VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 1 - Februar 2008 - 43. årgang

V-801.indd 1 28-01-2008 23:08:40

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
43. årgang - 1. 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 (18-19)
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer/næstformand, henvendelse vedr. medlemsskab
Bent Just Olesen, Ulvshalevej 227,
Ulvshale, 4780 Stege ✆ 55 81 86 17
bent.just.olesen@dvm.dk

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

Sekretær, henvendelse vedr. adresseændring/abonnement
Rita Bach, Granlunden 30, 9310 Vodskov ✆ 98 29 35 33
rita.bach@mail.dk

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

Bestyrelsesmedlem, webmaster
Henning B. Karstensen, Nymøllevej 121,
Lundtofte, 2800 Lyngby ✆ 45 87 81 80
henning.karstensen@dvm.dk

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

VETERANEN

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

Lokalredaktører

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

Vest/Sønderjylland
Peder E. Pedersen, Solskrænten 16, 6310 Broager ✆ 74 44 11 22
bente-peder@stofanet.dk

Fyn
Søren Højmark Jensen, Skelskovvej 37, 5690 Tommerup ✆ 64 76 22 56
shj@ib.sdu.dk

Vestsjælland
Palle Høst Andersen, Grønningen 53, 4220 Korsør ✆ 58 37 44 50
pallehoest@mail.dk

København/Nordsjælland
Ole Bredahl Bentzen, Kærvej 7, 4652 Hårlev ✆ 56 28 61 28
onkelmorfar@os.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: En med rette stolt Bent Sørensen, Spentrup, viser sin Rhony'X frem.
Foto: Paul Asmussen

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

På den anden side...

Nye tendenser

Glædelig er året begyndt - glædeligt fordi der sker spændende ting og sager. Det er interessant at flere rigtig gamle projekter er på vej på landevejen. Rigtig motorcykler er fra før krigen, altså den første, som Stig Emcken plejede at sige. Men der er nu mange mc-guder i Verden. Vælg selv.

Gad vide om det snart er tid til, at Skagen-løbet igen indfører remtrækker-reglerne! En delvis løsning er gennemført ved, at Kai Beck stiller varevogn til rådighed som specialtransport for de få seje motorcykelkørere, der vælger motorcykel fra før krigen.

Eller er tiden snart til et fladt fladtanker løb. Se blot i løbskalenderen, hvor der bl.a. 15 km nord for Hamburg laves et løb med gode takter. Måske skulle vi tænke tilsvarende.

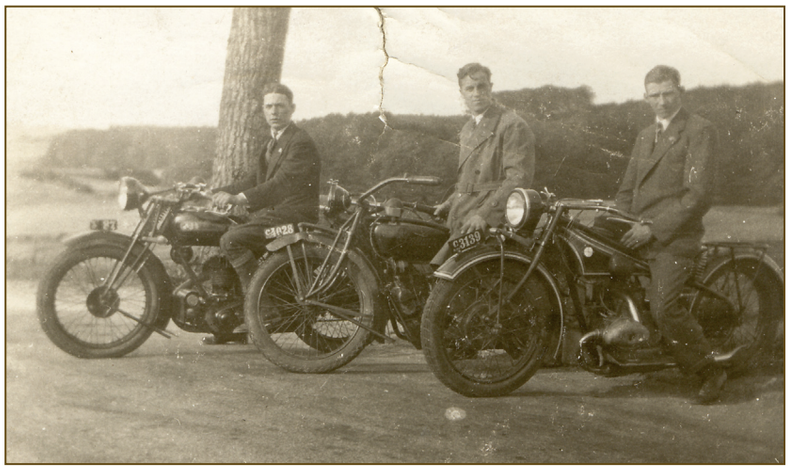
Dejligt er det at se, at de nyere cykler, dvs. dem efter krigen, altså den anden, af rigtig mange betragtes som gamle. Gamle nok til måske også at kunne finde nåde i DVM regi. Tag på en madpakketur og de vil være klart i overtal. Måske kunne man så kræve, at det **er** 50 eller 35 år gamle motorcykler der deltager, og ikke de nye plastik-mc'ere. Der er flere eksempler på, at vi sagtens kan forenes om vores store fællesinteresse - motorcykler af god mekanik.

Sikkerheden som veteranmotorcyklist bliver et af temaerne dette år. Læs i dette nummer sportslederens krav og anbefalinger. I næste nummer beskrives LED lygter, der kan monteres og nænsomt giver en passiv sikkerhed. Flere køreråd bringes også, ligesom kørekurser på køretekniske anlæg er i støbeskeen.

En teknisk redaktør er ikke dukket, op, men men. Det gør ikke så meget, for der er mange der har skriverier i tankerne. Skriverier om kaburatorer, opegring, benzin, forchromning. Og meget mere. Hold dig ikke tilbage, for du har givet også et par gode råd i ærmerne. Del dem med andre.

Med ønsket om en god sæsonstart uden for værkstedet.

Gorm Wæhrens, redaktør



N.P.Clausen, V. Jensen og H. Jensen, arbejdskammerater på motorfabrikken Bukh, Kalundborg, sommeren 1929.
Et andet billede af BMW'en var bragt i sidste nummer. En af reaktioner kom fra Gert i Ørre, der fortæller, at han købte motorcyklen i Kalundborg for 25 år siden. Da var OHV motoren ikke i BMW'en, ærgeligt.

V-801.indd 2 28-01-2008 23:08:47

Formanden

Formandens nytårstale

Så skriver vi 2008, jeg synes lige jeg havde vænnet mig til at det var 2007.

Tænk bare, i løbet af nogle få år er der ved vores løb mange motorcykler, der er over 100 år gamle !

Det kræver lidt tilvænning, at det snart altid er motorcyklen, der er ældre end rytteren.

Jeg vil gerne sende en venlig tanke, og en stor tak, til alle de frivillige (inklusive deres partner) der bidrager til klubbens mange aktiviteter og drift:

Lokale møderepræsentanter/ -bestyrelser
Madpakketur-arrangører
Garagemøde-arrangører
Foredragsholdere
Løbs-arrangører
Løbs-officials
Lokale referenter
Redaktør
Bestyrelsen

Det er et fantastisk arbejde, der udføres til fælles glæde.

Bestyrelsen er, når dette blad er udkommet, gået i gang med opgaverne for 2008.

Vi har planlagt de faste bestyrelsesmøder således, at de finder sted forskellige steder i landet, det første er den 26. januar på Fyn.

Der er opgaver, der går igen fra år til år, men der er bestemt også mange nye.

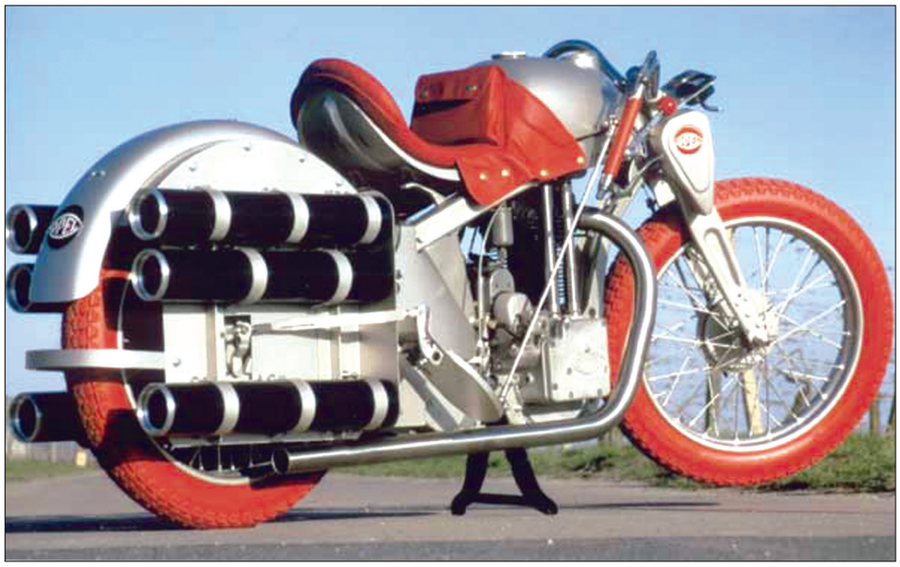
Et af de for bestyrelsen vigtige punkter er at få klarlagt behov, størrelser, pris og leveringstid for de refleksveste vi fik mandat til af generalforsamlingen til at arbejde videre på at fremskaffe.

Så snart som muligt orienterer vi her i VETERANEN, sådan, at der kan bestilles ved hjælp af en fortrykt bestillingsseddel.

Når jeg ser tilbage på det forgangne år med de mange tragiske ulykker, hvor der har været motorcyklister involveret, må jeg kraftigt opfordre til at du ALTID kører med en refleksvest på.

Jeg håber du, som jeg, glæder dig til et godt nyt år med DVM og en god motorcykel- sæson.

Lars Klitgaard
formand



Motorcyklen har meget med veteran motorcykelhistorie og da også lidt med nytår at gøre. I 1928 lod Fritz Opel denne specialudgave bygge for at slå verdensrekorden for motorcykler. Stellet er fra "Neander" da Opel Motoclub stellet ikke var færdigkonstrueret. Den almindelige motor skulle trække motorcyklen op til 120 km/t hvorefter raketterne skulle kobles til en efter en. Forventet topfart var over 200 km/t. Den blev aldrig fyret helt af da myndighederne mente det var for farligt.

Indhold

På den anden side 2
Formandens nytårstale.....3
Min første "rigtige" restaurering.....4
Sikkerhed på motorcykel I....9
En mangeårig drøm gik i opfyldelse. Portræt af Jens Chr. Jørgensen 10
Danske motorcykler i Korsør 12
Nye medlemmer.....16
RHONY'X 1928.....18
Jens Amdissen, Kærby 20
Skagenløbet 2008.....22
Nostalgien skal dyrkes.....23
Klubnyt.....24
Løbs- og aktivitetskalender 25
Landet Rundt.....26
Støtte til arrangementer.....23
Egeskov aflyst!.....29
Genbrugshjørnet 30

V-801.indd 3 28-01-2008 23:08:49

Min første "rigtige" restaurering

Af Steen Kruse, tekst og foto.

Hej, jeg hedder Steen Kruse og bor på Fanø. Jeg arbejder som "Engine-Mechanic", på verdens største borerig af Jack-up typen.

Jeg har siden jeg var 17 år haft en Nimbus årgang 54. Den blev totalt overhalet først i firserne ved hjælp af min kammerat Niels-Jørgen.

Som et kuriosum, kan nævnes at den blev malet af Wackerhagen, der i Nimbus-kredse er meget kendt, men desværre er han ikke mere blandt os.

Jeg har siden lavet 2 totale restaureringer af Nimbusser og 2 mindre istandsættelser.

Der udover har jeg haft fingrene i en NSU, en Victoria og en Triumph.

Første veteran - HD B21 1928

Hvorfor kalder jeg så denne artikel min første rigtige restaurering, når den ikke handler om Nimbus?

Det hænger sammen med at, den motorcykel det handler om er den foreløbig eneste veteran jeg har haft fingrene i, og at det var noget sværere end at lave en Nimbus.

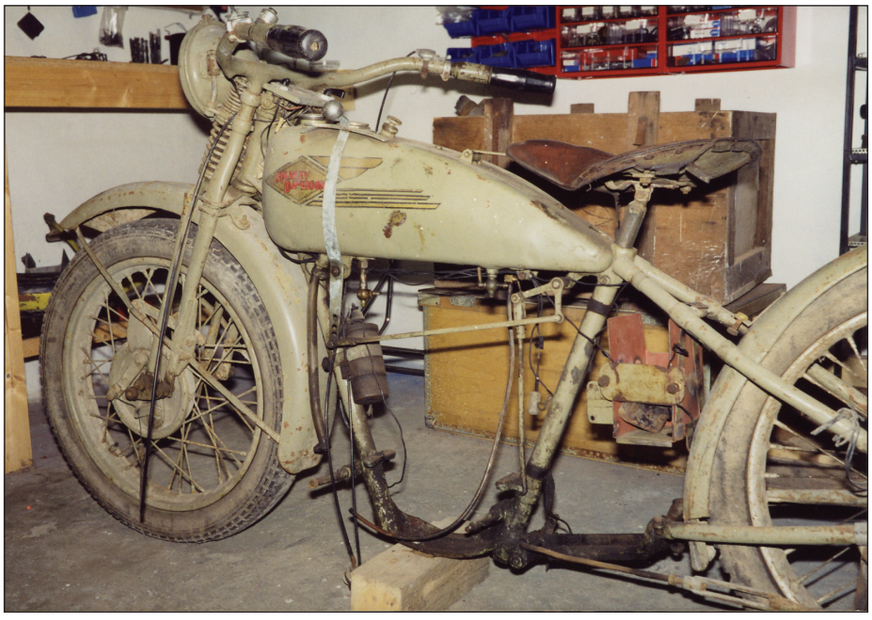
Modellen var en Harley-Davidson model B 21" 1928. Det drejer sig faktisk om 2 model B, en 28 og en 26. De har været i mit liv siden jeg erhvervede min Nimbus. Dvs. jeg har været klar over de var der, og at ejeren havde haft dem i mange år, men ikke selv kunne sætte dem i stand. Han var ikke tilbøjelig til at gå af med dem, men hans kone ville gerne han fik dem lavet, når det nu havde været hans drøm i mange år.

Jeg var klar over han ikke skulle presses for meget, men efterhånden begyndte det at flaske sig. En kammerat flyttede ind lige overfor, så kunne man jo bedre lære hinanden at kende. Det ender i al fald op med, at jeg må få 26'eren for at lave 28'eren til ham.

Harley-Davidson'erne i hus

På dette tidspunkt boede jeg i et stort hus med værksted i kælderen. Da jeg så havde fået dem begge derned, begyndte ens vovemod og store ord at skulle omsættes – uha-uha.

Aftalen var at de skulle holdes hver for sig, for at holde dem så originale som muligt, og også for at der skulle være lidt retfærdighed i det hele. Ole skulle nemlig selv betale alle udgifter for at få hans 28'er lavet, mens jeg skulle levere arbejdskraften. Til gengæld lovede han ikke at presse mig på nogen måder; det må jeg sige han overholdt. Det skulle nemlig vise sig at det kom til at tage en del år før han fik sin maskine tilbage igen.



For det første var den noget ringere end jeg regnede med. Selv blev jeg skilt midt i det hele og måtte ud at finde andet hus, der blev et uden værksted i første omgang – kom til senere.

Jeg kunne jo godt se, at når jeg sammenlignede, de 2 maskiner at der var nogen forskel på især skærmene, men jeg vidste ikke rigtig noget om, hvordan det skulle være.

Den forhenværende formand for BSA-klubben, Lars Genild, som jeg har kendt siden hans første møde med en BSA, han kommer aldrig over det, den stakkel, og fru Dorthe. De stod og skulle til USA og lovede at tage nogen billeder hvis de skulle falde over sådanne små Harley'er. Jeg havde nemlig ikke nogen anelse om hvordan de egentligt så ud. Da de kom jeg hjem kunne jeg så lave en planche i værkstedet, for at have lidt at gå ud fra.

Det viser sig at den var monteret med skærme og måske også forbremse fra en større Harley. Det ønskede Ole at bevare. Det kan jeg da også se ideen i, når den nu har været sådan, da han fik den og kørte på den. Jeg husker ikke hvor 28'eren kommer fra, men han har papirer på den. Min 26'er er derimod er købt af brovagten på Kong Christian X bro. Jeg har desværre ikke nogen papirer på den.

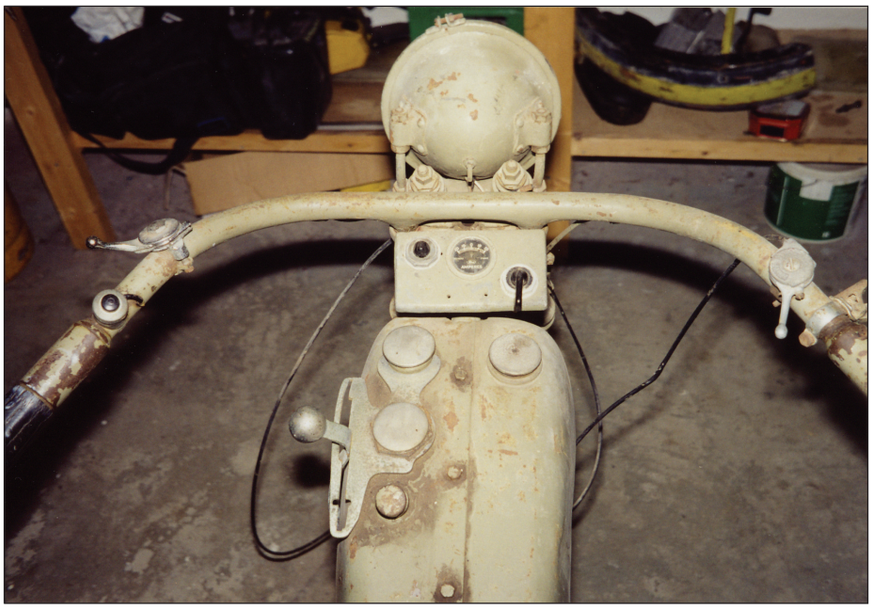
De er begge købt i hans unge år. Ole har i dag været på efterløn et par år og er vel omkring 64. Så at sige: de havde stået der omkring 30 år.

