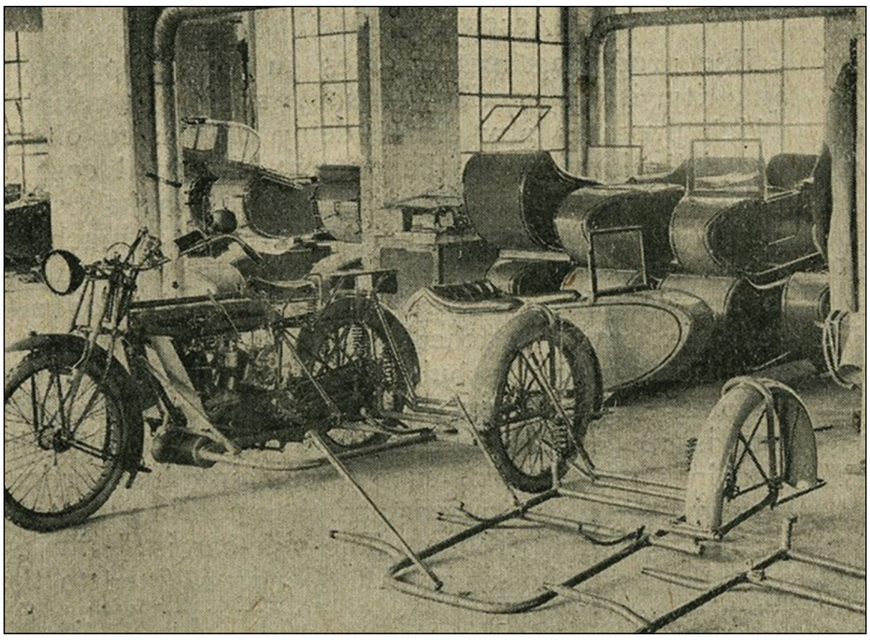
V-2011-3B.indd 7 05-06-2011 20:58:19



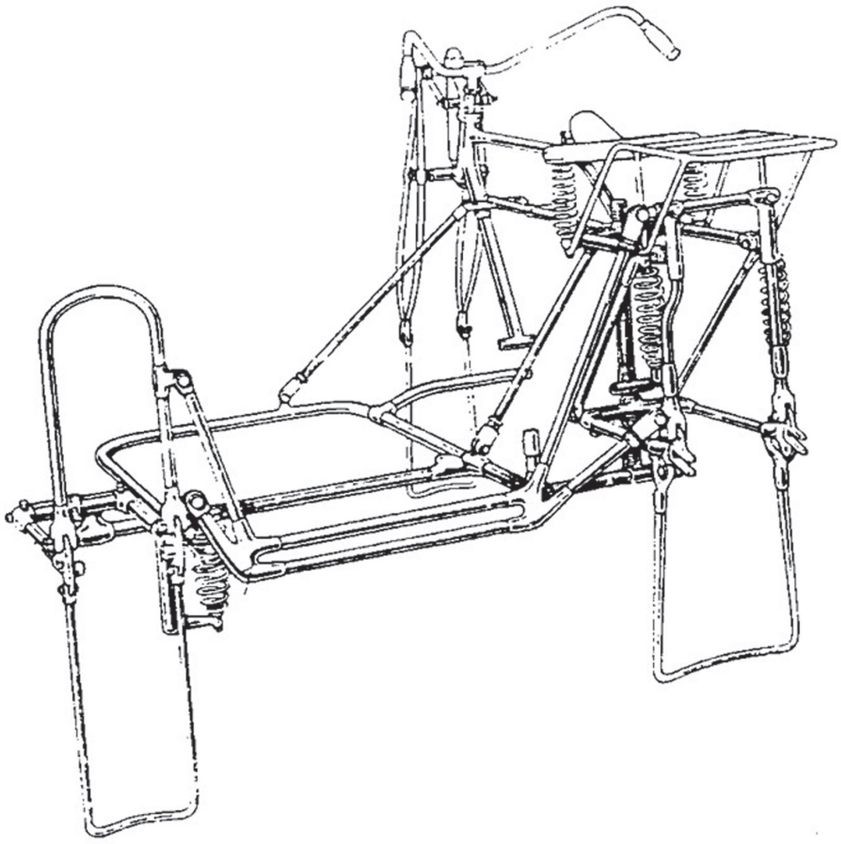
1921 - Motorerne klargøres.



1921 - Solostel klargøres



1921 - Sidevognsstel moteres



1921 - Integreret sidevognsstel, Model H

Fabrikken

Fabrikken fyldte efterhånden godt op på matriklen, og bestod af tre etagers betonbygninger med et mere eller mindre logistisk helvede til følge. Det var en bedrift at få varerne frem til fabrikken, som nu lå inde London. Materialer kom ind i stueetagen, mens de forskellige afdelinger lå spredt på de forskellige etager, og indgående materialer, halvfærdige dele, halvfærdige og færdige motorcykler måtte transporteres op og ned i en lind strøm i den store vareelevator bagerst i bygningen. Fabrikken rakte over gaden, hvor pakkeri og senere competition- og racerværkstedet lå.

Brødrene var en aktiv del af fabrikken, og gik på daglige inspektionsture med mikrometer, tommestok og et særdeles kritisk øje. Der var ingen nåde. Stemplede man 1 minut for sent ind, blev man trukket for en times løn, og denne straf tog til indenfor nogle få minutter, så en forsinkelse på 5 minutter betød, at man ikke skulle vise sig på arbejde næste dag. Men fabrikken var en stor arbejdsplads i området, og mange levede et helt arbejdsliv her.

Colliers Snr. dør

I 1926 døde faderen Henry Collier. Han døde i forvisning om, at firmaet var i sikre hænder, for hans tre sønner var nu fuldbefarne indenfor motorcykelproduktion, og forretningen gik strålende.

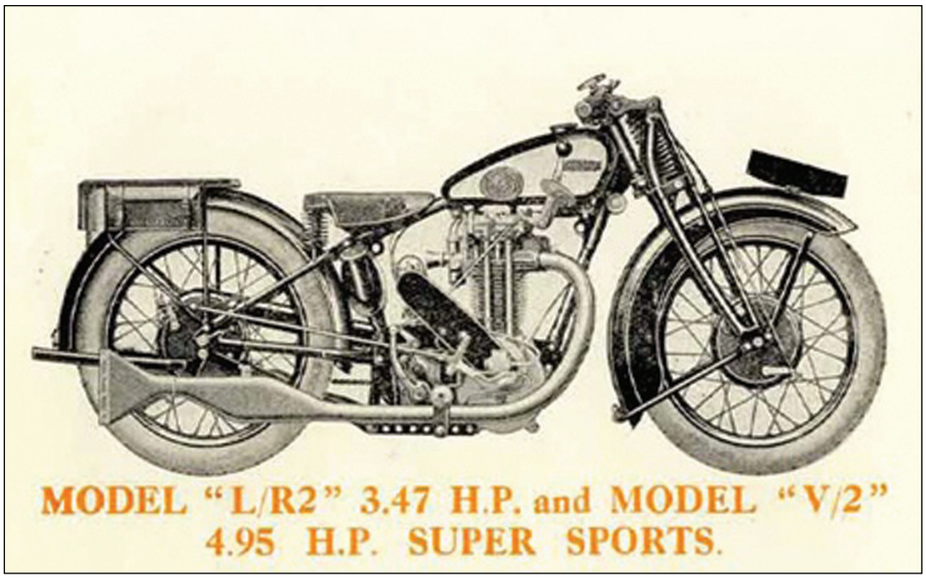
Sønnerne omdannede virksomheden under nyt navn – Matchless Motorcycles (Colliers) Ltd.

Faderens død banede også vejen for et nyt design, som Harry var mester for, og som blev lanceret i 1928. Der var flere nye moderne udseende modeller i sortimentet. Maskinerne var teknisk avancerede, havde sadeltanke, og tankene var hvidlakerede, hvilket var noget helt andet end den grågrønne farve, som var benyttet hidtil.

Christian Gydes artikel om Matchless fortsættes i næste nummer af VETERANEN. Hav tålmodighed indtil da.

V-2011-3B.indd 8 05-06-2011 20:58:25

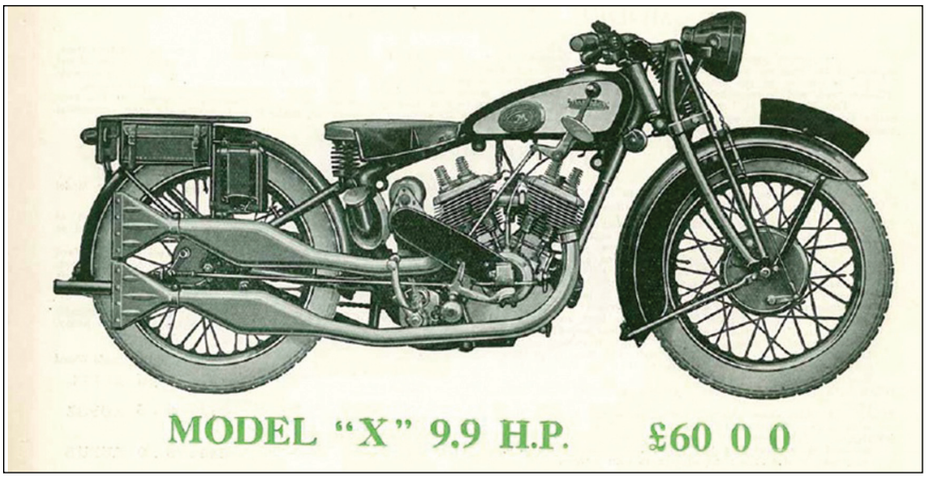
1925 - Model M - en halv bilmotor



Herover:
1928 kataloget.

Herover til højre:
Model V2 Super Sport 1928

Til venstre:
Model X 1929



V-2011-3B.indd 9 05-06-2011 20:58:31

MÅNEDENS PORTRÆT

Poul Jensen (264)

Af Gorm Wæhrens, tekst og foto

En blæsende kold mandag er mødes vi på Møn hos Anne og Poul. Der er frisk kaffe på kanden og Anne har nybagt brød, så snakken kommer godt i gang.

Det håndværksmæssige

Jeg er automekaniker. Det har altid været mekanik der har interesseret. Jeg havde jo rimelige frie hænder af min far, der kørte helt op til 60 km på motorcykel hver dag og havde kun kørekort til motorcykel, fortæller Poul.

I 1954 købte han Pouls far en ny BSA med sidevogn. Den var dykrere end en Renault 4. *Han var jo ved at blive buret inde på den baggrund,* fortsætter Poul, men hans far havde jo også kun kørekort til motorcykel, så anderledes var det ikke for mange ligestillede på den tid.

Som 10 årig knægt kørte jeg på BSAen. *Den var min far fuldt fortroligt med at jeg startede og kørte på den hvor jeg nu kunne køre,* slutter Poul.

Mit arbejdsliv

Efter endt uddannelse som automekaniker arbejdede jeg ved faget i nogle år, men så blev det for kedelig, og jeg ville prøve noget andet.

