



# VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub



Nr. 4 - August 2011 - 46. årgang



# VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub  
(medlem af Danmarks Motor Union)  
46. årgang - 4. nummer - ISSN 0105-9025

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

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

## Bestyrelse

### Formand

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

### Kasserer

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

### Sportsleder

Lars Sørensen, Stentofte 32, 9550 Mariager ☎ 98 54 10 30  
lars.soerensen@dvm.dk

### Sekretær, henvendelse vedr. adresseændring/abonnement

Ole Jensen, Giesegårdvej 107,  
Gørslev, 4100 Ringsted ☎ 56 87 94 20  
ole.jensen@dvm.dk

### Veteranekspert

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

### Bestyrelsesmedlem, webmaster

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

### Bestyrelsesmedlem, udklipsarkivar

Leif Obbekeær, Ahornvej 19, 5250 Odense SV ☎ 66 17 33 96  
leif.obbekear@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  
shoemarkjensen@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: Snedker Rudolph Olsen, Ringsted på sin Douglas. Indsendt af Leif Christensen.  
Se yderligere informationer side 11 i dette nummer.

[www.dvm.dk](http://www.dvm.dk) - check klubbens hjemmeside

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

## På den anden side...

# Kørerglæde!

Forleden dag kørte vi atter an gang over Storebælt. Denne gang kørte en indregistreret knallert på guleplader friskt og frejdigt over - lovlig var den ikke. Tidligere på året var en ældre mand på en ældre sportscykel også på vej ad motorvejen! Han overholdt ikke hastighedskravene om at køre mindst 45 km/t. Trafikradioen var ikke interesseret i at bringe noget - det skete da næsten hver dag!!

Hvorfor ikke Lillebælt - ja en stor traktor med høvender - vel at mærke ledsaget af politi med blåt blink.

Det blev ikke som bebudet til noget om nummerplader og Skat - ferietid her også. Afventer til senere nummer af VETERANEN.

Opråbet om Alcyon i sidste har givet Knud flere henvendelser. Tak for det. Vi vender tilbage senere med mere. Dæk er lige nu det store problem.

Een annonce i Genbrugshjørnet! Og vore markeder hos Peugeot og hvor det nu blev holdt - er de borte for altid.

Skagenløbet veloverstået - et andet vejr end i 2010. Det var så Fladtankerløbet skæbne i år, men det par heftige byger, dog slet ikke som Jyllandsløbet på Mors for år tilbage. Men heldigvis har vi da løbene at køre efter, for så skal vi jo trods alt ud i vejret. Og det danske vejr holder vi alle af.

Koldstartstesten under Fladtankerløbet - læs mere om denne i dette nummer.

Gorm Wæhrens, redaktør



Moster og far, Thomas Thomsen, i Amaliegade 1965, efter Skagenløbet. Indsendt af Alfred Thomsen.

## Formandens spalter

# Skal vi ændre vores løb ? *Fortsættelse*

Ved vores Fladtankerløb var der heldigvis nogle medlemmer, der gerne ville komme med deres mening vedrørende vores løbsregler.

Standhaftige klasse 1 køre fra de sydligste egne af Jylland vil gerne have at der tages mere hensyn til de helt gamle og svage motorcykler:

"Kan DVM ikke bruge faktorer ved beregning af tider som de gør ved rigtigt mange andre internationale veteranløb?"

Jeg erindrer at mit svar var klart som fra en beslutsom politiker – Nnnjjjaaee – hvilket helt sikkert kan tilskrives min uvidenhed om andre internationale løbsregler og eventuel anvendelse af "faktorer".

"Faktorer", har jeg nu fundet ud af, er tal mindre end 1 som man ganger en kørers strafpoint med alt efter hans cykels klasse (alder).

Hvis man eksempelvis kører i en klasse der har faktor 0,4 ville det i et DVM løb koste 2 strafpoint at komme et minut for tidligt, hvor det for klasser med faktor 1 koster 5 strafpoint.

Jeg har været ved at kigge lidt på hvordan de klasseopdelinger og beregner andre steder:

### Holland:

Windmill Rally, 2 dage, hver mere end 100 km rute, valgfri gennemsnitshastighed: 24, 30, 36 km/h. Deltagerne skal være arrangeret i hold med reserver.

4 klasser: A: 1914, B: 1915 – 1924, C: 1925 – 1930, D: 1931 – 1940 incl.

A-landshold skal være med 2 cykler fra hver af klasserne A, B og C. I alt 6 + 1 reserve.

B-landshold skal være med 4 cykler, ingen krav om klasse. I alt 4 + 2 reserver.

Mærkehold skal være med 3 cykler, ingen krav om klasse. I alt 3 + 1 reserve.

Der anvendes ikke faktorer på tidsberegningen (der er jo valgfri gennemsnitshastighed).

### Tyskland:

ADAC Veteranenfarht, 1 dag med 80 - 100 km rute, før 1931: 22 km/t, ellers 30 km/t.

Mange klasser hvoraf de der er interessante for os er: 01: 1918, 02: 1919 – 1930, 03: 1931 -1945 incl.

Der anvendes faktorer på 3 tidsetaper på ruter der er ca. 5,5 km, ca. 0,1 km og ca. 6 km.

Klassernes faktorer er: 01: 0,4 – 02: 0,6 - 03: 0,8.

Faktorer anvendes ikke på alle de andre hændelser man får strafpoint for.

### England:

Banbury Run, 1 dag med rutelængder og gennemsnitshastigheder afhængigt af klasse.

Klasse/længde/hastighed:

A: 1914/58 km/24 km/t

B: 1915 – 1924/88 km/32 km/t

C: 1925 – 1930/104 km/38 km/t.

Der anvendes ikke faktorer på tidsberegningen.

### Sverige:

Skåne Rundt, 2 dage med i alt ca. 550 km. Indlagte etaper med tidskontrol og oplyst hastighed.

4 klasser: A: 1904, B: 1905 – 1918, C: 1919 – 1930, D: 1931 – 1945 incl.

Der anvendes faktorer på tidsberegningerne for de indlagte etaper.

Klassernes faktorer er: A: 0,3 – B: 0,5 - C: 0,7 og D: 1,0.

Hvis du synes det ser ret svært ud i de nævnte eksempler – så er vi 2 !

Jeg kan dog godt se at brug af faktorer har betydning for de løb hvor der køres efter "samlet vinder" eller en speciel pokal, der er betinget af lavt pointtal – her vil det være en hjælp for de gamle og svage motorcykler hvis de ikke magter at køre på idealtiden.

Er det retfærdigt at man også bruger faktorerne hvis den gamle cykel kører for hurtigt og får strafpoint for at komme for tidligt ?

Hvis vi "bare" indførte faktorer i vores eksisterende DVM løb, og de fulgte klasseopdelingen, ville det i øvrigt ikke gøre nogen forskel overhovedet.

Skal vi i DVM justere på klasseinddeling, kørehastigheder og øvrige betingelser for afviklingen af vores løb ? Kom med din mening !

Sidst glemte jeg lidt vedrørende vores kommende generalforsamling i Korsør, lørdag den 29. oktober:

Husk at forslag til behandling skal fremsendes til mig senest 8 uger før generalforsamlingen – det betyder senest lørdag den 3. september 2011.

Officiel indkaldelse kommer i næste nummer af Veteranen.

*Kør fornuftigt,*

*Lars Klitgaard*

## Indhold

- 2 På den anden side
- 3 Formandens spalter
  - Skal vi ændre vores løb? *fortsat*
- 4 Matchless 1901-1966 *fortsat*
- 11 Om forsidefotoet
- 12 Down memory lane
- 14 Alsløbet - det 35.
- 15 Ny og udsædvanlig bog om Nimbus
- 17 FHM
- 18 Fladtankerløbet 2011
- 20 Skagenløbet 2011
- 21 Godt kammeratskab
- 22 Motor-Humør
- 23 Førerbevis, Anno 1931
- 24 Klubnyt
- 24 Mannheim - Europas største
- 24 Hvor blev DVMs af?
- 25 Løbs- og Aktivitetskalender
- 26 Landet rundt
- 29 Nye medlemmer
- 30 Genbrugshjørnet
- 30 Mærkekendere

# Matchless 1901-1966

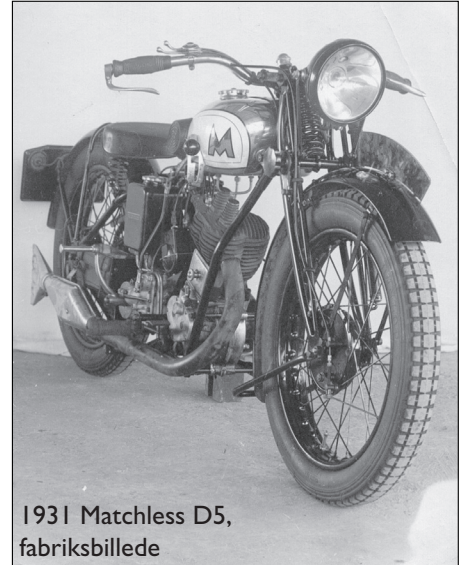
Af Christian Gyde



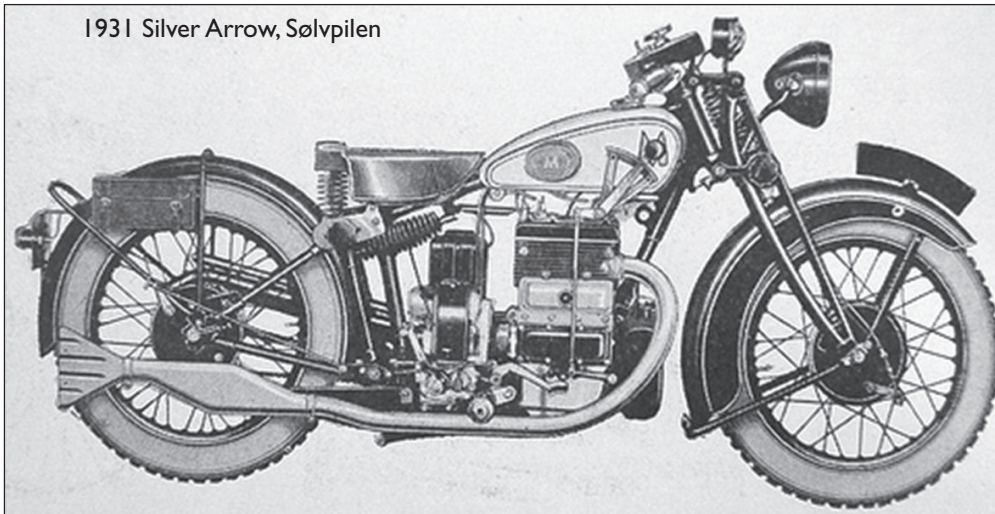
Historien om engelske motorcykler udspringer sig som bekendt i hovedtræk i Midlands, det engelske Ruhr-distrikt. Kun enkelte fabrikanter udenfor dette område klarede sig over længere tid, men de få undtagelser var til gengæld bemærkelsesværdige. Douglas i Bristol og P&M er et par stykker af dem. Men den mest succesfulde ikke-Midland producent var Matchless. Sådan indledte Christian Gyde sin artikel i sidste nummer af VETERANEN - og han fortsætter her:

## Silver Arrow

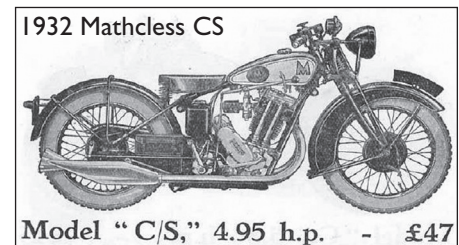
I 1930 lancerede man en motorcykel baseret på et hidtil uset motor-design – Silver Arrow. Denne maskine var designet af Harry, og lignede en parallel-twin. Reelt var det en 400cc snærvinklet SV V-twin (18 grader) i en enkelt støbejernsblok. Maskinen udviklede 16HK, og havde mange fine detaljer, f.eks. fuldt affjedret bagstel.



1931 Matchless D5, fabriksbillede



1931 Silver Arrow, Sølvpilen



1932 Matchless CS

Model "C/S," 4.95 h.p. - £47

## AJS overtages


Generelt gik salget af den nye modelserie gik så godt, at Matchless stod godt også mens krisen ramte industrien hårdt. Man var således i stand til at købe en af sine største og mest respekterede konkurrenter, AJS, i efteråret 1931. Hele produktionen blev flyttet fra Wolverhampton til Plumstead Road, men AJS-modellerne fik lov til at fortsætte forholdsvis uændret i et par år.

## Silver Hawk

I 1931 blev det kendte "M" introduceret på tanken, og man lancerede den formentlig mest avancerede og i dag mest sjældne maskine af alle Matchless'er, nemlig Silver Hawk. Maskinen var designet af den yngste bror Bert, og var bygget op om en avanceret motor, 600cc V-4 med overliggende knast. Men krisen kradsede, og begge maskiner var for dyre, og salget gik ikke spe-

1933

# SØLVHØGEN



St. B. P. Mærke

MATCHLESS "Sølvhøg" og "Sølvpil" er i Dag Verdens højst udviklede Motorcykler avia Konstruktion og Ydeevne overgaar alle andre, og dog er Priserne mindre end for andre af lavere Standard.

Englands største Motorcycle-Expert "Terrens" har efter Prøvekursen med "Sølvhøgen" udtalt sin højeste Anerkendelse af alle denne Maskines Detaljer, samt erklæret den for det næste han endnu havde hørt.

MATCHLESS er i Dag Englands førende Kvalitetsmærke.

4 Cylindre — overliggende Knastaksel — 500 ccm. 4 Gear - fjedrende Stelramme - fra 10 til over 130 km i Tim. i højeste Gear — Besidder en Lydløshed, Smidighed og Komfort, der svarer til det moderne Automobil, samt en uovertruffen super-sports Ydeevne.

