

KUBIKKEN

Maj 2009



Per Mdsbøl blev kattekonge ved tøndeslagning hos Kajs MC



Sydjysk MC-Club

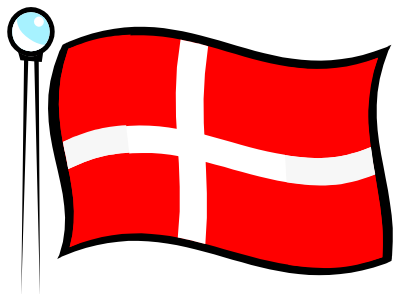
Redaktørens firkant

I skrivende stund viser kalenderen 21. marts. Deadline for bladet er den 7. april, og bladet skal være i postkassen senest d. 30. april. Der er altså ingen problemer. Næste gang er det værre. Det er augustnummeret. Det skal laves og trykkes før sommerferien, ellers går det galt.

Merethe, der sætter bladet op får det altid gjort til tiden også selvom hun

næsten hele tiden er hængt op med sin hovedgeschäft, markedsføring og fremstilling af alt muligt i den forbindelse (og familien skal jo også passes). Vort blad er trods alt en Nebengeschäft. Jeg vil forsøge, at være i god tid også næste gang.

Hilsen Poul.



Lykønskning:

Hans Hansen, Guderup bliver 80 år d. 11. juli. Vi ønsker tillykke med en flaske Gammel Dansk.

Hørt

Homobank:

Der er åbnet en bank kun for homoseksuelle i England. Den er en afdeling af den svejtsiske bank Credit Suisse. Det er nemlig sådan, at homoseksuelle tjener noget mere end gennemsnittet og er derfor attraktive som kunder.



Bestyrelsen i S.M.C.C.

Formand: Poul Petersen Rugløkke 16, 6430 Nordborg, tlf. 74491203, email: pp@eucsydendk

Kasserer: Teddy Sztuk, Tornhøjvej 25, Tombøl, 6200 Åbenrå, tlf. 74685820, email: familien-sztuk@mail.tele.dk

Best. medl.: Claus Hansen, Hoelvej 7, st. mf., Skodsbøl, 6310 Broager (Tur-koordinator), tlf.: 24459607
email: hoelvej@privat.dk

Best. medl.: Preben Petersen, Agertoftevej 27, 6230 Åbenrå
Email: prebenbundgas@hotmail.com

Best. medl.: Steen H. Eriksen Djernæsvej 119, Hoptrup, 6100 Haderslev (Markedsføring og trykkeri), tlf. 74575855, email: steen-vivi@mail.dk

Webmaster: Bjarne Christesen, tlf. 74646532, e-mail: bjarne@bc-data.dk

Suppleanter: Kirsten Juhler, tlf. 74441135
Jørn P. Branderup, tlf. 74627525,

S.M.C.C. - Giro 7 15 33 25.

Redaktion:

Poul Petersen Rugløkke 16, 6430 Nordborg, tlf. 74491203

mail: pp@eucsyd.dk

Layout: Merethe Lyck Nielsen

Lederen

Når dette forårsnummer af bladet dumper ned i postkassen er sæsonen godt i gang.

Anmodningen til medlemmerne om at arrangere nogle ture er blevet godt modtaget.

På nuværende tidspunkt er der City Køreskolens kørekursus (skudt i gang af Leif Andersen), Ejgil Johannsens tur til Wellings Landbrugsmuseum samt igen af Leif Andersen, en tur til Ladelund i Sydslesvig. Af tiltag ud over standardarrangementerne har bestyrelsesmedlemmerne Steen og Preben arrangeret Berlinstur og tur til "Bikerhotellet" Villa Löwenherz i Weser Bergland.

Angående kørekurset har vi besluttet at sponsorere hver deltagelse med 150 kr. Der var ikke ret mange tilmeldte, og da en af klubbens mærkesager er sikker trafik, må det være rigtigt med et tilskud for måske at få tilmødestallet op.

Den opmærksomme læser vil opdage, at der i weekenden d. 20 juni er to arrangementer, nemlig Sankt Hans på vingården i Genner samt Prebens tur til bikerhotellet. Vi mener, at der godt kan være to ting på plakaten i samme tidsrum. Ikke alle vil det samme. Men jeg vil opfordre til at overveje en tur til Villa Löwenherz. Området er berømt som Weser Bergland, meget smukt og ligger således langs floden Weser.