Allerede inden multistikket kom i biler stoppede jeg som mekaniker. Det var intetsigende for mig at lave eftersyn på biler. Jeg var opdraget som mekaniker til at reparere noget der er gået i stykker og ikke til at skille ad for at se hvorfor det kører så godt, fortæller Poul.

Først var det som reparatør på kagefabrikken Karen Volf, der startede i Stege.

Siden kom jeg til Virusinstituttet på Lindholm, hvor jeg var i 33 år. Der arbejdede jeg som maskinarbejder. Jeg fremstillede blandt andet specialudstyr til laboratorierne. Desuden stod jeg for reparation og vedligehold af kølemaskiner, beretter Poul blandt andet og oplyser:

Alting skulle køre hvor man på den lille ø skulle kunne reparere alt med det vi har inden for rækkevidde. Virkeligt spændende - der var jeg på den rigtige hylde.

Som at være på et skib, hvor man skulle kunne lidt af hvert.

Der var 12 kølefryse anlæg, 2 store airkondition. Det største udviklede ½ million kalorier, ½ tons freon, 335 HK el motor, 8 cylindre, 150 mm stempler, sugede af 5" rør. Det gav et ordentligt vip i strømmen, når den satte i gang.

Alle laboratorier var lukket område, alt var lukket. Alle stalde var afklimatiseret med affugtning.

Alle steder var der undertryk i bygnin-

Pia og Poul, Skagenløbet 1984.

V-2011-3B.indd 10 05-06-2011 20:58:35

gerne, der måtte ikke sive noget ud.

Et spændende arbejdsliv var planlagt som en vikariat - men det blev til 33 år.

Køretøjer

Poul fortæller om sine køretøjer bl.a.:

Selv om motorcykel har været min interesse helt fra barn af, var det første veterankøretøj jeg lavede en Morris 8 fra 1936. I 1970 deltog jeg i et Nordsjællands løb med den.

Den første motorcykel jeg restaureredevar en Indian Scout 600 cc 1927. Den står i dag hos Louring på Jysk Automobilmuseum i Gjern, beretter Poul og fortsætter:

Derefter fik jeg en Harley-Davidson Flying Twin 1931, som jeg restaurerede og kørte mig første Skagenløb med i 1976.

Senere blev den skiftet ud med en Harley-Davidson 1200 cc 1932, som Poul har kørt mange løb på og som han stadig har.

New Hudson

I sommeren 1976 var jeg heldig at få fat på en New Hudson 1920 211 cc remtrækker. Den havde kun haft en ejer, en gammel smed i Gammel Kalvehave. Cyklen var meget velbevaret og efter en lakering og fornikling og nye dæk var den klar til at køre Skagenløb i 1977, fortæller Poul og fortsætter.

Lillebroderen til ham med New Hudson, han var radiotosset og den anden var smed.

Han kørte den hjem i en trækasse på en trillebør fra banen.

Han fortalte, at de engang havde kørt lillebroderen ind til Teknologisk Institut, hvor der var et kursus om radioer. På den tur havde de mødt to biler! Det var først i 20'erne.

Fra Gammel Kalvehave til København! Det har været et kunststykke. Den skulle løbes i gang, der var ingen kobling. Og så to mand på!

Om sine egne oplevelser med den fortæller Poul: *Gennem årene kørte jeg en del mindre krævende løb på den blandt andet flere Egeskovløb. For nogle år siden købte den kendte New Hudson samler Svend Kusk den, og han har kørt flere løb med den siden.*

Morgan og Poul

Jeg har altid ønsket mig en tre hjuler, den var jeg fascineret af, men det var jo over vandet og til England.

I 1981 hentede jeg 2 stk. Morgan 3 hjul i England. Den ene købte min fætter, og den anden beholdt jeg selv.

Vi restaurerede dem begge her i Tjørnemark.

Jeg deltog i Skagenløbet med min i 1981 inden den blev restaureret.

Efter min fætters død købte Niels Palle Nielsen hans Morgan og i år skal begge Morgan ud at køre Skagenløb 2011.

Cyklonette

I 1997 fik jeg et spændende køretøj, en Cyklonette 1908.

Jeg købte den af Børge Kaa. Han havde fundet den i Haderslev i begyndelsen af tresserne og restaureret den.

Den har kørt i Sønderjylland 1908 og endte på en huggerplads i Haderslev, hvor en fantast ville bygge en flyvemaskine ud af den.

Det ligner en kurvestol med motor. Den er fremstillet i Berlin, og er meget sjælden.

Den er meget anderledes at køre - det går ikke så stærkt, oplyser Poul.

Man behøver ikke at smøre sig inden ture, for man får oliefregner, siger Anne, og Poul fortsætter:

Jeg deltog i Skagenløbet i 1998 med den. Vi opnåede strafpoint på anden dagen for at komme for tidligt til en kontrol. Til aften, da Bent "isbryder" holdt briefing, fik jeg overrakt dagskortet med de noterede strafpoint- - i glas og ramme.

Når en Morgan står for højt i tændingen kan armen komme til at se sådan ud!

Dagen efter var det så koldt, at jeg måtte hælde kaburatorsprit på, da den har et meget langt sugerør. Jeg var heldig en tankstation havde noget i bagbutikken.

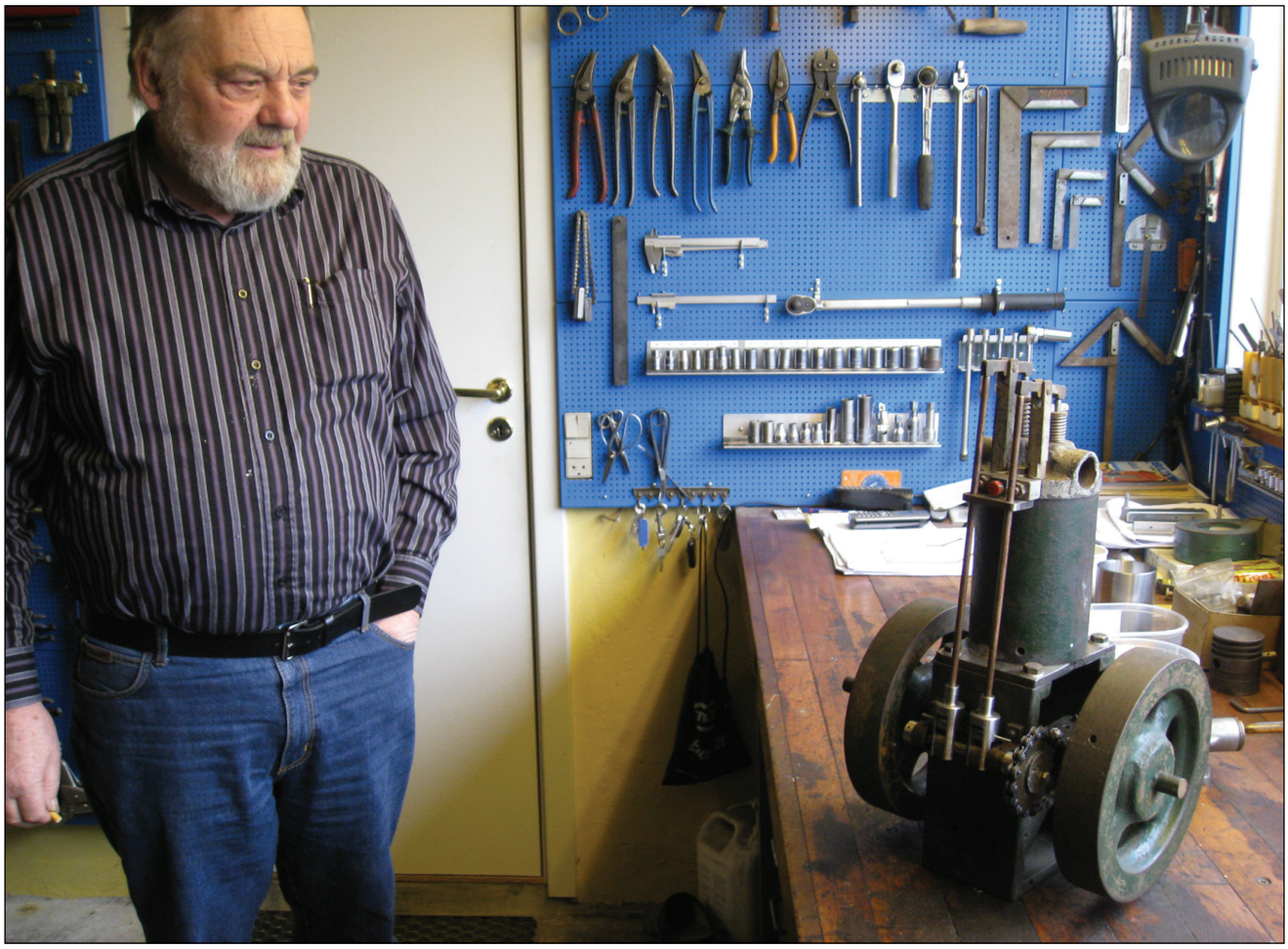
På et tidspunkt købte jeg en Harley-Davidson 350 cc 1927, som det var meningen min yngste datter Pia skulle køre på, men da hun kom ind til Søværnet blev det aldrig til noget, fordi de altid havde øvelse på samme tidspunkt, som Skagenløbet blev kørt. Det var en fin lille cykel. Selv med 2 på kørte den fint. I dag er der en pige i Stege der har den, beretter Poul.

Veteranimporten

Reklame for Dixi, Wanderer og Cyklonette.
Firmaet er Zillmers efterfølger.
Jo papirerne er i orden.

V-2011-3B.indd 11 05-06-2011 20:58:43

Her står den - Cyklonetten fra 1908. Et finurligt køretøj Anne og Poul har kørt Skagenløb på. Desuden et par Harley'er..



Poul købte en 4 takts, topventilet stationærmotor uden navn. Der er støbte dele på den, så der må være mere end den ene. To lige store svinghjul. Skyder den til at være 100 år gammel. 4 takt - ikke noget med to takt, snøfteventil og sådan.
Den måtte jeg have med hjem fra Holbæk!
Har du et bud på hvad det er for en motor?

V-2011-3B.indd 12 05-06-2011 20:58:49

Ralf Tobisen truede med at holde op, hvilket jeg syntes var fjollet. Så overtog jeg det og fik udvidet med stumper til amerikanske mærker. Det gik der meget af vores fritid med de næste 14 år. I dag er det overgået til Gorm Wæhrens som nu har sat sit eget præg på det, fortæller Poul.

Møens Motorklub

Vores lokale klub er opstået af en gammel motorklub fra 1922. Alle de gamle papirer helt tilbage fra 1922 er bevaret sammen med plaketter, flag og en gammel scrapbog.

Det er spændende læsning, for eksempel er medlemmerne kaldt sammen, for at samle gamle søm op ud for en lokal smedje, hvor man stod udenfor og skoede heste.

Ligeledes har bestyrelsen været ude og klippe folks hække, hvor der var dårlige oversigtsforhold - ja det var dengang!

Klubben er både for biler og motorcykler og har i dag ca. 100 medlemmer.