**Kr. 1875,00**

Incl. elektrisk Lys og Horn samt Instrumentbord med indbyg. Speedometer m. m.

Der findes 8 forskellige Matchless Modeller til Priser fra 1075,00 incl. elek. Lys og Horn.

**SØLVHØGEN**  
VERDEN'S FINESTE MOTORCYCLE

Alles Forhandlere et Besøg og læs MATCHLESS demonstreret.

Autoriserede MATCHLESS Forhandlere i København og Omegn

BOHNSTEDT PETERSEN  
RITISK PRODUKT  
ILLIGSTE RISER

"VELO RAS", Ravnsborggade 19, Telt. Centr. 1658.  
R. NORDSTRØM, Borupsalle 111, Telf. Godthaab 7622.  
BOHNSTEDT PETERSEN, Kr. Bernikowsq. 2, Telf. Centr. 1131.

Matchless danske Generalagentur: BOHNSTEDT PETERSEN A/S, KØBENHAVN Ø.

cielt godt. Silver Hawken måtte konkurrere med Ariels Square Four, og her ved vi jo godt, hvem der vandt. Arrow udgik af sortiment i 1933, mens Hawken udgik i 1935. Som kuriosum kan nævnes, at alle magneter på de overlevende Hawks er stemplet 1930, så man har formentlig købt for optimistisk ind hos Lucas i 1930, så der var lager indtil modellen udgik.

### AJS betyder ny indsats i raceverdenen

AJS havde som bekendt konkurrencedygtige modeller i sortimentet, men disse var ikke tænkt et videre liv på Matchless-fabrikken, hvor Colliers havde stoppet al konkurrenceaktivitet. Den dygtige AJS fabrikskører George Rowley var fulgt med til Plumstead Road, og havde for egen regning kon-

verteret en to år gammel R7 til trialskørsel og stillede op på den til ISDT i Italien i 1932 sammen med det britiske hold. De vandt, men Colliers ville ikke vide af indsatsen. Maskinen blev holdt tilbage i tolden på vej hjem, og Colliers nægtede at betale de 10 pund, som skulle til for at få den fri. Rowley betalte i al hemmelighed selv og klar gjorde den til 100 miles Grand Prix på Brooklands. Colliers blev rasende, men Rowley opnåede en 5. plads på trods af den manglende støtte. Rowley forventede en fyreseddel som tak, men blev i stedet hyldet af brødrene, som tilmed annoncerede, at de ville omstøde den officielle politik og returnere til sports-scenen. Matchless-folkene udviklede videre på OHC-modellerne op gennem 30'erne og lancerede også den berømte V4 AJS roadracer, som i sit sidste år 1939 fik en kompressor monteret. AJS blev Matchless' racer-identitet.

1933 Silver Hawk, Sølvhøgen



1933 Matchless

T.T. REPORT NUMBER

# THE MOTOR CYCLE <sup>3<sup>rd</sup></sup>

Actual Sale more than Three Times that of any similar Journal Founded 1903.

COVERS EVERY PHASE OF THE MOVEMENT AND CIRCULATES THROUGHOUT THE WORLD

No. 1,576. Vol. 50. Thursday, June 22nd, 1933.

## MATCHLESS 'SPORTS 500'

"ULTRA SPORTS PERFORMANCE... SUPERB STEERING QUALITIES"

*This is how "The Motor Cycle" describes the performance of the Matchless "Sports 500"*

MAXIMUM SPEED	
TOP Gear	82 m.p.h.
THIRD Gear	74 m.p.h.
SECOND Gear	66 m.p.h.
FIRST Gear	35 m.p.h.

Here are the actual figures of "The Motor Cycle" Test Report  
This test was made on an absolutely standard machine in full touring trim with electric lighting.

ACCELERATION (From 20 m.p.h. to 45 m.p.h.)	
SECOND Gear	5 secs.
THIRD Gear	6½ secs.
TOP Gear	7½ secs.

for only £43.15

(Maglyso Electric Lighting 45 10s. extra)

SEND THE COUPON TO-DAY

COUPON MC-22-6  
To Matchless Motorcycles (Colours) Ltd.,  
Plumstead Road, LONDON, S.E.13.

Please send me the Special "Sports 500" Folder  
and the new 36-page Matchless Catalogue.

NAME \_\_\_\_\_  
ADDRESS \_\_\_\_\_

COPYRIGHT-REGISTERED AS A NEWSPAPER AND TRANSMISSIONS ETC. UNITED KINGDOM

Forsiden på The Motor Cycle 22/6 1933.  
Stor annonce for Matchless Sports 500.

## Slut med slopers

De vejgående Wolverhampton AJS-modeller overlevede frem til og med 1935, hvor Matchless introducerede deres vertikale motorer igen og sendte slopermaskinerne på pension. Her begyndte ensretningen af AJS og Matchless reelt – og den nye en-cylindrede OHV motor kom til at udgøre grundstammen i modelsortimentet de næste 30 år.

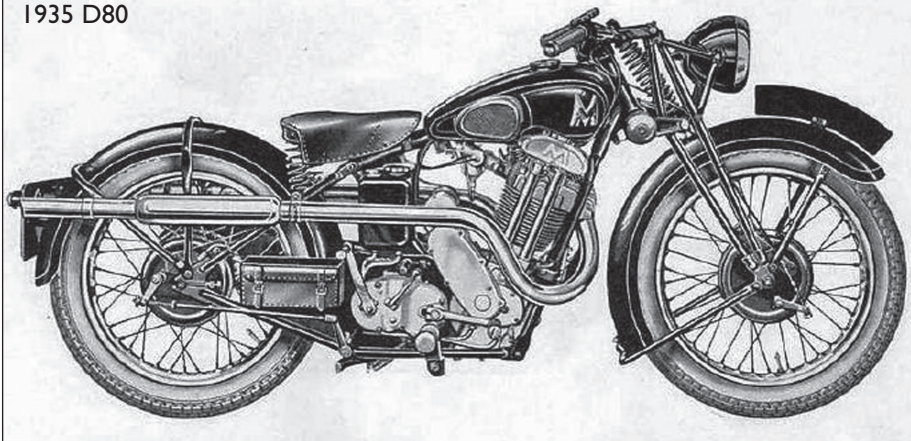
## AMC dannes ved opkøbet af Sunbeam

Ekspansionen fortsatte i 1937, hvor fabrikken købte Sunbeam af industrigiganten ICI. Da Matchless Motorcycles (Colliers) Ltd. nu rummede tre motorcykelmærker, ændrede man navnet til AMC – Associated Motor Cycles Ltd. AMC nåede at producere Sunbeam i to år inden krigen kom på tværs. Sunbeam blev solgt videre til

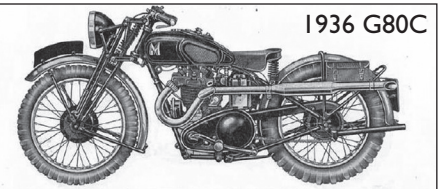
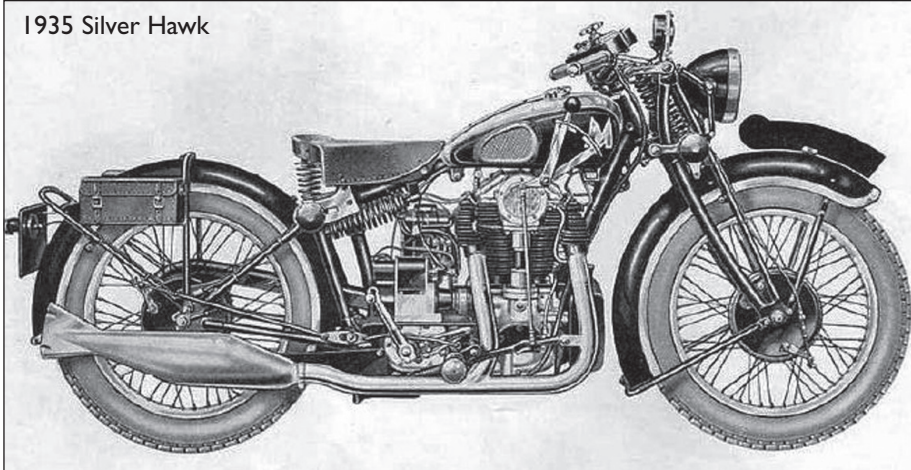
BSA i 1943. Efter sigende lærte AMC at lakere af Sunbeam, og den høje kvalitet af maling, som ses på efterkrigsmodellerne, tilskrives læren fra Sunbeam.

Fra midten af 30'erne og frem til krigen leverede AMC motorer til andre fabrikanter i stor stil. Matchless leverede således motorer til Brough Superior (en topventilet udgave af deres sideventilede 1000cc Model X-motor), Calthorpe, Coventry Eagle og OEC. Også Morgan kørte med Matchless, nemlig en vandkølet udgave af førnævnte topventilede X-motor. Matchless bed skeer med JAP.

1935 D80



1935 Silver Hawk

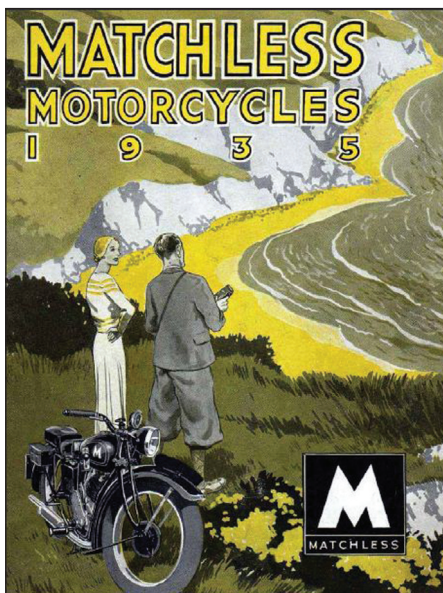
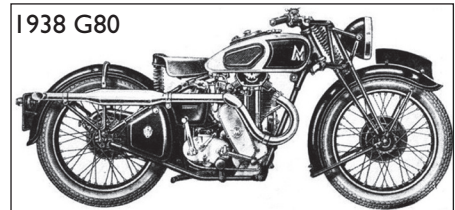


"500" CLUBMAN SPECIAL—Model 36 G80C £60.0.0

THE CYCLIST March 3rd, 1937

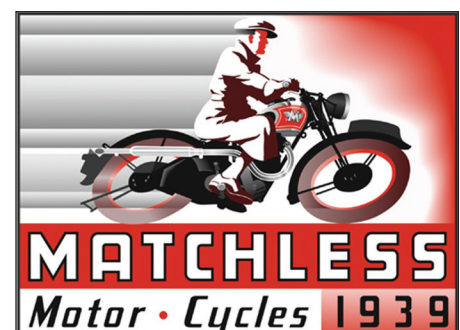
1937 Matchless cykel

1938 G80



1935 forside

1935 G5 Clubman



## 2. verdenskrig

Under krigen producerede man kun Matchless.

Krigsministeriet havde lavet flere konkurrencer mellem motorcykelfabrikkerne op gennem 30'erne, og flere store kontrakter var indgået. Matchless havde dog ikke fået nogen af dem. Et af kriterierne var vægt, og Matchless havde sit bedste bud i en lettere udgave af deres G3, i praksis en trialsmaskine.

Man var i 1940 endda langt fremme med en hydraulisk teleskop-forgaffel. Via gode forbindelser skaffet en BMW fra Irland og havde på bedste kinesiske maner kopieret princippet med succes.

Den lette maskine med teleforgaflen fik navnet G3/L, L for light. Maskinen var en Matchless, men havde et AJS topstykke. I 30'erne havde Matchless brugt hårnålefjedre, mens AJS brugte cylinderfjedre. Hæren ville kun have indkapslede cylinderfjedre, så derfor blev Matchless G3/L udstyret med et AJS topstykke.

Maskinen var kvik i kraft af sin OHV-motor, en af de få i tjenesten, den var let og den havde tidens mest moderne forgaffel.

AMC blev dog ikke beskænket med de store ordrer, idet fabrikken lå strategisk dumt i forhold til forventede tyske bombetogter, lige ved indflyvningen til London. Dette blev der dog snart lavet om på.

Først fik de allierede som bekendt klø ved Dunkirk i forsommeren 1940 og englænderne måtte lade 12.000 motorcykler stå tilbage på stranden efter evakueringen. Man måtte indkalde civile maskiner (ofte inklusive kører) og indrullere alle færdige maskiner på fabrikkerne og hos forhandlerne rundt om i landet.

Senere på året i 1940 skulle Triumph til at starte storproduktion af TW3, som var udset til at være briternes primære militær-cykel og som skulle lukke hullet efter Dunkirk. Men et af tyskerne første store luftangreb skete netop på Coventry i 1940, Coventry blitzten, og stort set alt værktøj, rammer, skabeloner og tegninger på Triumph-fabrikken gik tabt.



1940 Efterladenskaber ved Dunkirk



1940 Triumph fabrikken efter luftangreb i Coventry .

**STANDING THE STRAIN**

THE superb courage of our fighting men, and their ability to stand the strain of modern warfare, is exemplified in the panorama of recent events.

In no less a measure must their equipment be able to stand the strain, particularly in the case of motor cycles, for every rider must have complete confidence in his machine . . . and we are content in the knowledge that this confidence is felt by every rider of a Matchless.

We are also taking the strain by working day and night to provide the army with large numbers of what is undoubtedly one of the finest machines the world produces.

**MATCHLESS**

AN PRODUCT

MATCHLESS MOTORCYCLES, 44, PLUHSTEAD ROAD, LONDON, S.E.18.

The G3 250 Clubman is the machine the army use. What better recommendation can you have when you are thinking of a new motor cycle for yourself.