Ellers har der jo for oplevelser været såkaldt agurketid, d.v.s. der har ikke været så meget at skrive om. Som nævnt i forrige blad er der en pause med interviews. I stedet tages en serie op med historien bag kendte MC mærker. Jeg har tilfældigvis en historie liggende omhandlende min egen MC, nemlig BMW. Den fylder ret meget; men der er jo heller ikke så meget andet.

God læsning.



Wellings Landsbymuseum i Lintrup

Det ligger ved Rødding. Kunstmaleren og samleren Søren Welling har bygget sin egen landsby af genbrugsmaterialer.

Man ser en landsby som den sædvanligvis er omkring 1900. Der er huse fra

klunketiden, skolestuen med de gamle bænke og kirken med en altertavle, der består af kakler med bibelske motiver fra 1696. Der er købmand, værksteder og en krostue med plads til 80 personer.

Villa Löwenherz



Det kendte Biker-Hotel, Villa Löwenherz, ligger ideelt til en forlænget weekend fra DK.

Masser af skønne veje i det berømte Weser Bergland. Der er færgen ved Polle, Træf-stedet KÖTERBERG og Brdr. Grimms Torneroseslot ved Sababurg.

Man finder stedet sådan: På motorvejen Hannover Kassel drejes af ved Nordheim West og videre ad vej nr. 241 til Lauenförde. der efter 100 meter og til venstre mod Bad Karlshafen.



Hørt

Mærkelig dom efter retssag:

En tysk ret har afgjort, at det er groft uforsvarligt at lade en motorcykel stå på en offentlig parkeringsplads i nogle dage. Groft uforsvarligt vil vel sige, at forsikringen ikke behøver at yde erstatning.

Tøndeslagning hos Kajs MC den 22/2

Det var godt nok "grow" med alle de mennesker. Jeg syntes, at de sagde 150 personer!

Først til sagens kerne:

Tøndeslagning. Dronning er den, der slår slikket ud og konge er den, der slår sidste bræt ned. Konge og dronning blev Per Madsbøll (fordi han slog hele tønden ned på en gang).

Blandt børnene blev kongen Leon Letharius og dronning blev Niclas Poulsen. Til lykke. Igen kan vi sige: Kvinderne har styr på sagerne. Kirsten styrede det hele på professionel vis. Lillesøsteren (fru Vibeke Jørgensen) havde slået sin mand Torben med helt fra Struer. Han blev sendt ud for at hente ekstra forsyninger af fastelavnsboller. Solveig var med til at styre slagets gang med sin medfødte og optrædede sans for at opspore hvor indsats er nødvendig. Tak for det. Også tak til Kirsten Juhler for sammen med sin mand at ordne alt med tønder og slik. Sidst, men ikke mindst tak til den nok så vigtige dirigent Ester Grau, der er Kirsten og Vibekes mor. Ester har vist haft stor forberedelse af denne dag og kaffe var i øvrigt kraftig og god.



Besøg hos Brdr. Grams museum i Vojens

Fabrik og medarbejdere fra 1901.

Nummer Et
af alle Mælke-Transport-Spande
er
„Perfect“ og „Reform“
fra
Burmeister & Wains Eksportkompagni.
Forlang dem derfor
hos Deres Spandleverandør
Hans Gram, Maskinfabrik,
Indeh.: Hans og Aage Gram,
Vojens.
Tel.-Adr. Gram. Telefon Nr. 13.
Eneforhandler for Hertugdømmet.

*Dele til mejerier: Eneforhandler for hertugdømmet.
Det var jo tysk i Sønderjylland dengang.*

*"Der kan være mange kilo
i et Gram": Jeg husker
denne reklame fra gamle
dage!*

Vi var i august 22 medlemmer på besøg på Brdr. Grams museum i Vojens (Hedder officielt Køleteknisk museum i Vojens).

Hans Gram startede det hele i 1901. Der kunne leveres hele mejerier.

I 1907 indtrådte broderen Aage Gram. Firmaet kom til at hedde Brdr. Det endte med 3.000 medarbejdere over hele verden da det gik bedst. Der blev produceret køleanlæg til ethvert formål. Vi kender bedst Brdr. Gram fra køleskabene. Jeg husker konkurrencen mellem Atlas og Gram. Hvem husker ikke Gram Com-bicold med fryseren i bunden?