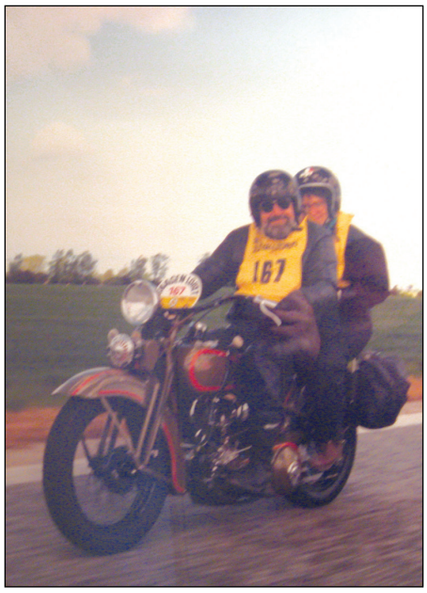
Ud over forskellige ture om sommeren, har vi skrueaftner i vinterhalvåret, det foregår i mit værksted, hvor vi reparerer og fremstiller diverse ting og sager - der er altid hjælp at hente, hvis man er kørt fast med en opgave, så ting der før bare stod i garagen er nu kommet ud at køre.

Det er, som om det smitter af på andre, når man går op i tingene. Jeg er nok skyld i en del veteranfolk hernede i området, slutter Poul.

Harley-Davidson 1920 - komplet og klar til færdiggørelse..

Unic 1934, her netop hjemkommet fra Holland.

Den nye generation



Anne og Poul på Harley-Davidson 1200cc Skagenløbet i 1990.

I 1994 fandt min nevø Kim Eriksen, på at han ville have en Harley-Davidson. Han var heldig og fik fat i et gammelt vrag en Harley-Davidson 1931 750 cc.

Så i vinteren 2004-05 arbejdede vi på cyklen. Der blev kun lavet noget på den, når han selv var med, for på den måde at lære cyklen at kende til bunds.

Den blev færdig til Skagenløbet 2005, hvor han gennemførte uden problemer. Siden har han deltaget hvert år - så den nye generation er startet, fortæller Poul.

Kim har et nyt projekt i gang, en 1927 Harley-Davidson 1200 cc. For det piner ham, når onkel vrider håndtaget og han ikke kan følge med.

Fremtiden

Der er stadig ting der venter på at blive sat i stand hos Poul Jensen, blandt andet en MGA - en Overland speedster 1916 - en Unic 1934 - en HD 1920, *så jeg kommer ikke til at kede mig*, slutter Poul.

V-2011-3B.indd 13 05-06-2011 20:58:55

Jyllandsløbet 14/5 2011

Af Margit Holm, tekst og foto

Endelig oprandt dagen for afvikling af Jyllandsløbet, som vi havde glædet os meget til. Start og slutsted var Albertinelund Camping ved Bønnerup.

Efter at have overstået maskinkontrollen, blev der hyggesnakket og kigget på de smukke gamle mc'er. Og der var mange – ca. 120, hvilket vist er lidt af en rekord. En enkelt Harley havde lidt startbesvær, og efter at Henneberg forgæves havde fået pulsen op i det røde felt, måtte andre træde til, inden det lykkedes at få startet den.

Vi fik dejlig morgenmad på campingpladsen, og så var det ellers ved at være tid for afgang for de første af de tilmeldte, som blev sendt af sted med 1 minuts interval.

Man kunne ud fra ruten godt fornemme, at planlæggerne Kaj og Jens har siddet og gnækket lidt i skægget, idet der var flere indlagte finurligheder. Allerede få kilometer fra start, var flere kørere kommet på afveje, men det er jo det der gør sådanne løb spændende og masser af diskussion efterfølgende. Ved den første tidskontrol havde vi fornøjelsen at møde vores tidligere køremakker H. J. Andersen.

Ruten frem til pausestedet – Oldtimer Veteranbil Værkstedsmuseet i den gamle banegård i Allingåbro var meget smuk. (se flere billeder på www.vaerkstedsmuseum.dk) På pausestedet fik vi frikadeller/pølser/kartoffelsalat/brød + øl/vand. Så blev der ellers diskuteret og tegnet og beregnet 2. etape. Her fik vi bl.a. besøg af Anker Mogensen og Gert Møller Pedersen – humpende på krykker. Han havde været ved at starte sin MC, og da der ikke var kompression på – ja så beskadigede han foden.

Endelig varmede det en om hjertet at se Poul Kastrup, som også kom forbi og fik sig en snak med de mange deltagere. Hvor var det dejligt at se ham.

Sådan en times frokost går bare hurtigt, og vi skulle af sted igen, og efter ganske få kilometer kom uventet en tidskontrol. Og hvem stod og iagttog os – og smilede sødt til os – Kaj og Jens. De fik nogle knyttede næver som hilsen! Selv om vi nu fik lidt regn, var turen over Lystrup Strand og hjemover ganske smuk med de mange gule marker og havet i baggrunden. Kort efter Fjellerup var der igen en lille finte med et dobbeltklip, som flere kørere bandede over (ved punkt 9/10).

Vi i vores lille gruppe: Bendt Secher, Bent Sørensen, Poul Vinther, Peter Holm og undertegnede fik alle poster og forholdsvis få strafpoint. Vi har kørt sammen mange gange og hygger os meget. Peter er en meget habil "førerhund"! Paul Asmussen koblede sig til vores lille gruppe efter frokosten.

Om aftenen var der så middag for ca. 160 personer. Og det var et flot arrangement. Maden var god, og der var rigtig spillemandsmusik til at få stemningen i top. Personalet på campingpladsen gjorde et godt stykke arbejde og Kaj og Jens's dejlige quinder var her og der og

Bitten Pedersen og Rita Hald står bag.

Laura Mikkelsen blev 1'er men kunne ikke være med til præmieoverraskelsen.

alle vegne - tilmed med de helt store smil fremme.

Efter middagen kom højdepunktet med uddeling af pokaler i de forskellige klasser samt flotte diplomer til særligt udvalgte personer, der havde gjort en ekstraordinær indsats. Efterfølgende blev resultatlisterne hængt op og "scorekortene" hentet. Der var nogle der græmmede sig – men jeg nævner ingen navne.

Fra start til slut på Jyllandsløbet kan vi kun sige at det var et særdeles godt arrangement, så en stor tak skal lyde herfra til arrangørerne.

Marc Søndergaard/Zenia Fruerlund, 17point.. Søndergaards er godt kørende,

Karl Søndergaard, 27 point.

Jens og Kaj lykønsker Jette Søndergaard

V-2011-3B.indd 14 05-06-2011 20:59:02

Skovboløbet 2011

Af Leif Christensen, 838

Ole Jensen giver instruktion

Startskuddet til Skovboløbet, det 8. i rækken, lød igen fra Ole Jensens autoværksted i Gørslev, som ligger mellem Ringsted og Køge.

Man mødes klokken 9 til et overdådigt morgenbord med kaffe og brød. Man genser gamle venner, får en sludder og forsøger sig med den første af de mange "morskabslege", som er indlagt ved de forskellige poster på turen.

Ole Jensen byder velkommen. Hans stemme bliver forstærket af en såkaldt råber, som må formodes at stamme fra Dyrehavsbakken, måske har den tilhørt Professor Tribini. Der er i hvert fald Bakkestemning fra morgenstunden.

Klokken 10 går første start, og deltagerne sendes af sted med 1 minuts mellemrum.

Sådan var det også i år. Denne gang gik turen mod nord gennem det midtsjællandske til Osted og videre til Herslev Havn vest for Roskilde, hvor der var frokost med medbragte klemmer. Tilbageturen gik forbi Skjoldenæsholm, gennem Borup og videre forbi Giesegaard til målet hos Ole. Turen gik atter gennem smukke landskaber, gennem lysegrønne skovarealer, ad snævre, snoede veje, op og ned ad bakke. På visse strækninger oplevede man duften af livets gang på landet. Morten Korch ville have nydt at sidde i sidevognen.

Så var der dem med paraply

Undervejs skulle man gætte eller udvise motorisk færdighed; f.eks. skulle man anslå en karaffels væskevolumen og hvor mange forbuds- og påbudstavler, der findes i henhold til Færdselsloven. Man var nødt til at gætte; ingen anstændige mennesker kan have eksakt viden herom; ja, og så var der ringridning på cykel.

Vejret artede sig på hele turen - næsten. Da vi nåede Giesegaard, ca. 4 km før mål, blev der åbnet for Vor Herres sluser. Det væltede ned med regn. Nogle fortsatte på heroisk vis, andre holdt ind under Giesegaards gamle, smukke kastanjetræer.

Alle kom hele i mål (der var 120 tilmeldte køretøjer), og alle havde haft en dejlig tur på deres gamle maskiner. Ole uddelte sponsorerede præmier til de, som havde klaret sig bedst i morskabslegene, og han opfordrede til fornuftig hjemkørsel. Én efter én forlod pladsen, og der blev stille i Gørslev. Ole skulle i gang med oprydning efter de mange gæster. Men Ole stod ikke alene. Hele hans stab af hjælpere stod trofast bag ham.

Der skal lyde en stor, stor tak til Ole og hans stab. De har atter ydet en enorm indsats, for at vi kunne nyde Skovboløbet.

V-2011-3B.indd 15 05-06-2011 20:59:09

Åbningsløbet i Vejle 2011

Tekst: Lars Mylius Hjelm 1275
Foto: Torben Bjørnskov og Lars Mylius Hjelm

Arne Bramsen på Monet Goyon 147cc 1923.

Årets åbningsløb den 7. maj havde Christian Møbjerg og Carsten Gade oprindeligt tilbudt at arrangere, men desværre måtte Christian melde fra pga. sygdom, som han heldigvis ser ud til at klare sig igennem, men han var ikke i stand til at deltage i planlægningen. Carsten Gade fik starthjælp af Kurt A. Andersen til at komme ind på sporet, da det var første gang, han skulle lave løb. Men derefter har Carsten selv stået for arrangementet med opbakning fra sin familie.

Der var tilmeldt 30 MC og 38 deltagere, som ankom i god tid inden morgenkaffen kl. 9. Vejret kunne ikke blive bedre til at køre på motorcykel i, ikke en sky på himlen og en temperatur på 16 grader til at begynde med.

Nogle deltagere transporterede deres MC til løbet, de mere lokale kom trillende på motorcyklen, men Svend Kusk, der ikke ligefrem er lokal, ankom på sin New Hudson V-Twin 770 ccm 1914 fra Ikast, ca. 70 km. *"Vejret er jo godt, så det er da ok"* mente Svend.

Efterhånden som deltagerne ankom, fik stillet MC'erne på plads og hilst på vennerne, blev der studeret motorcykler og talt meget.

Carsten Gade der har sit daglige virke i vognmandsfirmaet Knud Gade A/S i Vejle, havde med hjælp af familien anrettet et overdådigt morgenbord, hvor intet manglede. Et vittigt hoved spurgte, om det var planen, at vi skulle smøre vores egen madpakke til turen.