1941 annonce, krigstid

BSA, Norton og Matchless blev derfor de store leverandører af maskiner i krigsårene. AMC leverede således 92.000 stk. G3 frem til 1944. G3/L med sin teleskopgaffel var populær blandt brugerne på grund af køreegenskaberne og udseende, men blev forbandet blandt mekanikerne på grund af dynamoens placering under magneten bag cylinderen.

Bert Collier mistede på tragisk vis livet i efteråret 1941, hvor han forulykkede på netop den BMW, som de havde

købt i Irland. De var et stort tab for fabrikken. Bert var dels i en rivende udvikling som designer, dels lå hans hovedansvarsområde i at lede den kritiske fase, hvor nyudviklinger skulle overføres til masseproduktion. Han var ganske afholdt af de ansatte, og hans død var et stort chok. For at gøre ondt værre døde Harry i 1944, 63 år gammel, og Charlie var således den eneste af brødrene, der var tilbage efter krigen.

1941 G3L



AMC slap dog forholdsvis uskadt gennem krigen – der faldt flere V1 og V2 raketter i kvarteret med store tab af menneskeliv til følge, men fabrikken blev i løbet af krigsårene kun ramt af en enkelt brandbombe, som landede i materielgården og ikke anrettede større skade. Fabrikken gik i folkemunde for at være det sikreste sted i kvarteret.

### Efter krigen

AMC var hurtigt i gang igen efter krigen og producerede civile maskiner allerede omkring august/september 1945. En del nøglepersonale var dog stadig i militæret, og man forventede at de skulle blive hjemsendt. De første to år efter krigen eksporteredes næsten hver maskine, der blev fremstillet. Heraf en del til Danmark på trods af valutarestriktioner og generel smalhals. AMC havde masser af penge og ønskede at ekspandere.



### Francis Barnett og James købes

I 1947 brugte man en del af dem til at overtage Francis-Barnett, som byggede letvægtsmaskiner med tilkøbte Villiers motorer. Produktionen blev liggende i Coventry og blev ikke flyttet til London som det ellers var overgået AJS og Sunbeam. I november 1950 gentog man kunststykket og overtog James, som også baserede deres maskiner på Villiers motorer.

### Norton

Og i 1953 overtog man Norton, formentlig den dårligste handel af dem alle. Dels kunne AMC ikke overtage fabrikken 100% pga. fremmede investorer, dels fordi Nortons modeller var ganske bedagede, med Dominatoren som eneste undtagelse. Faciliteterne i Bracebridge Street var desuden forældede, og store investeringer var påkrævet.

### Nedturen

I 1954 døde Charlie så som den sidste af brødrene. Han døde på sit kontor på fabrikken, 69 år gammel, og arbejdede stadig fuld tid. Charlies livslange og dybe kendskab til motorcykelindustrien blev et alvorligt mangler på fabrikken i de kommende kritiske år. Få uger senere døde Ike Hatch, som var fabrikens mangeårige chefudvikler.

Ved udgangen af 1954 annoncerede AMC at det ikke ville investere i Road Racing længere, hvilket næppe var sket med Charlie ved roret. Ledelsen af virksomheden haltede nu, og en række fatale beslutninger ventede rundt om hjørnet.

AMC var i realiteten 5 virksomheder, som hver især søgte at fremme produktionen af deres egne maskiner i konkurrence med hinanden. I de sene 50'ere var koncernen plaget af dårlig ledelse og interne kampe mellem forretningsenhederne. En række dårlige beslutninger blev taget, og de trak alle AMC længere og længere ned i dyndet.

I 1956 og 1957 blev der investeret massivt, op mod 1 mio. pund, i nyt produktionsudstyr og forventningerne var høje. Der skulle udvikles en letvægtsmaskine, så AJS og Matchless kunne tage kampen op i markedet for 250cc 4-taktere. Der skulle laves 2-takt maskiner som erstatning for de Villiers motorer, som man brugte hos Francis Barnett og James. Der skulle laves Norton-gearkasser, efter man havde vraget Burman som leverandør til AJS og Matchless. Revolverbænke og andre hurtigt omstillelige maskiner blev installeret, bl.a. 150 drejebænke og 250 søjleboremaskiner og fræsere. Den engelske pendant til Ingeniøren havde en 12-siders artikel om de mange lækre sager.

Men de store planer bag beslutningerne var truffet for sent og uden mangel på større strategisk indsigt.

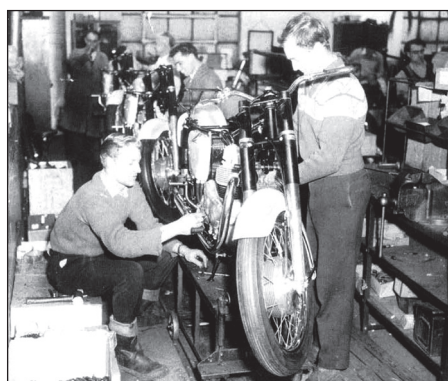
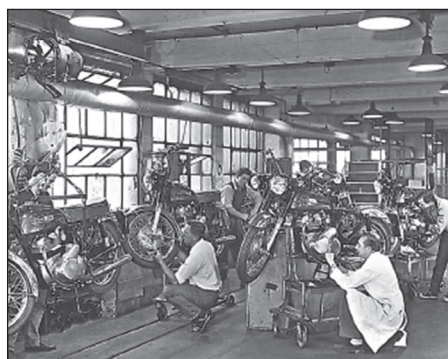
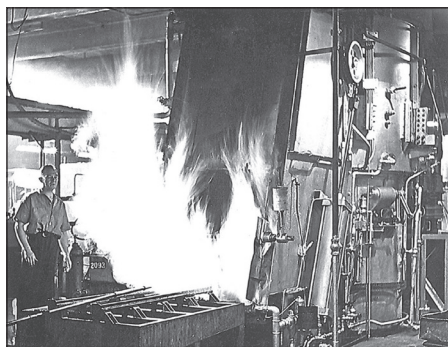
### Villiers

AMC ledelsen besluttede f.eks. at man hos Francis Barnett og James skulle erstatte de velkendte og efterprøvede Villiers motorer med nyudviklede motorer af eget design fra fabrikken i Woolwich. Umiddelbart en god idé, men uden forudgående viden om 2-takts motorer endte man med at have designet motorer, som var dårligere end Villiers. Samtidig skulle man binde penge i lager af reservedele og motorer, og samtidig sørge for at prioritere, så der ikke opstod restorder. Før kunne man forlede sig på underleverandørens erfaringer og produktionsapparat.

### Letvægtsmodellerne

Man besluttede sig for at introducere en AJS/Matchless letvægtsmodel, og udviklede en 250cc 4-takter, som skulle tage kampen op på markedet





for begyndermotorcykler, f.eks. BSAs 250cc C12. Man var klar med den nye 250cc letvægtsmaskine (AJS M14, Matchless G2) til årets motorcykel show i Earls Court – men BSA præsenterede samtidig deres også nyudviklede C15 på 350cc på det samme show. AMC's 350cc kom først til i 1960, to år for sent. Maskinerne var ingen succes, tunge på trods af letvægtsprædikatet, og mekanisk set ikke specielt ophidsende.

### Indian

USA var et kæmpemarked, og AMC havde i slutningen af 40'erne og gennem 50'erne forladt sig på enkelte store agenter, en i øst og en i vest. For at maksimere udbyttet og for at få fuld kontrol over salgskanalen, besluttede man i 1959 at købe Indian. Den sidste rigtige Indian motorcykel var for længst produceret, men forhandlernettet eksisterede stadig og man havde et hovedkvarter. Indian havde siden produktionen ophørte importeret motorcykler og "omdøbt" dem til Indian. F.eks. solgte de Royal Enfield twins som Indian. AMC købte Indian og ville sælge AJS/Matchless gennem denne kanal. Det blev en kæmpefiasko, som gav et meget stort underskud i starten af 60'erne.

Ledelsen af AMC nægtede Norton adgang til denne salgskanal, for AJS og Matchless var hovedmærkerne. Dette var dog Nortons held, for Norton havde etableret et samarbejde med agenten Berliner Motors i New Jersey, som allerede havde et landsdækkende forhandlernetværk, som bl.a. Ducati benyttede. Norton tjente mindre på dette arrangement end de havde gjort ved at gå direkte, men til gengæld lavede Berliner arbejdet og bar risikoen. Derved fik Norton øget deres produktionstal med lavere enhedsomkostninger til følge, ligesom sæsonudsving på hjemmemarkedet blev udjævnet og man kunne producere kontinuert.

### Dårlig ledelse

AMC hjemtog profit i 50'erne fra alle forretningsenheder uden at reinvestere og udvikle i tilstrækkelig grad. Der var

investorer, kreditorer og banker at tilfredsstille, så AMC snuppede ethvert overskud hos de fornuftige forretninger Francis Barnet og Norton og brugte pengene til at afstive AJS/Matchless vaklende fremtid. I 1961 solgte Norton godt, især i USA. En udvidelse af produktionskapaciteten var påkrævet, og Norton havde selv kapitalen til det. Men AMC hjemtog Nortons penge for at dække underskuddet i London, og udvidelsen af fabrikken i Bracebridge Street skete aldrig. Samtidig udeblev den potentielle profit fra den udvidede Norton-forretning også – hvilket ellers formentlig kunne have reddet koncernen.

AMC aktiens værdi var i 1961 20% af, hvad den var i 1954, og der var stor uro blandt aktionærerne. Vrede aktionærer fik indkaldt til ekstraordinær generalforsamling med et klart punkt på dagsordenen; de seneste års katastrofale beslutninger havde demonstreret bestyrelsens uduelighed, og man ønskede at indsætte en ny bestyrelse. Dette lykkedes ikke, og bestyrelsens sammensætning af inkompetente svigersønner og forretningsfolk uden motorcykelkendskab endte med at bestod.

Forretningen vaklede videre – der udvikles stort set kun kosmetisk på modellerne 1960-1962, og slaget går så sløvt, at man beslutter at ophøre med at stemple modelåret i motorerne. Derved kunne kunden ikke umiddelbart se, at forhandleren stadig havde sidste års modeller i udstillingslokalet.

I Danmark sætter Fred. Rasmussen prisen på AMC-produkter op til det dobbelte og meddeler forhandlerne, at maskinerne kun tages hjem på bestilling.

### Norton flytter

I 1963 beslutter man at flytte produktionen af Norton til fabrikken i London. Norton havde lige lanceret Atlas-motoren på 750cc, hvilket bliver meget belejligt, da AMC's egen twin ikke kunne holde til at blive forstørret til 750cc. AMC's smag for "tankmærke-udvikling" stiger, og man laver de samme

modeller som AJS, Matchless og til dels Norton kun med farve og tankmærke til forskel. Norton ES2 bliver til Norton ES2 mark II, og er reelt en G80 i forklædning. Dette har den modsatte effekt end forventet – de mærkeloyale kunder kan godt se, hvad der foregår og lader sig ikke narre. Samtidig introducerede man nye modelnavne så som Apache og Tomahawk, foranledt af Indian-investeringen, hvilket øgede forvirringen hos kunden endnu mere.

AMC levede nu i større og større grad af Norton salget i USA, men holdt stædigt fast i AJS og Matchless, som i 1964 får Norton nav og forgaffel, mens de store 750cc får en Norton motor.

### Dødskampen

De gamle garvede medarbejdere flygtede i stort tal fra fabrikken i protest mod ledelsen og ledelsesstilen. 1965-modellerne modtages af pressen med kommentaren "den ser ud som om man har taget et udvalg af AMC, Norton Jubilee, Featherbed stel, AJS, Matchless

og Norton motorer og tankmærker for alle tre mærker, rystet dem i en stor hat og fået 22 modeller ud af det."

Medio 1966 får AMC sværere og sværere ved at betale regningerne. Modelfarverne i salgsbrochurerne er kun vejledende, for reelt skifter de lidt fra uge til uge, idet man måtte købe malingen så billigt som muligt uden at skele til nuanceforskelle. Skrotmetal må omsættes til kontanter, og efterhånden må de gå på jagt på reservedelslageret for at finde ting, som kan omsættes som skrot. Adskillige maskiner af historisk værdi bliver omsat og endda skrottet.

I august forværres situationen nærmest time for time og ledelsen siger op. Kreditorerne forsøger at rydde op, mens folk fra den amerikanske agent Joe Berliner i bogstavelig forstand står ved porten og tilbyder arbejderne kontant betaling for at komme igen dagen efter og lave reservedele til USA. I september 1966 overtages AMC af Manganese Bronze, en industrikoncern

som allerede ejer Villiers. Det besluttes at fusionere AMC med Villiers under navnet Norton-Villiers. Norton-Villiers producerer maskiner ud fra restlageret, men den store satsning bliver den hasteudviklede Norton Commando – men det er så en anden historie.

Fabrikken blev jævnet med jorden i 1969, da Plumstead Road skulle udvides og regeringen støttede udflytning af produktion som egnsudvikling. Norton flyttede til Andover, 100 km sydvest for London. Woolwich mistede 70.000 arbejdspladser i årene 1965-1970.

### Post-skrift

AMC fik som fortjent. De reinvesterede ikke i den tid, hvor de havde penge. De designede ikke nye modeller, de installerede for sent og forkert i produktionsudstyr, de spildte penge på strategisk tåbelige indkøb. Dødsruten begyndte i midten af 50'erne, da man vendte sig bort fra Colliers ideer om sund, innovativ udvikling, sportslig succes og penge holdt i kredsløb.



## 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](http://www.runa.dk)

Tlf. 33 32 22 00



RUNA VETERAN

# Om forsidefotoet

Af Søren Højmark Jensen:



Det er et flot billede af motorcykel og chauffør og det falder hurtigt i øjnene, at der er monteret elektrisk udstyr med remtrukken dynamo placeret under forreste cylinder, batterikasse, to lygter på styret, og er det ikke et elektrisk horn også?