Et køleskab i slutningen af 1950-erne kostede over 1.900 kr. Det svarede til tre måneders løn for en almindelig lønmodtager. Tænk i dag hvor man kan få et køleskab til næsten en dagløn. Ak ja: Nu er selv Vestfrost i Esbjerg lukket. Ingen fordele uden ulemper.

Tak til Peter Chr. Jacobsen, der stod for arrangementet (han ringede i øvrigt om mandagen og roste vores hjemmeside).



Isskab fra tidlige tider. Skulle fyldes med is.



Automatisk ismaskine.

BMW – Fabrikken historie (sakset fra internettet)

Firmaet er opstået i flere omgange og man kan ved læsning let tabe tråden. Her først en kort sammenfatning af hele den følgende historie.

Sammenfatning: Rapp Motorenwerke lavede motorer. Denne fabrik lagdes sammen med Flyfabrikken Gustav Rau under navnet Bayerische Motoren Werke (BMW). Det hele solgtes til Kunze-Knorr-Bremse AG. BMW navnet og rettigheder til motorer købtes tilbage. Man købte den lukkeklare fabrik Bayerische Flugzeugwerke. Denne havde de nye lokaler. Dette var d. 7. marts 1916 og regnes som firmaets startdato. Den 16. november 1928 tilkøbte man så fabrikken Erhardt Fahrzeugfabrik Eisenach A.G. i Eisenach. Denne del overtog russerne så i 1945. Fabrikken kaldtes EMW og har ikke noget med BMW at gøre ud over at de kopierede produkterne.

HELE HISTORIEN: Civilingeniør Franz Joseph Popp var ansat hos AEG-Union i Wien under starten af første verdenskrig. AEG-Union havde et ønske om at opstarte produktion af flymotorer, da Austro-Daimler ikke kunne følge med efterspørgslen og derfor blev Franz Joseph Popp sendt på studietur hos Daimler, Benz og NAG for at studere produktionen af flymotorer.

Men da AEG-Union manglede uddannet mandskab og ikke kunne fremskaffe de nødvendige maskiner foreslog Franz Joseph Popp, i et forsøg på en løsning, at AEG-Union kunne producere Austro-Daimler motorer på licens hos Rapp-Motorwerke i München. Så sagt, så gjort og historien om BMW kunne starte.

Franz Joseph Popp blev sendt til München for at overvåge produktionen på Rapp fabrikken, som siden 1913 havde produceret motorer, som de ikke



kunne afsætte til den tyske hær, men til gengæld kunne sælge til den østrigske hær. Franz Joseph Popp indså dog hurtigt, at der var behov for udvikling af bedre motorer og ansatte derfor Max Fritz, som på det tidspunkt var ansat hos Daimler. Her var han imidlertid træt af at være; for dels ville Daimler ikke give ham en lønstigning på 50 mark som han ville have og tilmed ville Daimler ikke sætte en ny motor i produktion som Max Fritz havde konstrueret.

Herefter kom Franz Joseph Popp i kontakt med Camillo Castiglioni – en finansmand fra Triest. Ved hjælp af ham blev Rapp købt ud af fabrikken og fab-

rikken blev sammenlagt med flyfabrikken Gustav Rau under det nye navn. Bayerische Motoren Werke GmbH.

I det nye foretagende fik Max Fritz lov at udvikle sin motor, som var tiltænkt højtflyvende fly og den 20. maj 1917 gik man i gang med konstruktionen af motoren der blev kaldt BMW IIIa. Den 17. september, kun 4 måneder efter, kunne den første motor sættes i prøvebænk og allerede i november begyndte man de første prøveflyvninger. Motoren var så god, at den oprindelige ordre på 200 motorer blev ændret til 2.000 motorer. Kun 70 motorer blev faktisk leveret, da de fleste af de 3.500 ansatte var beskæftiget med andre konstruktioner på fabrikken.

Selskabet blev ændret med Franz Joseph Popp som direktør og Max Fritz som chefkonstruktør – men nu var krigen slut og Tyskland havde ikke længere tilladelse til at producere flymotorer. Nu var gode råd dyre, for mange af de andre flymotorproducenter havde før krigen beskæftiget sig med andre ting og kunne vende tilbage hertil, men BMW var jo netop en flymotorfabrik. Heldigvis var de 3.500 ansatte alsidigt uddannet og man fik hurtigt sat gang i produktionen af lastbilmotorer, bådmotorer, hjælpemotorer og stationære motorer. Max Fritz konstruerede desuden en 500 cm³ boxermotor, der blev anvendt af Victoria til deres motorcykler. Desuden brugte BMW deres egen motorer til motorcyklen de producerede på licens – Helios motorcyklen.