Efter at have forsynet sig ved det flotte morgenbord, var det efterhånden tid til slutinstruktionen der var kl.10.15. Første start gik kl. 10.30, det var Kurt og Margit Hansen samt Margits Puddelhund, de kørte Matchless med sidevogn. Herefter gik der en start hvert minut og vognmandsgården gav genlyd af de mange maskiner, der startede ud i Vejles opland.

Første halvdel af orienteringsløbet foregik i området NØ for Vejle og forløb planmæssigt uden nævneværdige episoder. Efter at have følt fornemmelsen af endelig at være fri af vinterens stilstand og nu sluppet ud på de små veje, var vi efterhånden kommet til Lindved, hvor vi skulle holde frokostpause. Pausen blev holdt i Mors Bike's gårdhave og hele deres gårdsplads var snart fyldt med herlige gamle cykler af en lidt ældre årgang end dem de sædvanligvis har på stedet.

Her blev vi serviceret med en lækker frokost med øl og vand, herlighederne indtog vi ved de små borde i haven og medens vi tegnede ruten ind til den sidste del af løbet, kunne vi slutte af med kaffe og kage.

Efter et fint middagstraktement måtte de mætte kørere atter i felten, hvilket ikke faldt alle lige let, som man f.eks. kunne se, da et midaldrende ægtepar – kørende på hver sin motorcykel, - dog af samme mærke – ej var helt enige om rutens forløb.

Medens manden med sin kraftige maskine drønede gennem landskabet, forsøgte den stakkels, bedre orienterede hustru forgæves at indhente ham, for at få ham på rette vej.

Først efter mange bakker og dale, da han begyndte at føle sig som "Palle alene i verden", blev "skuden til mutters tilfredshed vendt", - men ak da var alle artsfællerne over stok og sten.

Ved en senere pause fulgte et kort, men kontant ægteskabeligt opgør – skål!

Efter pausen fortsatte vi gennem den del af turen, hvor vi mødte de bakker, der var lovet os nemlig området ved det smukke og meget kuperede skovklædte Grejs og gennem Grejs dalen. Det var her at de små maskiner fik brug for hver eneste kubik, jeg kørte

Der var trængsel på pladsen ved Mors Bike.

V-2011-3B.indd 16 05-06-2011 20:59:15

bag en der også måtte tage benene til hjælp, han ville ikke ydmyges ved at gå op ad bakken sagde han bagefter. I Grejsdalen, kort før mål, var der en flot placeret P plads der indbød til et lille hvil, inden vi så os om var der ca. 15 der mente det samme og der bredte sig straks en herlig duft over området af de varme maskiner. Efter at have justeret væskebalancen, blev der startet op og kørt det sidste lille stykke til mål, der var samme sted som ved starten.

Ved det efterfølgende kaffebord med lagkage m.m. kunne dagens placeringer bekendtgøres og præmier udleveres.

Mange kunder ved klippetangen.

Resultaterne:

Klasse 1

1. præmie: Thorkild Ibsgaard
2. præmie: Allan Lundgård
3. præmie: Poul Christensen

Klasse 2

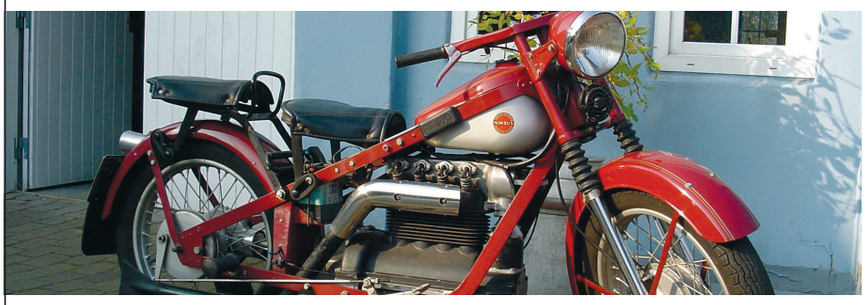
1. præmie: Jørgen Møller & Jacob Møller Svenningsen
2. præmie: Charles & Birthe Mortensen
3. præmie: Svend Erik & Christa Holm

Der blev også uddelt en belønning for flest kørte kilometer/længst brugte tid - den modtog Bent Christensen fra Sydals med store smil og klapsalver fra deltagerne.

Efter præmieoverrækkelserne takkede Kurt A. Andersen på deltagernes vegne for det gode arrangement Carsten Gade med hjælpere havde fået planlagt og afviklet til alles tilfredshed.

Ikke planlagt pause i Grejsdalen.

NORDISK VETERAN
- gammel kærlighed ruster ikke



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

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

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

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

ALM. BRAND
WWW.ALMBRAND.DK

V-2011-3B.indd 17 05-06-2011 20:59:22

Fyn Rundt 2011

Fra Lilleskov over Strib til Otterup. Fra Otterup til Egeskovs hjemmeværnsstue.

Af Leif Obbekær

Der er linet op uden for Otterup Hotel.

I dagene den 7. og 8. maj mødte 25 motorcykler frem til det historiske teglværk Lilleskov i Tommerup stationsby. Helge Lohmann havde lige fået sat sidevogn på BMW´en, så Kirsten kunne komme med i stedet for at deltage i bil. Det første, han måtte gøre ved ankomsten, var at rekvirere opsamler, så BMW'en kunne blive transporteret hjem. Turen for dem fortsatte så i bil, igen – igen.

Der var formiddagskaffe i de hyggelige lokaler ved teglværket, og efter det blev det aftalt, at vi skulle dele os i fire hold med seks i hver. Selv om der var blevet lavet kort over ruten, så var de fleste interesseret i at følges ad. Da jeg havde lavet ruten mente Helge med flere, at jeg skulle føre an. Problemet med at køre i kortege er, at kører føreren forkert, så skal hele menageriet til at vende. På den første dag havde vi dog kun 1 vending.

Helge Jørgensen, der havde arrangeret pause og overnatning, havde fået lov til at holde pause ved Hindsgavl Madsen Samlingen i Strib. Det er en meget flot samling af både biler og motorcykler. Ejeren stod i døren og tog imod os. Han kunne fortælle mange spændende detaljer om de mange flotte og historiske køretøjer. Det koster 50 kr. at besøge samlingen, men så er der også gratis kaffe og mulighed for at spise medbragt mad midt i museet. Nogle dage før vi ankom, havde Claus og Michael Ahlefeldt været på besøg.

Og her nydes den medbragte midt i museet - hvilken gestus og hvilket historisk vingesus.

Næste stop på turen var i Guldbjerg, hvor vi besøgte Inge og Børge Hansen. Børge var vært med en forfriskning til alle. De fleste af pigerne nød solen på terrassen, mens drengene beså de forskellige lagre af gamle og lidt nyere motorcykler. Børge har endnu meget stående, som Inge mener, at han skulle se at få solgt.

Dagen sluttede efter 105 kilometer på Otterup Hotel med indkvartering, spisning og overnatning på gode værelser. Vores musiker var desværre blevet forhindret, men efter det støjniveau, der var i lokalet kort inde i spisningen, så havde musikeren ikke

Børge deler forfriskning ud, mens vi andre undersøger lageret, om der skulle være et projekt. Det viste sig, at dem var der mange af.

V-2011-3B.indd 18 05-06-2011 20:59:31

haft mange chancer.

Søndag morgen. Alle var åbenbart tidligt oppe, for køen var lang, da morgenbuffeten blev åbnet kl. otte.

Vi havde morgenspisning til kl. 09.30, men allerede kort efter kl. 9 var mange begyndt at trippe for at komme videre på turen.

På grund af denne utålmodighed startede vi lidt før aftalt tid, og det blev også aftalt, at vi skulle holde pause på en tank, der lå lidt uden for ruten, da pigerne skulle have adgang til et toilet. Denne beslutning fik den uheldige virkning, at Helmuth aldrig kom frem til det aftalte sted, da han ikke havde hørt, at vi skulle afvige fra ruten. På grund af rødt lys var han kommet lidt efter, og så ikke at de forankørende drejede af mod Ubberud. Vi mødte dog Helmuth igen ved Heden.

Dagen sluttede i Egeskovs hjemmeværnsstue, som vi også tidligere har lånt, men nu kan vi kun låne, hvis vi køber vores forplejning hos Egeskovs Cafeteria.

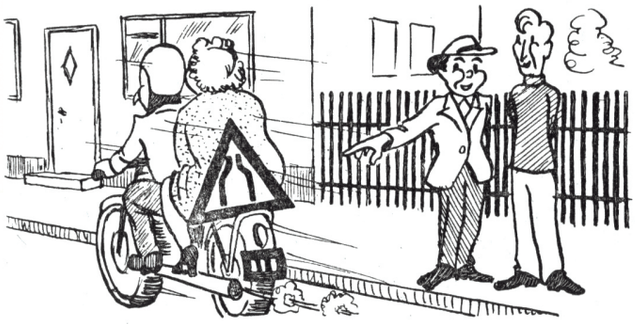
Da vi havde spist og hilst af, tog Hendersonen Dagny og jeg tilbage til Odense, men denne gang med vinden i ryggen. Et par dejlige dage i godt selskab var slut.

V-2011-3B.indd 19 05-06-2011 20:59:42

Motor-Humór

med AKSEL KARDANG

Af Jan Engelbrechtsen, betjenten fra Hune



— Nu er der nok noget, som Aksel Kardang skal have hævnet på svigermoderen igen?

Frue!

Her er en lille historie, dog ikke noget jeg har oplevet, fortæller betjenten fra Hune, Jan Engelbrechtsen.

En betjent holdt i siden af motorvejen og ventede på at fange fartbøller, da han ser en bil, der snegler sig af sted med 45 km/t.

Han tænker ved sig selv, *"Denne bilist er næsten lige så farlig som én der kører for stærkt!"* Så han tænder blinkene og vinker bilisten ind til siden.

Da han går hen mod bilen, bemærker han at der sidder 5 gamle ...damer i den: 2 damer på forsæderne og 3 bag i, med opspilede øjne og hvide som spøgelser.

Den forvirrede fører af bilen sagde til betjenten, *"Jeg forstår ikke helt? Jeg kørte præcis det jeg måtte! Hvad er der galt med det?"*

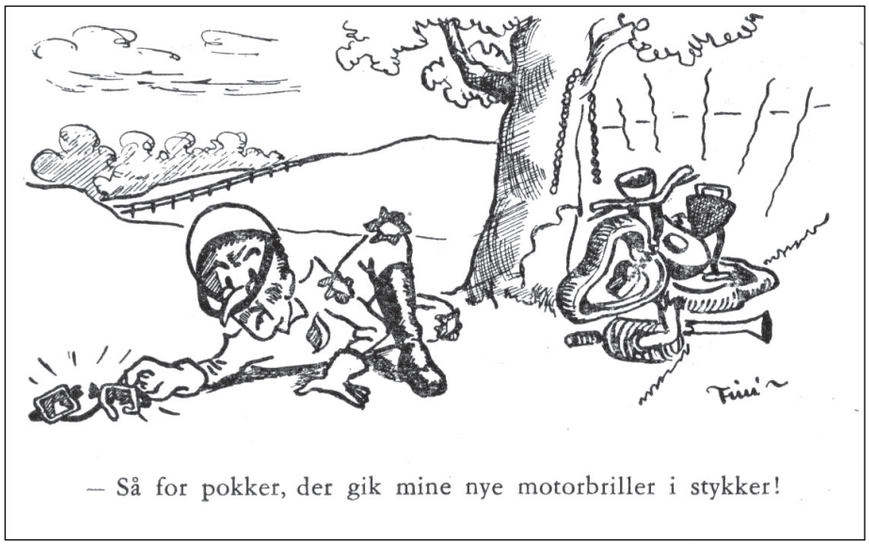
"Frue", svarer betjenten, *"De kørte ikke for stærkt, men de bør vide at det også kan være farligt for andre bilister når De kører for langsomt."*

"Kører for langsomt? Jamen betjent, jeg kørte præcis det der står på skiltet: 45 kilometer i timen!", svarede den gamle dame lidt stolt.