Når jeg ser på motoren, må der være tale om en 2 ¾ HP (350cc), som blev lavet i rigtig mange år fra før 1. Verdenskrig og op til 1926.

Jeg er enig i, at denne her er fra 20'erne på grund af tankens afrundede kanter.

Svinghjulet ser dog anderledes ud, end vi plejer at se på 2 ¾ HP, og ligner det, der kom på de efterfølgende modeller med kobling i svinghjulet. Det får mig til at tro, at den er nyere end 1922.

Ud fra min Douglaslitteratur vil jeg mene, at det tidligst kan være en årgang 1924.

Det var år at SW/24 modellen (2 ¾ HP) netop kom med den nye svinghjuls kobling samt kickstarter og trinbræt af støbt aluminium med gummidupper. Samme år kom TS/24 modellen med C-type fjeder foran på sadlen - alt sammen noget der kan ses af billedet.

De dybe skærme ser også anderledes ud på en 2 ¾ HP og kom også i 1924 på den topventilede RA model.

Til sidst er der lyddæmperen som forvirrer. Vi plejer at se lyddæmperen placeret under motoren, men denne ligner en fra den efterfølgende EW model. Måske er det dynamoen under motoren, som er årsag til en anden lyd-dæmper.

Ydermere ser vi at der ikke er forhjulsbremse, og transmissionen er det, som englænderne kalder "chain-cum-belt drive", hvilket må være temmelig gammeldags midt i tyverne.

Alt i alt vil jeg mene at der må være tale om en 2 ¾ HP model fra tidligst 1924, måske en af de allersidste fra 1926.

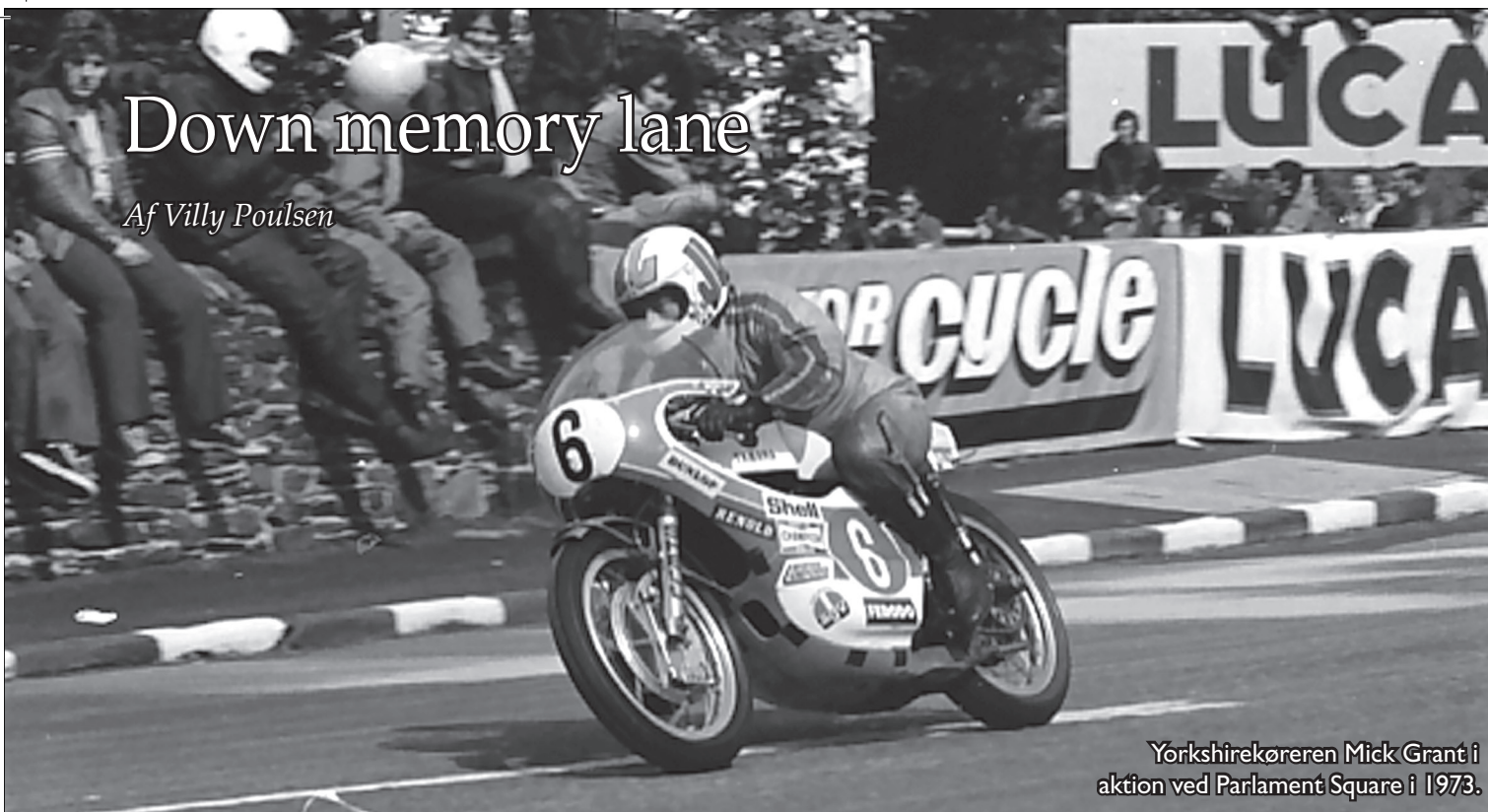
Billedet er venligst tilsendt af Leif Christensen, Ringsted.

Manden på cyklen er Rudolph Olsen. Han var snedker. Jeg ved ikke, hvorfra han stammede, men han blev gift med Lilly, hvis far var ved banen og boede i et af banens huse ved stien ned til Søndervang i Ringsted, oplyser Leif Christensen.

Er der læsere der kan supplere vil det være fantastisk.

# Down memory lane

Af Villy Poulsen



Yorkshirekøreren Mick Grant i aktion ved Parlament Square i 1973.

Efter en pause på nogle år er Villy Poulsen vendt tilbage som fast skribent i Veteranen. I hvert nummer vil han vende tanker, minder og måske problemstillinger i en lind strøm. Kommentarer fra læserne er altid velkomne.

I motorcyklens snart 125-årige historie, har den primært haft to formål: At være et billigt transportmiddel i det daglige, og hertil et fantastisk redskab til at dyrke farten med. Det er der for så vidt ikke ændret meget ved i den for os lange periode. Men der er i den seneste halve snes år kommet en ny generation af motorcyklister til, nemlig dem der kører motorcykel af sociale årsager. Hvor store side- og tanktasker til smoking og plastikkort, er vigtige redskaber.

Det er dem der har vekslet en del af murstenene om til en motorcykel, og vi har aldrig i historien haft så mange motorcykler indregistreret i Danmark som netop i disse år. Vel op mod 125.000 maskiner, alt incl. Det er vel heller ikke helt utænkeligt, at velstanden har skaffet veteranfolket flere og mere spændende maskiner.

Der er jo gået mode i at køre på især store amerikanere af enhver slags, men det er dog kun ganske få, som endnu har taget springet, og købt nogen af de rigtigt interessante amerikanere som

Reading Standard, Pierce Arrow, Pope, Yale, Crocker, Flying Merkel osv., men forhåbentlig kan det jo endnu komme, og det vil jeg egentlig ønske, for disse specielle klenodier byder på oplevelser, man ikke får andre steder i vores interesseområde. Og så er der næppe tvivl om, at de vil holde værdien, næsten uanset hvad der ellers sker af omvæltninger i vores følsomme samfund.

Fornylig holdt jeg foredrag i en MC-klub i Esbjerg, og i den efterfølgende diskussion faldt snakken på begrebet originalitet. Det er jo noget som har været sporadisk diskuteret i DVM-regi. Vel hjemme igen efter foredraget spurgte jeg gode venner rundt om i verden hvad de mente om "originalitet" når det drejer sig om motorcykler.

Den bedste besvarelse fik jeg fra min gode ven Paul "Beton" Hansen, som er rockerkonsulent i Odense Kommune, og manden bag Fyns MC Festival, som har udviklet sig til landets største.

Hans svar har jeg oversat til forhåbentlig brugbart dansk, da det kommer fra Dr. George Cohen fra Somerset, som ud over at være en meget anerkendt psykolog, også er en af de største eksperter i verden på 1-cylindrede Norton af enhver årgang. Dr. Cohen siger:

"Jeg er mindst 1001 gang blevet spurgt hvornår en MC er original eller ej, og hver

gang har jeg svaret NEJ, men det skal du ikke være ked af!!!!. Lad mig forklare. På den tid hvor du kunne købe en ny Norton fra Bracebridge Street, lige fra de tidlige 1920'ere og hele vejen frem til 1960'erne, kunne i princippet bestille sin nye motorcykel efter egne specifikationer hvad angår krom og lakering. Det kunne også være med en sportsbetonet bensintank, eller en stor tank, som den der sædvanligvis blev kørt med på Isle of Man. Der kunne være varierende hjulstørrelser, hvis man f.eks. ønskede at bruge sin maskine i amatør trials.

Maskiner til racerbrug blev ofte skilt ad inden de kom på banerne, og samlet igen efter førerens/ejerens specifikationer. Der blev skiftet styr og greb, og i det hele taget lavet mere eller mindre vilde ændringer.

Dr. Cohen fortsætter:

-Jeg har i min samling en Brooklands racer maskine fra omkring 1920. Den kører med en karburator fra 1940, alene af den grund, at den er meget bedre end den originale. I øvrigt kan man vel med en vis ret sige, at bare et kabel er skiftet, er originaliteten væk

Det samme skete ofte med gadecyklerne. Og Dr. Cohen slutter sit svar med at sige, at det jo til enhver tid drejer sig om at have størst mulig sikkerhed, og det har man med en maskine der kører godt, også selv om der er foretaget modifikationer, og det er op til enhver at bestemme, hvordan ens egen maskine skal være".

Helt for egen regning vil jeg så tilføje, at det er mange klasser sjovere at eje en maskine med rester af den originale maling, og eventuelt så et par nænsomt behandlede rustpletter her og der, end at have en nymalet- og forkrommet maskine der stråler i al sin glans.

Når dette læses, så er jeg forhåbentlig på vej til Manx Grand Prix på Isle of Man, mit 26. besøg på dette fantastiske sted. Det er sagt ofte, men jeg gentager det lige: Er man bare det mindste interesseret i motorcykler, især de klassiske, er denne lille ø midt i Det Irske Hav simpelthen en nødvendighed at besøge. De årlige TT-løb, som er for nye racermaskiner, køres omkring begyndelsen af juni, mens de klassiske racere bliver luftet på den godt 60 km. lange bane fra slutningen af august og en uges tid frem. Her møder man Norton Manx, Matchless G50 og G45, AJS 7R, Triumph, BSA, Velocette, MC Agusta, Honda, Suzuki, og hvad hjertet ellers kan begære. Og det er ikke som museumsgenstande maskinerne køres, nej, det er med gennemsnitshastigheder et godt stykke over de 100 miles i timen, (omkring 175 km/t). Og det vel at mærke på en bane med 175 sving,



En BSA Gold Star, modificeret med en skivebremse, og en 3-cylindret MV Agusta klar til start.

hvoraf flere af de langsomste køres i 1. gear, med koblingen "filende" for at holde omdrejninger på motorerne, og så ellers accelererende op igen til maksimal ydelse.

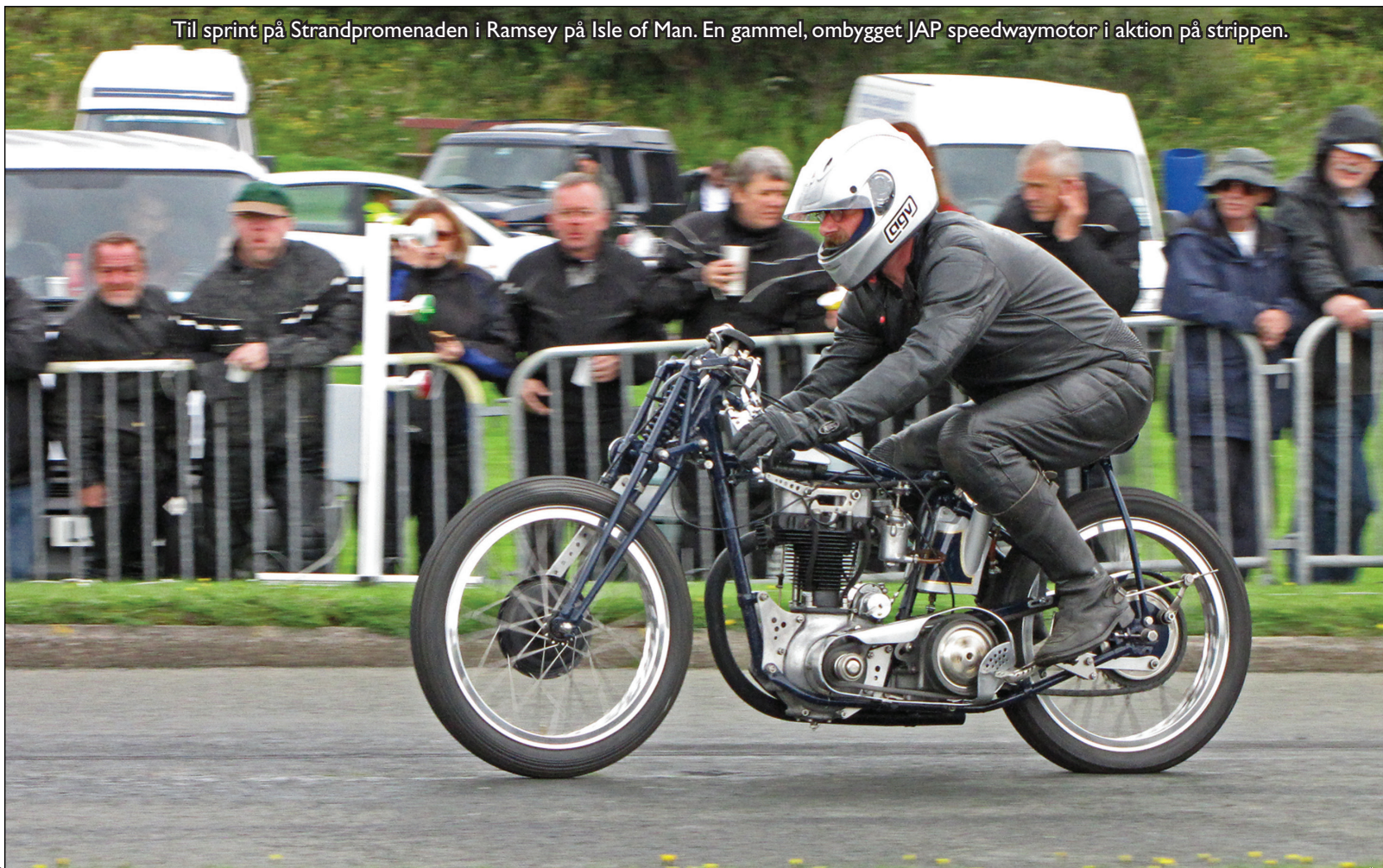
Det er noget man skal opleve for at kunne forstå det.