Generelt ser den godt ud, støvet og beskidt og godt smurt ind i sej gammel fedt rundt om motoren. Den har stået fint for dækkene er sådan set ikke særligt rådne, men kan ikke genbruges alligevel.

Motoren lukkes op

Nå, men motoren blev taget af og forsigtigt lukket op, ak og ve, de fleste

V-801.indd 4 28-01-2008 23:08:53



takthjul var ødelagt, et eller andet på den sidste tur for mange år siden var kommet i klemme. Jeg ser for mig Ole hængende hen over styret, mens motoren bremser al det den kan. Adspurgt siger han: *Jo der kom vist en møtrik lidt i klemme*. Det kunne se ud til, at det er møtrikken der holder tandhjulet til dynamoen. Den sidder i al fald på et gevind, der er næsten ikke eksisterende.

Vi ved jo alle sammen godt at det svære ved at begynde på et nyt mærke er at få kontakt med de rigtige folk, men efterhånden var jeg så heldig at få kontakt med Gorm Wæhrens, Poul Jørss, Stig Emcken og Erling Holm

At få hjælp af sådanne folk er uvurderligt, så husk det når der henvender sig unge mennesker!!

Lad de unge komme igang

Nu vi er ved det. Jer der har mange gamle maskiner - hvad med at sælge ud af dem – det er jo ikke guld alt sammen. Lad nogen unge mennesker få chancen til at komme ud at køre. Jeg er ikke en af dem mere, de unge altså.

Nå det var lige et opstød.

Status

Motor: Status på motor er tandhjul ødelagt hver og en, cylinder og stempel har arbejdet sig længere og længere væk fra hinanden så en skilsmisse er på sin plads.

Topstykke: Isat bøsning til nyere tændrør, et gevindhul svejst til?

Krumtap & hus: Hovedlejer har været slidte i lang tid, et øre brækket af hus. Ellers ser plejlstang og krumtap tilforladelig ud.

Tænding: Der sidder en fin Bosch tændspole oppe på stelrammen, gad vide om Harley købte tændspoler af tyskerne og så fik resten i U.S. Kan se på 26`eren at der sidder en spole af US oprindelse, så mon ikke denne tyske spole kan ligges lidt til side?

Gearkasse og Stænger: Tandhjul og skifter ser fine ud, bronzelejer er slidte. Trykleje ligger i en bunke nede i det hjørne. Ud af det ene bronze leje kommer der et mærkeligt tandhjul og

en bestemt hjemmegjort fjeder (viser sig at være kickstarter mekanisme). Alle stænger er til stede men hullerne er meget store og ikke runde.

Kobling: Ja hvor f….. er den henne. Nåhh det er den mærkelige skive med korkpropperne på. Og hvordan virker den så, har det noget at gøre med den stang der? Der er brændt i enden og som går over i en lille vinkel, der måske skulle have siddet fast på denne større vinkel.

Ned til Ole og spørge; Jo det er sådan set rigtigt nok, men den irriterende ¼" stang brændte hele tiden i stykker, hvor efter jeg forklarede noget om udrykker lejer – ja-ja men denne er jo 60 år gammel. Det viser sig senere, at der sidder et lille trykleje her.

Ole har i sin tid samlet lidt dele, så der er en ekstra kasse at tage lidt fra, og den reddede mig mange gange.

Bremser: På denne er der både for og bagbremse. Det er der ikke på 26'eren. Men den bremsebelægning må da have vredet sig helt rundt på den sidste tur,

V-801.indd 5 28-01-2008 23:09:03

for den sidder jo på ydersiden. Man får godt nok bekræftet nogen fordomme om amerikanere her. Nå, sådan blev det altså lavet dengang, et bånd der klemmer om en tromle. Så er den forreste bremse nok, noget nyere.

Desuden er tromlen bagpå svejst hos en landsby smed med en håndreven generator.

Tanke: Har fået meget polyfilla. De ser ellers godt ud, men det falder af bare man "piller" lidt i det. Desuden er der noget rundt om hanerne der ser grimt ud, lover ikke godt.

Stel: Er i orden bortset fra et sted bagpå der er næsten slidt igennem, af et beslag der ikke har været spændt ordentligt eller ikke har passet.

Konklusion

Det kunne egentligt have været sjovt at bevare maskinen som den var, men det hele er lige lidt for ringe til, at det kan bruges. Den bærer tydeligt præg af, at man har repareret med det man nu havde, og det er der jo ikke noget at sige til, det vigtigste har jo også dengang været at komme ud og køre.

Jeg må indrømme, at jeg havde mine betænkeligheder på dette tidspunkt. Jeg kunne jo ikke bare som på Nimbussen købe nye dele. Hvordan var det nu lige? Det kunne man jo heller ikke da jeg fik Bussen, så lavede man det jo selv.

Renoveringerne begynder

På daværende tidspunkt arbejdede jeg på en mindre borerig i Danmark, og en dag ved kaffebordet i maskinrummet, bragte jeg mine sørgelige tandhjul frem på bordet. Som vi hurtigt blev enige om, at hvis vi ikke kunne lave dem, hvem kunne så? Vi var jo vant til at holde ældre maskiner kørende med få nye dele. Der var ikke så mange penge i branchen dengang.

Så min kollega, Flemming der er certificeret svejser, påtog sig at svejse de manglende tænder op. Hvis vi så kunne få Balle til at tage dem med hjem til hans tidligere arbejdsgiver, og få dem skåret ud igen med en gnistbehandlingsproces. Ikke noget problem - den klarede Balle.

På næste tur havde han de fine hjul med ud igen samt en lille diamantfil, han havde lånt (den kostede 4000) så jeg svedte lidt, da jeg filede tænderne på øjemål i første omgang.

Jeg lavede så en opstilling, hvor vi kunne køre tænderne sammen lidt efter lidt, og vha. mærkeblåt få dem filet til. Derefter blev de sat op i drejebænken, vha. endnu et stykke hjemmelavet værktøj, og de drejede i dagevis med slibepasta og blev efterhånden spændt sammen.

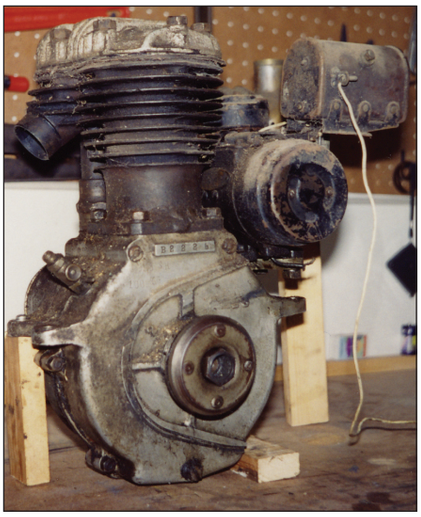
Samtidig blev der målt op til nye lejer i gearkassen. Da drejebænken blev fri var det en smal sag at få drejet nye. Materialet kom fra et par kasserede pumper. Det er altid godt at bruge, for så ved man at det er rigtigt lejemateriale.

Ja det lyder som en leg, men alle der har prøvet det ved jo hvor mange diskussioner, der er bag sådan et projekt

Indrømmet: kickstart mekanismen måtte jeg have hjælp til af Gorm. Det var for simpelt. Godt nok var vi vant til amerikanske maskiner indenfor branchen – meget holdbare, men når de går i stykker er det et mareridt.

Nå, jeg fik da prøvet med en del fjedre inden det lykkedes, bare man nu kan huske det næste gang.

Som I nok kan regne ud, var gearkassen skilt ad nogen gange, men da den var som jeg mente den skulle være, blev den fyldt med grafitfedt og gearolie i en skøn blanding. Håber ikke jeg lige skal have den skilt ad igen.



Her er det 1926'er motoren. Bemærk den svejste cylinderfod.

V-801.indd 6 28-01-2008 23:09:08

Motoren sendes til service

Da Ole gerne ville have maskinen til at virke perfekt rent teknisk, var der ingen vej udenom at få isat ny foring og stempel. Vi sendte så det hele op til Iversen, krumtap og hus var også med. Det tænkte jeg ikke nærmere over, førend de ringede og sagde at nu var det klart for en pris på lige knap 10.000. Føj for den lede at skulle ned og hente de penge hos Ole! Det tog hans kone nu meget pænt. Ole var nemlig ude at sejle på det tidspunkt. Iversen havde ikke kun brugt krumtap til opmåling, men også sat nye lejer i krumtap og plejlstang. Nødvendigt, det ved jeg ikke, for jeg havde ikke målt det op endnu – troede bare de skulle måle, slaglængde osv.

Topstykket og pakninger havde givet drengene mange problemer, da de kørte fræs på Harley'erne i sin tid. De havde ikke noget at lave en toppakning af, så der sad en fastbrændt papirspakning, der var skudt ud i den ene side. Min løsning var på det tidspunkt at lave en i kobberplade og så udgløde den.

Sådan gjorde vi da jeg startede til søs i sin tid på mindre hjælpemaskiner. Nu fås der nye pakninger.

Jeg fik også fat i en snapseventil, ja-ja jeg var ved at lære lidt om udtryk og sådant. Jeg var så heldig at få en original instruktions bog i Holland, og der kunne jeg jo se den omtalte ventil, fik endda en ny blank en. Så måtte der jo bores hul til den igen – Pyha igen en svedetur, det gik fint og det så godt ud med lidt messing i det nymalede topstykke.

Egentligt mærkeligt, da jeg lavede det samme i mit eget topstykke var der overhovedet ikke optræk til svedetur, vist godt jeg ikke lever af det her. På arbejde står vi så og arbejder med udstyr til mange –mange dollars, har jeg mere respekt for Ole og hans Harley end A.P og hans borerig!

Kobling

Også her et lidt bagvendt system, men jeg havde dog fundet ud af at der skulle være et lille trykleje, i forbindelse med pinden der udløser koblingen.

Man var løbet tør for koblingsplader på et tidspunkt og så gået over til at bruge kork-propper, skåret til et par millimeters længde og limet fast på pladen.

Det havde virket rimeligt, problemet havde været at de manglede tryklejet, udløser pinden var blevet varm i enden hele tiden, og havde da også lavet et hul ind i trykarmen.

De manglende dele kan fås i dag.

Gearkasse

Som sagt så blev der lavet nye lejer og fundet et nyt trykleje til gearkassen så det var egentligt "bare" at samle den, hvis det ikke lige var for kickstart mekanismen.

Indrømmet den tog lang tid at finde ud af, eller rettere at få til at virke. Tak for tålmodigheden - Gorm.

Så var det bare at samle og reparere de forskellige trækstænger. Det blev mange gode timer ud af, at få de stænger til at spille sammen, så der kom et gear ud af et nyt hak i tankpladen.

Smøresystem

Jeg undrede mig noget over, hvordan det virker dette "system", men kan ikke få det til at hænge sammen. Førend en venlig sjæl forklarer mig at det ikke skal hænge sammen som sådan.

Man skal selv tømme krumtap huset, bliver der forklaret, jamen hvornår og hvor ofte? Ifølge min "Riders Hand Book" Skal olien tømmes ud for hver 700 Miles. Når Harley så regner med at den skal gå 800 Miles på en Gallon olie, må noget af det jo gå til forbrænding.Dette forudsat man ikke kører over 40 Miles pr. time.

Fordi hvis man gør det skal der gives ekstra olie med håndpumpen.

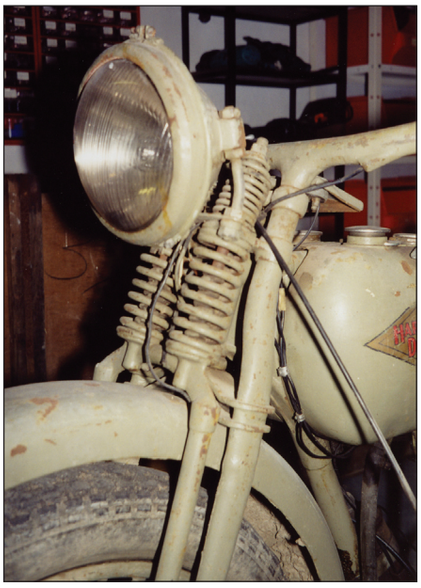
Så tak til dem der samler instruktionsbøger – reservedelslister osv. Og mod et beskedent beløb sender en kopi.

Kædekasser

De var noget bulede og nogen steder slidt næsten igennem, men det kunne ret nemt ordnes med en karroseri hammer og en CO2 svejser.

Sæde

Ophængspunktet til sædet var blevet flyttet, men det var nemt at se hvor det skulle være så tilbage med det. Selve læderet var godt bevaret, men skulle repareres med ny kant osv. Så er det jo belejligt med en pensioneret saddelmager i nabolaget.



Lygter

Baglygten forefandtes ikke, så jeg måtte investere i en ny. Det er jo det gode ved der er så mange der i dag laver gamle motorcykler, så bliver der også lavet nogen stumper.

Forlygten var der, men Ole ville gerne beholde kransen som den er, det vil sige den er banket ud af en original krans så den passer til det uoriginale lygteglas der buer ud af og ikke er fladt.

Så måtte jeg jo se om jeg kunne få den krans til at ligne noget.

De 2 arme lygten sad på var kortet noget af, så jeg lavede nogen ny efter forskellige billeder.

Tanke

Da, jeg ikke selv har udstyr til TIG og lodning, her hjemme, var jeg nødt til at finde på noget andet for at få tankene til holde på det fluidum der skal til.

Efter lidt forespørgsler, og egen

V-801.indd 7 28-01-2008 23:09:10

undersøgelser. Fik jeg fat i en åbenbart anerkendt person udi det at lave veteranbiler. Han kunne sagtens lave de tanke! Det skal siges, at der hvor de er istandsat med et lille stykke plade og svejst, det så udemærket ud. Indvendigt havde de fået et lag et eller andet, som så meget effektivt ud.

Maler

Nå, de blev lagt hen til det andet der efterhånden var klargjort til maler.

Det skal måske nævnes at jeg opbevarer min dele under gode forhold, altid lidt varme så der ikke er fugt. Nu havde Ole jo passet på dem i så mange år, skulle jeg så få rust på dem for at spare et par kroner? Aldrig i livet.

Husk, kære læser at alt dette foregår over urimelig lang tid.

På et tidspunkt, bliver tankene så taget frem – chok – al den indvendige coating er "kogt op" eller afskallet på anden måde, det er virkelig slemt.

Jeg ringer til firmaet, og får en sludder for en sladder om opbevaring osv. Desuden noget om urenheder. Men ikke et ord om hjælp, de laver det gerne om igen mod betaling. Hallo, en gentaget fejl er jo en dumhed.

Jeg må selv i gang med at rense de flager ud med en pind osv. Til sidst bliver de rystet med grus og vand, men det er svært. Jeg skulle jo helst ikke ødelægge ydersiden der jo er grundet og det hele.

Jeg får god hjælp af medlemmet, der sælger coating – se selv reklamerne i bladet, og gæt hvem det er. Om den nye coating er god nok ved jeg ikke, det er kun et par år siden jeg lavede det.

Hvad lærte jeg så?

Jeg havde jo higet efter at få "fingrene" i en af Oles maskiner i mange år, men da det så lykkedes at få lov til at lave hans, blev jeg noget overrasket over hvor svært det egentligt var.

Efter at Internettet har gjort sit indtog er det blevet noget nemmere at søge oplysninger, tak for det.

Det er også blevet lidt nemmere at komme i kontakt med jer der har gjort i dette i mange år, jeg er glad for at opleve at i "gamle" i klubben tager godt imod nye medlemmer, ikke som i en vis klub for gamle biler.