Betjenten, der havde svært ved at lade være med at grine, forklarede hende, at "45" var nummeret på motorvejen, ikke fartgrænsen. Den lidt forlegne dame kunne heller ikke lade være med at grine, og takkede betjenten for oplysningen.

"Men før De kører, frue, bliver jeg nød til at spørge - Er alle her i bilen OK? Disse damer virker noget rystede og har slet ikke sagt et pip på noget tidspunkt," spurgte betjenten bekymret.

"Nåh - de har det godt igen om et par minutter. Vi kommer lige fra hovedvej 210!"



— Så for pokker, der gik mine nye motorbriller i stykker!

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

Klubeffekter 2011

knaphulsemblem
45 kr.

skærm-plakette
40 kr.

stofmærke, lille
30 kr.

stofmærke,
stor 40 kr.

klistermærke
5 cm 10 kr.

klistermærke
8 cm 20 kr.

Refleks kørevest 100 kr

Fås i to størrelser: XL og XXL.

Kontakt evt. Ole Jensen.

V-2011-3B.indd 20 05-06-2011 20:59:49

Spændende billedfortælling

Af Villy Poulsen

Fra venstre: Ivar Skeppstedt, Gunnar Kalén og Braenell fra Sverige, Paul Sande fra Norge og danske Sv. Aa. Engstrøm, Nordiske Mesterskaber kørt 20/9 1931 på Amager Travbane. Foto: Tage Christensen - udlånt af Mediemuseet i Odense.

Jeg har fået identificeret personerne på det ene af de billeder bragt i seneste udgave af Veteranen, side 2.

Fra venstre er det: Ivar Skeppstedt, Gunnar Kalén og Braenell fra Sverige, Paul Sande fra Norge og danske Sv. Aa. Engstrøm. Billedet er taget den 20. september 1931 på Amager Travbane, hvor der blev kørt om Nordiske Mesterskaber.

Sv. Aa. Engstrøm på AJS vandt Nordiske Mesterskab, med Kalèn på HVA som 2´er og Skeppstedt på en sideventilet FN som nummer tre.

Der er den interessante detalje, at Kalén vandt sidevognsklassen på en HVA med Skeppstedt i sidevognen, iøvrigt med brødrene Axelsson på de to næste pladser.

Et 10 omganges finaleløb blev vundet af Paul Sande, idet Engstrøm, som havde ført hele løbet, udgik 100 meter før målstregen med et stelbrud.

Billedet er altså to år nyere end jeg skrev, og det er ganske dejligt at få hjælp fra folk der ved besked.

Tak for al hjælp, især til Mediemuseet i Odense, som har udlånt fra den meget omfattende samling af negativer fra pressefotograf Tage Christensen, som arbejdede på Politiken i en menneskealder.

V-2011-3B.indd 21 05-06-2011 20:59:51

Efterlysning om Alcyon

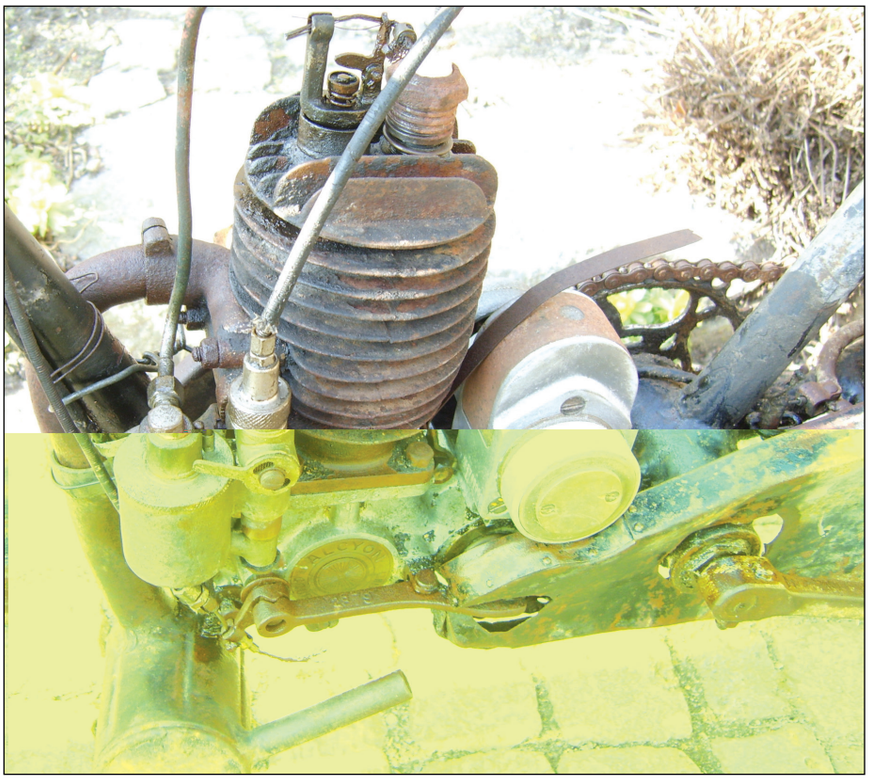
Jeg søger oplysninger om min nyerhvervede Alcyon-motorcykel. Jeg kender absolut intet til årgang eller andre oplysninger om motorcyklen.

I samme forbindelse er jeg meget ked af, at vi i vores ganske udmærkede medlemslister ikke har et register med medlemmernes motorcykler som tidligere.

I forbindelse med eftersøgning af oplysninger om min nye Alcyon-motorcykel savner jeg det meget. Og tror andre kan have samme ønske.

Med venlig hilsen

Knud Jørgensen (469)
knud.joergensen@mail.tele.dk



Leif Saugstrup 815 havde en god 65 års fødselsdag den 28/5. Der kom mange selv om datoen ikke var med i sidste nummer af Veteranen! Klubmøder og web-adressen og mund til øre kan gøre en positiv forskel. Til lykke til Leif - her i samtale med Kai Beck. Foto: gtw.

Nye medlemmer

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

Stein Hagen *(Medl. nr. 2186)*
Wildersgade 62, 1408 KøbenhavnK,
✆ 40 75 12 03
Panther Model 50, årgang 1931
Panther årgang 51 og 53.

Lars Erik Barkholt Tønnersen
(Medl. nr. 2187)
Møllebæk 35, 8700 Horsens,
✆ 75 65 84 27
Harley-Davidson 1927 model B 350 cm³.

Ib Vestergaard *(Medl. nr. 2188)*
Kamgårdsvej 84, 5690 Tommerup,
✆ 21 46 84 14
Matchless 1937 model G8 500 cm³ TV.

Jens Lyngsaa *(Medl. nr. 2189)*
Hjermvej 43, 7600 Struer,
✆ 97 85 52 71.
Calthorpe 1936 model Ivory 500 cm³ standard

V-2011-3B.indd 22 05-06-2011 21:00:01

Løbs - og Aktivetskalender

25/6 Vildsund Stumpemarked, Vildsund

1-2/7 Musik og Veteraner, Karensdal i Uldum www.karensdal.dk.

2/7 DVM FLADTANKERLØB, Jylland
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30.
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

12/7 Bornholm Rundt, Bornholm
Kontakt www.bornholmsmotorveteraner.dk

10/7 Festival of 1000 Bikes, Mallory Park Circuit, England
Kontakt www.vmcc.net

29/7 Internationalt Indian Rally, Holland
Kontakt www.indian.nl

13/8 DVM EGESKOVLØB, Egeskov
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

19/8 Nordisk Indian træf i Leira, Norge
Kontakt http://indianklubb.no

27/8 8^{30}-15^{00} Knallertmarked i Gjern
Det Store Knallertstumpemarked, Gjern.
Peter Fredsted MVKK ✆ 20 48 67 27.

27-28/8 Alsløbet
Kontakt Margit og Kurt Hansen,
✆ 74 45 81 84 / 22 31 82 95.

3/9 10^{00}-16^{00} Veteranlastbiltræf Gjern
Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. ✆ 86875050/21372582
www.jyskautomobilmuseum.dk

4/9 Fjordløbet 2011 v. Roskilde Fjord
Tilmelding på vbmc.dk fra 1. maj.

10/9 DVM LØVFALDSLØB, Sjælland
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98541030
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

1/10 DVM Natløb, Knejsted
Kontakt Lars Sørensen ✆ 98 54 10 30
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

8-9/10 Veterama, Manheim, Tyskland
Kontakt www.veterama.de

22/10 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
Kontakt 40276464, www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

29/10 DVM generalforsamling 2011
Korsør Medborgerhus.

12/11 Herning Stumpemarked

31/3 2012 Herning Stumpemarked,

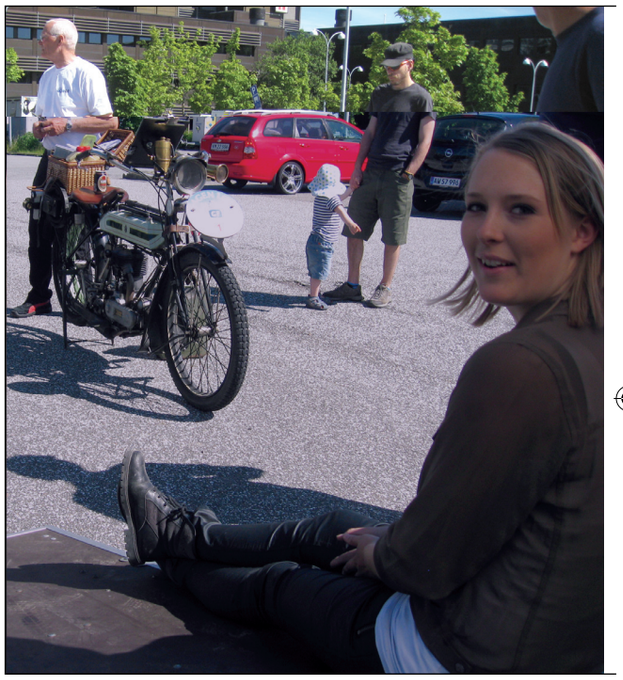
27/10 2012 Herning Stumpemarked

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

Skagenløbet - seneste

Meget mere om Skagenløbet i næste nummer af VETERANEN.

Mads Baagø Hartman gennemførte sit tredie løb, nu på Wanderer 1911 - imponerende - viser den nye pedal han købte undervejs.