Ellers har jeg personligt genfundet glæden ved at køre på MC – efter at have sluppet det helt i en periode på

vel fem år. På grund af to kunstige knæ følte jeg ikke at det var sikkert at køre moderne MC, men nu har jeg pudset min Norton International af så den skinner flot, og vel nået at køre 1000 km. her indtil midten af juni, og det skal blive til mange flere sæsonen igennem.

Så det kan jo være vi ses derude.

Til sprint på Strandpromenaden i Ramsey på Isle of Man. En gammel, ombygget JAP speedwaymotor i aktion på strippen.



# Alsløbet - det 35.



Kurt Hansen med datter lige i hælene, og Margit bagved på Indian.  
Charles Mortensen i sommerligt antræk, Alsløbet 2002.  
I år er det Margit og Kurt Hansen, der er løbsarrangør.



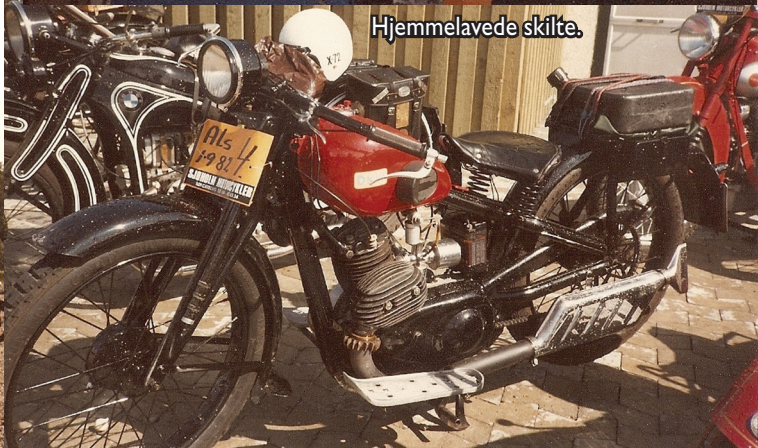
Uddeling af præmier i 1982.

Der henvises til forrige nummer af VETERANEN for længere omtale af løbet. Her bringes billeder fra dengang, dvs. fra 2002 og 1982.

Alsløb 1982 hos Duelco



Svend Erik Outsens og Kurt Nielsen.



Hjemmelavede skilte.

# Ny og usædvanlig bog om Nimbus bringer nyt

Bogen, "Nimbus i sort-hvid og farver", udkommer i slutningen af september. Den bliver på hele 230 sider i stort format. Bogen er så godt som udelukkende baseret på ikke mindre end 400 sjældne fotos med udførlige undertekster, og som for de flestes vedkommende aldrig før har været offentliggjort.

Bogen er den anden i serien, hvoraf bogen, "BSA i sort-hvid og farver", var den første, og "Nimbus i sort-hvid og farver" vil også være i stort format.

De ældste billeder er fra den spæde start i 1919, hvor man er i færd med at samle de første Nimbus motorcykler, men derudover dækker bogen hele perioden frem til nutiden.

Tiden under besættelsen er skildret med en helt unik og enestående billedsamling, hvor det var tyskerne, som sad i sadlen på de beslaglagte danske Nimbus motorcykler.

Yderligere indeholder bogen et indtil nu ukendt stort og omfattende materiale om politiets motorcykler, som for en stor dels vedkommende blev beslaglagt i september 1944, da den tyske værnemagt opløste det danske politi. Ud fra dette unikke statistiske materiale skabes der for første gang en komplet oversigt over politiets motorcykler og deres skæbne.

Efter krigen forsøgte man, at skabe sig et overblik over motorcyklerne man havde rådet over, indtil det danske politi blev opløst, og sammenlignede det med de få motorcykler, man endnu havde. Nogle var forsvundet sporløst, andre havde tyskerne og deres danske hjælpere taget, og andre dukkede først op flere år efter krigen, og i

bogen "Nimbus i sort-hvid og farver", er det hele beskrevet ned til dato og stelnummer niveau.

Nimbus motorcyklen er vel nærmest det, man kan kalde verdensberømt i Danmark. Og det er den ikke blevet uden grund, for det er på mange måder en fantastisk motorcykel. Den holder usædvanligt længe, den kan holde til at blive brugt, og endelig er det en motorcykel, der aldrig svigter én.

Indtil nu er det blevet til adskillige bøger om Nimbus, og selvom denne bog føjer nok én til i rækken, er den alligevel anderledes end samtlige af de andre bøger der er skrevet om Nimbus. Sigtet med denne bog er at give et nyt og anderledes billede af Nimbus motorcyklerne og dem, der kørte på dem. Vi kender alle udtrykket, "et billede siger mere end 1000 ord", og det er netop, hvad billederne i denne bog gør.



Den danske Nimbus motorcykel har en særlig plads i vore hjerter og med god grund. Det er en usædvanlig holdbar motorcykel, for ud af de 12.715 eksemplarer der blev bygget fra 1919 til 1959 er over en tredjedel registrerede og på nummerplader den dag i dag, og det tal stiger tilmed. Ingen anden motorcykel på kloden kan fremvise så høje tal, og det er ganske enkelt intet mindre end en verdensrekord. Samtidig er det også det eneste køretøj, som vi i Danmark har produceret i så stort tal og over en så lang en periode.

Nimbus i sort-hvid og farver er så godt som udelukkende baseret på sjældne fotos, som aldrig før har været offentliggjort. De ældste billeder er fra den spæde start i 1919, hvor man er i færd med at samle de første Nimbus motorcykler, men derudover dækker bogen hele perioden frem til nutiden. Tiden under besættelsen er skildret med en helt unik billedsamling, hvor det var tyskerne, som sad i sadlen på de beslaglagte Nimbus motorcykler.





Stort set alle Nimbus motorcykler tilhørende den danske hær blev beslaglagt. Nogle kom til at gøre tjeneste på østfronten, og andre som denne lange række af Nimbus motorcykler endte i Norge, hvor de gjorde tjeneste i diverse enheder. Her er det en af Værnemagtens politienheder, som det fremgår af POL nummerpladen.

Havde man en model Sport, som denne velklædte mand, var man virkelig godt kørende. Knopforgaflen tyder på, at det efter al sandsynlighed er en årgang 1938, og da billedet stammer fra Vamdrup Lokalhistoriske Arkiv, taler alt for, at billedet er taget på den egn.

Nimbus i sort-hvid og farver • Jens Jessen • GT Forlag



## Nimbus i sort-hvid og farver



Jens Jessen  
GT Forlag



“Nimbus i sort-hvid og farver” koster 298 kroner og udgives af

GT Forlag,  
Skanderborgvej 140,  
8660 Skanderborg,  
86 57 72 01  
[www.gtforlag.dk](http://www.gtforlag.dk)

Bogen er på 230 sider. Den er i stort format, trykt på kvalitetspapir og med stift bind. Bogen kan købes hos boghandlerne, eller bestilles direkte hos forlaget.



# Motorcykleklubben FHM

I VETERANEN 2010 nr. 5 tegnedes et portræt af Ferdinand Hansen Mørkøv's motorcykel og familiens motorcykelklubs arbejde på at rede motorcyklen.

Kære Gorm.

Her en lille hilsen, et spørgsmål, lidt nyt, og en stor tak fra motorcykleklubben FHM.

I søndags blev vores årlige møde afholdt og det var en stor succes på flere fronter. Først og fremmest var der en stor og udelt begejstring for din meget flotte artikel om vores klub.

Faktisk ville vi høre, om vi måtte sætte den ind på vores hjemmeside, den du har set engang. Skulle der være belæg for dette, ville vi gerne gøre det synligt, at det er dig der har skrevet den fine artikel, ligesom vi vil sikre at vi ikke kommer på kant med noget copyright eller andet. Evt også linke til din hjemmeside eller andet du måtte ønske.

Ihvertfald er et eksemplar af bladet nu gemt i vores arkiv - Et arkiv der nu bliver kategoriseret og lagt i orden. Det er nu sin sag, da vores samling indeholder store mængder af billeder, artikler og meget andet.

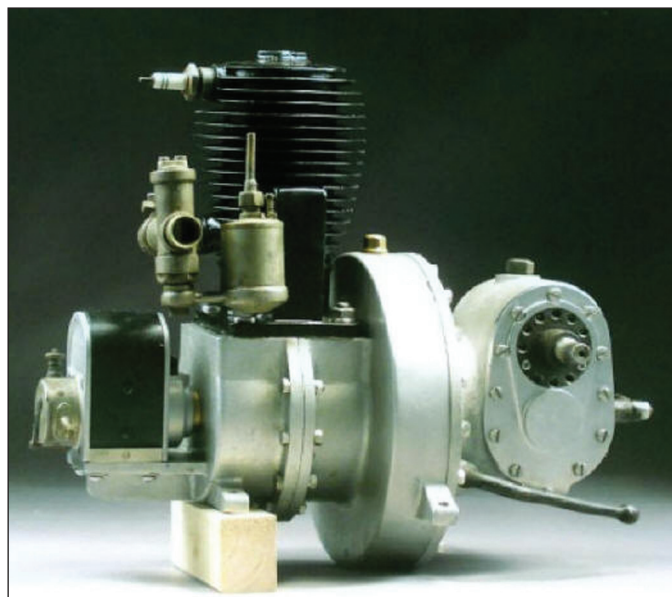
Så kom der iøvrigt lidt gang i sagerne ang. samlingen af vores motorcykel og vi har fundet nogle fantastiske og uvurderlige klenodier. Vi har fundet en forlygte, baglygte og den gasgenerator der driver lygterne. I super flot stand og den ene af lygterne er ovenikøbet i sin originale papkasse. Vi fandt tingene på et stumpparked og vi sender endnu en delegation afsted, når det afholdes i Holbæk. Den ene af lygterne har dog en lille og uanselig revne, hvilket betyder at den måske ikke kan klare at komme under tryk. Intet problem, for motorcyklen skal jo ikke køre og skaden kan nemt udbedres med lidt lak og lidt håndlag. Jeg kan sende dig nogle billeder af de nye ting, hvis det skulle have din interesse?

Nu mangler vi "bare" sadel og det lille sæde bag saddelen. Hjul, men dem skulle vi kunne skaffe og så lidt håndtag, ellers er motorcyklen faktisk intakt og forhåbentligt klar til et museum, såfremt nogle vil udstille den.

Sidst vil jeg på vegne af klubben takke for din artikel og vi er utroligt stolte, samt taknemmelige for dit værdifulde bidrag til vores projekt.

Mange hilsner og ønsker om alt det bedste fra Peter og resten af FHM-klubben.

*Peter Branner*



# Fladtankerløbet 2011

Af Mogens Brøcher, tekst

Foto: Svend Kusk  
og Gorm Wæhrens



Søren Weibel havde meget våde sokker. Juan Gil ser til. Gunnar Tveskov på vej i pause mål med barnebarnet i sidevognen.  
Foto: Svend Kusk

Fri fra arbejde kl. 1500, kl. 1630 klar til afgang mod Limfjordens camping Ålbæk. Og det var selvfølgelig på de små veje så vidt mulige.

Ankommer kl. 1800 men vender om på gruspladsen foran Campingpladsen, da det nok er mest smart at starte på en fuld tank.

Men hvor finder man så lige en tank. Jeg kigger på kortet, ser Rødding der må der være en.

Tank 7 km senere, og tanken i Rødding ser meget lukket ud. Så snakker jeg med en sød dame, der fortæller at i Balling er der en tank. Så halv time senere var jeg tilbage på campingpladsen.

Fik noget godt at spise og så ud og kigge på gammelt jern, det er jo altid dejligt. Der var mange fine motorcykler

og en del af dem var fra før 1920. Det er da fedt.

Og der i blandt en meget fin Anglo Dane fra 1913, som er dansk produceret.

Næste morgen var der rundstykker og kaffe kl. 900 og slutinstruktion + morgen sang.

Jeg skulle starte kl. 1038, så der var igen tid til at se på motorcykler. Lige pludselig var tiden gået, og vi skulle af sted.

Jeg kørte samme med Evald og Hans Jørgen. Vi skulle køre efter tegn så det burde være "nemt".

Vejret vil jeg ikke skrive om, men man kan sige at det ikke var støvet den dag.