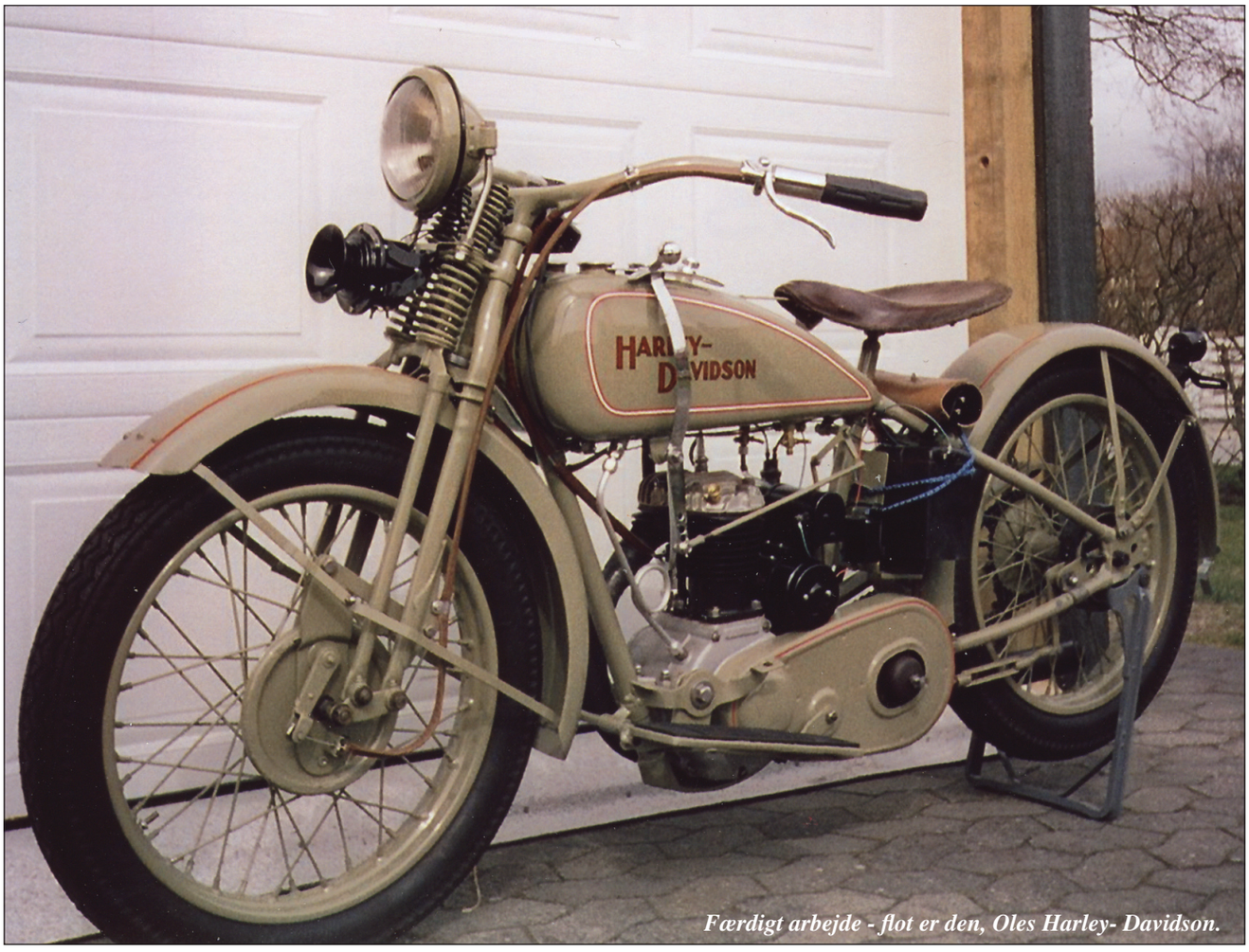
At jeg så også er så heldig at bo på Fanø, den med løbene, og var hjemme da de blev genoplivet. Det gav en del kontakt, tak for det Erling Holm, at du tog dig tid til en novice, og hjalp med nogle dele.

Jeg håber helbredet er bedre næste vinter, så jeg enten kan gå i gang med min 1926 eller hvis en skulle vise interesse i at bytte med en større model.

Gorm siger godt nok, at jeg sagtens kan køre Skagensløb med den, men uden nævneværdige bremser?

Når jeg kørte en lille tur på Oles, var det som at komme i en tidsmaskine, for til daglig kører jeg på en BMW på 395 kg med ABS og alt muligt andet.

Gad vide om man bliver smidt ud hvis man sætter en lille skive på foran?



Færdigt arbejde - flot er den, Oles Harley- Davidson.

V-801.indd 8 28-01-2008 23:09:12

Sikkerhed på motorcykel - I

Af sportsleder Lars Sørensen.

Der har i 2007 været mange uheld med motorcykler, hvor det har haft dødelig udgang for vores kamerater. Selv om vi kører på gamle motorcykler, kan vi jo godt tænke os om, hvilket normalt også er tilfældet. Jeg vil alligevel prøve at henlede opmærksomheden på nogle punkter, som vi kan gøre bedrer. Selvom vi kører på veteranmotorcykler, kan vi jo godt benytte de bedste materialer og nyeste teknikker til os selv og vores motorcykel.

Vi er mange som ikke kører ret meget på vores veteranmotorcykler, typisk under 500 km om året pr motorcykel, hvis man ikke lige deltager i Skagenløbet.

For mig er det vigtig at man kender sin motorcykel, det vil sige at man ved, hvor godt eller måske hvor dårligt den bremser, samt at man ved hvordan den reagerer når og hvis man skal foretage en undvige manøvre.

Det er ikke noget som vi øver, men bremsers effektivitet bør man tjekke og naturligvis tilpasse farten efter dette. Sikkerheden starter altså med at motorcyklen er i orden, og at man er fortrolig med den. Som så mange andre ting er det øvelse, der gør mester.

Vi er undtaget for at køre med kørelys, men hvis man har lysanlæg til det, bør man køre med lys. Det er muligt at købe LED pærer til 6 V og de bruger 90% mindre strøm en traditionen pære. *(I næste nummer mere om denne løsning. red.).*

Det næste er vores påklædning, hvor jeg som rigtig mange andre vælger mørkt tøj, sort er bedst! Men vi ved jo alle, hvilken effekt de gule veste har, så det er rent galt. Vi skal vælge tøj med farver på og, hvis vi alle får tilbud om at købe en vest som foreslået af Kurt Jensen på genrealforsamlingen, skal vi da gøre det. I dag kan man købe støvler med rigtig god beskyttelse af ankler, skinneben og med forstærkninger i fodsålen således at foden beskyttes ved uheld. Der er ikke meget beskyttelse i sandaler!

Jeg synes at der er dejligt at køren en sommer dag uden handsker på, men særligt klogt er det nu ikke, og jeg er begyndt at have handske på altid. Der kan købes handsker med indbygget beskyttelse, og de bør benyttes altid.

Om man kører i lædertøj eller tekstil med indbygget beskyttelse er en smags sag. Lædertøjet beskytter måske lidt bedrer ved uheld, men er ikke så behagelig at have på som åndbart tekstil tøj. Uanset hvilken type man foretrække skal der være en form for rygbeskyttelse i. Dette er efter min mening lige så vigtig som styrthjelmen.

Med den fokus der er på motorcyklister bliver jeg irriteret når jeg i veteranblade se billeder af motorcyklister kører uden styrthjelm på offentlig vej, det er ofte i forbindelse med en eller anden form for afprøvning. Det kan godt være at billedet bliver bedre når man kan se køreren, men signalværdien er for mig vigtigere.

Vi skal på alle mulige måder sørge for, at vi som veterankører har et godt og troværdigt image over for andre trafikanter og beslutningstagere. At vi ser den slags billeder skyldes for dårligt arbejde af de redaktører som burde fjerne dem fra deres blade. Gorm og jeg har haft en snak om det, og vi er enig om at det ikke sker i VETERANEN.

Jeg har også set TV-indslag fra Egeskovløbet i år, hvor deltager desværre kører rundt på campingområdet uden hjelm på. Ligeledes ved starten fra slottet og til porten med styrthjelmen på lygten; den må jo være mere værd en hovedet! Vi skal på vores løb bære styrthjelm under løbet.

I vores tilladelser fra politiet er vi gjort opmærksom på, at løbsleder en skal tildele strafpoint for overtrædelser af færdselsloven. Den gælder på alle offentlig steder. Jeg vil i fremtiden tolke det således, at de steder vi er med vores motorcykler til løb er offentlige steder.

Jeg vil IKKE se kørsel på motorcykel uden korrekt spændt styrthjelm under vores løb. Dette gælder ganske enkelt overalt. Der vil under Skagenløbet blive tildelt 500 strafpoint for at køre uden hjelm og anden gang bliver man sendt hjem.

En af de ting som er rigtig træls som løbsleder er, når der sker uheld. Selvom jeg ved, at det ikke er mig, som er skyld i uheld, ligger det altid i baghovedet, om jeg kunne have gjort noget, så det var undgået.

Derfor er jeg måske også mere opmærksom på netop hjelmen tøj osv., men husk på, at det er os alle sammen som skal passe på.

Dette rørende syn er fortid. Foto udlånt af Niels Palle.

V-801.indd 9 28-01-2008 23:09:13

MÅNEDENS PORTRÆT

En mangeårig drøm gik i opfyldelse

Et af de nyere medlemer i DVM Jens Chr. Jørgensen fortæller om sine oplevelser og drømme om at restaurere og derefter at køre på en gammel motorcykle, og bestemt også om at få den købt.

Af Kurt Solskov

Jens Christian Jørgensen, Aalborg, blev medlem af DVM i 2006, og fik medlemsnummer 2027. Han fortæller hvilken betydning det netværk, han har opnået i klubben har betydet.

Da jeg var knægt

Når jeg ser tilbage i tiden fra knægttiden 13 – 16 år, hvor vi knægte kunne få fingre i gamle motorcykler fra 30'erne, lavede vi dem, så de kunne køre markræs. Derefter endte de på smedens (min fars) jerndynge.

Siden drømte jeg om at eje sådan en gammel mc, når jeg mange gange mødte op for at se deltagerne og deres køretøjer i Skagen-løbet køre gennem enten Aalborg eller Viborg.

Kontakt til DVM'er

Gennem mit arbejde på EUC Midt Viborg, der lejede nogle lokaler ud til told til vurdering af biler og mc, mødte jeg så pludselig en gammel soldaterkammerat, Leo "tolder"og Jan Engelbrechtsen, medlem af DVM og bosat i Hune.

Jeg gik jo og lurede, når der var gamle mc'er til vurdering, og Jan E. inviterede mig til at kigge ind til sig i Hune, for han havde da eet og andet interessant.

Mine første køb

I *Gul og Gratis* ser jeg ser en Norton 1937, og vil spørge Jan. Han siger dog, at den skal jeg ikke spekulere på, da han har købt den.

Jeg køber så over nettet en AJS 500 ccm fra 1929 af Jesper Skriver i julen 2005 – tror jeg. For allerede 31. december mailer Jesper Skriver, at han har fortrudt, og at han ikke vil af med AJS'en.

Peugeot'en

Den 27. januar 2006 ser jeg en Peugeot 1930 350 ccm i *Klassisk Bil & MC*. Et projekt, men den skulle kunne køre. Ejeren af Peugeot 350 ccm hed Peter Hansen. Det var da en verdensmand at høre på for en nybegynder som mig.

Jeg spurgte ind til Peugeot'en, og han snakkede en masse, og fortalte at han havde haft Sydhavnens MC ophug., og ejet masser af gamle mc. Jeg spørger til Veteranmotorcykel museet på Falster, som jeg havde besøgt om sommeren. Og her kan han fortælle at han da havde leveret rigtig mange af motorcyklerne.

Nå, jeg mener der er grundlag for at købe "dyret" Det er lørdag den 28. januar. Familien skal installeres i sommerhuset. Jeg skal finde ud af at hæve tilstrækkelig med kontanter (for det ville han have). Traileren bagefter og så afsted til Langeland for at komme for sent til færgen Spodsbjerg - Taars.

Jeg ringer til Peter H. for at fortælle hvor jeg er. Nå, men han var da på vej til København, men ville da vende om – for vi måtte da have misforstået hinanden.

Vi mødtes og ladeporten blev åbnet. MC'en åbenbarede sig, og jeg studerede den godt. Jeg syntes cylinderen var lidt lille til de 350'er. Nå men den må jo have det eller den har en lang slaglængde.

Og så var der lige det at motoren sad fast, så det var da kun hjulene der kunne køre.

Jeg prøvede at "prutte" på prisen. Den kunne ikke køre rundt i motoren, og jeg havde kørt 700 km for at opleve det. Det var han sgu' ligeglad med og knaldede ladeporten i.

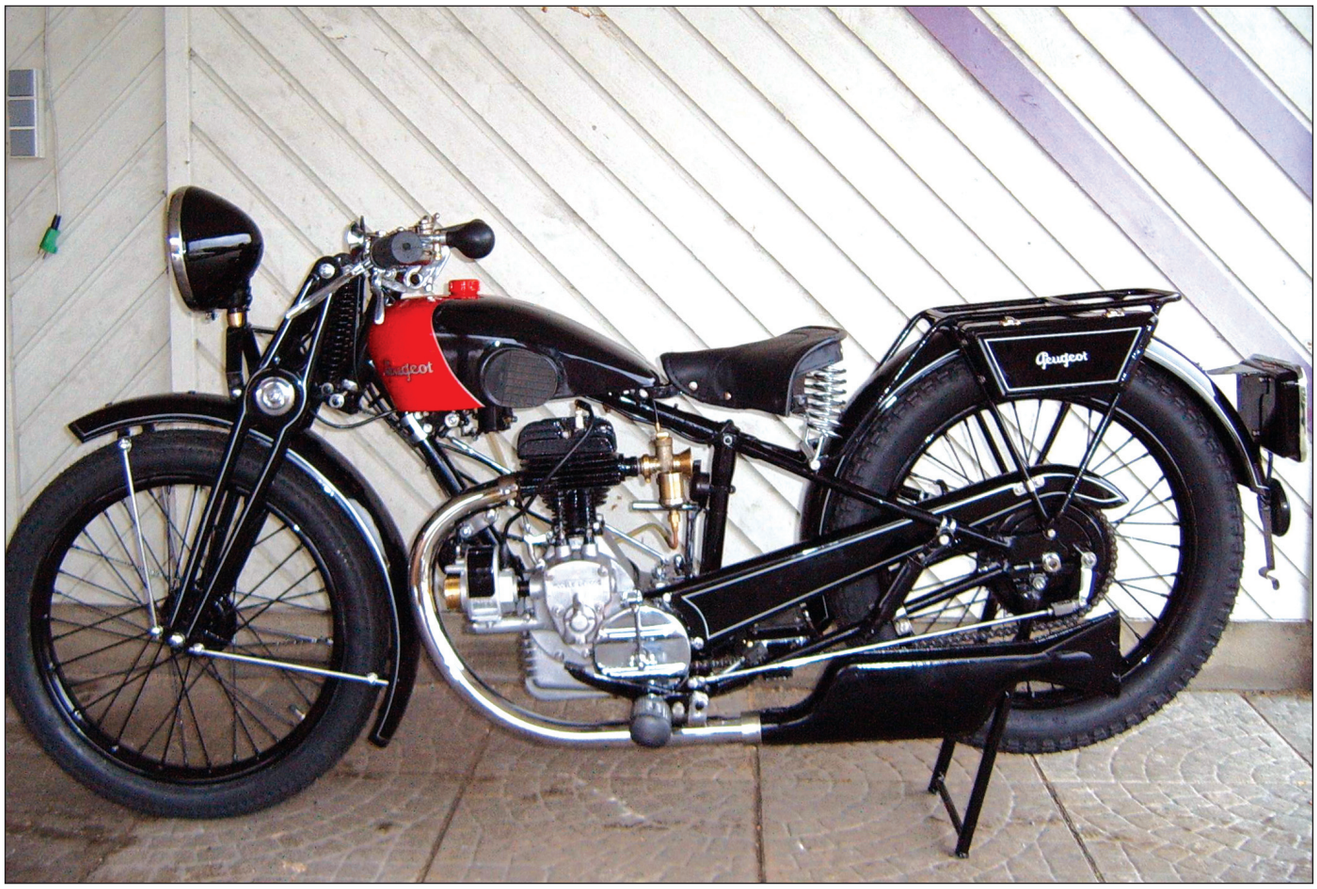
Men r..... var rendt varm på mig, så vi fik da handlet til hans pris. Jeg måtte op at stå for at få en kvittering.

I dag kan jeg se, at jeg manglede det netværk, som jeg har i dag gennem klublivet i DVM..

En glad Jens Christian modtages under Skagenløbet 2007 af Rita Bach i Aalborg. Han gennemførte som nr. 36 af 84 deltagere i klasse 3.

V-801.indd 10 28-01-2008 23:09:17

I de næste numre vil vi følge forvandlingen fra øverst til nederst, fra yderst til inderst.



V-801.indd 11 28-01-2008 23:09:22

Danske motorcykler i Korsør

Af Palle Buus
Foto: Leif Jensen – Arne Schmidt Nielsen

Klubmødet i DVM Vestsjælland i november stod i de danske motorcyklers tegn. Palle Høst Andersen havde inviteret Veteran Motorcykel Vennerne (VMV) med, så der var et fremmøde på næsten 150 i det fine Kulturhus i Korsør, hvor der er en foyer til udstilling samt den store foredragssal, der kan rumme de mange mennesker. De udstillede cykler blev studeret ivrigt.

Der var Auly og Hamlet udstillet af Michael Thygesen, forfatteren af bogen *"Små Danske Motorcykler"*.

Der var to DISA'er fra Stubbekøbing Motorcykelmuseum, en privatejet DISA V100 udstillet af Egon Madsen fra Korsør, en lang række Nimbus både "Rør" og "Humlebier" udstillet af klubmedlemmer, og som "rosinen i pølseenden" Palle Høst's egen DANIA, som er den ene af de to "overlevende" eksemplarer, en 750 cm^3 sideventilet JAP motor, flot restaureret.

Palle Høst bød velkommen, da man langt om længe havde fået folk gennet ind i salen. Efter velkomst og praktiske oplysninger gav han ordet til Bernt Ingemansson fra Stubbekøbing Motorcykel Museum, der levende delte ud af sin store viden om de to DISA'er, han havde medbragt.

Den første er den lille DISA V100 med den engelske Villers motor, der skulle sælges, indtil den af Jørgen Skafte Rasmussen konstruerede motor blev færdigudviklet. Hele den spændende historie kan læses i Michael Thygesens bog. Her skal blot nævnes, at Bernt Ingemansson fortalte om, hvorledes det lykkedes at få indrejsetilladelse til familien Rasmussen, som i 1947 befandt sig i en flygtningelejr ved Flensburg. Der var dengang "stor konsekvens" i Danmarks indvandrerpolitik. Man ville ikke have nogen ind, der ikke kunne klare sig selv, og man fik "tilbagesendt" 275.000 tyske flygtninge på fire år. Det har nok ikke været til "slaraffenland". Nå det var et politisk sidespring.