Ida Hartman puster ud på farfars (Kai Beck) bagsmæk efter sit første Skagenløb, 18 år og på Terrot 1925.

Poul Jensen ved sin grønne vandkølede Morgan - Tina og Niels Palle ved deres lyseblå luftkølede, begge 1934. I midten Kim Lundgren Eriksen, Pouls nevø.

V-2011-3B.indd 23 05-06-2011 21:00:13

EGESKOVLØBET

SLOT VETERANMUSEUM PARK

Fredag 12/8 - Lørdag 13/8 - Søndag 14/8

Ankomst: Deltagerne kan ankomme til Egeskov torsdag efter kl. 16^{00} og skal være ankommet og have været til maskinkontrol inden lørdag formiddag kl. 9^{30}.

Maskinkontrol:
Fredag kl: 17^{00} - 20^{00} - Lørdag kl: 08^{00} – 09^{30}

Cykler der ikke har været til maskinkontrol nægtes starttilladelse.

Løbet: Slutinstruktion lørdag kl. 10^{00}.

Første deltager, Ole Jensen, der som "Tøjerindehaver" er løbets gæst, starter kl. 10^{30}. Løbet vil blive en blanding af rutebeskrivelse, kort- og tegnrute.

Børn under 12 år kan gratis køre med i løbet. Startnummer gives efter cyklens alder, ældste først osv. Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1939.

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

Klasseindeling: Der køres i 6 klasser. Cykler op til og med 1920: Klasse1. solo, klasse 2. m/observatør. Cykler efter 1920 til og med 1929: Klasse 3. solo, klasse 4. m/observatør. Cykler årgang 1930 til og med 1939: Klasse 5: Solo, Klasse 6: m. observatør.

Speedometer skal være afdækket. Der udleveres årstalsled til Egeskovnålen.

Spisning foregår i et telt, opstillet ved siden af campingpladsen. Spisebillet er ikke med i startgebyret.

Bemærk at der i år er mulighed for at spise medbragt mad i teltet.

Tilmelding skal i begge tilfælde ske på anmeldelsen. Spisningen starter kl. 19^{00}.

Efter spisning bliver der præmie-overrækkelse og løbets gæst, Ole Jensen vil overrække "Egeskovtøjret" til den næste arvtager.

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

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

Camping: Der kan camperes på området bagved labyrinten. Camping skal bestilles på anmeldelsen og der skal betales et gebyr på 85,-kr. pr. person. Pårørende til løbsdeltagerne, som ønsker at bo på campingpladsen skal fremgå af tilmeldingsblanketten! Børn under 12 år kan bo gratis på campingpladsen.

Løbsdeltageren, får tilsendt det antal adgangstegn, som fremgår af tilmeldingen (kører + observatør + personer til camping). Adgangstegnet skal bæres synligt, og giver adgang til alle faciliteter på Egeskov, Slottet, Museum og Park.

"Ag[illegible]

[illegible]

[illegible]. Lørdag og søndag morgen er der brødudsalg i teltet.

Løbsledelsen forbeholder sig ret til at afbryde strømmen på campingpladsen under festen, hvis dette er nødvendigt.

Der vil blive opstillet bade- og toiletvogne samt affaldscontainer ved pladsen torsdag. Det henstilles at man forlader pladsen i samme stand, som den var ved ankomsten.

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

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

Anmeldelse: Sidste frist for anmeldelse og indbetaling af startgebyr er den **1. juli 2011.**

Startgebyr kan vedlægges i crosset check, eller indbetales via netbank til Danske Bank,

Reg. Nr. 4703, konto nr. 4703576664. Anmeldelse er bindende ifølge DVM's love. Husk at oplyse dit navn og din adresse.

Du må desuden gerne medsende oplysninger om dig og din motorcykel.

Anmeldelse modtaget efter d. 4. juli skal være tillagt et gebyr på 50,- kr.

Anmeldelse med evt. check sendes til: Eigil Sørensen, Ridderhatten 207, Tornbjerg, 5220 Odense SØ.

På gensyn til "Egeskovløbet 2011"

Løbsledelsen

Tilmelding Egeskov 2011	**Motorcykel**	
Medlemsnummer:	MC mærke:	
E-mail:	Årgang:	
Kører navn:	Ældre end 1920 sæt kryds X::	
Adresse:	Antal anmeldelser:	
Postnummer og by:	Ovennævnte tilmelder sig bindende og bekræfter at have læst tillægsreglerne. Underskrift kører.	
Observatørs navn:	Barn under 12 år, navn:	
Betaling		
Startgebyr for kører		300 kr.
Startgebyr for observatør	150 kr.	
Antal _____ spisebilletter	á 200 kr.	
Antal _____ spisebilletter til børn under 12 år	á 50 kr.	
Antal _____ personer til camping *(ikke børn under 12 år)*	á 85 kr.	
Antal ..._____ personer til spisning uden spisebillet	á 25 kr.	
Eigil Sørensen, Ridderhatten 207, Tornbjerg, 5220 Odense SØ på crosset check eller over netbank til Danske Bank reg. nr. 4703 konto nr. 4703576664	Check sæt X	Ialt kr.

Evt. meddelelser til løbsledelsen kan evt. skrives her på tilmeldelsen.
Send gerne oplysninger om dig og din motorcykel, til brug for speaker.
Oplysningerne vedlægges i brevet med tydelig angivelse af navn og medlemsnummer.

V-2011-3B.indd 24 05-06-2011 21:00:15

Løvfaldsløbet 10-11/9 2011

Løbet starter hos: Danhostel Køge Vandrerhjem, der overnattes samme sted. Vamdrupvej 1, 4600 Køge.

Kaffe og rundstykker: kl. 8^{30}.

Slutinstruktion: kl 9^{10}

Første start lørdag: kl. 9^{30}

Mål søndag: Køge Vandrerhjem.

Varierende vejbelægning.

Speedometer afdækkes.

Maskinkontrol: fredag fra kl. 19^{30}

Og lørdag fra kl. 7^{30} – 8^{30}

Klasseinddeling: der vil kun være to klasser: Solo og med observatør.

Løbet afvikles efter DVM´s løbsreglment og er åbent for mc´er fremstillet senest 31/12 1939

Hvis man møder på en anden MC, end den tilmeldte og nyere motorcykel vil rallypladen blive forsynet med et rødt skilt mærket "Udgået" og deltagelse sker udenfor konkurrencen.

Ikke registrerede motorcykler kan deltage hvis de er godkendt i nuværende ejers ejertid og forsynet med løs prøveplade. Synsattest medbringes og fremvises sammen med kørekort ved maskinkontrol.

Husk desuden bestemmelserne mht., transport af børn.

Alle deltagere – fører og observatører – deltage for egen regning og risiko, hvorfor der ikke kan gøres ansvar gældende overfor løbsledelse, DVM eller sponsorer. Der kan således ikke rejses krav for skade, som den enkelte deltager måtte forvolde på sig selv eller andre.

Protester modtages ikke.

Der vil være transportmulighed for havarerede motorcykler og deres fører – observatører. Transporten sker på eget ansvar, hvorfor det er ejerens ansvar at motorcyklen er forsvarligt fastspændt på lad/trailer.

Ud over erstatning fra egen kaskoforsikring kan der, hvis uheldet er ude, ikke forventes erstatning fra DVM eller løbsledelse. Ønsker en deltager ikke, at løbe den risiko der her er omtalt, må vedkommende selv arrangere transport af sin havarerede motorcykel.

Der kan bestilles overnatning fredag til lørdag direkte hos Køge Vandrerhjem på ✆ 56 67 66 50. Oplys at I skal køre Løvfaldsløb.

Tilmelding og betaling på check, der kan hæves straks, sendes senest den 5/8 til: Johnny Christensen, Dr. Charlottes Vej 4, 3650 Ølstykke. ✆ 29 70 54 02.

Deltagere som ønsker at følges ad skal meddele dette ved tilmelding.

Løbsledere: Johnny Christensen og Sara Kofoed.

Rutelæggere: Sara Kofoed, Ane Bjerge og Skjold Pagh.

Opsamler og maskinkontrol: John Carlsen og Erik Mørup.

Frede og Anni West klar til start På løvfaldsløbet 2010. Foto: Michael Hintz.

Tilmelding Løvfaldsløbet 2011		**Motorcykel**	
Medlemsnummer:		MC mærke:	
Navn:		Årgang:	
Adresse:		ccm::	
Postnummer:	By:		
Telefon nr.:	Mobil nr.:	E-mail:	
Observatør:			
Betaling			
Startgebyr fører (*hele arrangementet incl. overnatning ex. drikkevarer.)*			575,00 kr.
Startgebyr observatør		575,00 kr.	
Ekstra spisebillet til lørdag aften		180,00 kr.	
Ialt kr. sendt pr. check til Johnny Christensen, Dr. Charlottes Vej 4, 3650 Ølstykke senest 5/8			kr.
Underskrift			

V-2011-3B.indd 25 05-06-2011 21:00:21

Nordjylland

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

Referat for marts 2011

Formanden gjorde opmærksom på sidste frist for tilmelding til Jyllandsløbet den 20. april.

Aftenens underholder var Bente og Henning fra vores egen afd.

Henning og Bente ville fortælle om en tur til New Zealand med afrejse 17. januar og hjemkomst den 5. februar. Til at bisidde Bente og Henning på vores møde var Kurt Sørensen fra Dream & Biker Tours og tilstede og Kaj P. kunne byde alle tre velkommen.

Turen gik fra København over London og til Sidney og således ophold i Australien i 2 dage.

På turens 5. dag får Auckland udleveret de motorcykler som skal fragte deltagerne rundt i NZ de næste 14 dage.

Chaufførerne på mc-erne skulle jo også lige have en forsmag på venstrekørsel. Bagage blev fragtet af følgevogn og medbragte til dagens nye Hotel.

Vi hørte om alle de indtryk og oplevelser som B og H hele tiden fik ligesom disse blev rigt dokumenteret af billedserie.

I flæng vil jeg nævneforskellige indtryk uden at stedfæste på NZ.

NZ har 3 forskellige temperaturzoner, så de oplevede tropisk regnbyge 300 mm på én nat, brændende sol, og kolde vintertemperaturer.

Klimaet er tørt, hvorfor NZ-lænderne har nogle fine ikke rustne gamle biler. Vejbelægningen er meget fin og uden huller og lapninger som herhjemme. Der er en enorm storslået natur og meget afvekslende. Bjerge, gletcher, søer , øer kulminer og kæmpe arealer ubeboet. Sæler i vandet land kysten. Vinmarker. Jumpspring startede iNZ. Hverken B eller H var henne og springe.

Selvom vejbelægningen er fin skulle man alligevel passe på for i bjergene kunne forekomme jordskred/stenskred og ligge masser af vand på vejbanen. Hvis man f.eks kommer til et vejskilt med vejsving 25 km /t. Så var det altså 25 km for ellers kunne det ment gå galt.

Trafiktætheden er meget lav. Behøvede ikke møde forfærdelig manmge biler eller mc på en dag.