Turen gik i gennem Skive ud til Hjerl Hede, en fin tur.

På Hjerl Hede var der en pause på 2 timer, hvor vi fik lidt godt at spise.

Da vi skulle til at køre igen var der kold start. Det forgik sådan, man skulle trække motorcyklen frem til start. Her blev der så målt temperatur på kronrør og den forreste cylinder. Var motor

Mogens Brøcher på Indian 1923 får noteret tid af Anders Jeberg og svigerfar. Anders kom til official møde tirsdagen før løbet, netop som nybagt far. Tillykke.

mere end 5 grader varmere end stellet gav det 1 strafpoint for hver grad.

Dernæst skulle man starte motorcyklen og køre 20 m inden for et minut. For hver påbegyndt minut gav det 10 strafpoint.

Det var meget sjovt at prøve, for man har vel altid lidt sommerfugle i maven når man skal starte, når så mange mennesker kigger på, og så på tid.

Men det gik super! Så det var fedt.

Turen gik så tilbage. Undervejs kom vi til en havn, hvor der var en kliptang og vi fortsatte op af en grus vej og pludselig



Familien Willer fra Kiel på Sunbeam og Tornax med sidevogn, begge 1926.



Løbsleder Henry Døssing serverer også morgenkaffen.  
Foto: Svend Kusk



Kurt Svendsen på Triumph 1922 gør klar til koldstarten der gik perfekt blandt rakkere og andet godtfolk på Hjerl Hede.

lig var der ikke flere tegn. Nå så kigger jeg bare på kortet og kører tilbage til campingpladsen, så det med tegn var ikke så nemt.

Da jeg havde afleveret mit lettere opløste kontrollkort og parkeret motorcyklen var der en øl aha.

Om aften var der spisning i campingpladsens café, og igen noget rigtige godt mad, og en lille sang, på noget der lignede udenbys (jysk red.).

Næste morgen var det bare med pakke at samme mens det var tørvejr.

Og så næsen hjem ad på de små veje.

Tak for et godt løb til Henry + crew.



Lars Klitgaard kickstarter Anglo Dane 1913 - havde kørt sammenlagt 400 meter på den ugen forinden på sin nysynede sjældenhed.



Arne Hertz fik præmien for mest uheldige - ødelagt gearkasse på Terrot 1924 og slæbt med på kirkerundfart resten af ruten.



Edvard og Astrid Nöszczyk på BSA 1927, klar til start.

# Skagenløbet 2011

Fotos: Gorm Wæhrens



Starterne starter i det dejlige Skagen.



Kroferie i Danmark!

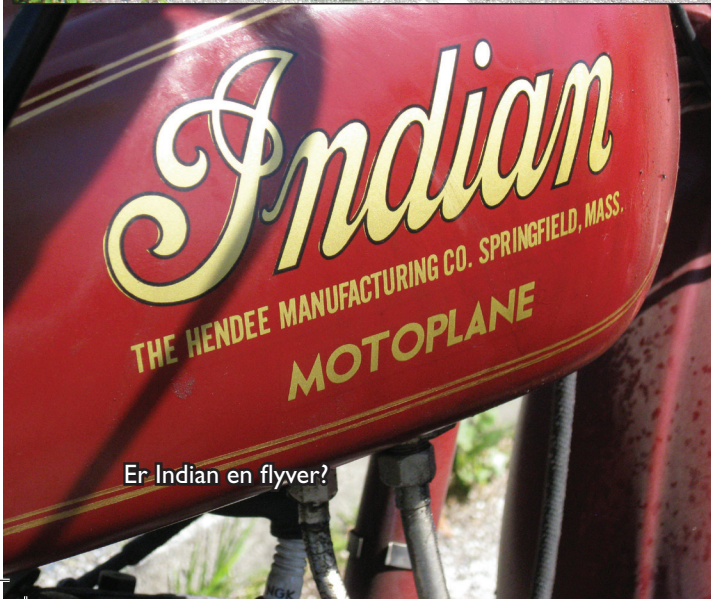


Dejligt med de nyere cykler, her en udgæet model Honda.



Kirsten Thomsen, 25 års jubilæum som official. Til lykke.

100 årige Wanderer gennemfører med akklamation.



Er Indian en flyver?



Poul Jensen i grøn vellyd vel ankommet til København.

# Godt kammeratskab

Af Walter Nielsen, forholdsvis nyt medlem

En lille fortælling om de gode råd samt hjælp jeg har oplevet at man får som medlem af DVM!

Jeg vil gerne rette en stor tak til alle som har vejledt mig, da jeg ønskede at købe en veteranmotorcykel, der kunne køre både Skagensløb samt Fladtankerløb.

Efter lang tids fundering angående mærke samt motorstørrelse fandt jeg frem til, at det skulle være en Indian Scout fra 1920'erne.

Meeen - hvor var der en til salg!!! Der var en i det nordjyske på Veteranposten, en Indian som pludselig blev til en auktion. Prisen steg og nu var det på bud!

Et projekt kiggede jeg også på, men det var svært at overskue. Jeg har jo skruet i Nimbus, så Indian er noget ganske andet.

Pludselig ringer min telefon en dag - kik på din e-mail. Det var en bekendt, der vidste at jeg efterlyste en i fornuftig stand. Han havde netop fået at vide, at nu var der een endda på Sjælland, hvor jeg bor. Han havde også sendt billeder og telefonnummer på sælgeren og fortalt ham, at ham Walter nok ringede.

Jeg kontaktede sælgeren og fik en fornuftig snak, en aftale og pris kom i stand. Og hentet blev den dagen efter.

Så var der bare lige det lille men -hvordan skulle sådan en karl startes. Hvilke små fif mv.

Så er det igen at det gode kammeratskab dukkede op. Jeg fandt en der havde samme maskine, Karl Langthaler i Lyngby, som tilbød at køre forbi på hans Indian og lære (knægten) lidt om de små finurligheder, der er på sådan

et bæst og så kunne jeg jo også lige studere hans. Så det glæder jeg mig til.

Da jeg fik indianeren hjem fandt øjnene på messingskiltet med indskriften: militærflyver H. A. EHLERS - HK 5 - KG 140

Jeg gogglede det på nettet og fandt, at min Indian har tilhørt en militærflyver, som var kendt for sin store interesse for motorcykelkørsel.

Der er søgt papirer hjem, så alt i alt et dejligt køb takket være den interesse der stadig er for at hjælpe hinanden.

Indian Scout 1923, forbliver Indianrød.

Walter har lovet klubmedlem at han ikke vil male en kommende Indian militærgrøn som mange af hans

Nimbusser blev - til gengæld har han fundet en Indian med rødder i det tidligste danske flyvevåben. Kun få mangler som baglygte, stang til ventilløfter, kontakt..



# Motor-Humor

med AKSEL KARDANG



Af Gorm Wæhrens

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

## Godt forsikret?

Jens Peter var en dag ude på sin nye motorcykel, skulle afprøve sine nye motorbriller. Det var en lun dag så den fik gas og godt gik det længe.

Men det fortsatte ikke så, for Jens Peter blev forstyrret af en hveps, tabte koncentrationen, mistede orienteringen og ramte et elmetræ og smadrede motorcyklen. Da han landede på jorden havde han også skader på af sig selv.

Hans Kristian havde hørt braget og var kommet tililende og sagde med skræk i stemmen:

- Jamen Jens Peter, din motorcykel er da helt smadret, er den forsikret?

- Ja, der er tegnet kaskoforsikring i Mejeriernes, så det går nok.

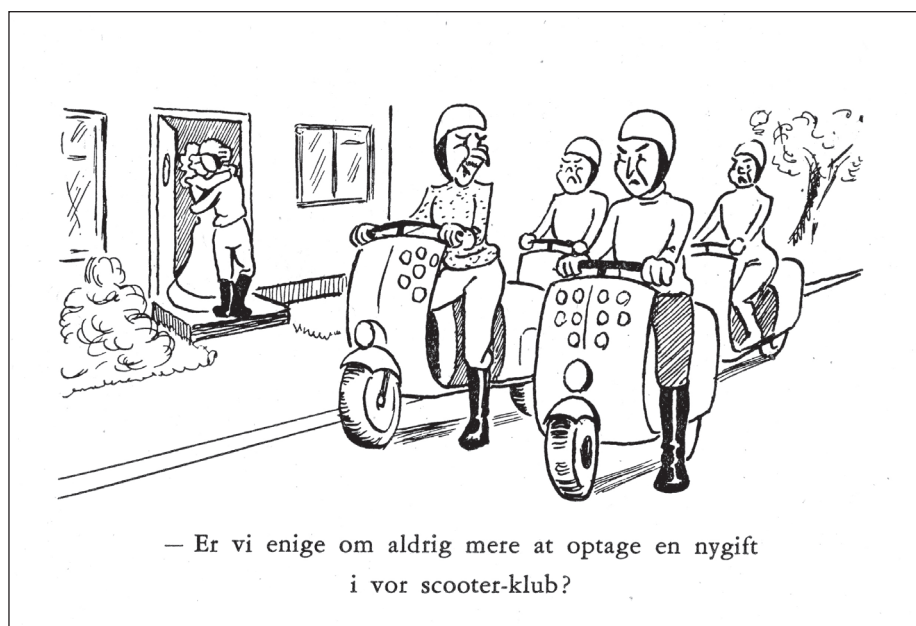
- Jamen Jens Peter, din brilleglas er slået itu og de er helt ødelagt! blev Hans Kristian ved.

- Jeg har glasskade, så det går nok også selv om det er en motorcykel jer er kørt galt på.

- Jamen Jens Peter, det bløder fra dit øre, det er næste faldet af, fremturede Hans Kristian.

Nu var det næsten Jens Peter for meget, men var klar i både spyt og mælet, så han svarede:

- Det skal du ikke bekymre dig om Hans Kristian - jeg har også en løsøre-forsikring!



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

## Klubeffekter 2011



knaphulseblem  
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.

# Førerbevis, Anno 1931

Af Peder Pedersen

Fra "Lærebog for Førere af Motorkøretøjer i Danmark",  
bringes her i korthed et uddrag, som lyder:

## 2. DEL

### Førerprøver paa Motorcykle.

De efterfølgende Spørgsmål og Svar henviser til Bogens 1. Del om "Førerprøver paa Motorvogn" ;  
i enkelte Tilfælde vil det derfor være nødvendigt at erstatte "Motorvogn" med "Motorcykle".

### Afsnit I.

Sp.1. Jvfr. Sp. 1 under "Førerprøver paa Motorvogn".

#### A. Styreapparatet.

Gennemlæs Indledningen i 1. Del under "Førerprøver paa Motorvogn",

Sp.2, 3 Jvfr. Sp 2-3 under "Førerprøver paa Motorvogn".

Sp.4 Hvoraf bestaar Styreapparatet? (Se Plan 13).

Sv.4 Styreapparatet bestaar af et Styr, som sidder paa en Styrestamme, der gaar gennem Lejer i  
Cyklestallets Kuglehovedrør;  
Styrestammen bevæger en Gaffelkrone, hvori er anbragt Skeder (Gaffelgrene), som gennem  
et fjedrende Stangsystem hviler paa Forhjulsakselen.

Sp.5 Hvad skal undersøges ved Styreapparatet, og hvorledes foretages  
Undersøgelsen?

Sv.5 Man undersøger, om Styrestammens Lejer ikke er slidte, ved at løfte i Styret, om der ikke findes  
begyndende Brud paa Styreapparatets Stangsystem eller stærk Slitage i Ledforbindelserne og  
om Møtrikkerne er paa Plads og sikrede ved Split, Fjederskive eller anden Sikring.  
En Split er et Stykke svær Jerntraad, der ombøjes i Haarnaalefacon.  
De to Ender stikkes ind i et Hul i Bolten, efter at Møtrikken er skruet paa , og Enderne bøjes om,  
saa at Møtrikken ikke kan dreje sig.  
En Fjederskive er en fjedrende Ring, der lægges ned omkring Bolten, forinden Møtrikken  
skrues paa.  
Naar Møtrikken skrues fast ned mod Fjederskiven, vil denne ved sin Fjederkraft presse mod  
Møtrikken, hvorved der fremkommer saa stor Friktion mellem Gevindet i Møtrikken og Gevindet  
paa Bolten, at Møtrikken ikke kan løsne sig.

## Mannheim - Europas største



Mannheim er et mekka for entusiaster - mange mange gamle stumper. Det største marked i Europa ligger blot knap 1000 km fra Danmark. Her nyder Edward Jensen sin kaffe og et par baltre lister af med en 1934 Nimbus med stelnummer 1398. Den rigtige 1398 står på NKT museet! Den solgte var altså en kloning, en fynsk genopfindelse på fotokopipapirer, så væk skulle den.



Et rullende chasis? En Indian 1927 var kommet på små lette hjul og skulle nu på vej til Portugal for at blive genopbygget. Du kan selv køre til Mannheim, men der er også samkørsler og arrangerede busture.

## Hvor blev DVMs af?

Tidligere var der fine markeder i DVM regi. Hvor blev de af?

*red.*



Thomas Thomsen i Amaliegade, København efter Skagenløbet 1965. Indsendt af Alfred Thomsen.



# Løbs - og Aktivetskalender



## 13-14/8 Motorshow i Pandrup

I weekenden den 13 - 14/8 afholdes der for 3. gang Motorshow i Pandrup i det nordjyske.

Se og læs mere på: [www.motorshownord.dk](http://www.motorshownord.dk) eller ring på tlf. 7640 0014

## 13/8 DVM EGESKOVLØB, Egeskov

Kontakt Lars Sørensen ☎ 98 54 10 30  
[Lars.soerensen@dvm.dk](mailto:Lars.soerensen@dvm.dk) [www.dvm.dk](http://www.dvm.dk)

## 19/8 Nordisk Indian træf i Leira, Norge

Kontakt <http://indianklubb.no>

20/8 9<sup>30</sup>-15<sup>00</sup> Veterantræf og markedsdag v. Hylke Nærbutik, Hylkevej 52, 8660 Skanderborg.