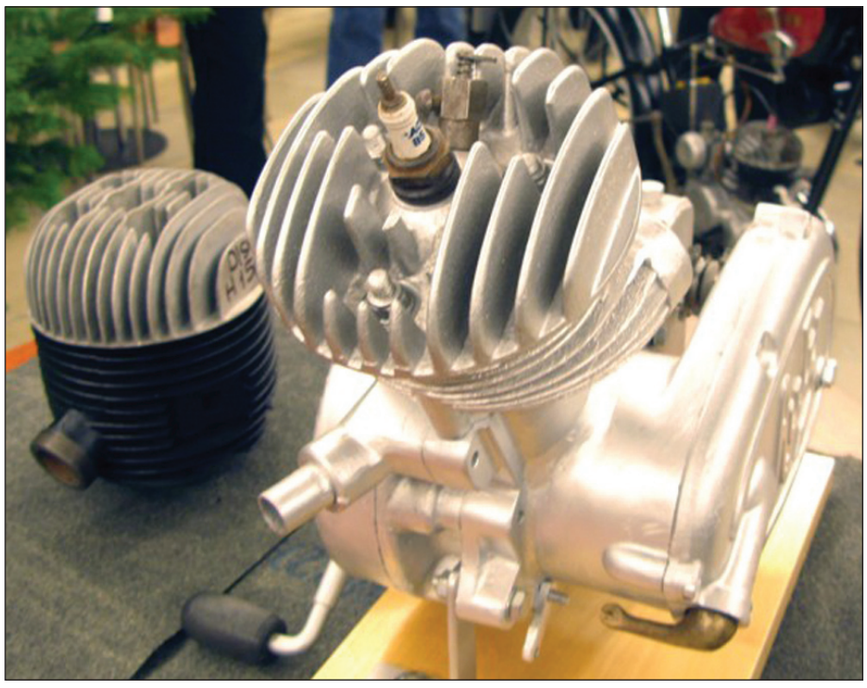
Jørgen Skafte Rasmussen, der var grundlæggeren af DKW, engang verdens største motorcykelfabrik med 30.000 medarbejdere, og sønnen Arne Skafte Rasmussen havde tegnet en spændende ny motorkonstruktion på en 125 cm^3 (senere 150 cm^3) totakter

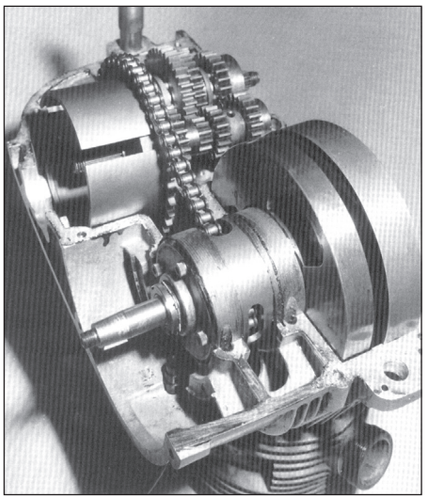
De mange tilhørere følger intenst med på storskærmen.

med drejeventil.

Det hæderkronede gamle våbenfirma med det oprindelige navn "Dansk Rekyl Riffelsyndikat, Compagnie Madsen" i daglig tale "Rekylen" manglede efter krigsafslutningen en civil produktion. Under det nuværende navn Dansk Industri Syndikat A/S (DISA) fremstillede man forskellige industriprodukter. En af de bedre idéer var benzinstanderen STAR.

I 1947 – 48 begyndte udviklingen af den nye danskbyggede motor. Der blev fremstillet 4 stk. af prototypen, hvoraf den ene var med på udstillingen, en mere vides at eksistere, men det blev alligevel enden på det "Æven-



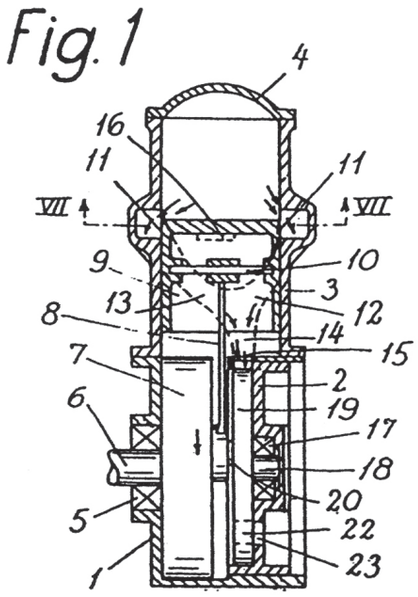


Den vandrette deling af krumtaphuset på 150 ccm motoren gav mange fordele. Foto fra bogen "Små Danske Motorcykler", Michael Thygesen.

Til venstre Auly motor.

V-801.indd 12 28-01-2008 23:09:24

Sådan virker Disa konstruktionen



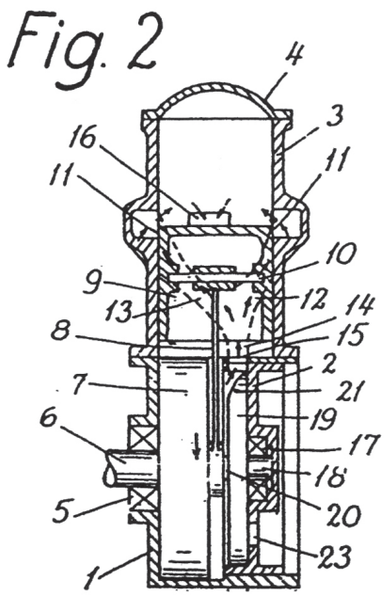
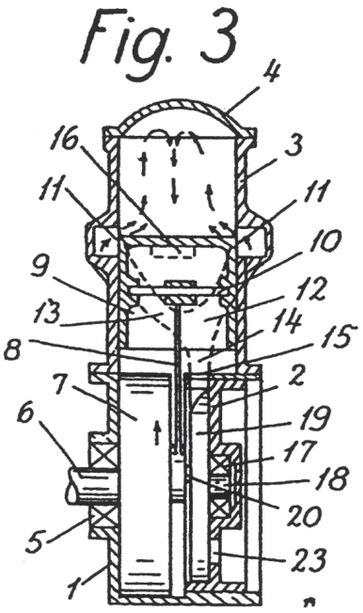


Fig. 1
Forbrænding: Stemplet på vej ned, skylleportene afdækkes i cylinderen (11), men skyllekanalen er lukket ved krumtaphuset af drejeventilen (15), indsugningen er i afsluttende fase (22).
Fig. 2
Udstødningsporten afdækkes (16), drejeventilen åbner for skylningen (15) og lukker for indsugningen (23), forkomprimeringen begynder.



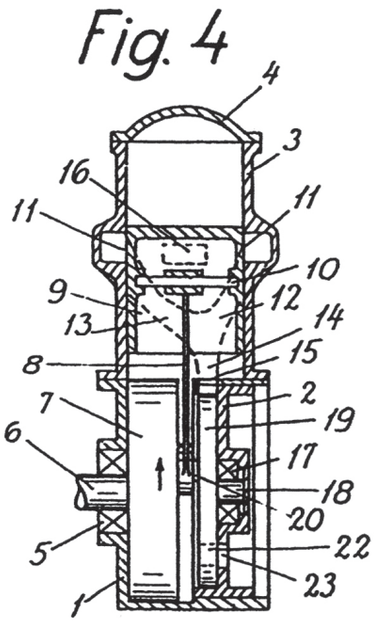
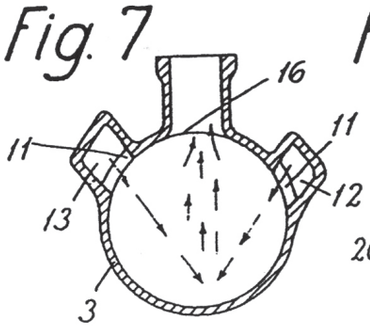
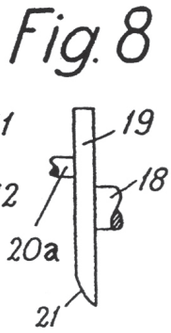
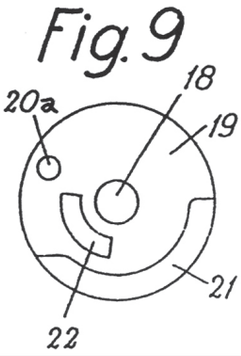


Fig. 3
Stemplet på vej op, udstødningsporten lukkes (16), skylningen afsluttes.
Fig. 4
Komprimeringen begynder, drejeventilen lukker skyllekanalen (15) og åbner for indsugningen (22).

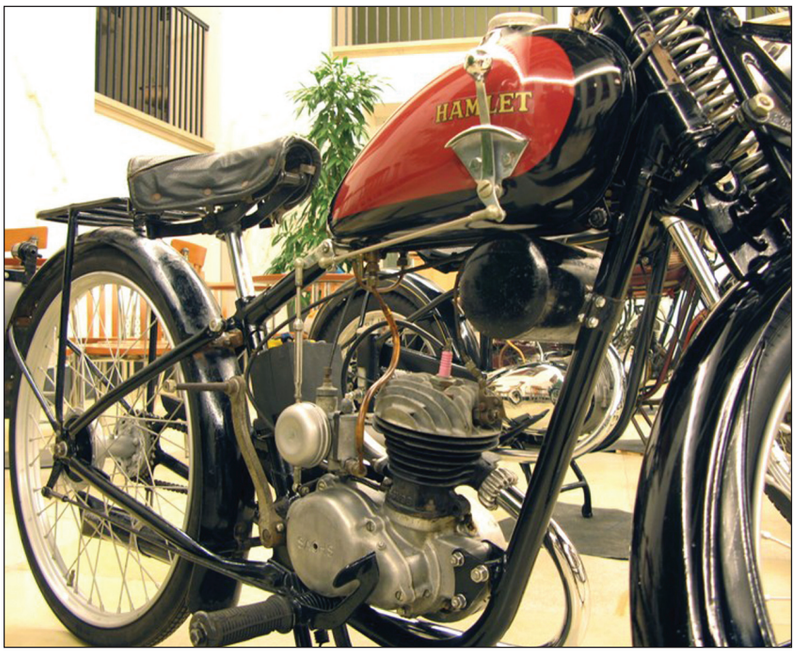
Fig. 8-9
Drejeventilen i plan og profil.







V-801.indd 13 28-01-2008 23:09:25

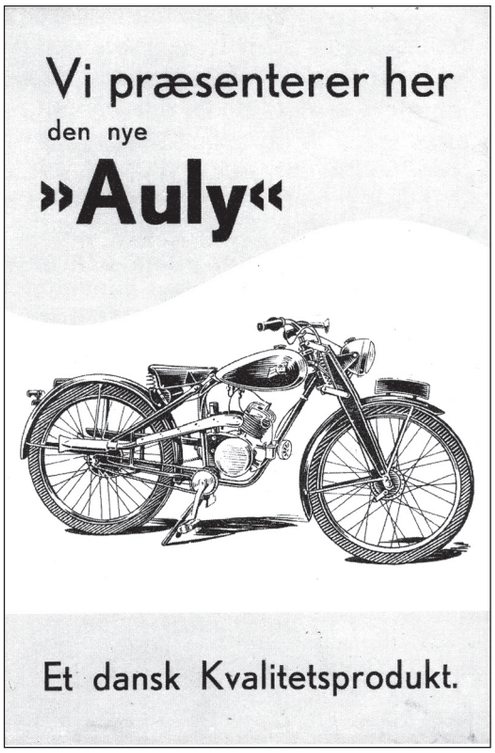


tyr". Udviklingsarbejdet tog nok for lang tid. Medvirkende var det vel også, at der samtidig kom en større våbenordre, der krævede arbejdskapaciteten. Det lignede ellers en sund konstruktion, og der var da også investeret mange penge i projektet.

Efter Bernt Ingemansson's foredrag tog Nimbus "Kakkelovnsrørspecialisten" Ole Burild over. Han kunne fortælle mange ting om Nimbus og familien bag fabrikken. Han havde samtidig skaffet filmen *"Nåede de færgen"*, der blev lavet af Carl Th. Drejer sidst i trediverne. Den blev vist på storskærmen og er et tidsbillede, og tænkt som en advarsel om at køre fornuftigt – da færgen de nåede, var færgen til Hades (dødsriget). Meget dramatisk dengang, i dag skal der skrappere midler til.

Efter stort bifald til foredragsholderne, strømmede de besøgende ud til kaffen, god motorsnak og endnu et kig på de udstillede cykler.

Atter en vellykket og velbesøgt aften i DVM Vestsjællandsafdelingen som Palle Høst kan være stolt af.



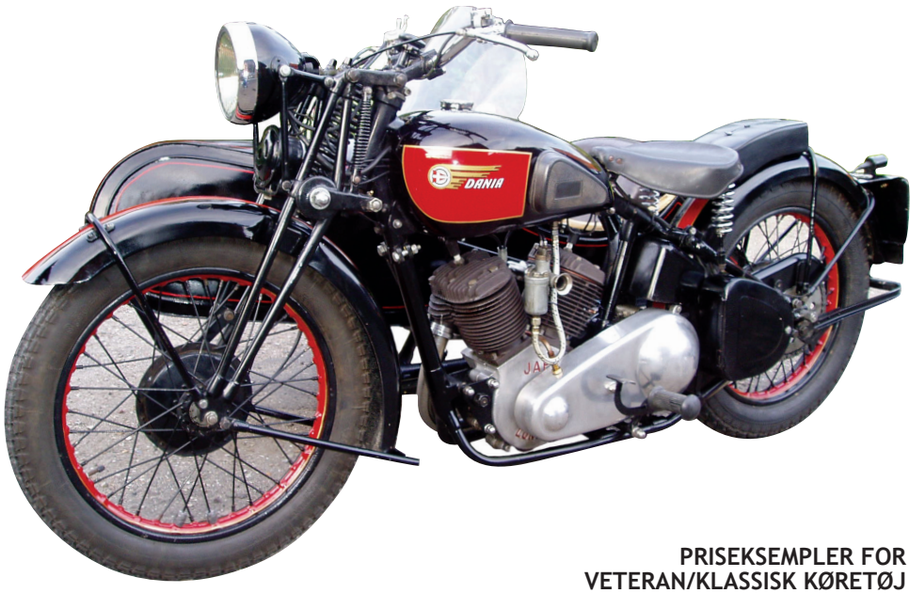
I fabrikkens salgsbrochure skrives bl.a. at der gives seks måneders garanti på dele, der var ubrugelige på grund af materiale - eller fabrikationsfejl. Fra "Små Danske Motorcykel".

Øverst Disa V100, i midten Disa V150, nederst Hamlet.

V-801.indd 14 28-01-2008 23:09:30

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 2007 tilbagebetalt 210 millioner kroner.



PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift - Selvrisiko 1.502 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	556 kr.	173 kr.	1.387 kr.	429 kr.
150.000	867 kr.	173 kr.	2.165 kr.	429 kr.
300.000	1.333 kr.	173 kr.	3.331 kr.	429 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.

Overskuddet i 2006 udgjorde 13% af den betalte præmie inklusive statsafgift m.m. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke.

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.

Kontakt GF-Veteran, hvis du vil være i det gode selskab og få oplyst forsikringsbetingelser og andre forsikringsmuligheder GF-FORSIKRING tilbyder

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

Lyngby Hovedgade 74
2800 Kgs. lyngby
Tlf. 45 33 14 12
gf-kbhnord@gf-forsikring

V-801.indd 15 28-01-2008 23:09:39

Nye medlemmer

Veteranen har kontakt et par af vore nye medlemmer, der blev indmeldt i det forgangne år. Vi forsøger at finde ind til, hvad det gør det attraktivt at blive medlem af DVM - og fortsat at være det.

Af Gorm Wæhrens, redaktør

Præsentation
Svend Ottesen, 2048, Holmevej 10, 7361 Ejstrupholm, ✆ 75 77 26 45

Hvor har du fået interessen for gamle motorcykler fra?

En bekendt (Kaj Hansen) spurgte om jeg ville med til Skagen-løbet!

En anden kammerat (Bent Jeppesen) har købet en Harley Davidson og var sidste år med på Skagen-løbet. Han har lige købt en BSA fladtanker.

En tredie jeg har talt med flere gange, (Erik Laursen, Horsens), havde en Royal Enfield, som han ville sælge, så jeg købte 1929'eren.

Hvilke andre interesser har du?

Jeg har en Ford A og har altid rodet med gamle biler. Det er den eneste jeg har.

Hvad var det afgørende skridt for dig til at melde dig ind i DVM?

Det at kunne køre Skagen-løbet var det afgørende.

Jeg fik kørekort til motorcykel for 2 år siden, og kørte Skagen-løbet 2007 sammen med Bent, Peter og Kaj fra Ejstrupholm.

Hvad er dine største ønsker mht. medlemsskab af DVM?

At køre Skagen-løbet igen.

Tak for nu og held og lykke med dit medlemsskab af DVM.

Vi mødes i hal K på

Herning Stumpemarked

lørdag den 29. marts kl. 8⁰⁰-16⁰⁰

Vi har kaffe på kanden, gamle numre af VETERANEN til en billig pris, plads til dine guldklumper og tid til en snak.

Præsentation
Poul Vinter, 2052, Bindeledet 5, 8981 Spentrup, ✆ 20 47 78 22.

Hvor har du fået interessen for gamle motorcykler fra?