Broerne er stadig så smalle at den ene part mange steder holder tilbage for modkørende.

Skulle nogen have lyst at tage turen er du velkommen til at forespørge hos Bente og Henning.

Kurt Solskov

Klubmøde den 4/5

Tilstede ca 50 medlemmer.

Formand Kaj P. gjorde opmærksom på at Harry Motor på Grenåvej i Randers i år har bedt sig fritaget for at servere rundstykker mv før afgang til Skagenløbet i år.

Kaj fortalte at der pt er tilmeldt 112 køretøjer og 160 personer til Jyllandsløbet på Djursland, som han selv og Jens Hald arrangerer.

Herefter gav Kaj ordet til vores lokale og trofast mødende medlem Poul Erik Sørensen fra Randers.

Poul Erik havde lovet at fortælle om et besøg på et tysk gammel slot, Schloss Augustusburg som ligger i den sydlige del af det gamle Øst-tyskland.

Slottet er ca 400 år gl. og rummer udover motorcykler også jagtmuseum, falke-opvisning og restaurant.

Slottet blev opført og beboet af Kurfürst August af Sachsen. Slottet ligger på en bakketop med flot udsigt.

Motormuseet blev oprettet som 2-takt-museum i 1961. Det blev udvidet i 1985, og i dag udstilles ca 150 køretøjer i 18 af slottets lokaler. Entre 5 Euro. Selve slottet er et af de tidligste eksempler på rokokko-arkitektur.

P.E. viste en masse billeder med forklaring om både kendte og ,for mange af os, ikke så kendte mærker. Men forsamlingen var tryllebundet så længe P.E. Fortalte om hvad vi så på lærredet.

Jeg vil her "beskrive" enkelte af de helt specielle:

Perreaux-Michaux-Dampcykel, fra 1869 og det først kendte type motoriseret køretøj med dampmaskine, boring 22 mm, slaglængde 80 mm. I alt 30,4 cc. Spritbrænderen gav kort opvarmningstid. Hovedsagelig opbygget i træ.

Daimler Petrroleumreitwagen fra 1885 med encylindret 4 takt gløderørstænding, overfladekarburator, blæserkøling, 2 gear. 2661 cc, 0,5 hk ved 700 omdr/min. Vægt 90 kg. Max 12 km/t.

Vi så også billede af en Hoco 1924 fremstillet med ramme og forgaffel i træ af en møbelfabrikant Minden.

Slottet ligger jo i Tyskland gamle to-taktområde, så der var en del foto af DKW. Men også et hav af andre mærker. Museet ville være et besøg værd, såfremt du lige kommer forbi.

Vi håber senere at kunne bringe lidt fotomateriale af de spændende køretøjer.

Kurt Solskov

Kommende arrangementer

Klubmøde 3/8 kl18[30]

Vi mødes ved Remisen i Dokkedal, Remisevej 10, 9280 Storvorde kl. 18[45] vil der være personale til at vise rundt og fortælle om Remisens historie og de maskiner og køretøjer ,som er på stedet.

Der kan købes øl og vand,men der serveres ikke mad, men man er velkommen til selv at tage en madpakke med.

Vi håber på stort fremmøde og regner med godt vejr, så rigtig mange kommer på deres motorcykel

Kaj V Pedersen

Adresseændring

husk at meddele din nye adresse til sekretæren.

V-2011-3B.indd 26 05-06-2011 21:00:22

Midt- og Vestjylland

Klubmøder afholdes 2. onsdag i hver måned på Grenevej 4, Astrup, mellem Videbæk og Skjern. Alle er velkomne.

Kontaktperson: Karl E. Holt, Borrisvej 16, 6900 Skjern, ✆ 9736 6179.

Århus

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

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafeteria, Seggelund Hovedvej 55, 6070 Christiansfeld, (Hovedvej 10) ✆ 74 56 13 66.

Medlemsmødet den 2/4

Mødet denne gang, blev afholdt på en dag hvor foråret og optimismen rigtig tog fat, man kunne da heller ikke undgå at bemærke de mange nyere motorcykler der blev luftet i det fine vejr efter en lang vinterpause.

Solen skinnede og der var højt til loftet, temperaturen havde også lokket flere af deltagerne til Seggelund på to hjul. Ja, vejret var så godt at vi blev ude på P pladsen og holdt "formøde" om løst og fast, vi nænnede ikke at gå ind i lokalet før tiden.

Efter Christian havde bimlet med Hjem-Is klokken og budt de 15 fremmødte (trods det fine vejr) velkommen, læste vi på klubbens vedtægter i et kvarters tid, hvorefter der blev talt om ordlyden. Et medlem med godt kendskab til formulering af tekster, så de ikke kan misfortolkes, fik bragt et par ting på plads. Det kan bl.a. nævnes, at indkaldelse til generalforsamling i medlemsbladet Veteranen, altid skal ske så tidligt, at forslag til generalforsamlingen kan nå rettidigt frem til bestyrelsen.

Det var sidste vintermøde, nu gælder det sommerens fornøjelser og udfordringer som vi alle har set frem til.

God sommer. *Lars Mylius Hjelm*

Arrangementskalender for 2011

18/6 Madpakketur v/ Alfred Andersen. ✆ 74 65 17 89

27-28/8 Alsløbet v/Margit og Kurt Hansen, ✆ 74 45 81 84 / 22 31 82 95.

17/9 Madpakketur v./ Anders Buchhave, Aabenraa, ✆ 74 68 01 70

1/10 Medlemsmøde

5/11 Planlægningsmøde

3/12 Julebanko–medbringsmågevinster

Yderligere oplysninger om arrangementerne i 2011 vil blive oplyst i Veteranen.

Annoncepriser 2011

1/1	side/år	8.000 kr.
1/1	side/gang	1.900 kr.
1/9	side/år	1.000 kr.
1/9	side/gang	300 kr.
1/1	bagsiden/år	10.000 kr.

Trykte annoncer kommer gratis på www.dvm.dk

Veteranforsikring i RUNA

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

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

Årlig pris for ansvar og kasko

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

2011

RUNA VETERAN
www.runa.dk

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

V-2011-3B.indd 27 05-06-2011 21:00:24

Fyn

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

Klubmøde onsdag den 13/4 i Vissenbjerghallerne

Det var en spændende aften, hvor Cai Peder Larsen viste sit Nimbusprojekt i ½ størrelse, så langt han var nået. Der er lavet mange fine detaljer på modellen, og det er pudsigt, hvor lille sådan en ½ størrelse ser ud i virkeligheden.

Aftenen startede med, at Cai fortalte og viste en række spændende billeder fra tre rejser i USA, hvor der blev kørt på lejede HD-maskiner. Første rejse var i 2007 og gik Florida rundt. Anden rejse var i 2008 og gik gennem Arizona, Utah, Arizona, Californien og Florida. På den tredje rejse i 2010 blev der kørt 7000 km over 16 dage fra Florida over Louisiana, gennem Texas, New Mexico, Arizona, Nevada til Californien.

På den sidste tur nåede man at besøge mange legendariske steder undervejs. Karavanen var på 29 kørere, men det var nu kun korte strækninger, at man kørte i samlet flok. Undervejs var der kun én dag med regn, men som Cai sagde, så blev det til gengæld til noget på de 4 timer regnen varede. Fortalt lidt i flæng, så gjorde det indtryk at besøge New Orleans, Tabasco Fabrikken, Sant Antonio og Alamo, Boothill Graveyard, Las Vegas og Californien. Route 66 blev selvfølgelig fulgt en stor del af tiden.

Derefter viste Cai billeder fra fremstillingen af ½ Nimbussen. Den laves præcis efter nedskalering af 1:1 tegninger fra fabrikken, krumtap og plejlstænger dog efter opmåling, da han på det tidspunkt ikke havde tegningerne. At der er tale om præcisionsarbejde

kunne han demonstrere med en 10 mm dorn gennem krydspindslejerne og så dreje krumtappen frit rundt. Det var fascinerende at se, hvordan de små stumper er fremstillet, og hvorfra specielle detaljer kommer. F.eks. er gummibælgene på forgaflen levn fra Caravelle fly. Tak til Cai for en spændende aften.

FYN RUNDT 7- 8/5 se side 18-19.

Kommende arrangementer

Bevaringsværdige skibe 23/7 i Kerteminde

Arrangementet er i samarbejde med Kerteminde og VisitKerteminde i forbindelse med, at de bevaringsværdige skibe anløber Kerteminde som den første havn på deres vej Fyn Rundt. Vi mødes kl. 11^{00} på Nordre Havnekaj, hvor vi vil blive anvist, hvor motorcyklerne skal stilles op, og hvor vi får udleveret billet til sandwich og vand. I forbindelse med arrangementet vil der være mange andre aktiviteter i byen, og der kan blive tale om, at man gerne vil have nogle af vore motorcykler stillet op i bymidten i Vestergade og i Trollegade, som er ca. 5 min. gang fra Nordre Havnekaj. Sluttidspunkt ca. kl. 15^{00} eller 16^{00}.

Stjerneløb i Bogense lørdag 6/8

Sædvanen tro arrangerer Anker Knudsen det traditionsrige Stjerneløb. Mødested ved Nordfyns Cykellager, Sct. Annegade 18 i Bogense. Vi mødes kl. 9 til indskrivning, og ved 10 - 11 tiden kører vi til gågaden, hvor starten går kl. 11. Der bliver lavet en flot rute med indlagt pause, og vi kommer tilbage til Bogense, hvor der er spisning på Bogense Hotel kl. 14. Startgebyret er 75 kr. Løbet er åbent for alle på motorcykel frem til ca. 1960. Tilmelding til Anker Knudsen på tlf. 64 81 13 34 eller 20 14 34 75.

"Smag på Langeland" søndag den 7/8 - AFLYST.

"Smag på Langeland" ser sig desværre nødsaget til at aflyse arrangementet.

Søren Højmark Jensen

Midtsjælland

S[illegible]79 , Kæ
[illegible]4100 R[illegible]
Christian Schmidt, © 2164 9081
Preben Jensen, © 57527631
Henning Petersen, © 21736240
Erik Kristoffersen, © 2555 1121
Peder Rønberg Jensen, © 4352 6483 / 6014 6283.

Klubaften 30/3-2011

Endnu engang lykkedes det klubben at tilrettelægge et godt arrangement. Denne aften med et herligt indlæg af Peder Rønberg Jensen.

Erik Kristoffersen bød velkommen til de ca.30 fremmødte medlemmer, videregav derefter ordet til aftenens foredragsholder Peder.

Peder indledte med at forklare lidt om sig selv, inden han gik over til aftenens emne: International Six Day Trail og Jawa motorcykler.

Med dias billeder af Jawa motorcyklens historie op gennem årene før, under og efter 2.verdenskrig, krydret med Peders store viden om Jawa motorcyklen og andre MC mærker fra Tjekkiet, nød vi den næste halve times tid.

Efterfølgende var der forevisning af film med afvikling af I.S.D.T. år 1960 i Østrig. Ikke ligefrem et trail for tøsedrenge. Over de 6 dage blev der kørt på grusveje i regnvejr, tæt tåge, sne, mudder samt stigninger vi ikke kender til her i landet –imponerende.