Alt det med motorproduktion var dog kun en lille del af foretagendet, hvis primær produktion var trykluftbremser til jernbanevogne.

Så bød muligheden sig for et salg og BMW blev solgt til Kunze-Knorr-Bremse-AG som sammenlagde de to virksomheder til Süddeutsche Bremsen AG – men her hjalp Camillo Castiglioni igen til ved at tilbagekøbe navnet Bayerische Motor Werke, værktøjet til motorfremstilling, rettighederne og ikke mindst udviklings- og konstruktionsafdelingen. Samtidigt købte Camillo Castiglioni den næsten lukkede flyfabrik Bayerische Flugzeugwerke AG i München, som nu leverede de nye lokaler for BMW – denne fabrik som startede den 7. marts 1916 bliver i dag betragtet som den officielle startdato for BMW.



Max Fritz gik nu i gang med at udvikle sin egen motorcykel da Helios maskinerne ikke var særlig gode. I 1923 kunne den første BMW motorcykel så køre ud på de tyske veje. BMW motorcyklen var speciel ved, at motoren var vendt på tværs og så brugte man teknikker fra flymotorproduktionen til at sikre kvaliteten på motorcyklerne, hvilket gjorde at motorcyklerne var af meget høj standard.

I 1924 genoptog man produktionen af flymotorer, men da den tyske civilflyvning var meget sparsom, var det primært på motorcykler man lagde sine kræfter. Dog havde Franz Joseph Popp et ønske om at udvide produktionen med en bil. I første omgang satte man sin lid til en nyudviklet bil af ingeniør Wunibald Kamm som havde konstrueret en bil med en 2 cylindre boxermotor, selvbærende karrosseri og forhjulstræk – og der blev bygget 3 testbiler, men dette projekt blev skrottet.

Den 16. november 1928 tilkøbte man så fabrikken Erhardt Fahrzeugfabrik Eisenach A.G. i Eisenach for 10 mio. RM, hvoraf de 7,8 mio. RM var gæld i virksomheden. Fabrikken var stiftet helt tilbage i 1896 af Heinrich Ehrhardt som var en storleverandør til det tyske militær. I forbindelse med en ordre på 1.000 hestevogne var der brug for en fabrik, som var ovenstående – opstartet med en kapital på 1,25 mio. guldmærk. Desuden fabrikerede han specielle bjergcykler med 2 gear og et særligt kardantræk.

I 1898 havde Heinrich Ehrhardt fået eneret på produktionen i Tyskland af den franske bil Decauville og på basis af denne bil fremstillede Heinrich Ehrhardt frem til 1903 Decauvillen med en 2 cylindre eller 4 cylindre motor som Wartburg Kutchierwagen. Heinrich Ehrhardt trækker sig ud og begynder selv at producere egne biler på basis af Decauville. Herefter begynder fabrikken

i Eisenach at producere sin egen konstrueret bil Dixi som først blev vist på biludstillingen i Frankfurt 1904 – men det blev aldrig rigtig nogen succes. Efter 1. verdenskrig overtog Jacob Scapiro styringen af virksomheden, ligesom han havde styringen af Benz, NSU og Hansa. Det gik også rimeligt godt indtil slutningen af første halvdel af 20'erne hvor Jacob Scapiro indså at der var behov for billigere biler. Herefter skrottede han hele det eksisterende program og indgik en licensaftale med Herbert Austin om produktionen af Seven modellen under sit eget navn Dixi. Da bilen kom i produktion i Tyskland var det under navnet Dixi 3/15 PS type DA 1. Succesen manglede dog stadig og handlen med Camillo Castiglioni blev indgået.

Dixien forblev i produktion nogle år og i 1930 kom man med en sportsversion – betegnet DA 3, som i stedet for 15HK nu havde 18HK. 1. marts 1932 var BMW fri af licensaftalen og man sendte BMW 3/20 PS på markedet som næsten var den samme bil som 3/15 PS, blot med en 782ccm motor – og bilen kunne nu hele 80 km/t med en vægt på bare 650 kg. Sammen med produktionen af motorcykler gik det helt godt for BMW op i gennem den første halvdel af 30'erne.