Jeg har kørt motorcykel fra jeg var 18-26. Først Victoria Sport 250cc, så Heinkel scooter 4 takter 1 cylindret og endelig Norton Dominator, hvor jeg kørte motoren i stykker, nok fordi jeg kørte for stærkt. Derefter blev det mange år med bil.

Nu er jeg færdig på arbejdsmarkedet, så jeg har tid til at pusle med en gammel motorcykel. Jeg har i 10-12 år haft Virago, først 535 og nu en 1000 fra 1988 der er tip top. Så jeg begyndte med at bygge et værksted med varme. Derefter købte jeg en BSA 493 ohv lux 1930 via DVM's hjemmeside. Det har været Henning Karstensens. Den har været skadet, så tanken skal laves. Jeg mangler gashåndtag og en fodpedal der er i to. Den var svær at starte, så nu laves den helt fra bunden.

Interessen via min svoger i Løgstør der har BSA 37 og Triumph 30.

Hvilke andre interesser har du?

Som ude af arbejdsmarkedet har vi rejst en del, kørt en del Virago, bygget et dobbelt værksted med varme og nu altså skildt BSA'en ad.

Hvad var det afgørende skridt for dig til at melde dig ind i DVM?

Min svoger i Løgstør.

Hvad er dine største ønsker mht. medlemsskab af DVM?

At kunne trække på de der ved, at være in klub hvor nogen har forstand på det.

Tak for nu og held og lykke med dit medlemsskab af DVM.

Præsentation
Poul-Erik Pedersen, 2054, Gotlandsvej 15, 5500 Middelfart, ✆ 25 77 67 41.

Hvor har du fået interessen for gamle motorcykler fra?

Fra min nabo, har kigget på hans, han har fortalt om dem, skruet i dem, jeg har læst om dem.

En arbejdskammerat, John Kern, ville af med sin Harley-Davidson 1920, så den købte jeg - en kørende motorcykel på X14519 nummeplade.

Kørekort fik jeg for nylig. Det var dyrt.

Hvilke andre interesser har du?

Ingen.

Hvad var det afgørende skridt for dig til at melde dig ind i DVM?

Forsikringsfordel, billigere når jeg er medlem. Medlemsbladet er guld værd.

Hvad er dine største ønsker mht. medlemsskab af DVM?

At køre Egeskovløbet, fladtankerløbet. Bladet, At snakke med andre.

Tak for nu og held og lykke med dit medlemsskab af DVM.

Før start af nr. 126 Nikolaj Andreasen, der her står på hovedet over sin BSA 1935, mens svigerfar Ole Hansen med ryggen til og startnummer 127 holder sig i de uliges række. Birgit og Lennart Poggenborg, Fredensborg venter bagved på BSA'en med startnummer 128. Foto: Jan Obbekær Hansen

V-801.indd 16 28-01-2008 23:09:43

Præsentation

Nikolaj Andreasen, 2056, Musvågevej 163, 5210 Odense NV, ✆ 41 11 24 47.

Hvor har du fået interessen for gamle motorcykler fra?

Fra min svigerfar de seneste 2½ år. Jeg er 29, mekaniker og arbejder med de nyeste biler hverdag hos Toyota, hvor håndtesteren giver svarene. Det er en god baggrund at arbejde med mekanik - det giver en god forståelse og viden.

Hvilke andre interesser har du?

Gamle biler.

Jeg fik ikke taget kørekort til motorcykel. Som ung ville jeg nok have kørt for stærkt til MC.

Hvad var det afgørende skridt for dig til at melde dig ind i DVM?

Min svigerfar, Ole Hansen, har været med i DVM i mange år, så det var naturligt for mig.

Birthe og jeg har kørt Egeskov 2007 på BSA 1935.

Hvad er dine største ønsker mht. medlemsskab af DVM?

Det bliver sjovt med glidende årstal på MC'er. Der skal ikke røres ved Skagenløbet. Men det bliver sjovt med nyere MC. Jo færre medlemmer jo færre er der at se på. Mange MC'er er jo på få hænder, og ingen kan køre på mere end en ad gangen. Vi har min svigerfars BSA, så vi har det fint.

Det var en rigtig god oplevelse at køre Egeskov sammen med Anny og Ole Hansen.

Jeg har også en Yamaha XJ 750cc 1986, som bruges dagligt, når det er vejr til det. Så har Birthe bilen. Jeg fik først taget kørekort for få år siden.

Tak for nu og held og lykke med dit medlemsskab af DVM.

RHONY'X 350 cm^3 1928

Af Paul Asmussen, 618

Denne sjældne franske motorcykel ejes af Bent Sørensen, medl. nr. 1223, fra Spentrup, som ligger ca. 10 km nord for Randers mod Mariager.

Dette franske mærke, har så vidt vides ikke været importeret til Danmark fra ny, og Bents eksemplar er da også indført som brugt af en god veterankammerat med hang til det franske. Den har været i Bents eje i omkring 15 år.

RHONY'X fabrikken lå i Lyon og fremstillede kun motorcykler i 10 år, nemlig fra 1924-1934. Der fremstilledes flere modeller, med tilkøbte motorer i forskellige størrelser, især 250, 350 og 500 cm^3.

Bents cykel er leveret med en 350 cm^3 JAP motor med sideventiler. Motorfabrikken oplyser at motoren er fremstillet som en sportsmodel, men kaldes standard, fordi man fremstillede en lignende motor i en lettere udgave, som solgtes som sportsmotor.

Den er leveret med RHONY `X gearkasse, den var dog udskiftet til en engelsk gearkasse, da Bent overtog maskinen, men er nu erstattet med den originale.

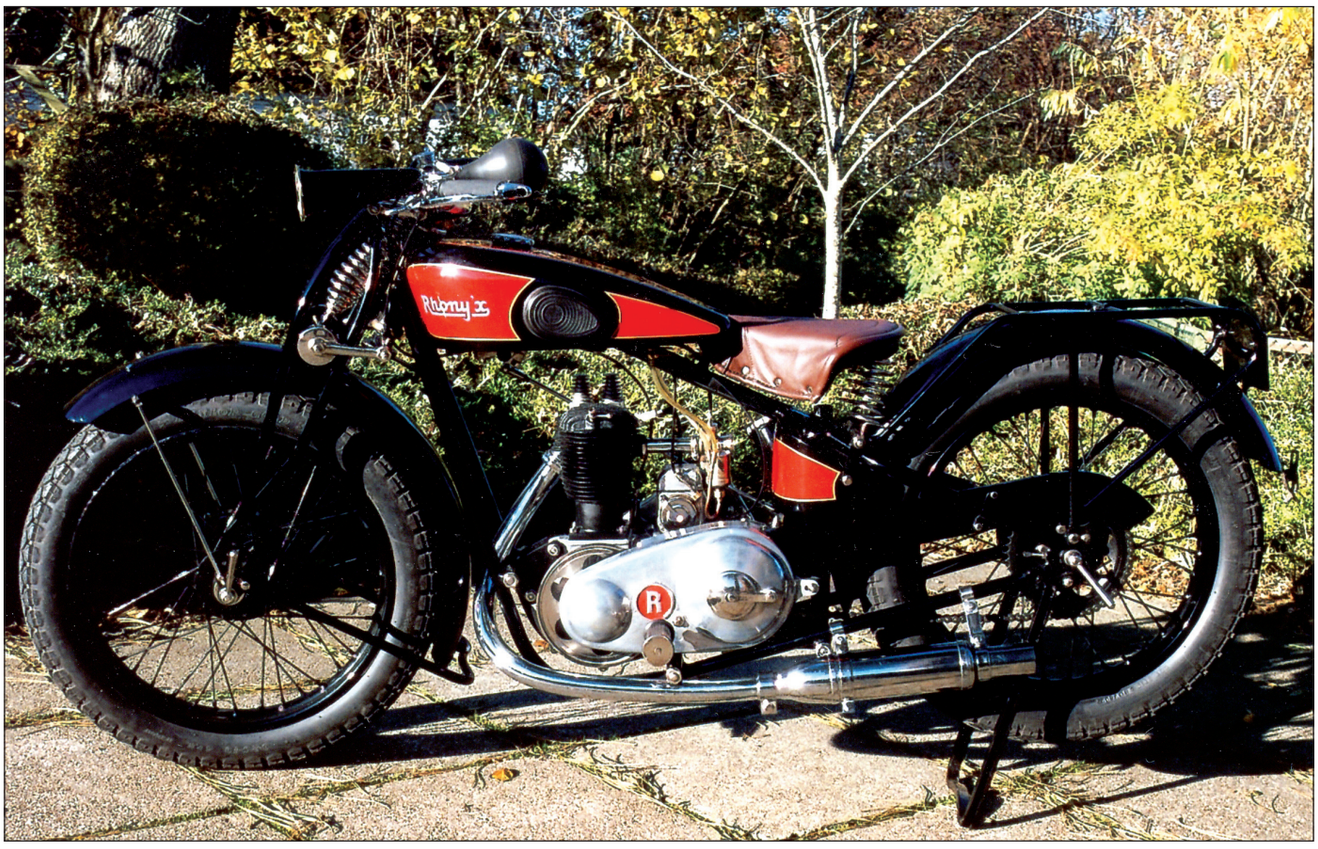
Bortset fra gearkassen, var det et meget originalt og næsten komplet eksemplar, men da der var gang i andre restaureringsobjekter, kom RHONY`Xen til at ligge længe inden der skete noget. I første omgang blev reparation af motor og gearkasse sat i gang, men da Bent i 2006 afhændede sit autoværksted og fortsatte som ansat, blev der pludselig mere tid til hobbyen.

Restaureringen tog fart, så til Egeskovløbet 2007 stod RHONY'Xen klar til sin debut, flot og funklende og den klarede dette sit første veteranløb uden problemer og fik stor opmærksomhed.

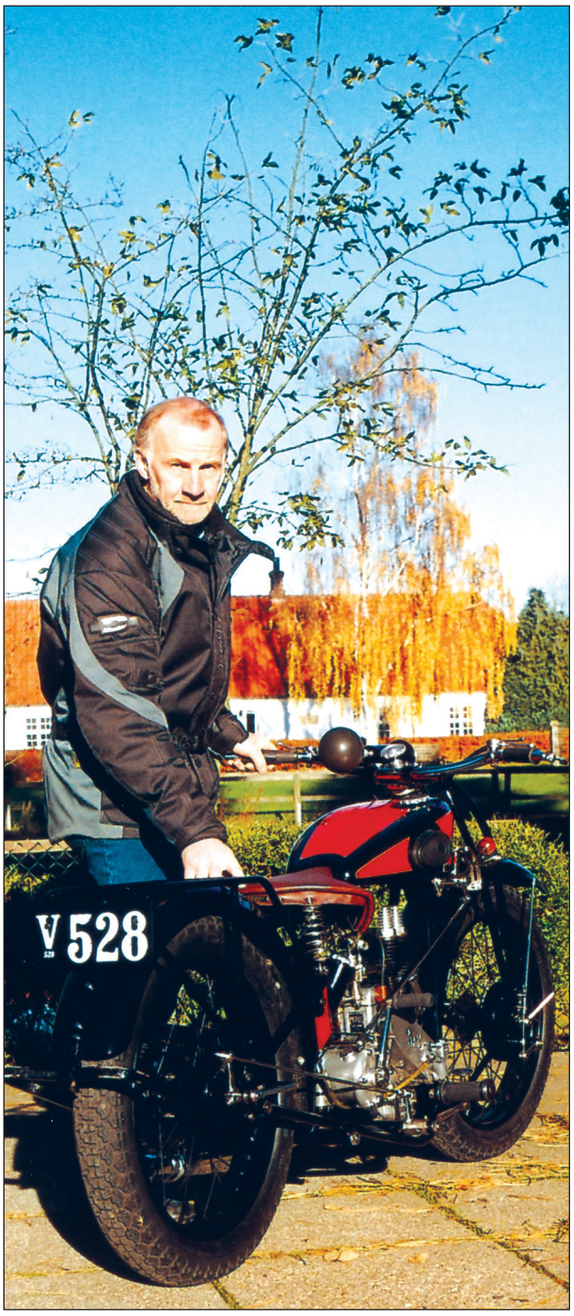
RHONY'X'en er meget flot restaureret og så vidt vides helt original, selvom det kniber med materiale om og kendskab til mærket her i landet. Jeg tror ikke der noget at pege fingre af. Bent har kontaktet alle mulige kilder for at sikre sig.

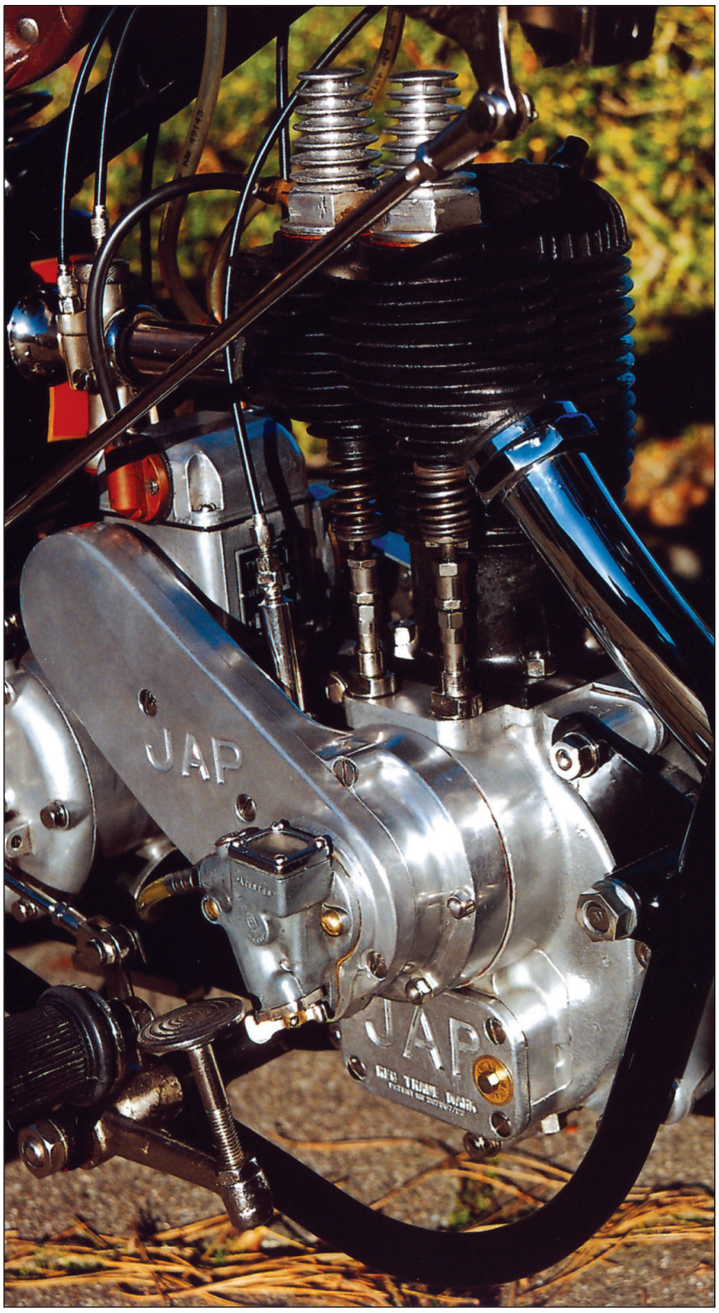
Bent har selv klaret restaureringen, undtaget dog lakering og fornikling, som er sendt ud af huset, men han har også erfaringen fra tidligere mc-restaureringer, ligesom mange år som mekaniker jo også er en god ballast og flot er det blevet.

Motorcyklen er fra ny leveret uden lysanlæg, det var ekstraudstyr, men det har Bent også fremskaffet i original udgave, forlygte, baglygte og den forstørrede "cykeldynamo" som trækker med rulle kommer på, så han kan køre efter mørkets frembrud.

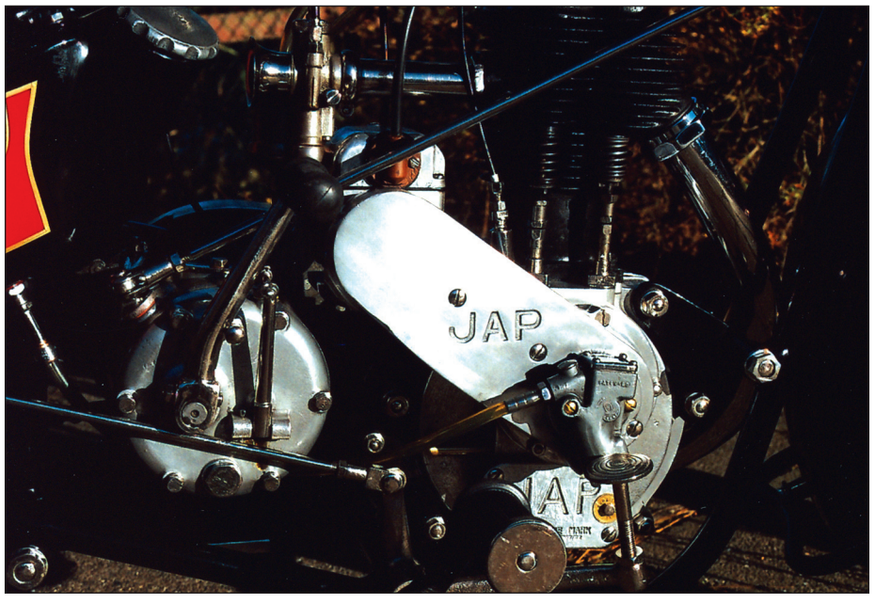


V-801.indd 18 28-01-2008 23:09:56





Bent med sin flotte RHONY'X. Alle detaljer på motorcyklen er restaureret til perfektion.