Peder sluttede med en lille film, ligeledes fra starten af 60erne, hvor Jawa cyklerne demonstrerede vinterkørsel. På en finurlig måde var der monteret ski på cyklerne. Prøvekørerne formåede at køre i høj sne og udenfor almindelige veje - viste hvad man kan med en MC med et par "ski " på!!. –Tankevækkende -

Efter Erik Kristoffensen havde takket Peder for det lærerige og muntre indlæg, orienterede Erik om de kommende arrangementer. Resten af aftenen, almindelig hyggesnak.

Rimmy 1877

V-2011-3B.indd 28 05-06-2011 21:00:25

Klubaften i Kværkeby den 27/4

Den første forårsdag med sol og med en dejlig temperatur. Det kunne tydeligt ses på gårdspladsen hvor over 20 af de 35 fremmødte kom kørende på deres gamle motorcykler.

Efter en times tid gik vi indendørs og Erik Kristoffersen bød velkommen til formanden for den nye Ariel klub, Henrik Larsen.

Medens vi så en film om en af motorcykelture som klubben laver flere gange om året, fortalte formanden om Ariel klubben.

Klubben startede i 1981 med omkring 40 medlemmer. Den voksede til ca. 340 medlemmer omkring 1993, men i dag er der kun 250 medlemmer. Forklaringen på medlemsnedgangen kan være at der ikke er så stort behov for reparationer og reservedele da man kan finde eller købe disse dele på nettet.

Klubben efterlyser medlemmer som vil påtage sig et stykke arbejde og pt. mangler der en kasserer.

Efter en fyldestgørende beretning om Ariel cyklerne gennem årene og hvor vi fik svar på alle de spørgsmål vi havde, takkede Erik for indlægget. Han spurgte om de havde planer om en sammenlægning og evt. fælles administration med andre klubber. I øvrigt har Ariel klubben en hjemmeside som kan ses på www.arielklubben.dk

Derefter opfordres de fremmødte til at deltage i Stjerneløbet onsdag den 25. maj. Se DVM,s hjemmeside om startsteder og tilmelding.

Til sidst fortalte Otto Lassen lidt om hvad der havde været på det sidste bestyrelsesmøde i DVM. Her var bl.a. det nye EDB systemet til kontingentbetaling og jubilæumsløbene de kommende år.

Derefter var der som sædvanlig hyggesnak for dem der ikke var kørt hjem før mørket faldt på.

Vagn Hansen, 188

Stjerneløbet onsdag den 25/5

Der er forskellige startsteder rundt omkring, hvor man så samles i større og mindre grupper.

Vores startsted var OK-tanken i Ortved, vi skulle mødes kl. 18.30, hvor OK-tanken bød på kaffe og kage. Vi kørte derfra lidt senere end planlagt, da Christian lige måtte hjem og skifte motorcykel (utæt benzintank).

Edith og Christian havde endnu engang lagt en flot rute ad de små veje til Herslev Strand, hvor vi mødtes med alle de andre.

Der var lavet en aftale med Herslev Strands Sejlklub, hvor sejlklubbens medlemmer havde tændt op i grillen, så der var mulighed for at købe pølser m/brød. Der kunne også købes øl, vand, kaffe og te og nogle lækre hjemmebagte kager.

Det var et rigtigt flot arrangement, de havde stillet på benene, EN RIGTIG STOR TAK TIL SEJLKLUBBEN FOR DET.

Der var ca. 55 motorcykler, repræsenteret af mange forskellige mærker og årgange. Det er pragtfuldt at gå rundt og betragte alle de forskellige motorcykler – flot syn.

Erik Kristoffersen bød velkommen, hvor han rettede en stor tak til Sejlklubben for deres store gæstfrihed.

Erik gjorde samtidig opmærksom på, at der ikke er klubmøde i Kværkeby før onsdag den 28. september 2011. De andre klub-onsdage er erstattet med køreture med start fra OK-tanken i Ortved.

Erik pointerede, at man godt må deltage i klubmøderne selvom man ikke er medlem af DVM, håber så at interessen bliver så stor, at køb af en gammel motorcykel vil gøre en til fuldgyldigt medlem af klubben.

Vejret var med os, så det var en rigtig god aften med en god stemning og hyggelig snak rundt omkring.

Arrangementer i Kværkeby i 2011

Onsdag 29/6 kl. 19^{00} (uge 26): Aftenkøretur med mål ved Maglesø ved Tølløse
Onsdag 27/7 kl. 19^{00} (uge 30): Aftenkøretur til Munkholmbroen
Uge 21, 26, 30, 35 startes fra DK-tanken i Ortved kl. 19^{00}

København

GBø9, 2605 Bø

Kig evt. på hjemmesiden, hvor vi vil annoncerer foredrag og tur når der er blevet aftalt dato. *Kurt H. Jensen*

V-2011-3B.indd 29 05-06-2011 21:00:30

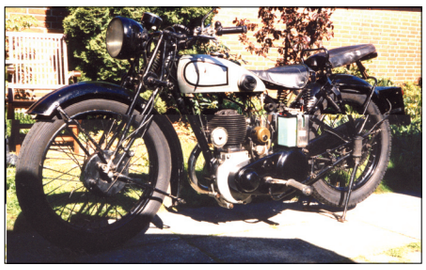
Genbrugshjørnet

SØGES / KØBES

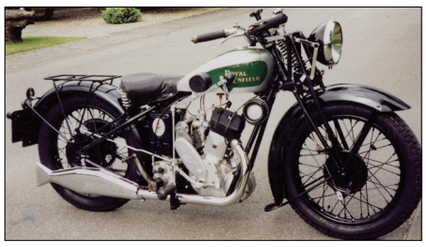
Harley-Davidson 750cc: Olie pumpe efterlyses, da min er temmelig slidt.
Gunnar Sejrskilde, ✆ 46 43 70 17

SÆLGES

Ariel VB årgang 1932 sælges.
Meget flot stand. Er renoveret og med nummerplade.
Thomas (1556), ✆ 60 83 98 44.



Norton 16G 500 cm² sideventilet årgang 1932 sælges.
Priside kr. 30.000.
John Larsen (1893), ✆ 43 45 71 50.



Royal Enfield model H31 570 cm² sideventilet årgang 1931 sælges.
Totalrenoveret i 2003, pæn og i orden. Har bl.a. kørt to Skagenløb.
Kr. 29.000 med plader.
Ejner Rasmussen, Odense (1913), ✆ 65 94 14 96.

Harley-Davidson 1200cc 1930, med Mannsville speedometer, bremse på sidevognen, nye hjullejer i sidevognen, reservehjulet er købt hos Røver Axel.
Der er kørt mange ture på den, også til udlandet, bl.a. Frankrig i 1993. Der er vindspejl på og de mange mæærker viser hvor den har været omkring. Sølvmærkerne på skærmen følger også med.
Jørgen Nicolaisen ✆ 59 26 45 48.

Harley-Davidson WLC med bakgear og sidevogn. indregistreret på 1929 papirer, hvilket man gjorde efter krigen for overhovedet at få fingre i en motorcykel. Sidevognen er en BMW kriger sidevogn med bremse.
Sælges grundet sygdom.
Kontakt Jørgen Nicolaisen, ✆ 59 26 45 48.

Harley-Davidson Servicecar, der har kørt som politicykel, er nu malet rød og står køreklar.
Du må køre den med kørekort til bil og uden hjelm!
Kontakt Jørgen Nicolaisen, ✆ 59 26 45 48.

Harley-Davidson Panhead 1951, 1200c topventilet, bakgear, starter. Sidevogn er med bremse.
Har kørt Europa tyndt.
Sælges grundet sygdom.
Kontakt Jørgen Nicolaisen, ✆ 59 26 45 48.

Nimbus 1934 grøn luksus sælges. Renoveret for 30 år siden og står meget originalt som sen model 1934. Faktureret 13/3 1935. Billeder lægges på www.dvm.dk eller mailes ved henvendelse.
Gorm Wæhrens på ✆ 29 82 00 10 eller mail på nimbus34@youseeme.dk

Indian Power Plus 1919 med sidevogn sælges.
Kontakt Henning Pedersen på ✆ 21 73 62 40.

Mærkekendere

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

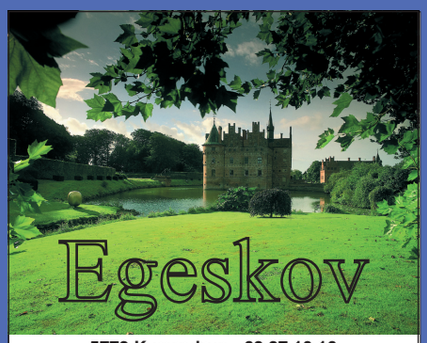
V-2011-3B.indd 30 05-06-2011 21:00:48

ALT TIL NIMBUS OG BMW

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

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

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



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

Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen

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

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

JC NIMBUS Aps.

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

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

Specialværksted

Veteranmotorcykler

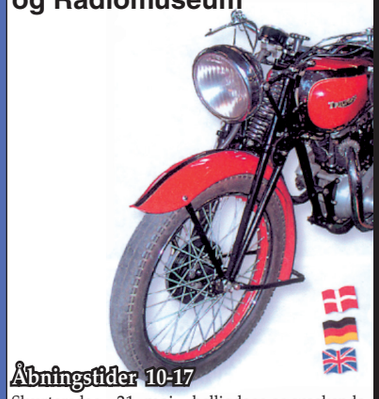
Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.

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

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



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

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Messecenter Herning

Stumpe-marked

Ting & Sager 2011

lørdag den 12/11 8-16
lørdag den 31/3 2012 8-16

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

Specialvækstedet tilbyder

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

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

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

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

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP

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

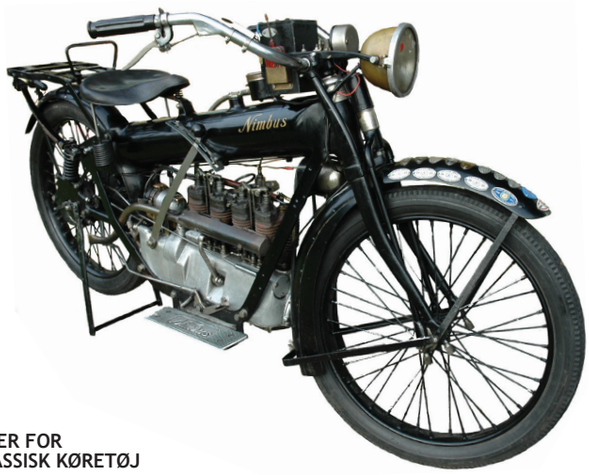
V-2011-3B.indd 31 05-06-2011 21:01:02

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Giesegårdvej 107, Gørslev
4100 Ringsted

POST
PP DANMARK
Blad ID-nr. 47817

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Med blot 100,- kroners indskud ved tegning af police i GF-Forsikring, deltager du i den årlige tilbagebetaling af eventuelt overskud. GF kunder fik i 2010 tilbagebetalt 130 millioner kroner.



PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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

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

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

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

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

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

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