Den første bil som BMW sendte på gaden uden at det var en licensbygget eller samarbejdet bil var model 303 som havde en 1,2ltr. 6 cylindre motor – men motoren var reelt en udvikling af 3/20

PS motoren. BMW kom nu med en række modeller med 6 cylindre samt en enkelt 4 cylindre motor.



Desuden kom de luksuriøse modeller BMW 335 samt 327 & 328 gennem 30'erne. De fleste af bilerne blevet leveret som både Coupé, Cabriolet og sedan. Grunden til at dette kunne lade sig gøre var, at karrossierne blev produceret eksternt, imens BMW selv stod for teknik og chassiser. Den model som BMW fik størst succes med var model 326, der fra 1936-1941 blev produceret i 15.936 eksemplarer. I sagens natur var Tyskland præget af krigsproduktion og derfor var den primære beskæftigelse gennem næsten hele 30'er årtiet produktion af flymotorer.

Efter 2. verdenskrig fik fabrikken lige som alle andre travlt med at starte produktionen af biler og få gang i hjulene. Fabrikken i Eisenach var mirakuløst næsten uskadt – men nu gik det jo hverken værre eller bedre end at fabrikken endte i det sovjetisk domineret DDR. Værktøj og presseudstyr blev

opsat og produktionen gik i gang, nu under navnet EMW – Eisenacher Motoren Werke hvor der blev produceret biler frem til 1956 – senere hen blev der fremstillet Wartburg på fabrikken. Fabrikken gik i første omgang med at producere modellerne 321,326 og 327 igen og i 1949 kom en forbedret 326/7 kaldt 340. BMW kunne ikke rigtig gøre noget ved at fabrikken brugte BMW navnet. 22249 stk. 340 nåede det at blive til.

Hjemme i München fungerede de to fabrikker i gennem flere år som reparationsværksteder for de amerikanske styrker og kun afdelingen i München-Milbertshofen var i BMW besiddelse, dog uden noget nævneværdigt produktionsapparat. Man begyndte alligevel at producere beslag og bagerimaskiner. Allerede i 1948 begyndte man igen at producere motorcykler – første model var BMW R 24.

Da man nu havde mistet sine fabrikker i Eisenach og Brandenburg havde man ikke noget udstyr og baggrundsmateriale til påbegyndelse af bilproduktion. Man havde alligevel udviklet en lille ”motorcykel med tag” BMW model 331 som dog aldrig kom i produktion fordi BMW ikke fandt, at bilen var BMW navnet værdigt – men det gjorde til gengæld et andet projekt.

Man påbegyndte produktionen af BMW 501, inspireret af Austin – men man havde stadig ikke mulighed for at

producere karrosserier, hvorfor de blev produceret hos Baur i Stuttgart. Man havde heller ikke forme til at producere motorer, hvorfor man lavede nye – men åbenbart fandt man det ikke nødvendigt at udvikle en helt ny motor, hvorfor 326 motoren blev genudviklet med 65HK – immervæk til en 1.235kg tung bil.

BMW 501 havde torsionsaffjedring og styretøjet blev betjent med spidshjul og tandkrans. Bilen blev ikke nogen succes og i 1954 kom man med en V8 model der både kom som 2,6ltr og 3,2 ltr. Sidstnævnte blev kaldt 502 og præsterede 120HK. Herefter kom den fantastiske flotte og dyre sportsvogn BMW 507 med 150HK og en topfart på 220 km/t. 507 modellen blev udført ved håndarbejde efter kundeønsker og der blev kun produceret 252 biler – Bilen og projektet var dog en fiasko og bidrog kun til underskudsforretning hos BMW.



BMW havde næsten desperat brug for en bil som man kunne tjene penge på, for selv om motorcyklerne var en god

forretning var det ikke nok. Løsningen blev BMW Isetta som egentlig blev præsenteret af ISO i marts 1953 – en lille kabinescooter. BMW fik licens i de tysktalende lande og i Skandinavien og fra 1955-1960 hvor BMW producerede Isetta solgte man ikke mindre end 160.000 eksemplarer, og frem til 1964 nåede tallet op på 191.728stk. Bilen kom på det helt rigtige tidspunkt for tyskerne trængte åbenbart netop nu til tørvejr som motorcyklerne jo ikke bød på. Man forsøgte sig fra 1957-1959 desuden med en lidt større BMW 600 med 2 cylindre boxermotor, men denne bil blev heller ingen succes.

I 1958 blev det så offentligt kendt at BMW havde problemer og regnskabssåret 1958 gav et underskud på 12 mio. DM og 56/57 havde givet et underskud på i alt 12,9 mio. DM – altså 24,9 mio. DM i underskud på 3 år – men hverken værre eller bedre blev det i 1959 med et underskud på 9,2 mio. DM.

Deutsche Bank foreslog nu at man solgte BMW til Daimler-Benz for en meget billig pris – og her skal det vel nævnes at Daimler-Benz var storaktionær i Deutsche Bank. Løsningen blev dog at man solgte flymotorfabrikken i Allac til M.A.N – og en aktionær, Herbert Quandt indskød 30 mio DM. BMW var nu reddet på et hængende hår og man gik i gang med at rationalisere virksomheden

grundigt. Denne del følger i senere historie.

BMW 600 var som sagt ikke rigtig nogen succes og man kom nu med BMW 700 som havde en lidt større boxermotor og i sin grundkonstruktion mindede meget om BMW 600, men BMW 700 lignede en rigtig bil og solgte rimeligt godt.

Man havde herefter nogle magre år, men i 1962 kunne man præsentere et overskud på 2,5 mio DM. Nu gik det rigtig godt for BMW og i 1973 var overskuddet 93,2 mio. DM. 1973 var det år BMW åbnede deres nye hovedsæde som ligner 4 cylindre.

Det flotte nye hovedkontor blev åbnet i forbindelse med de olympiske lege i München og var en arkitektonisk perle.

I 1962 kunne man præsentere BMW 1500 som dannede grundlag for en lang række modeller, BMW 1600, 1800, 2000 og 2000 Ti og 2000 Tii. I 1973 kom BMW med den første serieproduceret bil med Turbo motor, BMW 2002 der havde hele 170HK der bragte bilen fra 0-100 på bare 6,9 sekunder.

BMW kom nu for alvor op og producere store antal biler – alene 2002 modellen solgtes i 330.202 eksemplarer fra 1966-1975. BMW 1802 nåede 83.351 eksemplarer, 2002 med automatgear i 36.000 eksemplarer osv.

Nu købte BMW fabrikken Hans Glas GmbH som havde produceret Goggo scooteren og senere Goggombiler, samt de knapt så godt solgte Glas biler.

BMW fortsatte nu Glas bilen under BMW navnet med V8 motor med modellerne 2600 og 3000, men det blev kun til 666 biler.



I 1975 blev 1500 serien afløst af 500 serien der nu er nået til 6 generation med BMW E90 modellen, ligesom man er kommet med dyre og stærke modeller i 500, 600 og 700 serien og i dag er BMW en af de mest voksende bilfabrikker med en stærk økonomi. Man har desuden overtaget Rolls Royce samtidigt med at VW overtog Bentley – og i 1993 har man forsøgt sig med overtagelsen af Rover hvilket dog blev en fiasko og Rover blev solgt til en konstitution af medarbejdere og ledelsen i Rover. Dog bevarede man rettighederne til MINI som i dag er en meget populær kultbil.

I både 2001, 2000 og 2003 havde BMW et overskud på cirka 2mia Euro – rundt regnet 15 mia. danske kroner.

Kuns numme 3 Internasjonal Fjelbytræf



D' blywe å æ grønplet omme bach Fjelby 5 ...

Dato 23/5 fra klokken 12:00 ...

Do tæje sel MC, telt å sprit te dæ sel å æ glant humør. Øl,
vand o' ma ka køfes heæ ve vos.

Å så ve det veæ cd-musik å sen ka do fåe en gemytle snak
ve æ bålstej.

Do ka såw heæ få ...kr 25,- å æ mand.

Ven de stue klube vil sej beskin om wo manne I ka kom,
ve d' væe galt fint a hensyn te æ handlen ...

Vi bliue glaj få å se jæ te naun gemytle stond heæ ve vos ...

Brum brum

Ulla 61792918, Geert 20192080 ...

Kommende arrangementer

April

Lørdag den 25. april

Nordjyllandstur. Se sidste blad. Måske kommer dette blad ud før turen. Find nogle til hyttedeling.

Maj

Torsdag den 7. maj

Varme hveder hos formanden. Tilmelding nødvendig senest den 3. maj på tlf.: 74 49 12 03.

Torsdag den 21. maj - søndag den 24. maj

Steens Berlin-tur. 20 har meldt sig på, der er fyldt op (prøv alligevel på tlf.: 30 70 98 33).

Oldtimerløbet i Gråsten

Hold øje med annoncering i pressen.

Juni

Lørdag den 6. juni

Mølleløbet. Vi mødes hos Roberts MC i Guderup til morgenkaffe fra kl. ca. 9. Der er fælleskørsel kl. 11, hvor vi gennemfører Teddys arrangement. Vi slutter hos de kære medlemmer Poul og Ingrid i Frederiksgård, hvor klubben inviterer på pølser mm. Mon ikke vi er fremme midt på eftermiddagen.

Lørdag den 13. juni

Wellings Landsbymuseum i Lintrup. Der er afgang fra rastepladsen ved Bolderslev kl. 10. Turen er lavet af Ejgil Johannsen, Guderup (se side 10 i bladet)

Fredag den 19. - søndag den 21. juni

Villa Löwenherz. Bestyrelsesmedlem Preben laver turen. Stedet er et kendt opholdssted for motorcyklister. Det ligger nær floden Weser ved byen Lauenförde. Der er 400 km. fra Kruså (se side 10 i bladet).

Lørdag den 20. juni kl. 14.30

Sankt Hans-arrangement på vingården i Genner hos Pia og Henrik. Hver medbringer selv pølser, dyppeelse, drikkeelse, bøffer, salat og hvad der ellers kunne drømmes om. Start fra rastepladsen ved Bolderslev. Vi kører en lille tur i omegnen og ender i Genner.

Juli

Onsdag den 1. juli kl. 19

Grillpølser hos Inge og Christian på Mejerivænget 1 i Guderup. Vi mødes på stedet. Tilmelding en uge før til familien på tlf. 74 45 94 45. Pølser og drikkeelse afregnes med værtparret.

Lørdag den 18. juli kl. 10

Grænsetur. Der er afgang fra rastepladsen ved Bolderslev. Der køres lidt på kryds og tværs mod syd og der afsluttes i Ladelund, hvor der er gratis guide og film. Turen arrangeres af Leif Andersen.

fortsætter på næste side



Kommende arrangementer

Juli

Lørdag den 25. juli

Touring Camp. Det er den årlige tur til Djursland. Stedet er Nødager ved Kolind. Der er ingen tilmelding. Man kommer bare. Flere kommer mange dage før og holder ferie. Man skal være medlem af MCTC eller være budt med af et medlem. Det har aldrig givet problemer. Der er fællesspisning lørdag aften. Hytter kan bestilles hos Henning på pladsen på tlf. 86 39 28 15 (i sommerferien er der særlige regler så vær i god tid).

August

Lørdag den 8. august kl. 10

Mjødbrggeriet i Billund. Vi mødes på stranden i Åbenrå kl. 10. Husk madpakke og kaffe. Middagspause holdes et eller andet sted kl. 12. Ankomst kl. 13 på bryggeriet. Tilmelding hos Steen senest den 25. juli på tlf. 30 70 98 33.

Onsdag den 12. august kl. 19

Grillpølser i Åbæk. Vi starter fra stranden i Åbenrå kl. 19.



Husk at sende et eller flere digitale billeder fra vore arrangementer til redaktøren: (pp@eucsydendk).

Medlemmers arrangement af ture

Het et par gode retningslinjer i forbindelse med at arrangere en tur:

Det er vigtigt, at der til turdeltagere gives vejkort og angivelse af bestemmelsessted. Bestyrelsen er behjælpelig med fotokopiering.

Annoncering i god tid: Tidspunkter for ture fastlægges under årets første bestyrelsesmøde. Offentliggørelse af ture i blad og på hjemmeside efter nedsstående plan. Behandlingstid og deadlines betyder besked i god tid.

Bladet udkommer:

Primo februar, primo maj, primo august, primo november.

Derfor er deadline for arrangementer følgende:

Arrangementer for perioden februar, marts og april skal være bestyrelsen i hænde primo januar.

Arrangementer for perioden maj, juni og juli skal være bestyrelsen i hænde primo april.

Arrangementer for perioden august, september og oktober skal være bestyrelsen i hænde medio juni (på grund af sommerferie).

Arrangementer for perioden november, december og januar skal være bestyrelsen i hænde primo oktober.