TEKNIK:

Motor: JAP IY 350 cm^3 SV
Boring: 70 mm
Slaglængde: 90mm
Gearkasse: RHONY'X 3-gear med håndskifte
Transmission: kæde for og bag
Hjul: tromlebremser for og bag
Dæk: for 325x19, bag 350 x19.

V-801.indd 19 28-01-2008 23:10:09

Jens Amdissen, Kærby

Af Paul Asmussen, 618

Jens med sin Triumph der får en overhaling. Foto: Paul Asmussen

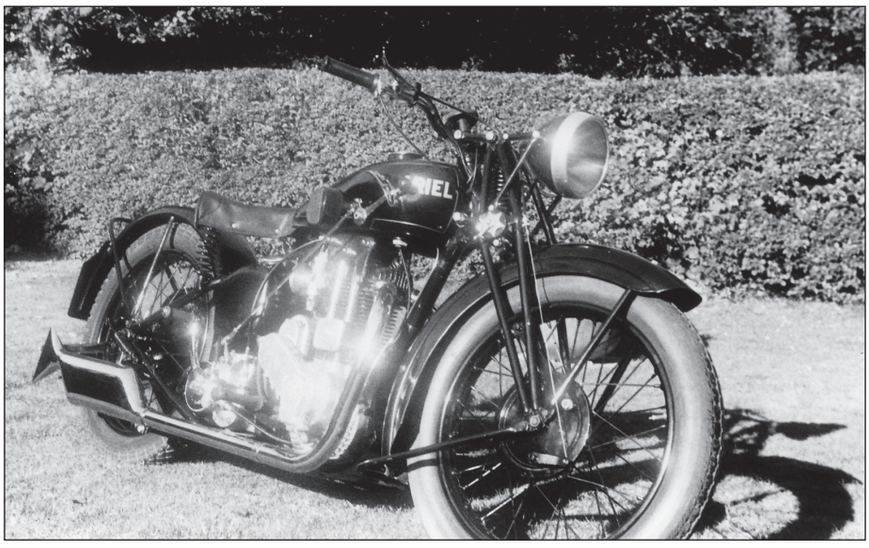
I landsbyen Kærby beliggende mellem Randers og Mariager træffer vi denne månedens portræt.

Jens A. er ikke DVM medlem, men har stor interesse for gamle motorcykler og er kendt viden om i veterankredse, hvor han i tidens løb har hjulpet mange DVM medlemmer med nyfremstillede dele til motorcyklerne, især udstødningsrør og lydpotter har været meget efterspurgt. Også værktøjskasser, batterikasser og styr har han været leveringsdygtig i, ligesom renovering af benzintanke har været et af hans specialer. Nu er fabrikationen for længst stoppet, Jens vil ikke mere, der var nok at lave, men for lidt penge i det.

Jens er en årgang 1930 og født i landsbyen Hvidding, som ligger omtrent midtvejs mellem Randers og Viborg, og her fik han efter endt skolegang arbejde på det lokale autoophug. Det var lige efter krigens afslutning og meget af tiden gik med at hente efterladte tyske lastvognstrækkere hjem fra Hjøllund Plantage, syd for Silkeborg. Her havde tyskerne haft et stort materieldepot, som efter kapitulationen blev til flygtningelejr, hvor køretøjerne stadig opbevaredes. For at få adgang til den af låste plads skulle porten låses op efter kontakt med lejrlederen. Det var en kvinde, som havde en vagthund, der gøede voldsomt. Den var autoophuggerens søn, som var chauffør på turene meget bange for, selvom den ikke gjorde nogen skade, så det var Jens som måtte sørge for at blive låst ind.

Lastvognstrækkerne var kraftige vogne, især af mærkerne Hanomag og Faun og blandt vognmænd var Faun det foretrukne mærke. Desværre var alle motorer af englænderne blevet ødelagt ved sprængning med plastisk sprængstof, så de måtte slæbes til Hvidding. Til det brug havde de en Ford A kranvogn, som kørte på generatorgas og det gav mindre effekt end benzin, så det tog sin tid at slæbe dem hjem, men ejeren af autoophugget havde fået købt et større parti generatortræ, og før det var brugt kunne der ikke blive tale om at gå over til benzin, da det igen kunne fås.

Lastvognstrækkerne var beregnet til at trække to anhængere og forsynet med et lille lad, som var fyldt op med sand som ballast. For at lette vægten måtte sandet læsses af inden hjemturen, og det foregik med håndskovl, så det var et slid.



Jens havde interesse for mekanik og i 1947 så han en annonce fra en mekaniker i Kibæk sydvest for Herning, som søgte en lærling. Han søgte og fik pladsen, og det var et godt lærested.

Læremesteren syntes Jens skulle have en motorcykel at køre på, når han året efter blev atten, og det blev en NEW IMPERIAL 550 SV fra 1930, der blev hans første motorcykel ,og den var driftsikker og stabil at køre på. På den blev han tit sendt til Herning efter dele, og det var noget af en udfordring, det var nemlig en grusvej med store huller forårsaget af den megen lastbiltransport med brunkul, så det var nærmest at køre slalom. Kibæk lå i udkanten af efterkrigstidens jyske Klondike, ikke for rent guld, men måske brunkullene kunne kaldes det brune guld, som gravedes op fra de mange brunkulslejer, for bl.a. at forsyne elværkerne i Aalborg, Randers, Århus og Esbjerg med brændsel.

Transporten foregik fortrinsvis med lastvogne og mange kom gennem Kibæk, hvor det gav arbejde til den lokale mekaniker. Mange af de beskæftigede i brunkulsdriften var ikke helt almindelige. Således husker Jens en chauffør som kørte kul til Esbjerg. Han sov altid i førerhuset og Jens er

V-801.indd 20 28-01-2008 23:10:11

sikker på han aldrig blev vasket. Han så i hvert fald sådan ud.

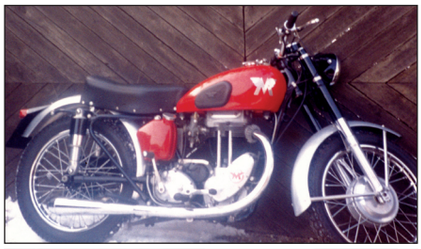
Efter endt læretid kom Jens til GM i Herning, hvor han især arbejdede på Bedford lastbiler. Her fik han interesse for motorsport og anskaffede en TRIUMPH TIGER 100, som han riggede til til baneløb og trænede med på Sindingbanen, men det blev aldrig til egentlig løbsdeltagelse.

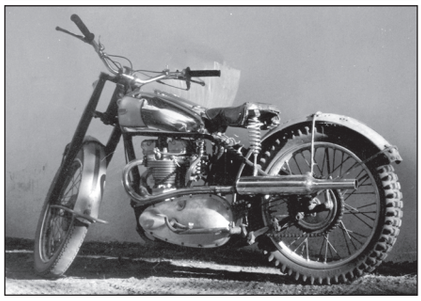
Jens ville ud at se noget af verden og efter et par år i Herning tog han til Schweiz. Han var blevet fortalt at her var bilerne ikke rustne så de skulle svejses. Det passede hvad angik personbilerne, men erhverskøretøjerne var der nok at svejse i, så det prøvede han rigeligt af, det blev nærmest hans speciale.

I løbet af de 2 år Jens var her nåede han at se det meste af Schweiz. Han havde ikke selv noget køretøj, men benyttede jernbanenettet, som var eldrevet og meget veludbygget.

Nu gik det tilbage til fædrelandet, for i halvandet år at arbejde hos GM i Vejle, inden han rejste til hjemegnen for at blive pladesmed hos DOMI forhandler Vilh. Nellemann i Randers, hvor Morris var det store mærke. Her var han i 10 år, inden han afsluttede i motorbranchen og sluttede arbejdslivet på fabrik.

Jens Amdissens "karriere" som motorcyklist startede med kørekort og NEW IMPERIAL i 1948 og sluttede i 1960 med BSA ROAD ROCKET 1956, for øvrigt den eneste motorcykle han





fortrød han solgte. Den var noget særligt for det var dengang den eneste gademotorcykle som var garanteret til at kunne køre over 200 km/t., jeg glemte at spørge om han havde kontrolleret det?

I den mellemliggende tid ejede han mange forskellige mc'er, som Harley-Davidson 500 sv. 1928, BSA GOLD STAR 1939, ARIEL 500 TV 1930, mange AJS'er og MATCHLESS'er fra 50'erne, dem var der så mange af, men også BSA GOLDEN FLASH og lidt mere sjælden HOREX REGINA 400 1953, som blev solgt til Gunner Sørensen, Bjæverskov med J. A. Design.

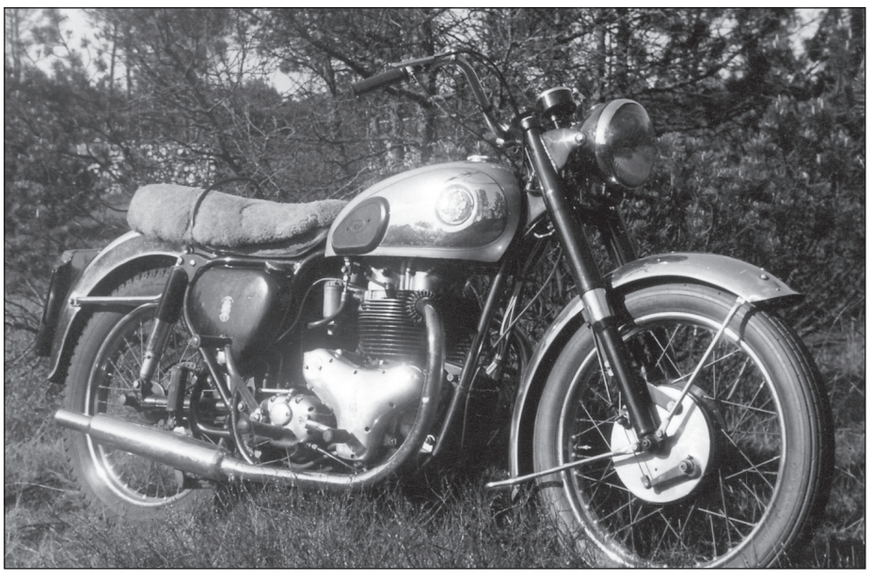
For Jens har det vigtigste ikke været at køre motorcykel, men mere at give dem et mere personligt design, f.eks. mere sportsligt med oplagte udstødningsrør og specielle lydpotter, som han selv har fremstillet, men også korte skærme, smartere sæder og benzintanke har han gjort i, det man måske kunne kalde den tids "caféracere"?

I mange år var Jens også at finde på stumpemarkeder i Herning, Gjern, Vilsund og Egeskov med sine nyfremstillede ting, eller hvad der lige var blevet i overskud derhjemme, men også for at få nye impulser. Men det er også slut nu.

Derhjemme i Kærby går Jens nu og pusler om sin eneste tilbageværende motorcykel en TRIUMPH TIGER 100 1965. Den har været ændret til TT-racer, men er nu på vej tilbage til gadecykel, så den forsynes med lys, mens tanken som er forkortet og krydset med en MZ tank forbliver uændret ligesom racersædet, hvem ved?

Den skal ikke ud at køre, den vil Jens gå og pusle med og starte engang imellem og nyde den særlige sound, han har nemlig selv fremstillet forrørene efter USA-model og de minimale lydpotter er J.A. Design.

Jens har venligst udlånt sine egne fotos, hvoraf jeg har udvalgt et antal som supplement til artiklen!



Hvorfor er du aldrig som din bror Svend blevet DVM-medlem?

Jeg har aldrig haft interessen i at køre løb. Det er begrænset hvad jeg har kørt på motorcykel. Min interesse har været at lave dem, at ombygge dem lidt til det bedre. Jeg har nydt meget at hjælpe veteranfolk med at lave noget til dem.

Og så har jeg fået blade af medlemmer jeg har hjulpet - så læsestof har jeg fået.

V-801.indd 21 28-01-2008 23:10:15

Skagenløbet 2008

Af Lars Sørensen, løbsleder

Turbeskrivelse: Se VETERANEN december 2007 side 23.

I 2003 spurgte jeg om alder på kører og observatør samt hvor mange de har deltaget, det vil jeg gøre igen. Dengang var gennemsnitsalderen på kører 56,7 år og gennemsnittet på antal gange deltaget var på 9,5. Svarene kan bruges til at se om der på 5 år er sket ændringer. Når jeg har tallene vil de blive lagt ud på vores hjemmeside.

Tillægsregler: Løbet afvikles fra den 1-3/5 2008, med start i København og mål i Skagen. Løbet afvikles efter vores løbsreglement og køres som pålidelig-heds- og udholdenhedsløb. Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1934 samt ikke-registrerede motorcykler der opfylder Justitsministeriets cirkulære om prøveplade, synsattest skal medbringes til maskinkontrollen.

Maksimum antal personer 290. I tilfælde at overtegning vil de sidst ankomne tilmeldinger bliver returneret.

Enhver deltager for egen regning og risiko, der kan således ikke gøres ansvar gældende overfor løbsledelse, DVM eller sponsorer. Ej heller kan en deltager rejse krav for skade, han eller hun måtte forvolde på sig selv eller andre.

For at modtage DVM's guldnål, for 25 eller 40 kørte Skagenløb, skal vedkommende fremlægge dokumentation eller vitterlighedserklæring sammen med tilmeldingen.

Såfremt man ønsker at følges med nogen skal tilmelding sendes i samme kuvert.

Overnatning på hoteller sker i 2, 3 eller 4-mandsværelser (dobbeltsenge + opredninger).

Tilmeldings- og betalingsfristen udløber den 1/3 2008. Alle ændringer, som sker efter tilmelding skal straks meddeles til løbslederen. Denne side kan hentes på www.dvm.dk

Betaling med check, der kan hæves straks. Tilmelding og betaling skal fremsendes samtidig til: Lars Sørensen, Stentoften 32, 9550 Mariager, ✆ 98 54 10 30.

Oplysning om kører/observatør	**Motorcykel**	
Medlemsnummer.:	MC mærke:	
Navn:	Årgang:	
Adresse:	ccm:	
Postnummer og by:	Skriv ja eller nej ved nedenstående 2 spørgsmål:	
Telefon nr.:	Remtrækker:	
Observatørs navn:	Deltage i klasse 5:	
Betaling		
Pris kører		1650,00 kr.
Pris observatør	1600,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Middelfart	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Middelfart	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Rebild	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Rebild	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Skagen	300,00 kr.	
Fradrag spisebillet Skagen	250,00 kr.	
I alt indbetalt på check.		
Tillægsspørgsmål		
Alder kører: år. Alder observatør: år.		
Kører deltager for gang. Observatør deltager for gang.		
Underskrift kører		
Meddelelser til løbsledelsen:		

V-801.indd 22 28-01-2008 23:10:17

En dansk indregistreret Scott på Randers nummeret V7614. I dag er der 4 danske medlemmer i den engelske Scott klub, hvoraf netop det ene bor i Randers. Foto udlånt af Niels Palle.

Nostalgien skal dyrkes

Af Villy Poulsen

Royal Enfield Diesel, i foreste række. Et spændende resultat af bestræbelserne for ren energi.

Lige som alle andre motorcyklister, så går også klassikerkørerne rundt og sparker dæk i denne kolde vintertid.
Men lørdag den 1. marts bliver der mulighed for at komme lidt i gang. Det er UK Bikes i Odense, som sammen med englænderklubberne, inviterer til snak, hygge, gamle film, udstilling, workshops og meget mere i Fangel Forsamlingshus, sydvest for Odense.
Fangel er især kendt for den gamle motorbane, som denne lørdag, om end blot for en kort bemærkning, vil blive genåbnet til en parade af klassiske sidevognsmaskiner.

I forsamlingshuset er der udstilling af især engelske klassikere. Der er også en magnet workshop, en workshop for tolerancer m.v. I andre af forsamlingshusets lokaler vises gamle Castrol film. Der er gratis adgang, og der er åbent fra 9^{00} til 16^{00}.

V-801.indd 23 28-01-2008 23:10:23

Mindeord

Kristian Priergaard *(bondemanden)*

medlem nr. 1326

Søndag den 6. januar 2008 måtte Kristian give slip. Kræftsygdommen gennem de seneste 5 år havde fået overtaget.

Kristian nåede at krydse Alperne 3 gange på motorcykel, kørte Europa tynd på bl.a. sin Ariel Square Four, til Indian træf i Holland på Gordons 101'er, Skagen-løbet 2007 på Harley 1927 med Leif Jonstrand ved rorpinden og Kristian i sidevognen. Sådan en so skal have noget roulade, et udtryk han ofte brugte når Harly'en skulle have noget gas.

Han havde ved sin 70 års fødselsdag i det sene efterår planer om at køre til Nordkap, var hele tiden på vej med nye mål trods sygdommens fremmarch. Kristian var sej, bed smerterne i sig, men kræfterne slap op til sidst.

Tankerne går til Birthe samt døtrene Annette og Susanne samt familie.

Æret være Kristian's minde.