Alle gamle køretøjer, bil, mc, traktor, knallert, lastbil osv. er velkomne.

Flere informationer på 22 62 46 43 / 24 43 20 10 / [hylke-veterantraef.dk](http://hylke-veterantraef.dk)

## 27/8 8<sup>30</sup>-15<sup>00</sup> 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<sup>00</sup>-16<sup>00</sup> Veteranlastbiltræf Gjern

Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. ☎ 86875050/21372582  
[www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

## 4/9 Fjordløbet 2011 v. Roskilde Fjord

Tilmelding på [vbmc.dk](http://vbmc.dk) fra 1. maj.

## 10/9 DVM LØVFALDSLØB, Sjælland

Kontakt Lars Sørensen ☎ 98541030  
[Lars.soerensen@dvm.dk](mailto:Lars.soerensen@dvm.dk) [www.dvm.dk](http://www.dvm.dk)

## 25/9 Madpakketur, Nordjylland

Vi mødes på Tveden P-plads 1 km syd for vejen ind til Rold Stor Kro.

Se yderligere under Nordjylland.

## 1/10 DVM Natløb, Knejsed

Kontakt Lars Sørensen ☎ 98 54 10 30  
[Lars.soerensen@dvm.dk](mailto:Lars.soerensen@dvm.dk) [www.dvm.dk](http://www.dvm.dk)

## 8-9/10 Veterama, Manheim, Tyskland

Kontakt [www.veterama.de](http://www.veterama.de)

## 22/10 Natløb Ortved

Start OK-tanken i Ortved kl. 20<sup>00</sup>.

Tilmelding skal ske til Henning Petersen, ☎ 21 73 62 40 eller [bikerhp@get2net.dk](mailto:bikerhp@get2net.dk) senest den 8/10.

## 22/10 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia

Kontakt 40276464, [www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked)

## 29/10 DVM generalforsamling 2011

Korsør Medborgerhus.

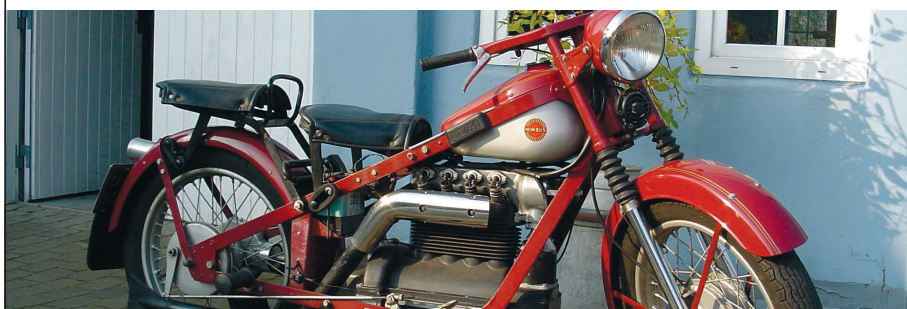
## 12/11 Herning Stumpemarked

## 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](mailto:veteranen@dvm.dk)

## NORDISK VETERAN - gammel kærlighed rustet ikke



- 25% rabat på køretøj nr. 2 og efterfølgende køretøjer, som er forsikret med ansvars- og kaskoforsikring
- Op til 15 % rabat, hvis du er *plusKUNDE* 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](http://www.nordiskveteran.dk)  
og få alle veterankundefordelene



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



[WWW.ALMBRAND.DK](http://WWW.ALMBRAND.DK)



## Nordjylland

*Klubmøder afholdes 1. onsdag kl. 19<sup>30</sup> i hver måned (dog 2. onsdag i januar og ikke i juli) på Comwell Kongreshotel i Rebild.*

### Referat fra Klubmødet i april

Formand Kaj P bød velkommen og kunne hilse fra Jens Hald, som lige har overstået en diskusprolaps operation i nakken. Jens havde mistet stemmen, da operationen var foretaget gennem halsen. Men han er i bedring.

Kaj bød velkommen til vores lokale medlem Jørn Lunø, som ville fortælle om sin erfaring med deltagelse i Elefant-træf, som er et virkelig vinter træf. Det har været afholdt i Norge i Passau siden 1955. Det afholdes hvert år sidste weekend i februar uanset hvor højt sneen ligger og hvor mange frostgrader udtermometeret viser.

Jørn viste en billedserie, og der manglede ikke kreative ideer, enten det var mc'ens "bagagerum" eller det medbragte udstyr. Teltpladsen skulle ryddes for sne for at få plads.

Træffet benævnes også som primustræf, og primus er en betingelse for at deltage. Bål til at varme sig på kunne bedst tændes med benzin, for at være sikker på bålet brænder.

På pladsen findes kun eet toilet, og havde man ikke tid at vente, så var der kun tilbage at grave sneen væk i en afsides krog.

For at være sikker på at BMW'en kunne starte, så skulle olien være 5-50'er.

Jørn viste et billede af pladsen, som den så ud efter træffet, og det mindede allermost om Roskilde festival.

En af deltagerne havde været med 30 gange, og han var i øvrigt velforsynet

med 80 % stroh rom.

Alt var så ekstremt at det er vanskeligt at referere.

Men tak til Jørn. Jeg kan kun sige at sådan en tur er for virkelige mandfolk.

For referat *Kurt Solskov*

### Kommende arrangementer

#### Madpakketur søndag den 25/9

Vi mødes på Tveden P-plads 1 km syd for vejen ind til Rold Stor Kro.

Vi er klar med kaffen kl. 9<sup>30</sup> og ca. kl. 10<sup>30</sup> starter vi ud på turen, som vil være på ca. 55- 60 km. Turen slutter et hyggeligt sted, hvor vi spiser vores medbragte madpakke.

*Kaj V Pedersen*

## 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<sup>30</sup>-11<sup>30</sup> i Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.*

*Der laves kaffe med evt. brød til.*

*Drikkevarer kan købes.*

### Adresseændring



husk at meddele din nye  
adresse til sekretæren.

## Syddjylland

*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.*

#### Madpakketur den 18/6

Selv om vi havde bedt guderne om godt vejr, hjalp bønnerne ikke en smule, da der lørdag den 18. juni blev kørt madpakketur fra Alfred og Anne Marie Andersen i Alnor v/Gråsten..

En snes personer, repræsenterende 13 ekvipager, var mødt op til morgenkaffe i garagen. Der var stor alders-



Jeg skal vise jeg kan starte. Alfred gør klar.

spredning i forsamlingen, idet den spændte fra knap 1 år til 76 år – dog deltog ikke alle aktivt i den kørende del af arrangementet..

Det skal retfærdigvis nævnes, at der foruden ovennævnte antal køretøjer "deltog" 3 meget gamle cykler, som dog ikke kunne tåle at blive våde, - eller var det måske deres ejere, der helst ville "blive på det tørre", men de 3 medlemmer udgjorde bagtroppen – kørende i en varevogn..

De deltagende køretøjer havde en aldersspredning fra 1925 – Harley - Davidson, 1000 ccm halvtopper – til NSU spesial Max fra 1957.

I øvrigt bestod holdet af 4 stk. BSA'er, 2 stk. H.- D, 1 stk. Triumph, 2 stk. Nimbusser, 1 stk. DKW, 1 stk. BMW samt 1 stk. Royal Enfield (diesel).

Efter afsluttet morgenfouragering gik turen til Gråsten Rensningsanlæg, hvor en grundig gennemgang af den vagthavende maskinmester gav et



Padborg Flyveplads, Ole H. Pedersen og Ove Julius i snak.

indblik i de mangesidede problemer, kloakvandet kan være årsag til.

Man har jo hørt, at herrens veje kan være uransalige, men det var faktisk også tilfældet for 3 af deltagerne, som "fandt egne veje i livet", men som dog til fodertid blev genforenet med resten af flokken – og familieidyllen var atter etableret.

Ad fjordvejen, langs Flensborg Fjord, nød vi i det milde regnvejr udsigten til vor sydlige nabo.

Målet var Padborg Flyveplads, hvor man med tag over hovedet kunne for-tære maden i flyveklubbens hus.

Udmærket information af tre aktive piloter fulgte, - hver repræsenterende sin flytype.

Ældste pilot var 84 år, havde ca. 12.000 flytimer bag sig og var stadig-væk flyinstruktør, omend i et begræn-set omfang.

Med henblik på det pludselige tør-vejr, besluttede man at køre videre, så kolonnen startede med næsen mod øst for ad hovedvej 10 i nordlig retning at nå til Holbøl, Tørsbøl og Kværs og herfra kunne man næsten mærke kaf-feduften i Alnor, så de sidste kilometer blev kun afbrudt af en kort besigtigelse af den gamle herregård Buskmose, som nu fremtræder i restaureret stand.

Som nævnt trak kaffeduften hele holdet hjem i garagen på Syrenvej 14 i Alnor, hvor ca. 65 km oplevelser blev debatteret, inden enhver gik / kørte hjem til sig selv – en lørdagsoplevelse rigere og herfor skal lyde en tak til værtsparret for såvel initiativ til turen som til den fine forplejning

*Peder E. Pedersen (691)*

## Arrangementskalender for 2011

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

**17/9** Madpakketur v./ Anders Buch-have, Aabenraa, ☎ 74 68 01 70

**1/10** Medlemsmøde

**5/11** Planlægningsmøde

**3/12** Julebanko-medbringsmågevinster

Yderligere oplysninger om arran-gementerne i 2011 vil blive oplyst i Veteranen.

## Fyn

*Klubmøderne afholdes 2. onsdag i månederne oktober - april kl. 19<sup>30</sup> i Vissenbjerg Hallerne. Er der ændringer vil det fremgå her i bladet.*

### Sommertur 23/7

De fynske veteraner var blevet invi-teret til Kerteminde i forbindelse med "Fyn Rundt" for gamle træskibe. Vejret både før og efter havde ikke været det bedste, og det kunne ses på deltager-antallet, da der kun var mødt 6 motor-cykler op, på havnen ved Kerteminde.

Dem der havde vovet sig ud, fik en god dag uden regn, og turistforeningen var vært med en frokost, drikkevarer og kaffe. Ud over motorcyklerne var Fyns Veteranbil Klub også inviteret, og de mødte talstærkt op. Der var biler fra midt i tyverne og frem til midten af halvfjerdserne.

### Obbekær



Kerteminde havn 23/7 - flotte skibe og biler



samt en enkelt dejlig grøn motorcykel.

## Kommende arrangementer

### Madpakketur søndag den 25/8

Der kommer stadig opfordring fra medlemmer, som endnu ikke har set "Flisemandens" (Mogens Christensen) private samling af motorcykler mv. i Skodborg ved Vamdrup.

Vi mødes ved "Karoline"-skoven i Middelfart kl. 10 og kører derfra til Skodborg, hvor vi spiser madpakken og ser samlingen

### Klubmøde onsdag den 13/10

Alm. klubmøde.

### Klubmøde onsdag den 10/11

Program kommer senere.

### Klubmøde onsdag den 8/12

Juleafslutning

## Midtsjælland

Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, 4100 Ringsted. **Kontakter:**

Christian Schmidt, © 2164 9081

Preben Jensen, © 5752 7631 / 2214 6431  
anneogpreben@yahoo.dk

Henning Petersen, © 3871 6567 / 2173 6240,  
bikerhp@get2net.dk

Erik Kristoffersen, © 4642 0262 / 2555 1121  
ekr@c.dk

Peder Rønberg Jensen, © 4352 6483 /  
6014 6283. essotanken@webspeed.dk

### Aftentur onsdag den 29/6

Afgang fra tanken i Ortved klokken 19 præcis. Fra hovedvejen, kørte vi ind over Valsømagle og op til Haraldsted, der drejede vi fra bivejen, og kørte ca 3 km langs søen på en lille markvej/grusvej. Der var en smuk udsigt over søen. Vi formåede at møde både folk med barnevogne, samt kaffe drikkerer ved søbredden, på den smalle vej, men uden problemer.

Herefter kørte vi lidt på Hovedvejen, og drejede derefter fra mod Gyrstinge rundt om søen i skoven, videre mod Frenderup, Kyringe, Merløsegård, rundt om St. Merløse videre op af Tåstrupvejen op af bakken, og frem til Igelsø for til sidst at lande ved Maglesøen, ankomst klokken 20<sup>20</sup>.

Her blev vi modtaget af folket fra Nord/Vest, som havde valgt at køre en tur ned og hilse på.

17 cykler deltog, og 17 cykler ankom ved Maglesøen i samlet flok, trods udfordringerne. Vejret var dejligt, ikke for varmt og ikke for koldt.

Tak for en god tur.

*Peder Rønberg Jensen*

### Aftenkøretur i det midtsjællandske

Onsdag den 27/7 var vejret lige til en motorcykeltur – solen skinnede – sommeren viste sig fra sin bedste side.

Omkring 30 motorcykler af forskellige mærker – lige fra strålende nye moderne Harley'er til de gamle Henderson og Excelsior samledes lidt før kl. 19 på det sædvanlige mødested i Ortved. Som altid gik snakken lysteligt – det er rart at se de kendte ansigter.

Erik Kristoffersen bød velkommen

og programmet for de næste måneders aktiviteter blev omdelt.

Derefter gik turen ad små veje mod Valsølille, Tølløse, Stestrup, og hvad de ellers hedder alle de små byer. Det var en meget, meget smuk tur. Kornet står endnu på de fleste marker, og træerne har en flot dybgrøn farve. Maskinerne opførte sig tilsyneladende eksemplarisk, og alle så glade ud. Turen endte ved ishuse ved Munkholm broen, hvor endnu et par køreere sluttede sig til selskabet.