På veteranvennernes vegne, Bjørn Therkildsen

Mindeord

Johannes Madsen

medlem nr. 444

Den 7. januar afgik Johannes ved døden efter nogen tids svær sygdom. Vi har mistet en god veterankammerat, som altid var i godt humør og altid god for en kvik bemærkning. Han var siden 1982 aktiv ved mange af klubbens aktiviteter. I 2007 deltog han i sit 26. Skagen-løb og erklærede, at det var hans sidste. Kræfterne slog ikke længere til. Udover at være en hyggelig fætter var han også en hjælpsom kammerat, og han var dus med teknikken i de gamle maskiner. Det er vi mange som har nydt godt af.

Johannes - du vil blive savnet. Vore tanker går i denne svære tid til de efterladte. Tak for mange gode minder gennem mere end 30 års nært venskab.

Æret være Johannes minde.

Paul Asmussen, 618.

Mindeord

Tor Haugo

medlem nr. 1654

Vor gode kammerat Tor er død efter lang forudgående sygdom. Mange kender Tor og hans Ardie fra utallige Skagen-løb. Desuden har han deltaget i mange billøb i det danske. Tor var en altid venlig mand, der sås ved Herning Stumpemarked i rigtig mange år.

Æret være Tors minde.

Evald Henneberg

Nye medlemmer

DVM ønsker de 4 nye og 1 genindmeldt medlem hjerteligt velkomne og håber I får rigtig mange gode stunder med jeres interesse og i klubben.

Walter Nielsen *(Medl. nr. 2081)*
Tvedvangen 232, 2730 Herlev
Excelsior 250 cm³ 1930.

Jon H. Hansen *(Medl. nr. 2082)*
Læssøegade 163 th, 5230 Odense M
✆ 21 68 12 14. Indian 750 cm³ 1934.

Kurt Manthey Larsen *(Medl. nr. 2083)*
Toftevangen 71, 4130 Viby Sj.

Bent Nordal *(Medl. nr. 2084)*
Birkevej 16, Strøby Egede, 4600 Køge
✆ 40 56 73 30.
Royal Enfield 970 cm³ 1931.

Max Hesselholt Christensen *(Medl. nr. 2085)*
Sønderstrupvej 187, 4360 Kr. Eskilstrup,
✆ 40 60 34 82.
Nimbus 750 cm³ 1938, Nimbus 750 cm³ 1937.

KONTINGENT 2008

Når du sidder med VETERANEN nr. 1 i hånden var sidste betalingsdag 6/2 for kontingent/abonnement. Har du glemt det? Skynd dig at få betalt.

Annoncepriser 2008

1/1	side/år	8000 kr.
1/1	side/gang	1800 kr.
1/9	side/år	900 kr.
1/9	side/gang	300 kr.
1/1	bagsiden/år	10000 kr.

Trykte annoncer kommer gratis på www.dvm.dk

V-801.indd 24 28-01-2008 23:10:25

Løbs - og Aktivetskalender

13/2 Hans Andersen Speedway, Fyn
Se mere under Fyn, side 27.

1/3 UK bikes Fangel
Se mere side 23.

8/3 Bilmesse & Brugmarked Fredericia
Kontakt ✆ 4027 6464.

22/3 Stumpemarked i Brokstedt
Påskelørdag marked i Broksted ved Neumünster.

29/3 Stumpemarked Herning
Kontakt Svend Aage Mortensen, ✆ 9715 1603, www.stumpemarked-herning.dk

12/4 Veterama, Ludwigshafen Tyskland
Kontakt www.veterama.de

20/4 Horsepowerrun, Holland
Kontakt Stephanie van Kessel pr. mail: secr@horsepowerrun.nl
www.horsepowerrun.nl

27/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
Kontakt Niels Rudberg ✆ 4913 2540.
niels@oz8nj.dk, www.damptromleklubben.dk

1-3/5 Skagenløb 2008
Se tilmelding og omtale side 22.

3/5 Års Stumpemarked, Års
Kontakt www.aarsmessecenter.dk

3/5 Springmeet, Årslev
Kontakt www.mc-neptun.dk

9/5 26. International Ibbenbürener, Ibbenbürener, Tyskland
Kontakt Hans Schmidt, ✆ 0049 5971 57588, joha-schmidt@web.de, www.amc-ibb.de

11/5 Græsted Veterantræf, Græsted
Kontakt veterantraef@veterantraef.dk, www.veterantraef.dk

17/5 Åbningsløb, Sydjylland
Se mere side 26.

17-18/5 Fyn Rundt arrangement
Se mere side 27.

18/5 Korsørløbet, Korsør
Kontakt Niels Bols, ✆ 6178 7152
bols@mail.dk

24-25/5 Pinnenberg Pionier 2008
Et fladtanker og kielrem weekendløb for motorcykler før 1930 i Pinnenberg, 15 km nord for Hamborg.

Motorcykler før 1914 deltager gratis. Der er to ture: lørdag eftermiddag og søndag formiddag, hver på ca. 50 km, langs Elben mod Wedel og besøg på en chokoladefabrik.

Info ved Heinz Kindler Bramstedter ✆ +49 4191 4660, HeinzKindler@aol.com

31/5 Oldtimerløbet, Gråsten
Kontakt www.oldtimerloebet.dk

6/6 Engelsk træf, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ✆ 8648 9010.
www.mosten-mc.dk

7/6 JYLLANDSLØB, Ebeltoft
Kontakt Lars Sørensen ✆ 9854 1030.
Lars.soerensen@dvm.dk, www.dvm.dk

7/6 Gjern Stumpemarked, Gjern
Kontakt ✆ 8657 5050.

14/6 Skovboløbet, Gørslev
Kontakt Ole Jensen 5687 9420.
Se omtalen på www.dvm.dk

15/6 Madpakketur Sillerup Mølledag
Kontakt Arne Bramsen, ✆ 74 56 66 98.

20/6 OldBike meet, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ✆ 8648 9010.
www.mosten-mc.dk

27/6 Skogsløbet, Magnor travbane, Norge
Kontakt www.nvmc.no

28/6 FLADTANKERLØB, Kolding
Kontakt Lars Sørensen ✆ 9854 1030.

28/6 Vildsund Stumpemarked, Vildsund

28/6 Aalsbo Motor Stævne
Tilmelding Jørgen Henriksen, ✆ 6126 1118.

5/7 Bornholm Rundt, Bornholm
Kontakt Rudolf Pedersen, ✆ 5697 2509, hgsp@post5.tele.dk

12/7 Madpakketur, Tønder
Se side 26.

12/7 Festival of 1000 Bikes, Mallory Park Circuit, England
Kontakt ✆ 0044 12835 40557
hq@vmcc.net www.vmcc.net

18/7 Windmill Trophy, Penzberg, Tyskland
Kontakt Helmut Schmidtner, ✆ 0049 8856 5094, Helmut.Schmidtner@windmill-trophy-2008.de
www.windmill-trophy-2008.de

1/8 Internationalt Indian Rally, Finland
Kontakt Kai Virta ✆ 0035 8967 1353
eeva.virta@welho.com
www.indianmotocycle.fi

2/8 Oldtimer-Rally, Bredsted, Tyskland
Kontakt www.mc-bredstedt.de

3/8 Hanerau-Hademarchen.de, Hanerau-Hademarchen, Tyskland

9-10/8 EGESKOVLØB 2008
Kontakt Lars Sørensen, ✆ 9854 1030.

15/6 Madpakketur Sillerup Mølledag
Kontakt Arne Bramsen, ✆ 74 56 66 98.

23/8 Alsløbet

28/8 Race Day, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC, ✆ 8648 9010.
www.mosten-mc.dk

31/8 Sensommertræf, Rindsholm Kro
Kontakt 8663 9044.

13/9 Lundø Classic Motor Show, Lundø
Kontakt Freddy Laursen, ✆ 8726 0072, f.laursen@get2net.dk,
www.krumtapperne.dk

13/9 LØVFALDSLØB, Sjælland
Kontakt Lars Sørensen, ✆ 98 54 10 30
Lars.soerensen@dvm.dk, www.dvm.dk

4/10 NATLØBET
Kontakt Lars Sørensen, ✆ 98 54 10 30

11/10 Veterama, Manheim, Tyskland
Kontakt www.veterama.de

1/11 Stumpemarked Herning
Kontakt Svend Aage Mortensen, ✆ 9715 1603.
www.herning-stumpemarked.dk

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

V-801.indd 25 28-01-2008 23:10:27

Nordjylland

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

Klubmødet 9/1

Den 9. januar afholdt vi vores første møde i år. Denne aften mindedes vi 2 af vores medlemmer som lige var afgået ved døden, nemlig Johs. Madsen, Frederikshavn og Kristian Priergaard, Mogenstrup, samt Tor Haugo, Norge, som døde kort før jul.

Derefter afholdtes den årlige "generalforsamling". Efter en kort beretning om klubbens forskellige aktiviteter i 2007 og kasserens beretning om økonomien, gik man over til valg af bestyrelsesmedlemmer. Kaj V Pedersen og Chr. Christensen var på valg og begge blev genvalgt for en ny 2 årig periode,

Vores kasserer Bente Sørensen blev valgt sidste år og er derfor ikke på valg før i 2009.

Til vores næste møde i februar får vi besøg af vores nye DVM formand Lars Klitgaard.

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.

Sydjylland

Møderne afholdes 1. lørdag i måneden kl. 14[00] på Slukefter Kro, Tøndervej 16, Vedsted ved Haderslev, ✆ 7454 5230.

Decembermødet

Mødet var som sædvanligt et hyggemøde og fandt sted den 1. december.

Bingospillet og den sædvanlige beværtning tilkendegav helt tydeligt at julen nærmede sig. Hovedgevinsterne, for der var to rapænder i år, blev vundet af Alfred fra Gråsten og Anita fra Horsens.

Almindelig benzinsnak og værkstedserfaringer sørgede for underholdning blandt folket.

Årets sidste møde var således ingen undtagelse fra forrige års sæsonfinale.

Peder E. Pedersen, 691

Klubmøde den 1/3

Mødet er helliget snakke- og hyggeaktiviteter om løst og fast.

Åbningsløb 17/5

Åbningsløb v. Alfred og Anne Maria Andersen, Alnor, ✆ 74 65 17 89.

Sillerup Mølledag 15/6

Sillerup Mølledag kombineret med madpakketur v. Arne Bramsen, Hadeslev, ✆ 74 56 66 98.

Madpakketur i Tønder 12/7

Madpakketur i Tønder og omegn v. Erling Hede, Tønder, ✆ 74 72 02 16. Hus at medbringe passet.

Alsløbet 23/8

Planlægningsmøde 4/10

Planlægningsmøde for aktiviteter i den kommende sæson.

Besøg på Stubbekøbing 8/11

Besøg på Stubbekøbing Motorcykel- og radiomuseum - nærmere oplysninger følger senere i VETERANEN.

Julebanko 6/12

Fyn

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

Klubmøde onsdag den 14/11

Keld var kommet for at krydre aftenen med festlig fortælling. Denne gang om en grupperejse på motorcykel rundt i det nordlige Vietnam i marts/april 2001, som bragte ham helt op til grænsen mod Kina. Turen var arrangeret gennem rejsearrangøren Marco Polo med Keld som eneste deltager fra Fyn (når vi ser bort fra en enkelt ærøbo). Turen startede i Hanoi med en rundtur i cykeltaxa og en busudflugt, som bl.a. gik forbi prins Henriks barndomshjem.

Som vanligt er der en del dramatik på, når Keld er på langtur, men aldrig mere end at det alligevel kan klares. Blandt motorcyklerne der var til rådighed for gruppen, var en enkelt lille 4takt Honda, resten var 2taktere af mærket MINSK fra Hviderusland, som mest minder om DKW eller MZ. Cyklerne var overhovedet ikke gjort klar til turen, så det måtte man selv klare, ordne kabler osv. Der var dog en lastbil med på hele turen som ledsagervogn med en reservecykel og 3 mekanikere, som reparerede undervejs.

Tur arrangørernes forberedelser kunne måske have været lidt grundigere. F.eks. undrede Keld sig over, at man på "tankstationerne" kom samme benzin på 2takterne som på den enlige 4takter. Når "tankstation" skrives i anførselstegn skyldes det, at det f.eks. kunne være et par damer på et gadehjørne, som solgte benzin fra glasflasker. Det lykkedes at fremskaffe noget 2taktolie, som blev doseret meget tilfældigt. Dem som kom til at køre bagved måtte lide under røgsløret, men smurt blev det nu. Dags turene var på ca. 200 km og gik forbi mange spændende steder. Bl.a. forbi slagmarken ved Dien Bien Phu, hvor franskmændene som bekendt led deres afgørende

Keld viser vej.

V-801.indd 26 28-01-2008 23:10:29

Keld i Vietnam.

nederlag i 1954. En anden dag var det forbi Ho Chi Minhs mausoleum.

Overalt var forholdene meget primitive. To jægere skulle på jagt, den ene med bue og pil, den anden lidt tættere på det tidssvarende, med et forladegevær, og barberet kunne man blive på et gadehjørne. Overnatning kunne være i hytter på pæle og hygiejnen slet ikke den hjemlige standard, heller ikke på de meget primitive sygehuse. Det kunne heller ikke undgå at vække opsigt hvor de høje nordboere kom frem. Ved hver pause blev man omringet af børn.

Vejenes tilstand er meget dårlig og ikke så lige til at køre på, men turen forløb dog uden de helt store uheld. Een var så uheldig at brække en arm, men da vedkommende tilfældigvis selv var læge, blev det også klaret. Tak til Keld for endnu en inspirerende fortælling.

Julebanko onsdag den 14/12

En hel del fynske veteraner og ledsagere lod sig lokke væk fra den hjemlige hygge på denne decemberaften for at bidrage til julestemningen. Traditionen tro startede vi med gløgg og æbleskiver og sluttede aftenen med bankospil, hvor der blev kæmpet bravt om de små pakker, vi alle havde haft med samt to flotte kurve fra klubben. Som sidegevinster var der igen flotte roser, som Helge havde skaffet fra en lokal gartner. Med Ole som nummeropråber - han kan både råbe ni og neine - forløb alt stille og roligt, der blev endda tid til hyggesnak efter spillet.

Klubmøde onsdag den 9/1

Af forskellige årsager blev vi nødt til at lave en del om på aftenens arrangement om Isle of Man, og vi håber ikke, at alle dem som var mødt op blev alt for skuffede. Aftenen forløb med at gense en videofilm, hvor der gennemkøres en træningsrunde til GP løbet på Isle of Man ruten i 1992 på en klassisk Matchless G50. Videofilmen er stadig lige forrygende og kan sagtens tåle at genses. Bagefter så vi en ny videofilm fra samme rute, hvor kameraet nu er monteret på en Honda CBR 600 fra selve løbet i junior GP i 2007. Det går nok endnu hurtigere på sådan en moderne firecylindret motorcykel, men lyden er jo slet ikke det samme.

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 13/2

Hans Andersen, der er et hot navn i speedway i disse år, holder en aften fri fra startsnoren og lægger vejen forbi for at fortælle om sit liv i professionel speedway. Det kan ikke blive andet end spændende.

Fremmødet bliver nok større end vi plejer, så arrangementet bliver denne dag afholdt i hallernes cafeteria.

Klubmøde onsdag den 12/3

Vi fortsætter fra januararrangementet med en fortælleaften om den tur til Isle of Man, som Henrik, Ulrik, Christian og jeg selv lavede i august måned sidste år til Grand Prix løbene. Vi fortæller om de oplevelser vi havde, mennesker vi mødte, motorcykler vi så og om selve øen. Der krydres med billeder og videoklip fra vore egne optagelser.

Klubmøde onsdag den 9/4

Vi snakker om Fyn Rundt i "gamle dage". Leif Obbekær har mapper med fra tidligere Fyn Rundt arrangementer.

Fyn Rundt arrangement den 17-18/5

Årets Fyn Rundt arrangement bliver med overnatning i Assens på Danhostel Assens Vandrehjem. Der er tre priskategorier af værelsestype at vælge imellem. Alle priser indeholder overnatning med linned, aftenspisning med en øl/vand eller et glas vin samt morgenmad. Madpakke til første dags frokost skal man selv medbringe. Vi starter lørdag formiddag i Nr. Broby og slutter søndag eftermiddag et sted ca. midt på Fyn.

Kategori A: To personer i et topersoners værelse med bad og toilet (disse værelser ligger i en anden bygning ca. 50 m fra vandrehjemmet), hvor prisen bliver 400 kr./person.

Kategori B: To personer i køjeværelse med bad og toilet på gangen, hvor prisen bliver 330 kr./person.

Kategori C: Fire personer i køjeværelse med bad og toilet på gangen, hvor prisen bliver 250 kr./person.

Tilmelding inden den 12/3 efter "først til mølle" princippet kan ske på klubmødet i februar og marts eller til Helge Jørgensen på tlf. 66 13 24 79 / 26 65 14 53.

Endeligt program for arrangementet udarbejdes senere.

Søren Højmark Jensen

V-801.indd 27 28-01-2008 23:10:30

Vestsjælland

Klubmøderne afholdes i klublokalet i Kulturhuset Skolegade 1, Korsør.
Den første torsdag i hver måned fra kl. 10 - 12 og i vinterhalvåret den tredje torsdag i hver måned kl. 19 - 22. Her vil klubben være vært ved en kop kaffe, og der kan købes kolde læskedrikke fra køleskabet til rimelige priser.