Stort tak til arrangørerne for en dejlig aften.

*Verner og Vibeke*

### Klubmøder Kværkeby i 2. halvår

#### Aftenkøretur onsdag den 31/8 kl. 19<sup>00</sup>

Årets sidste aftenkøretur. Start OK-tanker i Ortved. Kom evt. gerne i bil, hvis dårligt vejr. Erik Kristoffersen opfordrer til, at du møder op, selv om vejret eventuelt er dårligt. Du kan da altid tage sin bil. I Roskilde er der nemlig folk, der venter på os.

Mål, Remisen i Roskilde med rundvisning.

#### Klubmøde onsdag den 28/9 kl. 19<sup>00</sup>

Klubmøde i Kværkeby.

Formandens aften v/Lars Klitgaard

#### Natløb lørdag den 22/10 kl. 19<sup>30</sup>

Start OK-tanker i Ortved kl. 20<sup>00</sup>.

Tilmelding skal ske til Henning Petersen, © 21 73 62 40 eller bikerhp@get2net.dk senest den 8/10.

#### Klubmøde onsdag, den 26/10 kl. 19<sup>00</sup>

Vognmand Bjarne Hansen fortæller om sine lastbiler og bygning af modeller.

### HUSK Generalforsamling 29/10

#### Klubmøde onsdag den 30/11 kl. 19<sup>00</sup>

Erik Nurup fortæller om knallertens historie og viser modellerne på skærmen.

#### Klubmøde onsdag den 28/12 kl. 18<sup>30</sup>

Spisning, gule ærter.

*Ret til ændringer forbeholdes.*

*Ring eller mail evt. i forvejen til en i gruppen.*

## København

Gildhøjgård, Bygaden 69, 2605 Brøndby

### 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](http://www.dvm.dk)



Vi bliver fra tid til anden spurgt på VETERANEN, om vi kunne tænke os gamle billeder. Og det kan vi. Ovennævnte og billederne næste side er venligst indsendt af Jesper Dideriksen, der har fundet gamle fotoalbums i familien. Thokild Ibsgaard har snakket med Jesper på et tidspunkt, og nu har vi flere dejlige billeder på lager.



Ida Hartmann og Steen Hadberg Petersen nyder landgangsbrød på Hjerl Hede under Fladtankerløbet 2011. Eller var det måske vandgangsbrød - nej brødene var fantastisk og det var regnen også. Og her var der ikke engang tagrende!  
Foto: Svend Kusk.



Koldstarten på Hjerl Hede gav ingen nævneværdige strafpoint. To timers pause i regnvejr køler motoren godt ned. Margit Hansens Indian var dog fik dog 70 strafpoint, da foreste cylinder var 75 grader varmere end kronrør. 5 grader er målet. Kurt Hansens Alldays Matchless indkasserede 39 strafpoint. Hjem på campingpladsen ville de - og det kom de. Se [dvm.dk](http://dvm.dk) for resultaterne af temperaturtesten og læs mere under Fladtankerløbet 2011 i dette blad.

## Nye medlemmer

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

Johan Rutgerink (*Medl. nr. 2191*)  
De Akkers 22, 9431 KK Westerhark,  
The Nederlands  
© 0031 593-332556

Harley-Davidson 1930 købt i DK i 79.  
færdig i 1985.

Eduard Fl. Rasmussen (*Medl. nr. 2192*)  
Nyrupvej 68, 4180 Sorø  
© 57 80 31 12  
Royal Enfield CO 350 cm<sup>3</sup>, 1939.

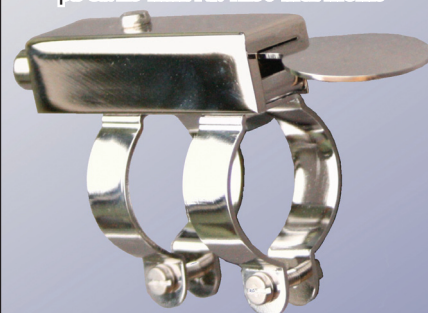
Tonny Hansen (*Medl. nr. 2193*)  
Fasanvej 54, 4400 Kalundborg  
© 26 25 66 91 - [Harley@ka-net.dk](mailto:Harley@ka-net.dk)  
Harley-Davidson, VLC, 1931.

Steen Lynge Suhr (*Medl. nr. 2194*)  
Bogøvanget 78, 5500 Kalundborg  
© 64 41 77 63 - [lyngesuhr@stofanet.dk](mailto:lyngesuhr@stofanet.dk)  
Harley-Davidson, Flying Twin 1929.

Jens Nørager (*Medl. nr. 2195*)  
Stangrumvej 1, Ø. Tørslev  
8983 Gjerlev J.  
© 29 90 39 03 - [jens@oebe.dk](mailto:jens@oebe.dk)  
Norton 16G, sv, 1932.

### Horn- / Stopkontakt til din helt gamle veteran

En tidstypisk kontakt fremstillet i poleret/  
forniklet messing, med rustfrie/polerede  
bøjler og trykknop. Passer til styrdiameter  
på ca. 25 mm. Kr. 1250 incl. moms



**JC NIMBUS 35428313**

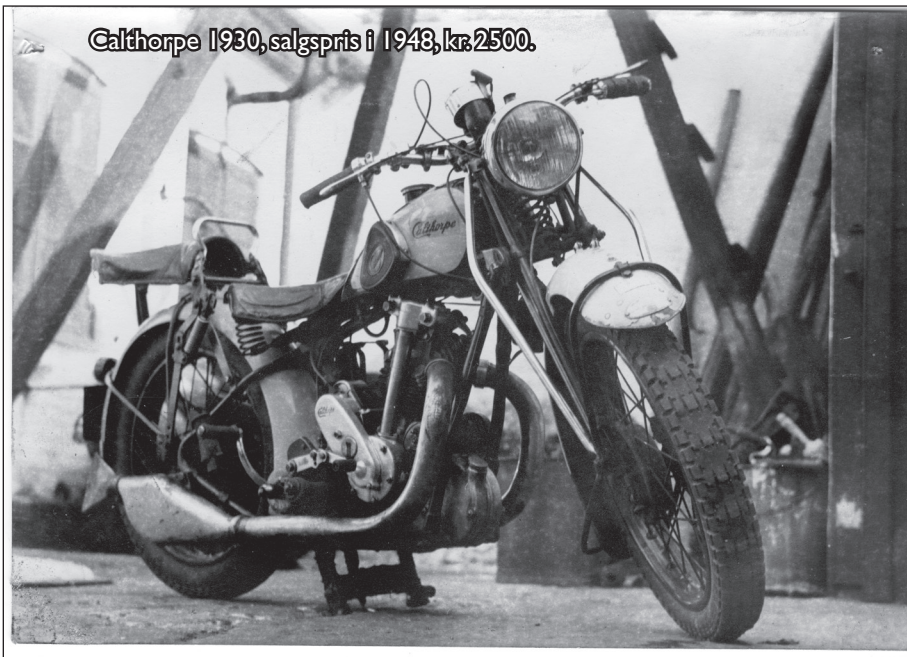
# Genbrugs hjørnet

## SØGES/KØBES

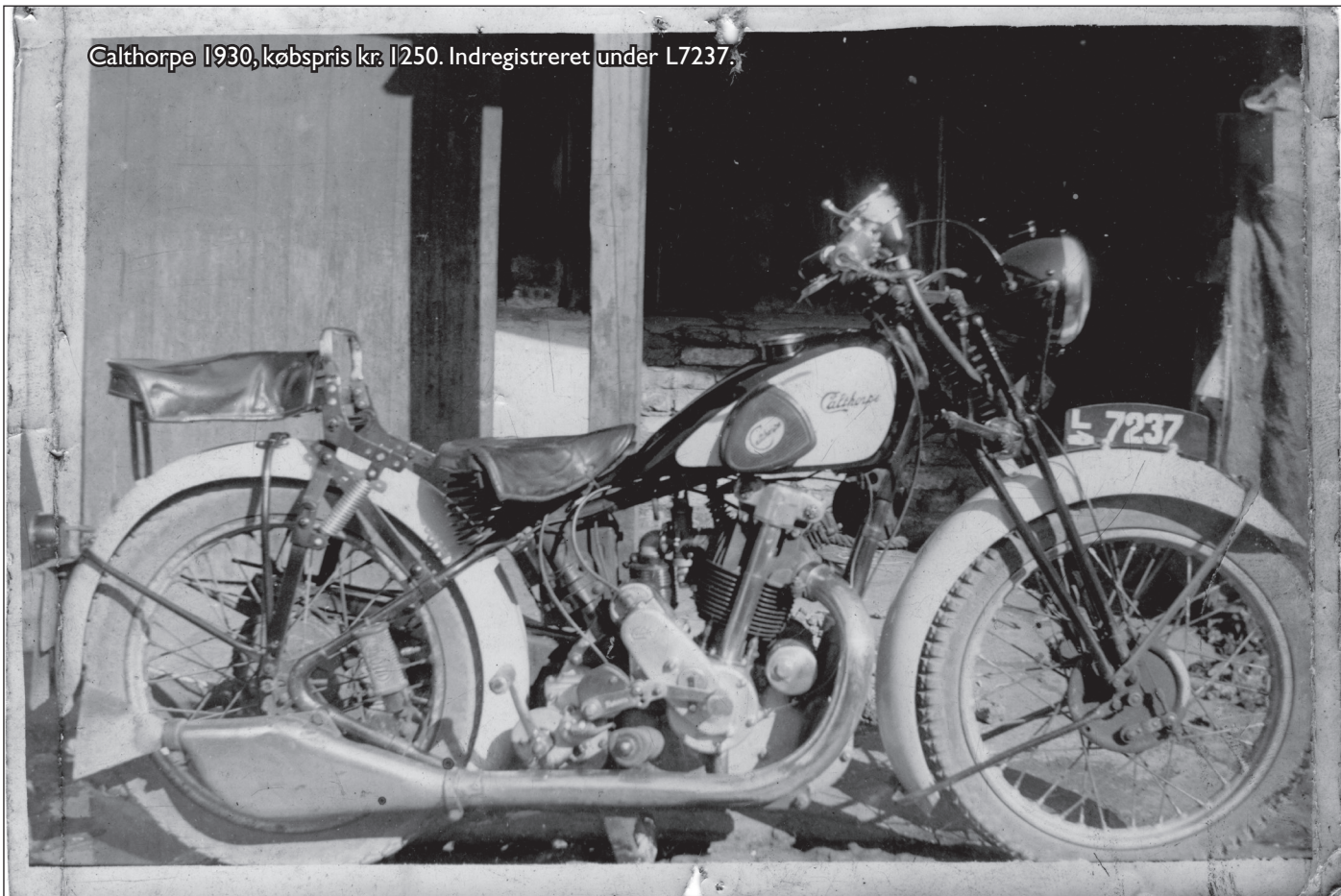
Lygteholder købes. Monteres på styr sammen med tudehorn på Nimbus. Se foto.

Kontakt Jørn Jørgensen på ☎ 61 38 07 55

## SÆLGES



Calthorpe 1930, salgspris i 1948, kr. 2500.



Calthorpe 1930, købspris kr. 1250. Indregistreret under L7237.

## 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
Moto Guzzi 1921-80	
	Tom Albertsen 86593920
Royal Enfield	Ole Jensen 56879420
Rudge	Evald Henneberg 86622429
Sunbeam	Lars Klitgaard 44986032
Triumph	---

## ALT TIL NIMBUS OG BMW

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

Mindre lager af de mest almindelige Nimbus reservedele i:

Løgumkloster, Sognegade 18,  
Tlf. 2184-6264. Træffes efter aftale.  
Skive, Petravej 19, Tlf. 2824-4654. Træffes efter aftale.

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



## Egeskov

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

Eventyrlige oplevelser  
for hele familien - hele dagen

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

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

## JC NIMBUS Aps.



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

www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø

☎ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09

Åbningstid 9-17

## 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 Thomsen  
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

NORDEUROPA'S 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

## Specialværkstedet tilbyder

- cylinderboringer
- stempler leveres
- foringer, krumtapplejer, 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 hovedreparation



Ingana Aps  
Balke & Wedel

Gl. Køge Landevej 55  
2500 Valby

Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25

www.ingana.dk

## Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:

ventiler - ventilstyr - ventil sæder

ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice

Finlandsvej 6 - 8700 Horsens

tlf. 75 62 52 99 - fax 75 62 59 06

## Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-  
DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling



Veteranimporten

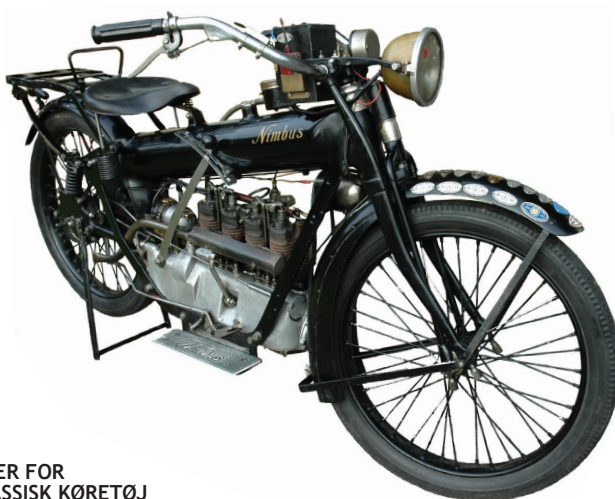
97 51 00 16 (efter 16) - 29 82 00 10

veteranimporten@c.dk

www.veteranimporten.dk

## INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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



PRISEKSEMPLER FOR  
VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift - Selvrisko 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 bag-

grund af 2010 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF-veteran stiller ikke krav om yderligere medlemskab 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