Jerrycans

Torsdag den 13. marts kl. 19 har vi aftenmøde i Kulturhuset Skolegade 1 i Korsør, med foredrag af Peter Rasmussen om Jerrycans.

Der er mulighed for at spise før mødet, i det man kan få dagens ret fra kl. 17^{30} i cafeteriet for under kr. 40. Der vil bl.a. være en udstilling med jerrycans. Mange tror at jerrycans er en engelsk eller amerikansk opfindelse i forbindelse med 2. verdenskrig, men det er det ikke. Peter Rasmussen vil afsløre hvorfor og hvordan den så dagens lys, samt fortælle om dens mange anvendelses muligheder.

Der vil samme aften være en fotoudstilling med billeder fra klubbens mange ture til arrangementet "Bornholm Rundt".

Vi vil samtidig informere om dette års udgave af "Korsørløbet" der afholdes søndag den 18/5 med start og mål fra Fæstningen i Korsør. Turen vil i 2008 gå i Nord/Vestlig retning med en tur rundt om Tissø.

Palle Høst Andersen

København

Klubmøderne afholdes 2. torsdag i måneden på Ryttergården, Ballerup Egnsmuseum, Pederstrupvej 53, 2750 Ballerup.

Klubmøde 10. januar 2008

Et mere beskedent fremmøde end vi har været vant til i de foregående møder. 41 personer var mødt op på denne forholdsvis lune januaraften.

Traditionen tro var dagsordenen "Hvad skal vi se, høre, eller lave i år 2008". Palle Buus havde lavet en pæn liste over eventuelle forslag, hvor man også selv kunne skrive sig på om hvad man selv kunne tænke sig af aktiviteter. Den var lagt ud på alle bordene.

Inden Palle gik i gang med sin årsberetning om 2007, fik Edward Jensen lige ordet.

Han havde en hilsen med fra Ove Pedersen "Lynsnedkeren". Han er p.t. indlagt på hospitalet til et – som Ove selv har udtrykt det – "Karburator og ledningstjek". Edward fik selvfølgelig en hilsen med tilbage fra alle.

Palle gik i gang med sin årsberetning, hvor han fremhævede nogle af de klubaftener der havde gjort indtryk. I marts måned havde vi besøg af en ung mand – Henrik Andersen – der fortalte og viste billeder fra en motorcykeltur til Sibirien. En tur der senere viste sig at blive til en verdensomspændende tur.

I juli måned blev det første af årets klubmøder holdt udenfor Pederstrup. Det var hos Marianne og Gunner Sørensen i Bjæverskov, og det var den initiativrige Skovboliga der stod for arrangementet og det blev en stor succes. Der var flere damer end vi er vant til at se ved klubaftener og rigtig mange medlemmer kom på motorcykel.

Et andet arrangement som også tiltrak mange var augustmødet som blev holdt hos Kirsten og Ebbe Carmel i Gundsømagle. Det var ret utroligt hvad Ebbe kunne vise og fortælle om sin imponerende samling.

Nævnes bør også Anne og Torben Seierø´s smukke film om deres motorcykeltur i det vestlige USA, som blev vist ved oktobermødet.

Efter Palle's beretning fremlagde vores kasserer Bent Just Olesen afdelingens årsregnskab. Jeg vil ikke trætte jer med en række tal, men som jeg kan udlægge det endte regnskabet med et underskud på kr. 563,-, som Bent Just mente var til at leve med. Bankbogen, som Bent Just havde med viste et beløb på kr. 16.493,51.

Næste punkt på dagsordenen var et forslag, om vi skal investere i AV udstyr til vores mødeaktiviteter. Kan vi sælge det store TV, og i stedet investere i en DVD afspiller og projektor? Det er nok tvivlsomt om nogen er interesseret i monstrumet, som stadig står på Gildhøjgård, og som rygtet vil vide står for nedrivning, men det er som sagt kun rygter.

Under aktivetetsforslag, som var skitseret på den omdelte seddel, var der ikke den store tilslutning. Nu kan medlemmerne jo tygge på det en måned og se om de har nogle ideer eller forslag.

En ting kom dog på plads, og det var indkøb af nyt AV udstyr. Skjold Pagh foreslog en lille bærbar computer og projektor, og sammen med Vagn Hansen ville de gerne undersøge muligheden for indkøb af disse ting, (max. beløb kr. 7.000). Svend Boss Henrichsen stillede sig også til rådighed og vil sørge for kabler så vi kan få ordentlig lyd på højtalerne.

Inden vi sluttede af kom Ole Jensen, Gørslev med et forslag om et lille stumpemarked ved februarmødet. Det lyder som en god ide, og jeg vil her lade opfordringen gå videre. Så hvis I har nogle stumper, bøger eller blade som I vil af med eller bare bytte med så kom med det. Til slut vil jeg opfordre til at holde jer orienteret om fremtidige aktiviteter på vores hjemmeside www.dvm.dk. – Vi ses.

Ole Bredahl Bentzen

Messecenter Herning
Stumpemarked
Ting & Sager 2008
lørdag den 29. marts kl. 8^{00}-16^{00}
lørdag den 1. november kl. 8^{00}-16^{00}
Svend Aage Mortensen, Siriusvej 11 - 7430 Ikast - 9715 1603 - 9926 9926

V-801.indd 28 28-01-2008 23:10:30

Støtte til arrangementer 2008

Ligesom de forgående år er der mulighed for at søge støtte fra DVM til f.eks. madpakke ture eller lokale løb. De 5 officielle løb får også støtte.

Desuden kan arrangementer uden for DVM regi får støtte, hvis DVM medlemmer kan deltage. Jeg vil gøre opmærksom på at det er ture som foregår på motorcykel som kan få støttet og ikke foredrag og lignede.

Vi har i bestyrelsen bestemt at jeg som Sportsleder skal være kontaktperson for ansøgninger om støtte. Jeg vil så, sammen med resten af bestyrelsen, afgøre om man kan få støtte eller ej.

Ekspeditionstiden vil jeg tilstræbe at den blive under 14 dage. Størrelsen på støtten vil ligge mellem 1000-5000 dkr.
afhængig af deltagerantallet mm. Se side 2 for min adresse.

Lars Sørensen, sportsleder.

Den gamle Douglas har nøkker. Tønder og omegn 2/6 2007, en dejlig tur arrangeret af Erling Hede, Tønder. Foto: Asger Sorgenfri.

Egeskovløbet aflyst!

Denne overskrift kunne blive til virkelighed, hvis der ikke er nogen som meget hurtig melder sig til at stå for løbet.

Der er mange som gerne vil hjælpe til og det er rigtig dejligt, men der må altså også være en fynbo, som har lysten/evnen til at være løbesleder.

Jeg ved at Leif Obbekær har delt løbet op i ansvarsområder. Det er en ankermand til at styre disse, som vi mangler.

Det er ikke således, at jeg vil prøve at negligere det arbejde, som skal gøres, for der er en del. Men som jeg skrev i det ovenstående, så er der mange som gerne vil hjælpe, mig selv inklusiv.

Fordelen ved at være løbsleder på Egeskovløbet er, at formen ligge fast. Man kan bygge videre på de foregående 40 års erfaring og den erfaring som alle hjælperne har.

Sportsleder Lars Sørensen

Er det virkeligt et svundet syn? Nej det er da i farver her i bladet! Men det afhænger af dig. Foto: Jan Obbekær Hansen

V-801.indd 29 28-01-2008 23:10:36

Genbrugshjørnet

SØGES

Til **Norton M20 1952,** tv. toportet søges gearvælger på tank, de små tykke knæpuder, dæksel til olietank med 45 mm åbning og fingerskrue, hånd-hjul til affjedringen af forgaflen.

Kontakt Jessen Holst, medl. nr. 518, ✆ 74 82 16 54.

Alt med og om Nimbus, bøger, brochure, plakater, emblemer, legetøjsmodeller, reklameting mm. Se evt. min hjemmeside:www.123hjemmeside.dk/nimbus-nilfisk.

Per Alleslev, medl. nr. 754, ✆ 66 17 31 37.

Burman gearkasse, 3 gears, anvendt sidst i 20'erne søges. Gearkassen er tophængt. Til færdigrestaurering af Monet-Goyon fra 1926.
Juan Gill, medl. nr. 1768, ✆ 86 67 52 82.

SÆLGES

AJS 1931, 4,98 HK, skråtstillet cylinder, 2 portet, rimelig pæn stand. Pris 28.500 kr.

Jørgen Grønbech, medl. nr. 976, ✆ 21 60 71 59.

BSA BLUE STAR 500 cc. topventilet årgang 1932,. Original, pæn og velholdt. Jeg har ejet den siden 1967 og har kørt Skagensløb på den 14 gange. Cyklen sælges grundet anden disposition. Pris kr. 45.000.

Christian Christensen, medlem nr. 534, Aalborg, ✆ 98 14 00 36.

Nimbus dynamo model 1934 (nyfremstillet) af Jens Bisbjerg Andersen.

Per Alleslev, medl. 754, ✆ 66 17 31 37.

New Imperial 1929, 350cm³, topventil,indregistreret.
BSA B40 m/B44 gearkasse, indregistreret.
Victoria Capri 250 cm³, 90% færdig restaurering. 1stk. sidevogn, 50% restaurering.

Jørgen Jacobsen, medl. nr. 449, ✆ 62 61 22 01.

Min store samling af foto, smalfilms og lysbilledapparater fra 1880-1980 søger nyt hjem grundet vi skal flytte.

Kameraer bl.a.: Minox, Hasselblad, Atalie, presse og spion med alt tilbehør som messinglinser, lysmålere, blizpære, brugsanvisninger.

Filmoptagere og gengivere fra disse barndom til ca. 1960 og tilbehør.

Lysbilledapparater fra petroliumslys til ca. 1960. Der er flere sjældne imellem.

Desuden udstillingsskab fra gl. fotobutik. Der medfølger også fotobøger til klassefisering, prissætning af fotogrejet. Jeg skal nok hjælpe en evt. køber at få hold på de forskellige dele og mærker.

Priside ca. 132.000, men kontakt mig for flere oplysninger eller kom og se samlingen.

Bent Holten Lemming, medl. nr. 121, Reginehøjvej 49, 8200 Århus N, ✆ 86 16 39 44.

Harley-Davidson 1931, motor nyere, 750cm³, 2 cyl WL motor ellers ret original med DK-papirer.
Moto Comfort 1949, 125 cm³ med DK-papir. 1 ejer. Urestaureret.
Matchless 1942, registreret første gang 1946, 350cm³ 1 cylindret.
Monet Goyon 1927 med originalt værktøj i kassen, benskjolde, bagsæde osv. Står i original lak med mange sjove detaljer.

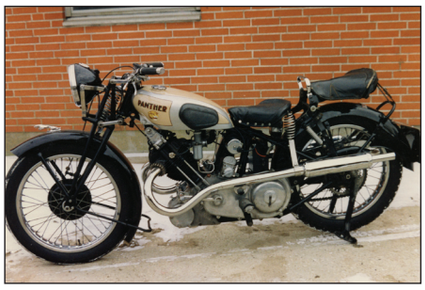
Kontakt Niels, ✆ 60 92 75 32.

Div. Nimbus dele sælges. Bl.a. bundkar, dynamo, oliepumpe, krumtap, vippearme, bremsepedaler, fodhvilere og meget mere.

Kontakt Niels, ✆ 60 92 75 32.

Nimbus Sport 1946, meget fin stand, kørt 3000 km. efter total renovering. Sælges grundet flytning, sidevognsgear medfølger. Pris 55.000 kr.

Gert Hansen, medl. nr. 1463. ✆ 86 47 55 10, bil ✆ 40 33 55 60.



Panther 1934. Kom med på Skagensløb på denne meget fine og sjældne motorcykel, som sælges grundet flytning. Prisen er kun 65.000 kr.

Gert Hansen, medl. nr. 1463. ✆ 86 47 55 10, bil ✆ 40 33 55 60.

Steib sidevogn, model 350, rå, grundmalet, med nyt ryglæn. Alt pladearbejde er udført. Kr. 8300.

Peder E. Pedersen, Broager, 7444 1122 / 2250 2548.

Diverse reservedelslister til efterkrigs motorcykler sælges for veteranven:

Triumph Tiger 100, Triumph Owners Handbook, 350 & 500 CC twins, Instruction Manual for 1946 models.

Matchless: 1948, 1949, 1950, 1951,1952,

AJS: 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956.

Norton Commando 750, motorcyklisternes handbok (svensk),

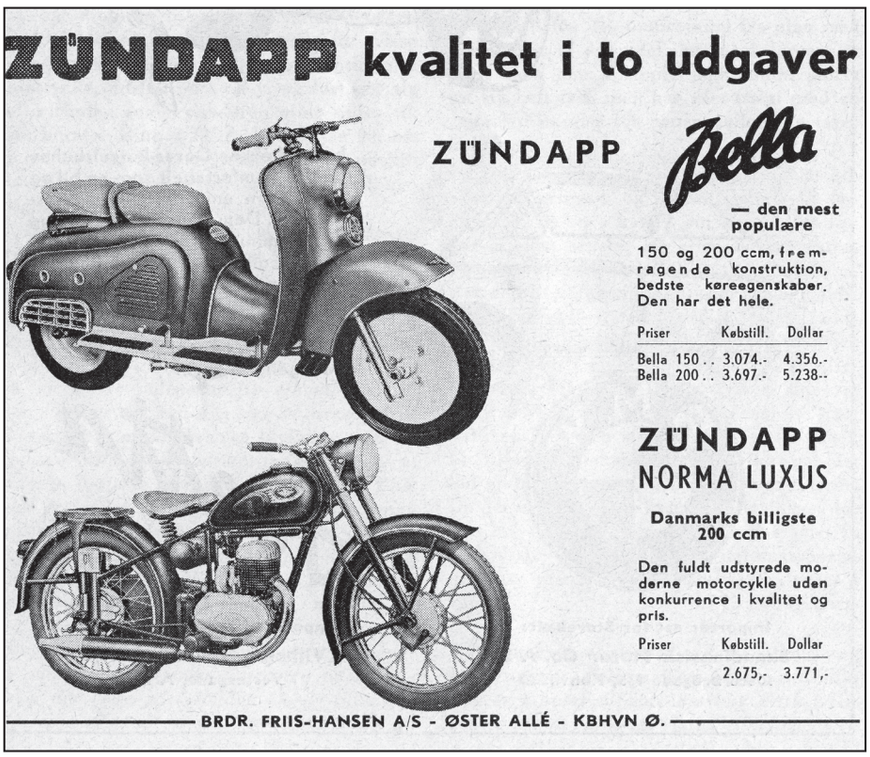
Villers 125cc og 197 cc, Villers, two stroke engine mark 27B.

BSA model M21 og M33, BSA models C10, C11, BSA models A7 Twin - Shooting Star, A10 Golden Flash - Road Rocket.

NSU Max, instruktionsbog.

Desuden diverse motorcykelbøger på dansk fra forlaget Classic.

Gorm Wæhrens, gtw@c.dk, 9751 0016.



Skandinavisk Motorjournal 1955. Venligst udlånt af Frilev Sieg.

V-801.indd 30 28-01-2008 23:10:42

GRATIS ANNONCER
for klassikere og veteraner

Veteran Posten

Bringer købere og sælgere sammen
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler
traktorer - redskaber - stationære motorer
reservedele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.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 renæssance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man færdes mellem blomster og kunstfærdigt klippede hække.

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

JC NIMBUS Aps.

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

www.jcnimbus.dk

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

Specialværksted
Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.

C Kühl

Viggo Thomadsen
v. B. & C. Kühl
Mariagervej 153
8900 Randers
✆ 86 40 26 88

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

Åbningstider:
Skærtorsdag, alle helligdage og weekends
1. juni - 31. august: dagligt
september: weekends
oktober-ferien alle dage: 10-17
Nykøbingvej 54, 4850 Stubbekøbing,
✆ 54 44 22 22

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Rødovre forchromning
Højnæsvej 65, 2610 Rødovre

Vi udfører:

- slibning
- polering
- forkobring
- fornikling
- forkromning

Tlf. 36 70 90 68
Fax: 36 41 13 90

Kontakt:
Helmer Andreassen

Specialvækstedet tilbyder

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

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

Motorrenovering
siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice I/S
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
efter mål eller prøve

TankCure tankforsegling

Veteranimporten
Gorm Wæhrens - Liljevej 3 - 7800 Skive
97510016 (efter 16.30) - 97510096 (fax) - 29820010
veteranimporten@c.dk
www.veteranimporten.dk
CVR-nr: 17489100

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Granlunden 30
9310 Vodskov

POST A
PP DANMARK
Blad ID-nr. 47817

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2008

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1973 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	493	1.216
50.000	618	1.522
75.000	720	1.771
100.000	784	1.929
150.000	968	2.385
200.000	1.133	2.789
300.000	1.494	3.679
Kun ansvar	184,-	416,-

KUNDEFORDELE

- 25% rabat på veterankøretøj nr. 2, hvor der tegnes ansvar og kaskoforsikring
- Der ydes yderligere rabat, såfremt du er Pluskunde i Alm. Brand.
- Aftale med Dansk Autohjælp (kun for veterankøretøjer)
- Forsikringssummen fastsættes individuelt efter køretøjets handelsværdi.
- Gratis byggeforsikring (kræver min. ét andet veterankøretøj samt indboforsikring i Alm. Brand) - dækker op til 160.579 kr.

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

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

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk

ALM. BRAND

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT