VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 3 - Juni 2008 - 43. årgang

VETERANEN

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

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

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard, Ellestien 10, 2880 Bagsværd ✆ 44 98 60 32 (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: To glade følgesvende, Henrik Nissum, Stenstrup på Indian Chief 1928 og Christian Jørgensen, Gudbjerg, på AJS 1933, har haft en velfortjent pause på Skagen Havn og skal til omklædning inden afslutningsaftenen på Skagenløbet 2008. Foto: Gorm Wæhrens.

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

På den anden side...

Nyd dem - køreglæderne

En svale gør ingen sommer, men hvor har der dog været mange gode køredage, for de der måler det i godt vejr. Og Skagenløbet blev ingen undtagelse, for køreglæden er der, når blot tøjet er til lidt af hvert.

Den værst tænkelige kulisse på starten af Skagenløbet blev dødsulykken på Amager, hvor en af klubbens medlemmer blev dræbt på grund af billist vilde kørsel. Det satte sit præg på starten - vi er udsatte i trafikken og det vil vi fortsat være.

Apropos formandens vest med lys - så blev der i 50'erne produceret handsker, de brune med manchetten, hvor der var indbygget blinklys. En lygte, batteri og kontakt. Armen dog stadig rækkes ud i den ønskede retning, men synligt var resultatet.

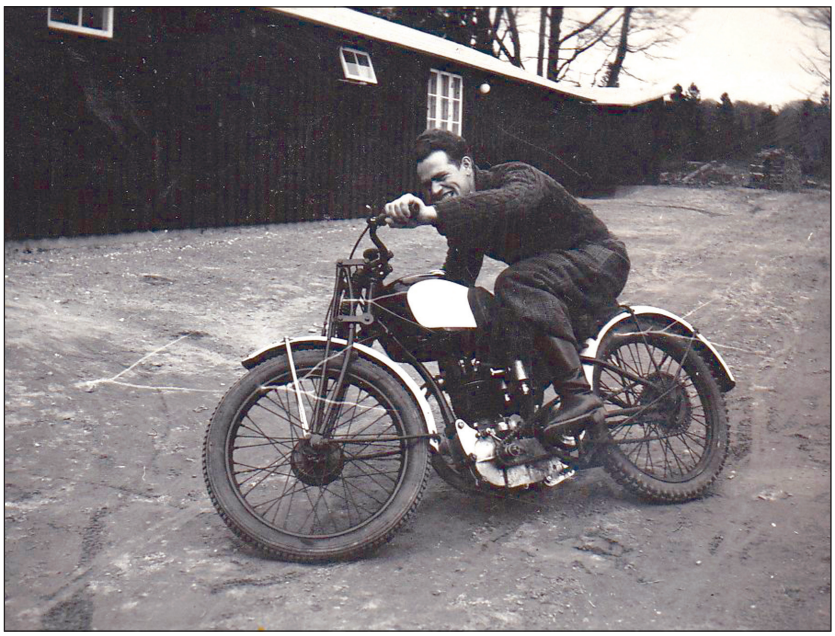
På Skagenløbet så jeg flere med fastmonteret diodelygte der blinkede, når det var de større veje der blev benyttet. Enkelt og billigt.

Køreglæderne, de er her nu. Masser af aktiviteter i løbskalenderen, og DVMs officielle løb er der. Glæd dig som official, tilskuer, kører - mød op og få en god snak og en dejlig vellydende mekanik.

Husk ønskesedlen, se side 4, deadline er 15/6 så gør din mening gældende. Vi skal gerne have så høj en svarprocent som muligt. På www.dvm.dk kan du udfylde sedlen, printe den ud, og sende den. I det seneste nummer af VETERANEN kan du også finde skemaet.

Hyg dig med det du gør, og gør det du hygger dig med.

Gorm Wæhrens, redaktør



Billedet er af vores nu afdøde veteranven Verner Rasmussen, medl.nr. 772, Odense. Han aftjente sin værnepligt, som Millitærnægter i Gribskovlejren, i årene 1938-39, sammen med min far, som har taget billedet. Den afbillede mc er såvidt jeg ved en hybrid af en Husquarna og JAP. Den blev også kun benyttet til race. Og måske i ny og næ en lille aftentur ud og se på damer, har jeg hørt. Som det ses, var Verner allerede bidt af Motorcykler. som skulle komme til at præge resten af hans liv. Han var til sin død aktiv veteranmand, og elskede livet med motorcykler. Foto indsendt af Mogens Overgaard (419).

Formanden

Formandens opfordringer: Bliv set

Umiddelbart før starten af årets første store DVM-løb, Skagenløbet 2008, oplevede vi desværre endnu en tragisk trafikulykke hvor et af vores medlemmer blev dræbt.

Ulykken skete ikke fordi motorcyklisten kørte hensynsløst, hasarderet eller i øvrigt gjorde noget forkert – han var offer for andres kørsel og måske uopmærksomhed.

Vi må erkende at trafikken omkring os er stadigt stigende og jeg synes også at der køres mere og mere hensynsløst og ofte alt for hurtigt.

De gange jeg har oplevet sådan en ulykke berører det mig kraftigt og jeg tænker meget over om der mon var noget, der kunne have forhindret den.

Vi kan jo desværre ikke ændre ved det der er sket, men vi må hver især forsøge at gøre alt hvad vi kan, for at mindske risikoen for at det sker igen.

En af de bedste ting er, efter min mening, at gøre mest muligt for at blive set.

Efter jeg mistede en god ven ved en uforskyldt motorcykelulykke har jeg ikke kørt en eneste meter uden at have gul refleks vest på – jeg er slet ikke i tvivl om at det er med til at gøre mig meget synlig i trafikken.

I dagene op til Skagenløbet kunne jeg erfare at solen ville være stået op ved det planlagte afgangstidspunkt

05.30, men jeg ville alligevel have en blinkende baglygte på for at gøre mig endnu mere synlig.

Mange har monteret cykel baglygter fast på deres veteranmotorcykel men jeg er ikke nået så langt endnu – løsningen blev en baglygte på refleksvesten.

Jeg skal love for at jeg blev set af bilisterne – alle hilste venligt – enkelte tænkte nok at det var en værre jubelidiot, der kørte der med blink på ryggen - men jeg blev set.

Jeg har besluttet at de cykler jeg har uden elektrisk lys skal have påmonteret cykellygte-holdere så de altid er klar til at få en moderne kraftig diodelygte på.

Der arbejdes på veste i DVM-regi. Mere herom i efteråret.

Bliv hørt

Som det er beskrevet andet sted i bladet, går det rigtigt godt med at få medlemmernes ønsker til klubbens fremtid klarlagt.

Ønskesedlen fra forrige nummer af VETERANEN kan stadig benyttes hvis du ikke har nået det endnu.

Kør fornuftigt.

Lars Klitgaard

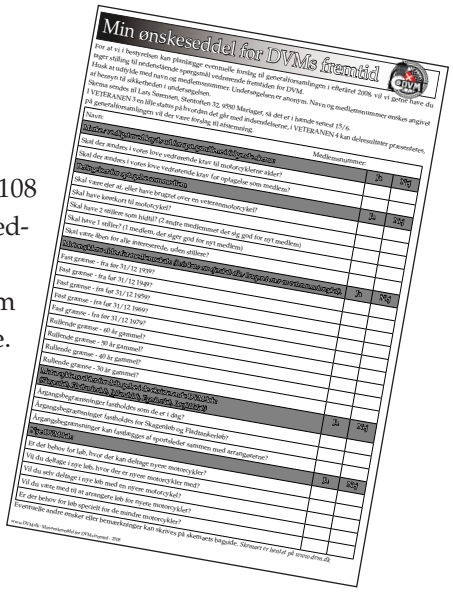
Ønskeseddel

Der er på nuværende tidspunkt kommet 108 ønskeseddeler tilbage, hvilket er ca. 8% af medlemmerne, som har svaret.

Meningen er, at vi skal have så mange som muligt til at give deres mening til kende. Husk efter den 15. juni er det for sent.

Vi er enige i bestyrelsen om ikke at offentliggøre noget før udløbsdatoen. Derfor er der ingen mellem-resultat.

Lars Sørensen


Min ønskeseddel for DVMs fremtid

Indhold

2 På den anden side
3 Formandens nytårstale
3 Ønskeseddel
4 Erindringsbilleder fra Skagenløbet 2008
6 Læretiden er over
8 *Sjovt når gammel lort virker* Helge Nohr Jørgensen, Muleby
12 Vauxhall 950cm³, årgang 1922
16 Skagenløbet 2008 - konkurrence
18 Problemstillinger og justeringer af læderspjældskaburatoren
20 Instruktion for justering af Schebler model H
23 Egeskovløbet 2008
24 Klubnyt
25 Løbs- og aktivitetskalender
26 Landet Rundt
29 Dirt track i Kolding
29 Efterlysning af Husqvarna
30 Genbrugshjørnet

Erindringsbilleder fra Skagenløbet 2008

Tekst og foto: Ole Artved

Så er Hanne og jeg atter uden veteran MC, alle er solgt i forbindelse med køb af hus i Sverige, uden at vi har solgt vores danske bolig først. Så er det da heldigt, at vores løbsleder Lars Sørensen kan bruge os som personopsamlere ligesom for 2 år siden. Denne lille artikel skal ikke igen handle om løbet set fra opsamlervognen (se juni 2006), men er kun et lille udpluk af begivenheder undervejs.

Optakten til dette års Skagenløb var den værst tænkelige i Skagenløbets historie. På vej til start tidlig torsdag morgen blev Jeppe Foged, Faaborg, dræbt og 2 andre medlemmer blev ramt så hårdt, at deres sidevogn blev flået fra cyklen. De var naturligvis forslåede og dybt rystede efter at have kikket døden i øjnene med kun 50 cm's livline.

Dette urimelige tab af menneskeliv og chok hos de omkringkørende, bare fordi en uopmærksom idiot skulle køre 50% over tilladte hastighed i Københavns gader. Han torpederede en varebil, der holdt stille for at krydse vejen, hvorefter den så blev kastet over i den modsatte vejside og ramte vore uheldige venner, som kom kørende stille og fredeligt.

Som om dette alvorlige uheld ikke var nok, skred og væltede en anden af vore veteranvenner i det regnglatte føre på vej til start med en brækket skulder til følge.

Finn og Jens gør klar til start.

Torsdag morgen i kulde, regn og trykket stemning startede så Skagenløbet under kyndig afvikling af Jens Siig og Finn Christensen fra Viborg. Da dagen var gået, var omkring 15 maskiner udgået. Ud over de ulykkesramte maskiner udgik en 1916 BSA ved starten, da føreren modigt erkendte, at han ikke turde køre med fælgbremser, der ikke virkede i regnvejr.

De to gæve Roskildevenner, Otto V Lassen og Torben Pedersen, havde atter i år udlagt en enestående flot rute gennem et smukt Danmark. Tak til dem og alle de folk, der i regn, blæst og heldigvis senere også lidt sol bemandede kontrolposterne.

Blandt de 224 køretøjer, der var tilmeldt årets Skagenløb, kom 3 fra Holland, 1 fra Sverige - der 2 gange var

Kai Beck på sin fine Douglas 1914.

nede på alle fire for at rense karburator i "læ" af opsamlerbilen, medens et par af holddeltagerne stod og "nød naturen". Desuden deltog 2 fra Tjek-

Frantisek Stech Senior og Frantisek Stech Junior fra Tjekkiet er klar til start hhv. på Praga 500 BD 1929 og Rudge 1932.

kiet, den tredie var blevet syg. Føreren af den afbildede tjekkisk byggede camshafter Praga havde fået turen som fødselsdagsgave af sin søn, som selv deltog på en 1932 Rudge. Sønnen talte flot engelsk, faderen sikkert flot tjekkisk. Da han desværre på 3. dagen måtte udgå, fik vi en yderst tavs, men venligt smilende, passager i opsamlerbilen.

Verner Christiansen kom med opsamlerbilen til Rebild, hvor han tætnede 2 revner i bunden af benzintanken med liberale mængder araldit - eller tilsvarende epoxyprodukt. Lillian Willum Nielsen fik lørdag morgen, også i Rebild, med god hjælp af farmand gaffatapet og stripset sin revnede gummislange, der gik fra oliebeholderen ned til motoren. Begge fuldførte. Så

Veimar og Inge Samuelsson fra Lammhult, Sverige, renser kaburator mens vi ser til.

Lillian Willum Nielsen skruer mens far Peter Willum Nielsen og Poul Jørss kigger på.

husk gaffatape, araldit og strips i værktøjskassen!!!

20 km før mål sluttede vi af med en lille solstråle. Fejebladet blev ringet op af et ægtepar, der efter en lille pause ikke kunne starte motorcyklen igen. Den udasede fører var drivvåd af sved efter adskillige startforsøg, og konen var temmelig ked af det, som hun sagde "på mandens vegne". I stedet for at smide maskinen op på fejebladet, fik vi løbet dem i gang. De fuldførte og var jublende glade.

Afslutningen fandt vanen tro sted i Skagen Hallen. Kresten Kusk, Svend Kusk, Verner Christiansen, Paul Asmussen og Lars Sørensen fik uddelt 25 års nålen, sidstnævnte med stående applaus som anerkendelse af og tak for de seneste år, hvor han med bravur (og gode hjælpere forstås) har stået for Skagenløbet. Evald Henneberg fik en forgyldt guldbjælke med medlemsnummer indgraveret som markering af hans 40 års jubilæumsløb !

Så dette års løb var et løb med sorg og glæde, med regn og sol og mange tilfredse deltagere. Tak.

Læretiden er over…

Tekst og foto: Hans Torvald Haugo, medlemsnr. 2096

2006: Ariel VA 550ccm tar en hvil i Nyhavn. Været er flott – hva mer kan en ønske seg som motorsykkelist?

Min far har kommet hjem flere ganger etter deltagelse på Skagenløpet og fortalt om utrolige opplevelser. Han traff mennesker som ble hans venner for livet, han kunne se og høre ukjente og spennende motorsykler, han fikk prøve sin motorsykkel og han fikk utfordret sine evner som motorsykkelist. Dette er erfaringer han nok deler med andre som deltar på Skagenløpet.

På grunn av min fars sykdom ble 2006 min første opplevelse av Skagenløpet. Og det ble ikke den siste… Jeg fikk klar beskjed om at deltagelse ikke er noen søndagstur. Jeg skulle regne med 3 års læretid. Nå henger 3 bjelker i mitt oppheng og jeg vil dele noen av mine inntrykk med dere.

2006: Tradisjoner er viktig: Tor Haugo, Oluf Phil og Bent Granberg (th.) opprettholder tradisjonen med morgenmat i Nyhavn. En "lille en" hører også med.

Skagenløpet 2006

I 2006 startet Skagenløpet i København. Via ferge fra Oslo ankom fire ivrige motorsykkelister tidlig onsdag morgen: Bent Granberg, Oluf Phil, Tor Haugo og meg selv. Tradisjoner er viktig og som vanlig ble det inntatt morgenmat i Nyhavn. Det ble også på dansk vis inntatt en "lille en" for å bringe hell og lykke på ferden.

Etter teknisk kontroll av motorsykler samt noe justering på det mekaniske, var vi alle klare for å delta på Skagenløpet 2006.

Etter en god natts søvn ble jeg innlemmet i "Henneberg-banden". Jeg var læregutt sammen med en annen førstereisgutt: Mogens Brøcher. Vi gjorde oss klare for å starte på Mekonomen Gladsaxe. Det å se og høre mer enn hundre gamle motorsykler på en gang var en stor opplevelse i seg selv! Kjenne luktene, snakke med menneskene og møte vennligheten som preger Skagenløpet var deilig.

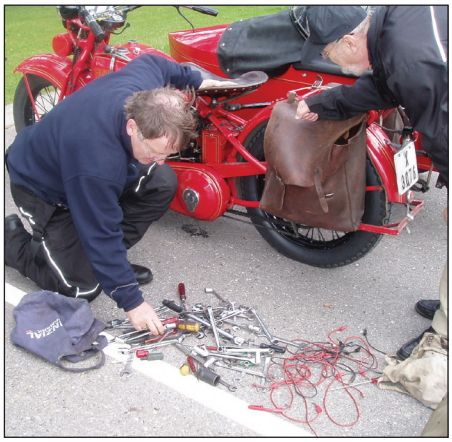
Men så begynte det som var utfordrende: å kjøre ruten. Utover dagen mistet jeg helt begrep på hvor jeg hadde vært, hvor jeg var og hvor jeg skulle. Jeg hadde mer enn nok med å følge trafikken på beste måte, få motorsykkelen til å oppføre seg som den skulle og følge resten av "Henneberg-banden" anført av sti-finner Morten Qvistgaard. Over Storebelt-broen hadde min sideventilerte Ariel store problemer i den sterke motvinden. Det var rett før løpet stoppet her for min del. Morten ledet oss da på beste vis til Comwell i Middelfart.

Utslitt og forvirret kunne jeg etter en lang dag parkere min motorsykkel – stolt som en hane. Jeg hadde fullført første dag av mitt første Skagenløp!

Dag 2 og dag 3 av mitt første Skagensløp ble noe mer avslappet. En blir kjent med dagsrytmen, og vet mer om hva en skal forvente seg. Det å følge kartene og ha et begrep om hvor en befinner seg er også nyttig, men det gjorde jeg lite av. Når en kjører flere sammen blir å følge de andre i gruppa – og følge deres rutiner. Det var med stolthet jeg ankom Skagen og derved hadde gjennomført mitt første Skagenløp!

Jeg tror nok alle som deltar i Skagenløpet har en frykt: at noe teknisk skal stoppe ferden mot mål. At oppsamlervognen skal komme og ta akkurat deres motorsykkel med. Derfor oppfører vi oss litt paranoid alle sammen.

Vi lytter til ukjente lyder når vi er underveis. Vi smører og etterjusterer hele tiden. Olje sjekkes med største nøyaktighet. Olje og bensin disku-



2006: Å ha med riktig verktøy er like viktig som kunnskap! Bent Granberg gjør klart for enkel mekanisk gjennomgang før maskinkontroll. Oluf Phil er med som teknisk konsulent.

teres – skal det totaktsolje på? Hver motorsykkel og hver deltager har sine egne erfaringer og rutiner som skal følges. Og det er mange som vil hjelpe hvis det oppstår problemer. Mengden kunnskap om gamle motorsykler er enorm og det er utrolig hvor mye som kan ordnes opp langs veien.

Men – mange timers kjøring sliter på en gammel motorsykkel og det oppstår problemer. Og det er ikke alle som kommer i mål på egne hjul. Sånn er det bare. En gang kan det være meg og min motorsykkel som har problemer. Så en skal være forsiktig med å hovere over andres problemer.

På vei fra Skagen til Frederikshavn, hvor jeg skulle ta fergen hjem til Norge, oppstod problemene. Topp-pakningen røk. Heldigvis kom det nordmenn bak meg og kunne hjelpe: Bent Granberg og Oluf Phil ble mine redningsmenn. Topplokket ble fjernet, pakningsstoff smurt på og topplokket montert på igjen. Klare til å kjøre videre! Og jeg rakk fergen til Norge…

2006: Problemer langs veien – og vi har en ferge som skal nåes! Toppstykket demonteres på grunn av røket topp-pakning. På med pakningsstoff, og jeg kunne kjøre videre. Takk til Bent og Oluf.

Skagenløpet 2007

Dette året var det start i Skagen. Jeg og min far ankom Hirtshals onsdag. Etter en skjønn tur i dansk natur ankom vi Skagen i nydelig vær. Maskinkontroll ble gjennomført og vi var klare for oppstart ved Skagen Rådhus dagen etter. "Henneberg-banden" hadde også i 2007 Morten Qvistgaard som sti-finner. Men kun få kilometer sør for Skagen fikk han problemer med sin Terrot fra 1927. Det oppstod en spent stemning i "banden" og etter diskusjon ble det mitt ansvar å føre oss videre. Jeg som kun hadde ett års erfaring – skulle nå lede ann og føre 5 motorsykkelister gjennom det danske landskapet!

Men dette var spennende… Etter litt kjøring gikk det opp for meg at dette var mye mer utfordrende enn å ligge bak i rekkene og følge på.

Dette var livet for en motorsykkelist i Skagenløpet! Finne vei, følge tiden og tilpasse hastigheten. Spennende og utfordrende.

Vi seilte sakte sørover i mot Herning og dagens mål: Scandic Hotel Regina. Her kom Morten Qvistgaard tilbake med ny sykkel og var igjen klar for å være sti-finner for "banden". Fredag og lørdag splittet vi oss derfor opp, og Mogens Brøcher og jeg kjørte en del for oss selv.

Skagenløpet 2007 ble løpet der alle i "Henneberg-banden" hadde små eller store tekniske problemer. Flere i "banden" måtte ned på kne for motorsykkelen og ordne opp ulike tekniske detaljer.

Dette viser at det er viktig å forberede seg til et slikt løp – men at det ikke er mulig å forutse alt som kan skje på veien. Det var problemer med oljetrykk, magnet som ikke gav gnist, kjedelås som forsvant og gearkasse som gikk i stå. Men vi gjennomførte alle sammen til slutt.

Skagenløpet 2008

I år ble det deltagelse uten min far. Og det ble til slutt slik at jeg var eneste nordmann som gjennomførte løpet. I år ble det Mogens Brøcher og jeg som var makkere. "Henneberg-banden" kjørte uten oss.

Start i København tilsa lunch i Nyhavn – tradisjonene blir holdt i hevd. 2008 skulle bli ett år da jeg hadde ulike tekniske problemer: bensinhanen måtte skiftes etter anløp i København. Problemer med ujevn gange og ulike vibrasjoner gav tidvis problemer. Men vi kjørte godt første dagen og var fornøyde med vår gjennomføring.

Fredag fikk jeg større tekniske problemer og poengene kom hurtig på grunn av dette. Vibrasjoner førtet til at motor og magnet løsnet. Heldigvis var det en snill nabo rett ved der vi stoppet opp, og han hjalp oss med nye bolter. Lørdag ble vi straffet hardt etter to små orienteringsfeil. Men Mogens og jeg gjennomførte! Vår 3-årige læretid var over når vi ankom Skagen, og vi kan føle oss som skikkelige motorsykkelister.

2008: Full stopp langs veien. Mogens Brøcher (makker) og en lokalt helt: Peder Mikkelsen i Solbjerg (mellom post 15 og 16 fredag). Peder hadde mange fine bolter hjemme – og jeg kunne kjøre videre. Vi rakk å se på den fine utsikten fra Peders tomt over vannet…

Skagenløpet fremstår for meg som noe spesielt, nesten som en merkevare som bør beskyttes. Det finnes ikke liknende i Norden. Jeg tror DVM skal tenke seg grundig om før det endres for mye på Skagenløpet: dette er jo en tradisjon som en må ta godt vare på!

Takker for at jeg kan være en norsk gjest i Danmark.

Hans Torvald Haugo godt på vej. Foto: Jørgen Durup.

MÅNEDENS PORTRÆT

Sjovt når gammel lort også vil!

Helge Nohr Jørgensen, Muleby

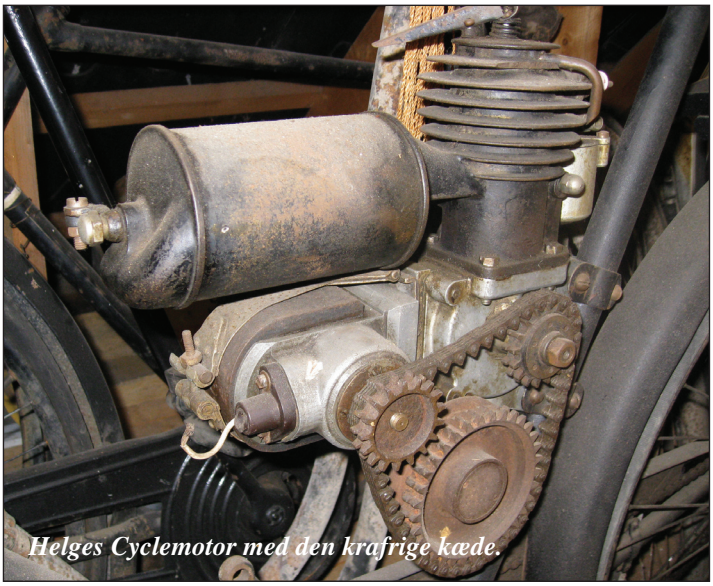
Af Gorm Wæhrens, redaktør

Det er oktober, jeg har lånt min svigersøns cykel, er cyklet fra Rønne og er på vej nordpå til Muleby, hvor Helge Nohr Jørgensen bor i rolige omgivelser. En dejlig plet på Sorthatvej.

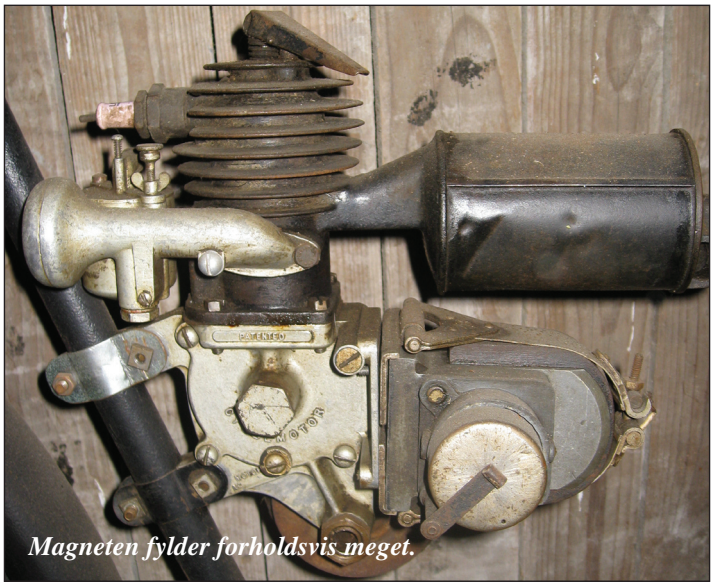
Ikke langt herfra er der fundet spor efter dinosauruser på Bornholm, men det er ikke disse der er i fokus i dag.

Helge tager imod. Pulsen i hjælpemotoren er stadig høj, så det er Helge, der fører ordet. Vi går op på det store loft i huset. Her viser Helge mig herlighederne.

Det første Helge viser er en fin cykel med Cyclemotor.



Helges Cyclemotor med den krafrige kæde.



Magneten fylder forholdsvis meget.

- Den købte jeg på Egeskov engang i 80'erne, nok mest fordi jeg havde leget med en tilsvarende som knægt, fortæller Helge.

- Sven Nissen i Strib erhvervede et sådan komplet og ubrugt samlesæt for en del år siden og monterede den på en cykle. Den var åbenbart ikke tilfreds med at køre på fuldgas hele tiden, og derfor blev der støbt ny karburator, som han bearbejdede og satte indmaden fra en almindelig kaburator i. Svend har bl.a. deltaget på Egeskov på denne Cyclemotor.

Fartreguleringen er meget enkel, da der ikke er noget spjæld i kaburatoren reguleredes blot på tændingstidspunkt og til slut bruges samme håndtag til at åbne dekompressions ventilen, så gasserne sendes ned i krumtapshuset. Derved undgik man at suge en ny blanding ind for derefter at smide den ud i det fri - miljørigtigt.

Mogens Damkjer har i 1975 skrevet en fin artikkel *"Motoriseret medvind anno 1912"* om denne motorcykel fra 1912. Hamlet lavede cykler, der blev brugt til at montere denne amerikanske Cyclemotor på.

På loftet bag Cyclemotoren står også en Citus, en meget tidlig og fin, dansk pro-

FN inderst, bemærk kardan og SuperX forgaffel.

duceret damecykel. I 1900-03 produceredes Danmarks første motor-tricykle Citus i Odense også en quadricykel, men fabrikken likviderede i 1902.

Produktionen af cykler er formentlig foregået i Kjøbenhavn, som kronrørsmærket viser. Givet med nye kræfter er navnet ført videre, nu uden motorkræfter.

En særdeles fin og sjælden FN 1913 ligger på hylderne. Nordstjernan hedder denne svenske version af FN. Den er fundet i Sverige for en del år siden, så det er derfra Nordstjernan kommer. Tanken er bruneret, har en lille bule, er nittet sammen og stadig meget flot og original. Sådan skal den fortsat være. Original og urørt. Stellet er helt intakt og komplet. Mange af de forniklede dele er nyforniklede og ligger klar til at blive monteret igen.

Motoren er adskilt og de fire cylindre har voldt mange overvejelser. De er ikke gode, så Helge er på jagt efter bedre cylindere, inden han går videre med restaureringen. Og et sæt er netop kommet Helge i hænderne, så det bliver spændende at følge resultatet.

Fotografen fik desværre ikke taget billeder af de mange fine stumper. Han var ganske simpelt imponeret over detaljerne, de gennemførte håndgreb, motoren, kardanakslen. Simpelthen imponerende håndværk.

Loftet vrimler med andre spændende projekter - et godt og tørt loft, hvor tingene kan opbevares længe. Bl.a. en fladtanket SuperX fra 1926 venter også på restaurering.

Helge er også til biler. Han har sammen med sin bror en Nash fra 1926, en Pontiac fra 1928, en Buick fra 1928 og endelig en Chrysler touring fra 1925.

Som Helge nøgternt erkende siger han: *Hellere realisere noget og få gjort andet færdigt.*

- Det helt gamle interesserer ikke mange. Det de kan huske er det vigtigste.

Helge har været på Egeskov mange gange. I garagen, et veludstyret værksted, hvor han kan lave lidt af hvert, står den, den flotte Indian model 101, 750cm^3. Køreklar.

- Vi har haft Indian i familien lige så længe jeg kan huske. Jeg fik min af en der ville have min Chevrolet 31. Så vi byttede.

- Jeg kørte på den i 3-4 år, så satte den

Den røde Indian tager retning som vinden blæser!

Helge blader i hjulene og grunder på et og andet.

sig i motoren og derpå blev den totalrestaureret.

- Jeg har været til 5 Indian træf, bl.a. i Slovenien og Tyskland.

- Vi kan ikke slide veteranerne op. Det er 27 år siden jeg fik min, og jeg har vel kørt 20.000 km på den. Jeg har haft eet motorstop - det var en toppakning.

- Når konen sidder bag på Indianen, spørger hun, hvordan det går med knallerten? Så får den 10 km mere! Hun kan godt lide at kører på denne, for den har et godt bagsæde.

På værkstedet står også en FN Sahara. En Elleham med Peugeot motor venter også på tid.

En Norton Commander er solgt.

Helge glæder sig til at få FN'en kørende - det gør vi også.

I flere mapper er der litteratur, klip og andre guldkort over ting, Helge har eller har haft.

Motorbladet 4/9 1925

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

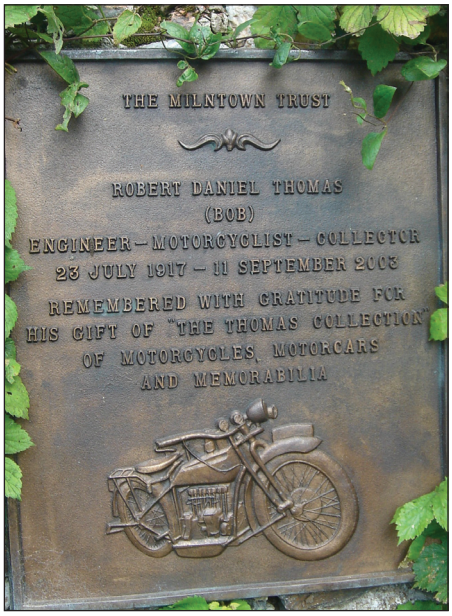
GF FORSIKRING
GF-VETERAN

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

Vauxhall 950 cm^3, årgang 1922

Det eneste eksisterende eksemplar i verden.

Af Søren Højmark Jensen



På en mc-tur til Isle of Man kan man ikke undgå at få rigtig mange oplevelser med hjem i bagagen. Sådan var det også for Henrik, Ulrik, Christian og mig selv (som hunden sagde!), da vi i august 2007 for første gang var på øen for at følge Grand Prix løbene. Nogle af de specielle oplevelser på selve turen og med veteranmotorcykler kan jeg vende tilbage med i kommende artikler i Veteranen. Her drejer det sig om en unik firecylindret Vauxhall motorcykel fra 1922, som er klenodiet i en samling af 25 rariteter indenfor veteranmotorcykler og -biler, som vi af mere og mindre tilfældige kontakter fik lov til at besøge og fotografere. Mange af motorcyklerne er restaureret af Robert Daniel Thomas (Bob Thomas), som ved sin død i 2003 overlod samlingen til The Milntown Trust. Bob Thomas arbejdede tæt sammen med Sir Clive Edwards, der var den sidste ejer af stedet. Samlingen kaldes The Milntown Collection efter godset Milntown Estate i Lezayre, der ligger lidt udenfor Ramsey.

Om Vauxhall motorcyklen ved man, at Vauxhall i begyndelsen af 20'erne manglede en motorcykel i programmet og overlod det til det i motorkredse legendariske ingeniørfirma Ricardo Consulting Engineers Ltd (også kendt fra Triumph Ricardo motoren, og som også skulle konstruere en 3 liters motor til Vauxhallss TT racerbil i 1922) at konstruere en luksus motorcykel for dem. Det blev Major Frank Halford, der kom til at stå for udvikling og konstruktion, og motorcyklen har tydeligt Vauxhall præg med sine lange, forkromede "skohorn" ("Flutes", som de kaldes i England) på tanken, som vi kendte det fra kølerhjelmen på Vauxhalls biler.

Motorcyklen var den første britiske firecylindrede motorcykel med direkte træk til baghjulet og var meget avanceret for sin tid med mange nyudviklinger bl.a. ombyttelige for og baghjul. I alt blev der kun fremstillet tolv motorer og seks stel, og i 1922 blev de to eneste færdigbyggede maskiner solgt på en auktion for ansatte for at sætte en stopper for yderligere omkostninger. Den her omtalte er den eneste, som har overlevet.

Motorcyklen blev genopbygget af

Bob Thomas i Ramsey på IOM, og om restaureringen har han selv skrevet - i min ydmyge oversættelse - om Vauxhall'en med registrerings nummer 8718 MN (tidligere YT 3839):

"Dette er en helt unik motorcykel, en ud af to eksperimentelle motorcykler bygget til Vauxhall Motors i Luton. Maskinen her er nr. to. Om nr. 1 ved man, at den blev hugget op til skrot hos ophugger West's i Denmark Street i Oxford omkring 1935/36".

"Jeg fik den foræret i 1952 af Stan Sherwood fra Wimbledon, som havde købt den komplet, men adskilt, i 1936. Han gav den videre til en ven, men generhvervede den, stadig i stumper, da krigen begyndte. Mens han gjorde klar til at få den indendørs, nåede mange dele desværre at blive indsamlet til skrotning af nogle overentusiastiske frivillige indsamlere, heriblandt stel, dele af forgaflen, benzintanken og adskillige andre stumper. Heldigvis beholdt han det tilbageblevne, som der findes et foto af. Ydermere kunne han ikke give mig hjulene, som lå under gulvet i det hus, han lige var flyttet fra. Han skulle først lige have lov af de nye ejere til at tage gulvet op for at få fat i hjulene!!" .

Bob Thomas fortsætter: "Jeg blev sat i forbindelse med den daværende chefkonstruktør hos Vauxhall, Maurice Platt, hvor jeg fik kopier af de originale tegninger, som man stadig opbevarede. Senere hørte jeg, at der havde været brand på denne tegnestue hos Vauxhall, og at alle tilbageblevne tegninger var gået til. Motorcyklen var konstrueret til Vauxhall af Frank Halford fra Ricardo Engineering i Shoreham by Sea. Ud fra disse tegninger var jeg i stand til at genopbygge de manglende dele, hvilket tog syv år. Vauxhall's lærlingeskole fremstillede en ny benzintank og var i det hele meget hjælpsomme". "Den genopbyggede maskine var første gang ude at køre i 1957", skriver Bob videre, "Mange dele skulle fremstilles ved håndkraft, f.eks. blev de bageste ben i forgaflen fremstillet ud af 2x1 tommer fladstål. Indsugnings- og udstødningsmanifold blev lavet af forskellige former fittings osv. Der er ingen instruktioner til motorcyklen, men det er ret enkelt. Motoren tager alm. Castrol GTX olie eller lignende. Snekkedrevet i baghjulet

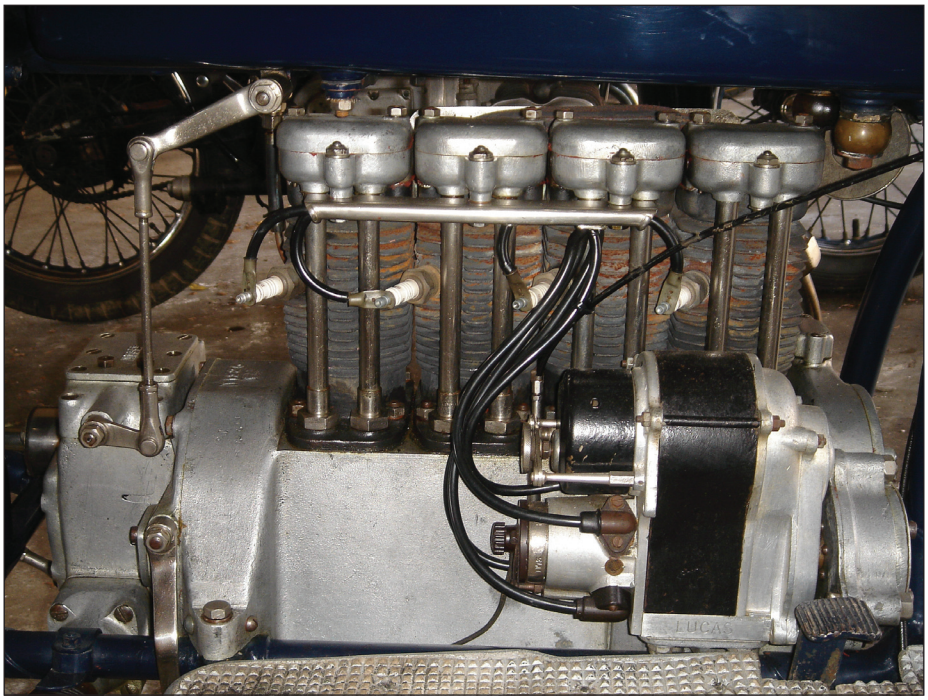
skal dog have "Castor" baseret olie. Andre dele smøres efter behov. Ventilspillerum skal være nul ved kold motor, og der er vægesmøring i hvert enkelt vippearmshus til smøring af vippearmene".

Om det at starte motorcyklen skriver Bob Thomas:

"Normalt går det let. Fra kold stand hjælper det at lave en choker-omvikling af karburatoren, tippe den let, og med bare en lille en åbning af spjældet starter den normalt efter et par tråd. Kickstarteren skal bruges nænsomt. Kick-

starter gearet er ret spinkelt, så man skal ikke "hugge til" den. Fra varm stand starter den let. Første gear er et slæbegear og bruges aldrig. Sandsynligvis skal det bruges, når der sættes i gang på stejle stigninger med sidevogn. Start i andet gear. Brug fodpedalen til at udløse koblingen, hold den inde med koblingsgrebet og sæt forsigtigt i gang med håndgrebet. Der skal altid kobles ud med fodpedalen". "Før der køres skal man altid sætte den i gear, mens den står på stativet og lade koblingen arbejde mod fodbremsen et øjeblik for at varme den op, og koblingen vil fungere fint resten af dagen. Koblingen er fuldmetal af stål- og bronzeskiver, og det er derfor den ikke rigtigt vil slippe, når den har stået stille. Jeg giver den lejlighedsvis en sjat let olie (Redex) gennem inspektionsdækslet. Det hjælper. I gearkassen bruges motorolie. Der er en låse-pal til fodbremsen, når der parkeres med sidevogn. Husk at udløse den igen, ellers vil bag bremsen overhede. De nederste led i forgaflen skal jævnligt tages af og fyldes med grafitfedt, da det er bronzebøsninger".

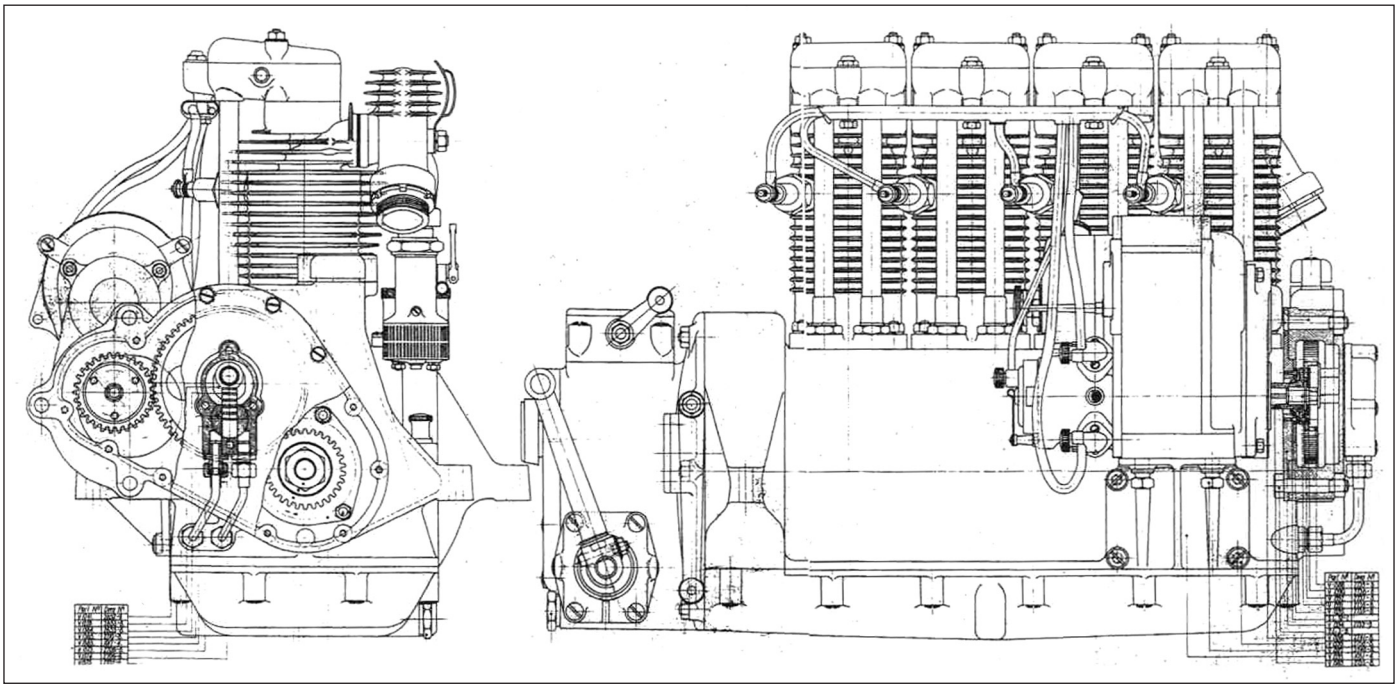
Bob Thomas runder af med følgende: "I begyndelsen kørte motorcyklen med Bedfordshire nummerplade, sandsynligvis en "fabriks" nummerplade. Jeg har en kopi af registreringsattesten sammen ned den til nr. 1 maskinen. Bemærk at Frank Halford også konstruerede "Gipsy" motoren til "Moth" flyet for DeHavillands, som har ligheder til denne motor,".



Sådan var Bob Thomas' egne ord om maskinen.

På opslagstavlen i værkstedet fik jeg affotograferet en artikel fra The Motor-Cycle, november 1925 om motorcyklen (byggenummer 1) med fine tekniske illustrationer. Billederne var desværre ikke alt for gode, så jeg måtte i gang med at skaffe yderligere materiale. Det er ikke lykkes at finde en god kopi af artiklen, men Barry Harvey fra "The Vauxhall Owners Club 1903-1957" i England har været en stor hjælp og har sendt alt det materiale, man har om motorcyklen. Bl.a. et interessant billede fra Milntown i 1983, hvor vi ser den restaurerede motorcykel sammen med den Vauxhall TT-racerbil fra 1922, som Ricardo Engineering også konstruerede motoren til.

Der er kopier fra en del tekniske tegninger fra Ricardo Engineering i materialet, en generalplan der viser et noget særpræget saddelophæng (som må være droppet igen) med bagudrettede bladfjedre og batteritænding, tegning af motor med magnettænding og snit-



tegning af motoren samt tegning af gearrarrangement. Desuden flere artikler som Bob Thomas i tidens løb har skrevet om motorcyklen. Her skriver han bl.a., at han hørte om motorcyklen første gang allerede som 4 – 5 årig, da han overhørte en snak mellem hans far og en onkel, som arbejdede for Vauxhall. Derefter har der været en lang række af tilfældige sammenfald, som i den sidste ende gjorde det muligt at restaurere maskinen. Han skriver selv, at han på en måde må have været forudbestemt til at eje maskinen, eftersom der havde været så mange uforklarlige sammenfald hen over årene, at det næsten ikke var til at tro:

At jeg skulle overhøre min far og onkel diskutere motorcyklen

At jeg kom til at sidde ved siden af en fuldstændig fremmed person (Stan Sherwood), som ville forære mig motorcyklen

At jeg nåede at få Vauxhalls tegninger til motorcyklen kort før en brand ødelagde resten af deres tegninger

At jeg fik skrevet til Sir Harry Ricardo og fik hans historie om motorcyklen kort før han døde

At jeg tilfældigvis fik fat i det helt rigtige speedometer, som ikke er en sædvanlig type, da jeg averterede efter et. Der var kun én som svarede på annoncen, og han havde et splinter nyt og helt korrekt et.

Da jeg manglede den rigtige magnet/dynamo, igen meget sjælden, fandt en ven præcist den rigtige – i en affaldsspand!

Efter mange års søgning efter den rigtige karburator fortalte en person, som jeg aldrig havde mødt før, at han havde købt en hel kasse gamle karburatorer, hvorimellem der var en, som ingen rigtigt kendte noget til. Det viste sig at være den, jeg manglede, en Zenith karburator – splinterny og ubrugt.

Bob Thomas skriver: "Efter at det værste af restaureringsarbejdet var overstået mener jeg at kunne sige, at jeg har nydt alle besværligheder, men havde en eller anden været uklog nok til at forespørge mens alt nedstrygerog filearbejdet var i fuld gang, ville hans liv nok have været i stor fare. Der var adskillige file, som var blevet meget trætte undervejs, det samme var jeg.

Lidt yderligere oplysninger:

Motoren er konstrueret til Lucas firecylinder magnet/dynamo, men bygget med C.A.V dynamo og batteritænding.

Indsugnings/udstødnings manifold er i ét og meget kompliceret støbegods. Eftergjort så godt som muligt ud fra forskellig slags fittings.

Bob Thomas kørte den ved adskillige lejligheder, og på vejen er det en sand fornøjelse, og motoren går meget blødt. Der er dog et minuspunkt, at frihøjden under trinbrædderne er meget lav og hurtigt støder på, når maskinen lægges ned. Dette skyldes den specielle konstruktion med værktøjskasse og lyddæmper under trinbrædderne.

For tiden er stedet under renovering, og hovedbygningen med veteransamlingen sammen med 22 acre park og haveanlæg forventes åbnet for offentligheden i løbet af 2008. Der er bl.a. en gammel vandmøllen på stedet, som var i brug som melmølle i næsten fem hundrede år fra 1440 til 1920.

På bygningen findes mindeplade for både Sir Clive Edwards og Bob Thomas og i haven en mindesten over asken efter Bob Thomas.

Vil man høre nærmere om, hvornår stedet genåbnes, kan stedet kontaktes på email: milntown@manx.net

Tekniske detaljer:

Topventilet stødstangsmotor, luftkølet motor med fire enkelt-cylindre på række

Cylinder og topstykke i et stykke

Boring og slaglængde er ens: 67 x 67 mm

Slagvolumen er 931 cc som udvikler ca. 30 HP.

Indsugning og udstødning til samme side (venstre) gennem samme manifold.

Der er tre hovedlejer (kuglelejer) på krumtappen, som er delt i to dele

Plejlstangslejer i hvidtmetal

Vådsumpsmøring (stænksmøring fra trug som fødes af en stempeloliepumpe)

Motor, kobling og gearkasse er sammen bygget i en blok

Tre fremadgående gear og flerplade kobling (10 stålplader og 11 bronzeplader).

Gearkassen er med tre aksler og to skiftegafler, og usædvanlig kort i byggelængde

Kickstart og direkte træk til snekkedrev i baghjulet.

Lucas magnet/dynamo

Hjulafstand 59 tommer (1,5 meter)

Dækstørrelse 26 x 3 tommer

Vægt 425 lb (193 kg)

Andre karakteristika:

Vauxhall "skohorn" på tanken

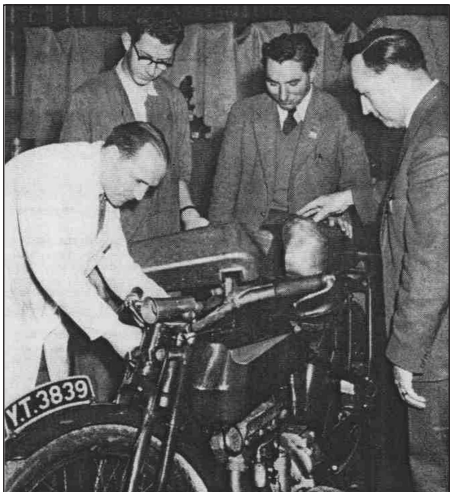
For- og baghjul er ombyttelige, meget lig dem på Rudge Withworth

Tophastighed målt til 82 mph (132 kmt), marchhastighed 50 mph (80 kmt)

Benzinforbrug er 70 mpg.

Værktøjskasse under venstre trinbræt, lydpotte under højre

Alt bevægeligt er indkapslet bortset fra hjul og drivaksel



□ Stan Brown and the Vauxhall apprentices fit a new petrol tank in 1957.

Skagenløbet 2008 - konkurrence!

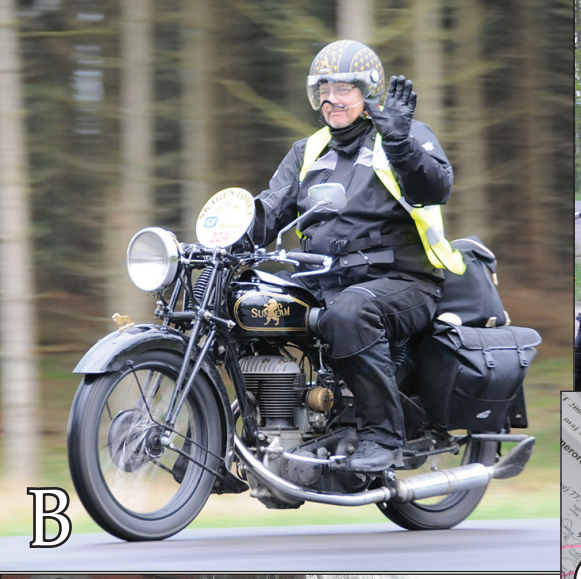
Tekst: Gorm Wæhrens - Foto: Jesper Durup

Et godt tilrettelagt Skagenløb 2008 er netop afsluttet, glade kørere og arrangører. Et godt miks af transportetapper, orientering med udfordringer, dejlige pause-steder og et vejr der kunne have drillet endnu mere så tidligt i maj.

Dejligt at se de mange gamle motorcykler, der trodsede strabadserne og kørte på. Her på siderne er samlet en række fotos og indtryk fra løbet gennem Jørgen Durups linse.

Hvor kommer konkurrencen ind? Jo billedteksterne er ikke sat til billederne - det skal du hjælpe med. Kombiner bogstav og tal, send det ind til redaktøren inden 10/7, og blandt de rigtige udtrækkes en bogpræmie. Resultatet kommer i VETERANEN augustnummeret. Om du er med på opgaven er op til dig.

1. Den næstældste BSA i løbet er Jan Crilsensfra 1916.
2. Der studeres kort.
3. Tre generationer på tre hjul: Ove Christensen, Hanne og Maria Sigsgaard, Faaborg.
4. Dejlig aftenhygge på pladsen? Er det Bendt Sechers Royal Enfield der får hjælp?
5. Den rullende sponsor Hans Hansen fra GF-forsikring kørte i Opel. Mekonomen lagde P-plads til undervejs.
6. Verner og Vibeke Christiansens flotte British Excelsior fra 1922 ruller derud af.
7. Hvem kommer først i landskampen i kortlæsning eller skraben i asfalten inden bommen går op?
8. Hvem sagde Irland?
9. Kortmåler er uundværlig for mange.
10. Fotografens foretrukne post under anden dagens regnvejr.
11. Evald Henneberg får 40 års bjælken i guld. *Foto: Hans Torvald Haugo.*
12. Den hemmelige tidskontrol ved Fladbro.
13. Mange Nimbusser var erstatningen for UDGÅET!
14. Selv en Sunbeam kunne ikke få solen frem.
15. Husqvarna'en havde en rigtig racerlyd, så de fleste så kun bagskærmen.
16. Villy og Dorit Sørensen på den dejlige Harley-Davidson fra 1921 der fik nyt dæk undervejs.

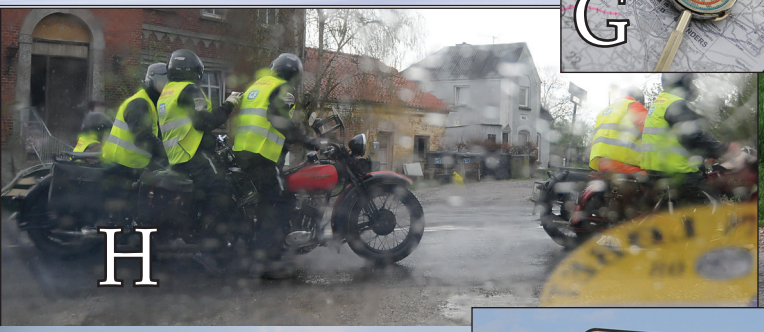

B

C

D

E

G


H

F

I

J

K

N

L

M

O

P

Problemstillinger og justering af læderspjældkarburatoren

Af Karsten Berthelsen, medlem nr. 298

Mange ejere af en ældre motorcykel, hvor der på motorcyklen fra fabrikken, har siddet en Schebler model H læderspjældkarburator, har på et tidspunkt valgt at afmonteret denne originale læderspjældkarburator og erstattet den med en nyere Schebler de Luxe-karburator af venturi- typen. Dette er ofte sket på det tidspunkt, hvor slidtage og andre små skavanker i læderspjældkarburatoren, har oversteget et problemniveau, hvor ejeren og andre behjælpelige reparatører har opgivet at få skidtet til at makke ret.

Slidtage i en karburators mekaniske funktionsdele medfører til en hver tid problemer med motorgangen uanset hvilken type karburator man taler om. Ønsker du en god og jævn motorgang, skal en karburator altid holdes i god mekanisk kondition, altså ingen nævneværdig slidtage nogen steder i karburatoren! Samtidig skal karburatoren være korrekt justeret i hele ydelsesregistret. Følger du dette råd, kan du udelukke karburatoren som værende årsag til eventuelle andre motorproblemer.

Jeg vil i det følgende beskrive problemstillingen med slidtage i læderspjældkarburatoren og i billeder vise hvad jeg mener med slidtage og uautoriseret reparationer: En af de helt store problemkilder er selve luftventilen læderspjældet som ved ventilens konstante viberationer i sædet, slides i alle sine mekaniske funktionsdele.

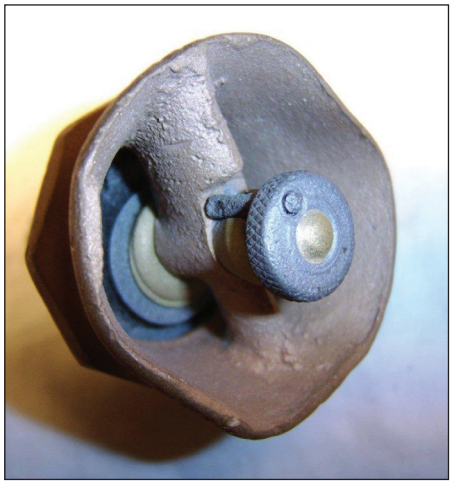
Et andet forhold som bør omtales, ud over den omtalte slidtage, er diverse reparatørers uautoriserede og voldelige, fremfærd i udøvelse af deres håndværk, hvor deres indgriben ofte har kvæstet karburatorens vitale funktionsdele i en sådan grad, at det kræver kyndigt håndværk at genoprette skaderne. På et af de vedhæftede billder, kan man se hvordan en uautoriseret reparatør, har kvæstet og ødelagt hele ventilhuset på karburatoren. Hvis dette ventilhus skal genbruges, skal det i kyndige håndværkerhænder.

Læderspjældet er i virkeligheden den del af luftventilen, som udgør selve den fjederbelastede og bevægelige ventildel. Grunden til at man dengang, i 1909 – 1929, brugte et stykke læder som ventilkegle var, at man ikke kendte til et bedre og billigere materiale, som opfyldte egenskaberne: tæthed og slidstyrke. Selvfølgeligt måtte man også den gang erkende, at læder har sine ulemper idet læderet ændre sine egenskaber og facon, alt efter om vejret er vådt eller tørt. Altså var læderets fugtighedsgrad en medvirkende faktor for luftventilens tæthed og dennes indvirken på motorgangen.

I vor dage, findes der mange nye og bedre materialer, som dels er fugt og temperaturbestandige, og dels fortrinlige til at erstatte tidligere tiders lædermateriale.

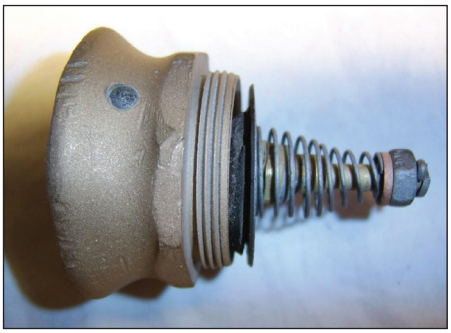
Et meget fortrinligt materiale til fremstilling af selve ventilkeglen (læderspjældet) er polyuhretangummi, som er et halvblødt og smidigt materiale der er nemt at forarbejde i en drejebænk. Materialet er samtidigt meget slidstærkt. Materialet kan købes i større værktøjsforretninger og firmaer der handler med tekniske gummi og pakningsartikler.

En læderspjældkarburator har mange bevægelige funktionsdele, som slides mer eller mindre med tiden.

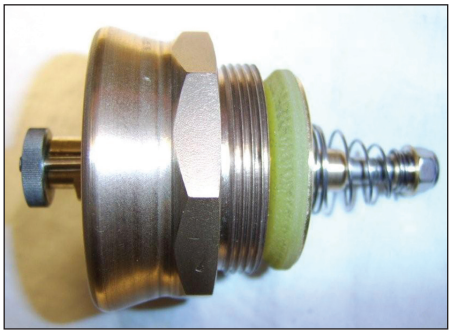


Billedet viser en original luftventil som er meget slidt og defekt, hvor ventilkeglen, "læderspjældet", er rådnet bort så det derved er blevet funktionsløst.

Nyfremstillet luftventil, hvor ventilkeglen tidligere var fremstillet af læder, men her af polyuhretan-gummi..



Billedet viser en luftventil "læderspjæld" der har været udsat for en uautoriseret reparatør, som sikkert har været udstyret med en rørtang?



De generelle sliddele som oftest skal nyfremstilles er:

A. Akslen til gasspjældet og det tilhørende gasspjæld.
B. Buebåndet som sidder på toppen af akslen til gasspjældet. Dette buebånd er fremstillet af Beryliukobber.
C. Den lille rulle som kører på buebåndet og sidder på den lille forbindelsesarm til benzindysenålen (gammel type).
D. Nålventilen i svømmerhuset samt sædet for nålventilen.
E. Korksvømmeren skal nyfremstilles og svømmerens ophæng skal renoveres med bøs og ny ophængsaksle, så svømmeren er ophængt slørfrit.
F. Benzindysenålen og dennes justererskrue er ofte slidt eller medtaget af indgriben fra kreative håndværkere.
G. Luftventilen skal totalrenoveres med alle nye sliddele eller helt nyfremstilles.

Hvis en læderspjældkarburator skal genopstå fra en tilværelse som opgivet og kasseret skrot, kræver det som før omtalt, ofte nyfremstilling af de manglende eller defekte dele, som skiftende ejere har ødelagt, solgt eller foræret bort.

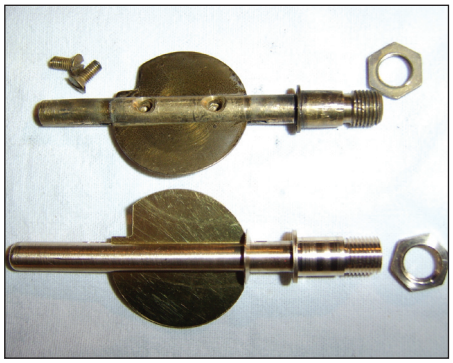
Ved renovering af en Schebler model H, læderspjældkarburator, kan reparatøren let begå et par generelle fejl.

Den første fejl er manglende viden om reservedelenes oprindelige udsende, mål og tolerancer.

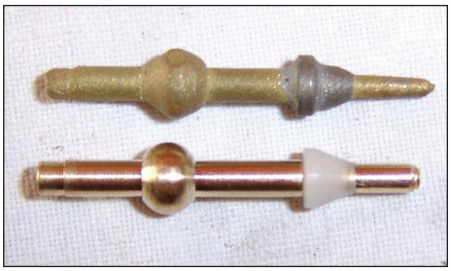
Den næste fejl er manglende præcision ved udførelsen af arbejdet med renovering eller nyfremstilling af reservedelene.

Trods sin simpelhed, er denne karburator meget følsom over for slidtage eller forkert udført håndværk.

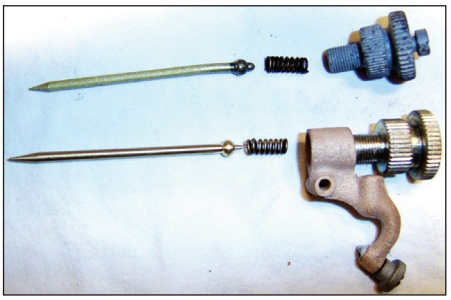
Vedhæftet viser jeg nogle billeder af nyfremstillede reservedel med originalt udsende til erstatning af slidte eller uautoriserede reservedele. Meget få veteranfolk er klar over, at fra Schebler-fabrikken i USA, var gasspjældet oprindeligt tindloddet fast til spjældakslen og ikke som på de fleste, senere udførte reparationer, hvor den hvælvede spjældskive er udeladt og spjældet er fastspændt med to skruer.



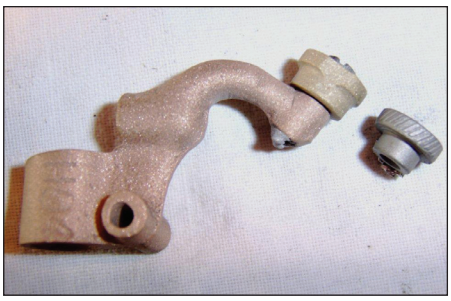
Nyfremstillet og originalt udseende aksel for gasspjæld med tilhørende spjæld og spjældskive. Neden for af en uoriginal.



Nyfremstillet nåleventil, hvor selve ventilkeglen er fremstillet i et kunststofmateriale, der hedder POM. Materialet er resistent overfor nutidens benzin. De originale ventilkegler var i USA fremstillet i en relativ blød metallegering der hedder MONEL.



Nyfremstillet, dele til benzindysenålen. Justererskruen er ofte meget slidt i gevindet og ofte er der øvet vold på dysenåle, her ses at den er bøjet. De nye dysenåle skal ofte være lidt længere, da sædet i dysen slides.



Nyfremstillet, hærdet stålrulle siddende på den lille arm der forbinder buebåndets/-gasspjældets position med benzindysenålens position. Billedet viser en uoriginal monteret messingrulle, der ikke har fungeret optimalt.

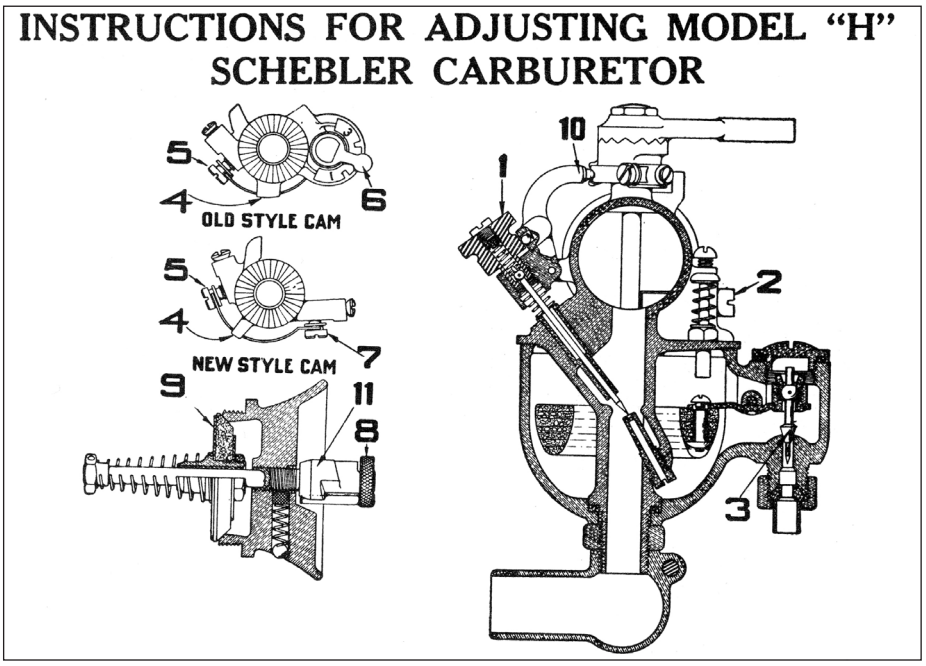
Jeg må nødvendigvis indskyde, at der ud over de her nævnte fejlkilder, kan forekomme en del andre defekter og slidtager på karburatorhuse og andre af karburatorens funktionsdele.

Men det bliver for omfattende i dette indlæg, at beskrive alle forekomne fejlkilder. Jeg vil generelt sige: Alle forekommende defekter på karburatoren skal bringes i orden for at opnå en optimal funktion.

På de næste sider om indstilling.

Instruktion for justering af Schebler model H "Læderspjældskarburator"

Oversat af Karsten Berthelsen (298).



Når man stå med en færdigrenoveret karburator og denne igen er monteret på motorcyklen, skal man efterfølgende justere karburatoren ifølge Scheblerfabrikkens instruktion, som jeg har fået oversat til dansk.

Bemærk, at instruktionen først beskriver justering af den tidligste udgave af læderspjæld-karburatoren og efterfølgende den senere udgave af læderspjældkarburatoren. Meget af de to instruktioner er ens, men sikkert skrevet at to forskellige forfattere. Til hjælp og forståelse for hvordan læderspjældkarburatoren fungere i de forskellige ydelsesfaser, er der vedhæftet et farvelagt billede der tydeligt viser luft og benzinstrømningen inde i karburatoren fra motorens start til højeste ydelse.

Sikker dig at mannifoldflangen – og pakningen er intakt og tæt, det samme sikres med benzintilførslen. Hvis du for første gang forsøger at starte maskinen og den ikke går perfekt, undersøg da som det første om tændingssystemet er i orden. Hvis problemet ser ud til at være karburatoren, gør da som følgende:

Start.

Træk den rullerede (riflede) knap ved sjokeren (nr. 8) ud, og drej den således at stiften på sjokerknappen står på enden af justeringsskruen (trappeskruen nr. 11). Dette låser luftventilen ("Læderspjældet" nr. 9) fast mod sædet og tvinger herved, at al indsugningsluften at passere gennem karburatorens indvendige indsugningsrør (under svømmerhuset), som suger forvarmet luft fra motorens bagerste cylinder. Så snart motoren starter frigives den rullerede knap ved sjokene (nr. 8), som stilles på den næste lavere position på stilleskruen. Når motoren er grundigt opvarmet, kan sjokerstiften stilles i den normale (1.) driftsposition. I koldt vejr er det nødvendigt at stille den rullerede knap ved sjokeren (nr. 8) på det sidste , øverste trin, i et anseligt tidsrum før den stilles tilbage i den normale driftsposition. Brugen af denne sjokerstift ændre på ingen måder justeringen af luftventilens ("Læderspjældet") fortsatte drift og bruges kun ved start og opvarmning.

Gammel type reguleringsbue (Old Style Cam):

Mellemhastighedsjustering:

Tilse at luftventilen ("Læderspjældet" nr. 9) ikke er tilspændt for stramt i sit sæde, justeringen af dette sker ved hjælp af justeringsskruen (nr. 11) som regulere presset på "Læderspjældets" fjeder (pos. nr. 11). Åben gashåndtaget indtil rullen på armen af nåleventilen (pos. nr. 9) er ved position nr. 4 på reguleringsbuen. Drej som det næste benzin-dysenålens riflede justerskrue (pos. nr. 1) ca. tre omgange venstre om (mod uret): Drej samme skrue til højre (med uret) indtil blandingen bliver så mager, at motoren begynder at sætter ud og gå uregelmæssigt samt at motoren skyder ud af karburatoren. Drej da skruen til venstre (mod uret) indtil otoren igen kører jævnt.

Justering ved lav hastighed.

Luk gashåndtaget og drej lavhastighedsskruen (pos. nr. 2) ca. tre omgange ud (mod uret). Drej da lavhastighedsskruen/ knastskruen (pos. nr. 5) til venstre indtil blandingen bliver så mager at motoren går ujævnt eller sætter ud. Drej da skruen for lavhastigheds/ reguleringsbuen (pos. nr. 5) langsomt til højre (med uret) indtil motoren går jævnt. Hvis motoren har for højt omdrejningstal ved denne justering, drejes lavhastighedsskruen (pos. nr. 2) til højre (ind) indtil motorhastigheden er passende.

Højhastighedsjustering.

Gashåndtaget og tændingen bør være åbnet lidt til driftsposition. Justeringen foretages nu med viserarmen ved

reguleringsbuen (gammel type). Ved at dreje den lille viser fra pos. 1 til pos. 3, øger man tilførslen af benzin: Flyttes viseren fra pos. 1 til pos. 3, reduceres den tilførte mængde af benzin. Når viseren når den højre position vil motoren køre jævnt uden at sætte ud. Hvis blandingen stadigt er for mager, når viseren (pos. nr. 6) er drejet til talpos. 3 (se detailtegning) og dermed får motoren til at køre ujævnt, skal spændingen på fjederen til "Læderspjældet" øges ved at spænde skruen (pos. nr. 11) udad (venstre om).

Forholdsregler ved overløb i svømmerhuset.

Der bør gøres store anstrengelser for at sikre at der ikke er snavs eller fremmedlegemer i benzintanken eller benzintilførslen, da et hvert fremmedlegeme hæmmer en regelmæssig tilførsel af benzin og forårsager at karburatoren sætter ud. Ofte vil snavs eller aflejringer fra benzinen, der sætte sig under svømmerventilen (pos nr. 3) forhindre denne i at lukke ordentligt og medfører overløb af benzin.

For at rense svømmerventilens sæde: Demonterers det lille skruelåget oven på svømmerhuset, over nåleventilen, og hæv herefter svømmerventilen. Herved gennemskylles karburatoren grundigt.

For at rense selve svømmerhuset, demonteres svømmerhuset ved at afmontere benzinrøret og efterfølgende afmontere møtrikken under svømmerhuset.

Note:

Brug af højhastihedsluftvenetilen på siden af karburatoren. Højhastihedsluftvenetilen på siden af karburatoren skal kun bruges for at opnå ekstrem høj fart ude på landevejen og bør derfor holdes lukket når karburatoren justeres.

Jeg har tidligere nævnt, at Scheblerkarburatoren model H, fra midten af 1920érne gennemgik nogle tekniske forbedringer. En af de omtalte forbedringer var nykonstruktion af det buebånd og den tilhørende lille førearm som benzindysenålen er monteret på, og som slavisk følger gasspjældets/buebåndets åbning. Denne nye type reguleringsbue har en lidt anden justerings -instruktion sammenlignet med den gamle type.

Ny type reguleringsbue New Style Cam:

Inden justeringen påbegyndes, sørg for at justeringsskruen for tomgangshastigheden som sidder modsat nåleventilen i karburatorhuset, sidder med det sekskantede hoved ca. 1,6 mm fra karburatorhuset. Karburatorens benzindysenål bestemmer gasblandingens indhold af benzin og luft. Benzindysenåles indstilling må foretages på høj tænding, og motoren må være varm. Ved justering af benzindysenålen (pos. nr. 8) sker der følgende: Drejes nålen mod højre (med uret) gør det gasblandingen magrere og til venstre (mod uret) gør det blandingen federe. Normal indstilling er ca. 2 ½ omgang åben. Når man påbegynder indstillingen, og evt. drejer nåleventi1en i bund, drej den ikke hårdt i bund, kun lige så den rører sædet.

Når benzindysenålen (pos. nr. 8) er korrekt justeret, vil blandingen formentlig være i orden ved alle hastigheder.

Man kan også komme ud for at tomgangshastigheden er i orden, men at acceleration og mellemhastigheder ikke er i orden.

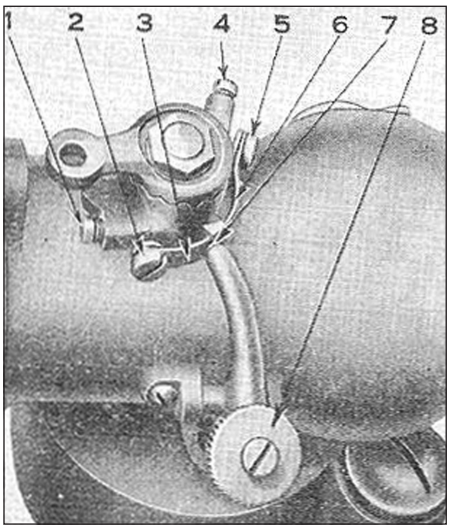
Det kan nødvendiggøre efterjustering af buen (pos. nr. 3), ved at justere på skruen (pos. nr. 2), enhver justering af buen skal efterfølges af justering af benzindysenålen (pos. nr. 8). Et godt råd ved justeringer: Lav kun én mindre ændring af gangen, og afprøv derefter resultatet ved kørsel på landevejen. Når man skruer skruen (pos. nr. 2) udefter, så skal benzindysenålen (pos. nr. 8) skrues udefter, venstre om (mod uret), ét hak af gangen indtil tomgangen er korrekt (med lukket gasspjæld), dette vil gøre blandingen federe for acceleration og mellemhastigheder.

Når man skruer skruen (pos. nr. 2) indefter (med uret), så skal benzindysenålen (pos. nr. 8) skrues indefter, højre om (med uret), ét hak af gangen, indtil tomgangsblandingen er korrekt (med lukket gasspjæld), dette vil gøre blandingen magrere for acceleration og mellemhastigheder.

Justering af karburatoren til højere hastigheder foretages efter færdiggørelse af de tidligere nævnte justeringer. Undlad at ændre på benzindysenålen (pos. nr. 8) ved justering af højhastighed, da denne justering foretages på buebåndet.

Kør motorcyklen på landevej med helt åbent spjæld. Hvis motoren hoster og knalder bagud er blandingen for mager, og skruen (pos. nr. 5) skrues (med ueret) indad for at få federe blanding. Hvis motoren hakker og kører ujævnt er blandingen for fed, og skruen (pos. nr. 5) skrues (mod uret) udad for at få magrere blanding.

Bemærk at kontraskruerne (pos. nr. 1) og (pos. nr. 4) skal løsnes inden man begynder at skrue på skruerne (pos.



Justering af karburator (New style Cam)
Kaburatorens justerskruer.

1. *Kontraskrue for skrue for skrue 2*
2. *Skrue for justering af bun på lave hastigheder og acceleration*
3. *Reguleringsbuen*
4. *Kontraskrue for skrue 5*
5. *Skrue for justering af buen på høje hastigheder*
6. *Område af buen for høje hastigheder*
7. *Stedet på reguleringsbuen hvor nåleventilen skal indstilles*
8. *Nåleventilen (benzindysen)*

nr. 2) og (pos. nr. 5). Og selvfølgelig strammes når man er færdig med sine justeringer.

På Schebler model H læderspjældskarburatorer som var originalmonteret på 1923 modeller og tidligere, foretoges justeringen på samme måde. Dog er justeringen for højere hastigheder ikke reguleret af en skrue på buen.

I stedet sidder der en lille arm, se afsnittet "gammel type" (Old Style), når denne lille viserarm bevæges fra pos. 1 – 3 regulerer den herved buebåndet. Når armen bevæges mod 1 giver det magrere blanding, og mod 3 federe blanding.

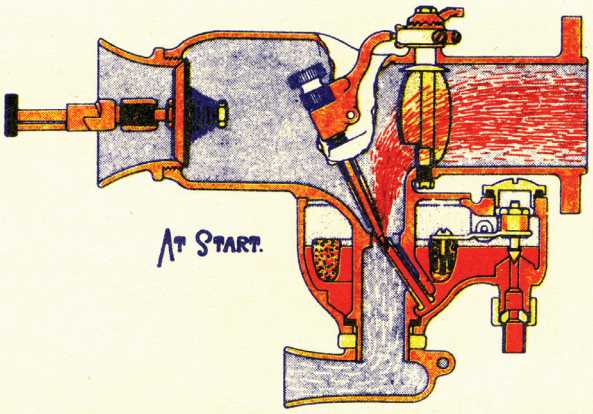
På siden af karburatorhuset, nær luftventilen, sidder som tidligere omtalt et lille luftspjæld, som ligner en teske, dette kan åbnes for at give ekstra luft ved kørsel med høj hastighed. Vel ikke synderligt anbefalelsesværdigt til kørsel i veteransammenhænge.

Svømmerhøjden er opgivet til at svømmeren skal have sit højeste punkt ca. 15 mm fra svømmerhusets øvre kant.

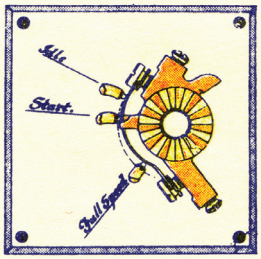
Instruktionsbogen opgiver at fjedertrykket på fjederen til luftventilens læderspjæld til at være 3-5 ounces (90 - 150 gram) når spjældet står i normal kørestilling (lidt åbent).

The OPERATION of the SCHEBLER MODEL "H" CARBURETOR

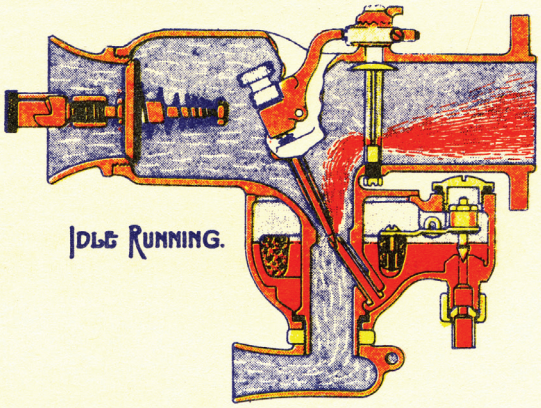
These diagrams show how the gasoline and air are mixed under different conditions. The gasoline is indicated in [redacted] and the air shown in [redacted].



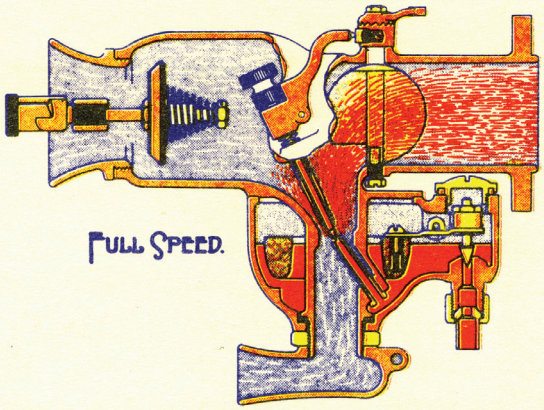
In starting, the air valve stem is in the full choke position and the throttle one-fourth open. All of the air is drawn through the air bend, past the nozzle and into the motor. The mixture is very rich for starting and warming up the motor.



The Schebler cam operates the gasoline metering needle. As the throttle is opened, the nozzle opening is automatically increased.



For idling or low speed, the starting stem is released so that the air valve may have its full travel. The nozzle is almost closed by the needle valve. The throttle is closed in the idling position. Air is drawn through the air bend over the nozzle. The rich mixture resulting is diluted by air coming through the air valve. The correct mixture reaches the motor through the notch in the throttle disc.



At full speed, the throttle is wide open, the cam has increased the nozzle opening, and the air valve is drawn from its seat by the motor suction.

Under Skagenløbet 2008 havde Ulrik Ibsen problemer på 2. dagen med sin læderspjældskaburator på Harley-Davidson. Den gik pludselig underligt. Da Ulrik havde fundet ud af at det var sidevinden der drillede, så kunne en justering gøre underværker. (red).

Egeskovløbet den 8-10/8 2008

Af Eigil Sørensen

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

Maskinkontrol: Fredag kl. 17^{00} - 20^{00}, lørdag kl. 8^{00} - 9^{30}. Cykler der ikke har været til maskinkontrol nægtes starttilladelse.

Løbet: Slutinstruktion lørdag kl. 10^{00}. Første deltager, Ebbe Carmel, der er løbets gæst, starter kl. 10^{30}. Løbet vil blive en blanding af kort- og tegnrute. Børn under 12 år kan gratis køre med på løbet.

Startnummer gives efter cyklens alder, ældste først osv. Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1939. Speedometer afdækkes ikke. Der udleveres årstalsled til Egeskovnålen.

Spisning: Spisning holdes i et telt opstillet ved siden af campingpladsen. **Spisebillet er ikke med i startgebyret,** men skal bestilles særskilt på anmeldelsen. Vi starter kl. 19^{00}. Efter spisning præmieoverrækkelse og løbets gæst, Ebbe Carmel vil overrække Egeskov-tøjret til den næste arvtager i rækken.

Efter spisning og præmieoverrækkelse kan der købes vin, øl, vand og kaffe. Vi har entreret med et lille orkester, der vil give os en god og hyggelig musikalsk aften med mulighed for også at få en svingom.

Camping: Der kan camperes på området bagved labyrinten. Camping skal bestilles på anmeldelsen og der skal betales et gebyr på 75 kr./person. DVM medlemmer eller disses pårørende, der ikke deltager i løbet, men som bor på campingpladsen skal huske at betale 75 kr. Personer, som ikke er medlemmer af DVM eller ikke deltager i løbet og som ønsker at bo på campingpladsen skal betale 175 kr. Børn under 12 år kan bo gratis på campingpladsen.

Lørdag og søndag morgen er der brødudsalg i teltet.

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

Der bliver opstillet toiletvogne og affaldscontainer. Det henstilles at man forlader pladsen i samme stand, som den var ved ankomsten.

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

I øvrigt: Enhver deltager for egen regning og risiko og kan ikke rejse krav af nogen art overfor løbsledelsen, DVM eller Egeskov. Færdselslovens bestemmelser, samt henstilling fra politiet, løbsledelse eller officials skal nøje overholdes. Ca. 2 uger før arrangementet fremsendes program. Rallyplade udleveres på Egeskov.

Anmeldelser sendt i samme kuvert tildeles startnumre efter hinanden, men startnumre vil blive givet efter den nyeste cykel. Der kan ikke nedlægges protester under arrangementet. Klasseinddeling og præmier vil ikke være efter klubbens løbsreglement, men oplyses i slutinstruktion.

Anmeldelse: Sidste frist for anmeldelse og indbetaling af startgebyr er den 27/6 2008. Efter denne dato tillægges et gebyr på 50 kr. Anmeldelse er bindende ifølge klubbens love. Husk at medsende navn og adresse. Du må desuden gerne medsende oplysninger om dig og din motorcykel.

Oplysning om kører/observatør	**Motorcykel**	
Navn:	MC mærke:	
Adresse:	Årgang:	
Postnummer og by:	Antal anmeldelser i denne konvolut:	
Observatørs navn: Barn under 12 år, navn:	*Ovennvænte tilmelder sig bindende og bekræfter at have læst tillægsreglerne.* Kørers underskrift:	
Betaling		
Startgebyr for kører		275,00 kr.
Startgebyr for observatør	125,00 kr.	
Antal spisebilletter	á 175,00 kr.	
Antal spisebilletter til børn under 12 år	á 50,00 kr.	
Antal personer til camping	á 75,00 kr.	
Indbetalt på crosset check eller netbank konto: 5051-156696-5 til **Eigil Sørensen, Ridderhatten 207, Tornbjerg, 5220 Odense SØ**	I alt	kr.
Evt meddelelser til løbsledelsen kan skrives her. Send gerne oplysning om dig og din motorcykel til brug for speaker. Vedlæg evt. oplysninger pr. brev.		

Mindeord

Jeppe Foged

medlem nr. 1686

Torsdag den 1. maj blev Jeppe dræbt ved et uforståeligt færdselsuheld på vej til Skagen-løbet, - kun få minutters kørsel fra startstedet på Amager.

Jeppe var uden skyld og blev med et revet bort. Jeppe var på toppen, da det skete. Skagen-løbet var et af årets højdepunkter. Jeppe elskede sin Harley og glædede sig hvert år til at køre de mange kilometer sammen med vennerne. Humøret var altid i top. Jeppe var en god ven og kammerat, hjælpsom og parat med en god historie.

Jeppe var mekaniker og synsmand. Han var meget dygtig og respekteret af alle både som person og fagmand.

Begravelsen fandt sted den 10. maj fra Brahetrolleborg Kirke. Det var en flot begravelse, hvor mange DVM-medlemmer på deres motorcykler fulgte Jeppe det sidste stykke.

Jeppe blev 43 år, han vil blive savnet og husket. Han efterlader sig Helle og sønnerne William og Joachim. Vores tanker går til de efterladte.

Æret være Jeppe's minde.

Paul Andersen

Mindeord

Bruno Christensen, Vejen

medlem nr. 430

Som medlem af DVM siden 1979 var Bruno kendt af en del klubkolleger.

Bruno er i en alder af 91 år afgået ved døden den 8. maj.

Indtil 1999 blev Brunos navn ofte nævnt i forbindelse med sin hustrus navn, Esther, idet de to dannede "makkerpar" ved mange løb og stumpemarkeder, dog uden selv at deltage aktivt i løb eller stumpemarkeder. De nød samværet med motorcykelfolket og betragtede nok deltagelse som en udflugt.

Drømmen om motorcykler blev for Brunos vedkommende først til realiteter i en moden alder, nemlig da de første 54 år af Brunos liv var gået - - - og nok derfor blev aktiviteterne med hensyn til løb og ture begrænsede. Det forhindrede dog ikke Bruno i at være nærværende ved enhver lejlighed så længe helbredet tillod det.

Da Bruno rådede over en stor mængde teknisk litteratur, var han en god partner, når man havde spørgsmål til f.eks. årgange og typer, især på BMW.

Vi har alle mistet en god og hjælpsom hobbyven.

ÆRET VÆRE BRUNO CHRISTENSENS MINDE.

De syd- og sønderjyske veteraner
Peder E. Pedersen (691)

Nye medlemmer

DVM ønsker de 5 nye medlemmer hjerteligt velkomne og håber I får rigtig mange gode stunder med jeres interesse og i klubben.

Kristian Ulrichsen *(Medl. nr. 2094)*
Haarvej 16, Haar, 8382 Hinnerup
✆ 86 91 04 29 BSA M21 600 cm³ 1939

Jan Riber Jakobsen *(Medl. nr. 2095)*
Nørregade 35, 6330 Padborg
✆ 74 67 45 14 Nimbus 746 cm³ 1924

Hans Torvald Haugo *(Medl. nr. 2096)*
Tinghaugveien 232
N-3170 Ramnes, Norge
✆ +47 90 63 68 26 Ariel 500 cm³ 1934

Jan Kyhl *(Medl. nr. 2097)*
Steenstrups Alle 12, 4300 Holbæk
✆ 24 69 31 03 Velocette 350 cm³ 1937

Jørn Andreasen *(Medl. nr. 2098)*
Catolhavegyden 3, 6000 Kolding
✆ 75 56 66 38 Nimbus 746 cm³ 1939

Mindeord

Helge Nielsen, Odense

medlem nr. 1662

Vores gode og hjælpsomme ven er ikke mere efter kort tids svær sygdom.

Ære være Helges minde

Hjemmedaskerne

Tak

for opmærksomheden ved vores far Bruno Christensens begravelse.

Han var træt og har fået fred.

Vi håber, hvad han selv ønskede, at han nu sidder oppe ved Vorherre og drikker kaffe sammen med mor og de andre naboer fra Bryggergade!

Venlig hilsen
Hanne og Ole.

Løbs - og Aktivetskalender

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.

21/6 Sommertræf i Udby
Se under Nordjylland.

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

21/6 Smede-løbet
For 15. gang køres Smede-løbet, en stor succes, hvor ikke færre end 203 velholdte klassiske motorcykler mødet op og kørte turen sidste år på ca. 100 km. Turen er i år igen i omegnen af Ringkøbing/Lem, hvor *Smedenes Hus* i Lem er løbets start og mål.

Bemærk venlist at Smede-løbet 2008 er åbent for alle typer motorcykler, der er indregistreret første gang i 1980 eller før.

Kontakt: Jens Peder Christensen, ✆ 97 34 13 14 eller Ingvar Christensen, ✆ 97 32 26 42, begge efter kl. 18.

Se også www.smedelobet.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

6/7 Madpakketur til Skodborg v. Vamdrup
Se beskrivelsen under Fyn.

12/7 Madpakketur i Tønder og omegn
Ved. Erling Hede, ✆ 74 72 02 16. Husk passet.

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 Sjerneløb i Bogense
Se beskrivelsen under Fyn.

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.

23/8 Alsløbet
Vi starter hos CIMBRIA TØMMERHANDEL, Elholm 5, Sønderborg. Her serveres morgenkaffe fra kl. 9^{00}. Slutinstruktion kl. 10^{30}. Første start kl. 11^{00}.

Der serveres frokost et stedpå ruten. Afslutning hos EUROMASTER, Nørrekobbel 7C, Sønderborg. (482 m mellem start og slut).

Alle MC til og med 1939 kan deltage. Remtrækker og MC fra før 1920 deltager gratis i løbet. Speedometer vil blive afdækket. Protester modtages ikke.

Startgebyr betales ved ankomst. Fører kr. 175, observatør kr. 150.

Tilmelding (også på Egeskov) til: Poul Iversen, ✆ 74 47 16 95 – mobil 40 34 54 62, Bent Christensen, ✆ 74 40 54 02, mobil 21 71 48 20.

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

13-14/9 LØVFALDSLØB, Sjælland
Løvfaldsløbet 2008 den 13-14/9 køres i det sydvestlige Sjælland med start i Skælskør, overnatning på Slagelse vandrehjem og afslutning søndag ved Kudskehuset i Jystrup.

Tilmeldingsblanket bringes i næste nummer af Veteranen. Evt. kontakt inden da, Henning ✆ 38 71 65 67 / 21 73 62 40.

Mvh. Erik, Henning og Egon

28/9 Rold Skov Turen 2008
Vi kører Rold Skov Turen 2008 den en sidste søndag i september. Altså søndag den 28/9 klokken 9^{30} fra parkeringspladsen beliggende 500 meter syd for indkørslen til Rold Stor Kro på landevej nr. 180.

Vi serverer rundstykker og varm kaffe når du ankommer. Vi kører en tur og finder et godt sted, hvor du kan spise din medbragte madpakke.

Spørgsmål til Thorvald Øbro ✆ 98 31 87 06 eller Kurt Solskov ✆ 98 38 51 64.

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

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.

Nordjydske afd. april mødet

70 medlemmer mødt.

Formanden indledte med at bede om eet minut stilhed til ære for afdøde medlem Stig Andersen, Randers.

Derefter fortalte Kaj at Harry-Motorservice i Randers som vanlig giver morgenkaffe før afgang til færgerne på vej til København for at starte Skagenløbet.

Sportschef Lars Sørensen slog endnu et slag for køreteknisk kursus Randers Køreteknisk anlæg. Der var endnu en chance for at få sig tilmeldt.

Herefter kunne formanden byde velkommen til Villy Poulsen fra Odense, som havde lovet at fortælle noget om motorcykler.

Villy Poulsens navn undgår vi jo ikke at støde på når man interesserer sig bare en lille smule for motorcykler, og Villy indledte da også med at udtrykke hvor dejligt det er at være mellem interesse-kammerater.

Villy havde valgt et tema hvor han nærmest portræterede Ove Buster Reinhardt og den betydning som Buster havde haft for motorcykle bestanden i Danmark. Og hvad de færreste vidste også havde påvirket fabrikationen også til andre lande.. Buster blev sendt til England i 1946 til et krigshærget land for at lære alt om mc. Han var udstyret med et godt handelstalent og med tegnebogen i orden. Ikke mindst Triumph og MZ satte han sine fingeraftryk på.

Villy tryllebandt forsamlingen med sine lysbilleder og historier, og da han så kom til classic roadrace så var han helt varmet op.

Vi hørte historier om tidligere Viborg roadracing kører Robert Olsen, som tidligere har besøgt vores klub. Om besøg hos Robert i Australien.

Vi fik en stor beretning om rejser til og om at køre på Isle of Man. Villys forkærlighed til Norton Manx blev belyst via adskillige lysbilleder. Villy sluttede med at udlevere spørgeskema med mulighed for 13 rigtige. Den var vanskelig.

Klubmødet i maj

50 medlemmer mødt.

I formandens fravær bød næstformanden velkommen.

Lars Sørensen efterlyste flere spørgeskemabesvarelser for at bestyrelsen kunne danne sig et indtryk af medlemmernes opfattelse af fremtiden for klubben. Du kan formentlig stadig nå at sende din besvarelse til sportschefen.

Herefter fik Jørgen Durup ordet for at fortælle om sine oplevelser af årets Skagenløb.

Jørgen underbyggede sin fortælling med en masse fotos kronologisk fra han startede i Viborg og til han nåede sit sædvanlige logi i Skagen.

Viborg-gruppen samledes hos Brøcher om et veldækket morgenbord før turen gik mod Amager, hvor starten var lagt i år.

Jørgen beklagede at hans fotoserie jo klart ville omfatte de samme personer, da han jo kun var i stand til at fotografere når han holdt stille, men så oplevede vi til gengæld også både Jess Iversen og Poul Kastrup i mange situationer. De tre havde haft en dejlig tur , og Jørgen uden tekniske problemer overhovedet. Beklagede sig over trafikproblemer i Horsens, hvilket mange nikkede genkendende til .

Jørgen fortalte at han havde kørt 1400 km, hvilket hans medkørere ikke helt kunne acceptere, for så måtte han da have været ude at køre om aftenen, mente de. Jørgen sluttede med at udtrykke sin oplevelse af det gode kammeratskab og hjælpsomhed som han oplevede fra deltagerne i Skagenløbet.

Ole Artved supplerede med sine oplevelser fra opsamlervognen og konkluderede efter at have hjulpet Verner Christiansen og Lillian Willum at man til løbet altid skal medbringe araldit, gaffa-tape og strips.

Endelig takkede Jan Engelbrechtsen de mange som havde skubbet ham i gang og været ham behjælpelige med Sunbeam'ens startproblemer.

Indbydelse til sommertræf

Den 21/6 kl. 10^{00} byder vi på kaffe og rundstykker på Nydamsvej 1, Udby, 8950 Ørsted.

Efter kaffen kører vi en tur rundt på Djursland. Medbring selv madpakke til køreturen. Efter køreturen byder vi på helstegt pattegris og kartoffelsalat.

Der er mulighed for primitiv overnatning – telt eller på gulv.

Tilmelding senest 14/6 på ✆ 86 48 52 15 / .20 23 52 15, eller på mail: ovemc@forum.dk

Hilsen og knald i røret fra

Ellen og Ove Rasmussen, Udby

Juli intet møde

August-mødet

Onsdag den 6/8 skal vi på besøg på Gasmuseet, Gasværksvej 2, Hobro. Vi mødes ved museet kl. 18^{30}, hvor vi får en guidet rundvisning på museet. Bagefter vil der være mulighed for at købe kaffe i museets Café.

Vi håber på stort fremmøde til denne aften, og at rigtig mange kommer på motorcykel.

Kaj V Pedersen, 1779

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.

Åbningsløbet 2008

Selv om arrangørerne af åbningsløbet

for de sønderjyske veteraner ca. 14 dage før løbet så mørke skyer i horisonten mht. økonomien i arrangementet, blev disse betænkeligheder dog gjort frygteligt til skamme, da selve dagen, den 17/5, "oprandt", og de i det fineste solskin bød velkommen i den lille by, Adsbøl ved Gråsten.

Åstedet indikerede, at Alfred og Anne Marie Andersen fra Alnor ved Gråsten var "gerningsmændene" bag et vellykket arrangement.

Efter Alfreds opfordringer, henstillinger og næsten trusler overfor de arme DVM-medlemmer, var det lykkedes at mønstre 25 køretøjer, hvoraf 8 var dobbelt bemandede.

Mottoet for arrangørerne var *"Sundeved rundt"*, hvilket betød, at man ved at følge den 73,5 km lange rute fik set næsten alle kysterne på halvøen Sundeved, der ligger mellem Aabenraa fjord, Alssund og Flensborg fjord.

Den første pause var planlagt ved Dybbøl Mølle, medens spisepausen blev afviklet ved Krusmølle lidt syd for Aabenraa.

Målet var det nyindrettede Mekanisk Museum i Hokkerup, ca. 10 km nord for den dansk/tyske grænse ved Kruså.

Alfred har beredvilligt stillet sin BSA 1930 til rådighed for Ole Pedersen, så dermed kom både Ole og BSA'en på tur.
Foto: Andreas Lasota.

Her blev "boet gjort op", hvilket indebar følgende resultater:
Klasse I (solo):

Johnny Christensen, Billund
Bjarne Skov Andersen, Skjern
Flemming Andersen, Haderslev.

Klasse II (med passager)

Anders og Inga Larsen, Lem
Erik og Anita Laursen, Horsens
Bent og Margit Christensen, Kegnæs.

En enkelt deltager fik brug for opsamlervognen, men ellers kom alle i mål fra den ene eller fra den forkerte side.

En tak for et godt arrangement gennem en skøn egn skal lyde til Alfred og Anna Marie fra deltagerne.

Peder E. Pedersen (691).

Alfred og Anne Marie sender Erling Hede, Tønder, startnummer 4 af sted på en DKW Blutblase 1930 ved Åbningsløbet 2008.
Foto: Knud Jensen.

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 9/4

Det blev en almindelig klubaften med masser af snak inden sæsonen for alvor går i gang.

Kommende arrangementer
Madpakke tur søndag den 6/7

Svend Nissen laver en ny tur til Mogens Christensens (Fliseimportøren) private samling i Skodborg ved Vamdrup. Der er mange, som ærgrede sig over ikke at kunne være med, da vi besøgte den meget spændende og flotte samling for to år siden, som har håbet på en ny chance.

Vi mødes ved "Karoline"-skoven i Middelfart søndag den 6/7 kl. 10 og kører derfra til Skodborg, hvor vi spiser madpakken og ser samlingen.

Stjerneløb i Bogense lørdag den 2/8

Vi mødes ved Nordfyns Cykellager, Sct. Annegade 18, Bogense, mellem kl. 9 og 10. Løbet starter i Hovedgaden kl. 11 som sædvanlig. Der bliver lavet en smuk rute rundt i omegnen og dagen slutter med lidt mad på Bogense Hotel. Eventuelt tilmeldingsgebyr er endnu ikke fastsat. Tilmelding senest den 29/7 til Anker Knudsen på ✆ 6484 1134 eller ✆ 6481 1334. Alle er velkomne.

Søren Højmark Jensen

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.

København

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

Klubmøde 10/4

Mødet, hvor omkring 50 medlemmer var mødt op, startede med en afstemning om det store fjernsyn. Efter vi har fået det nye AV udstyr er der ikke længere brug for det store gamle fjernsyn, der stadig står på Gildhøjgård. Efter afstemningen, der med stort flertal gik ind for at fjernsynet skulle til Motorcykelmuseet i Stubbekøbing, kom Palle Buus med en kort beretning om de næste måneders program for klubmøderne.

I maj måned vil det nys overståetSkagenløb sikkert være det alt overskyggende samtaleemne, og Otto Lassen fra Roskilde, der har været kortudlægger ved flere Skagenløb, vil komme og fortælle om hvordan man gør.

Juni måneds møde vil blive holdt hos Ole Sørensen i Fløng. Kurt H. Jensen fik mikrofonen for at fortælle, at han i lighed med foregående vil arrangere færgeturen hjem fra løbet, så dem der var interesseret kunne henvende sig til ham.

Efter alt dette var det tid for aftenens hovedtema. Poul V. Petersen fra PVP Karting i Slangerup var kommet og ville fortælle om sin virksomhed og om, hvordan det er at køre Superkarts.

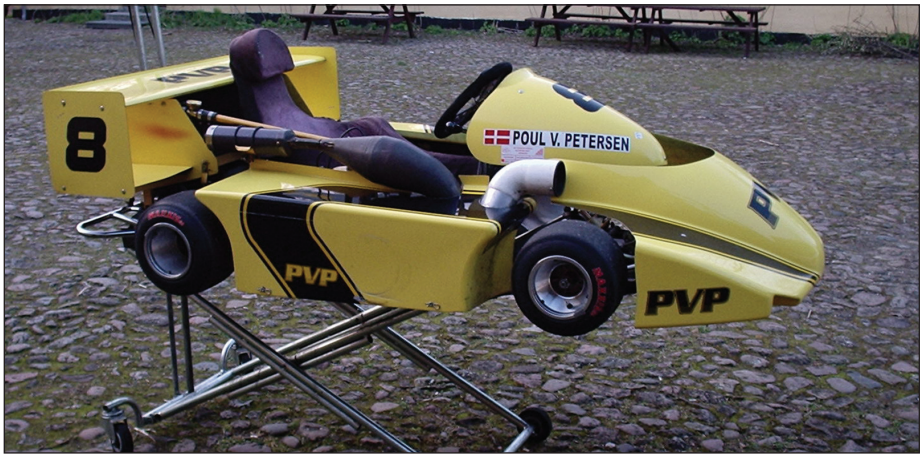
Nu vil nogen nok spørge om hvad Go-Kart eller Superkarts har med motorcykler at gøre. Ikke så lidt vil jeg sige. Før i tiden var mange Karts udstyret med motorcykelmotorer og gearkasser.

Karten demonstreres i gården

Lige efter krigen opstod en der i England en klasse for små racerbiler udstyret med motorcykelmotorer, hovedsagligt J.A.P., Norton eller Triumph motorer. I starten kaldet for Midget racere, senere for F3 klassen. Mange motorcykelkørere blev fristet af de små hurtige biler og klassen blev også slags udklækningsanstalt for kommende storkørere. Det samme kan også siges om Go-Karts og Superkarts. En 2-cyl. 2-takter væskekølet motor på 250 ccm der banker over 90 bhk. ved 11.000 omdr./min. er immervæk en alvorlig sag, og man får da også accelerationstider, der nærmer sig en Formel 1 racer.

Poul V. Petersen havde både en komplet racer og en motor plus dele, som han selv fremstiller, med og det var tydeligt at se det var motoren der havde den største interesse.

Karten blev startet op ude i gården, til stor fryd for de omkringstående.



Måske knapt så meget for de folkedansere der øver i lokalet overfor. Inde igen fortalte PVP lidt om sin karriere som Kart-kører, men ville hellere have at vi kom med spørgsmål til ham. Efter en lidt tøvende start kom der gang i spørgsmålene og der kom en livlig dialog i gang.

Poul V. Petersen skal have tak for at komme og fortælle om sin virksomhed, og der er allerede tale om et besøg på værkstedet i Slangerup. Det vil blive en aftentur sidst i maj måned. Mere om det ved næste møde. Til slut skal lige nævnes at programmet til Skagensløbet var lagt frem, og blev nøje studeret, samt Hans Hansen havde en invitation til Museumsløbet den 8/6 med start fra Egnsmuseet. Det er det løb der førhen hed Brønshøj-løbet. Slut for denne gang.

Ole Bredahl Bentzen

Klubmøde 8/5

Aftenens hovedemne var naturligvis det nys overståede Skagenløb. Der blev snakket livligt ude i gården i det meget smukke, næsten sommeragtige, vejr. Jeg var i Kastrup for at se starten til løbet, og der var vejret alt andet end smukt. Kraftig regn og blæst. Desværre skete der jo en tragisk ulykke på Englandsvej lige før starten, hvor et af vore medlemmer fra Fyn mistede livet. Det var svært at få at vide de nærmere omstændigheder ved ulykken, og det var faktisk først i Køge, Poul

Jørss kunne fortælle mere om hvad der var sket.

Marianne Emcken med start nr. 12 var også uheldig og måtte på hospitalet med en slemt kvæstet skulder. Ved mødet her kunne Hans Hansen fortælle han havde besøgt hende og at skulderen skulle være i orden efter en større operation.

På trods af det gode vejr – eller måske netop på grund af det sommerlige vejr – var fremmødet beskedent.-- 38 medlemmer fik jeg det til. Det meste af aftenen foregik da også ude i gården indtil Palle Buus kaldte ind for at vi kunne se en film om det løb der blev afholdt i anledning af DMU´s 50 års jubilæum. Løbet blev kørt i juni 1965 fra Skagen til København og blev starten til Danmarks Veteran Motorcykelklub og de senere Skagen Rally og løb. Vi har set filmen før, men den er meget interessant for den viser hvor afslappet man tog på det dengang, og ikke mindst den tvangfrie påklædning deltagerne kørte i. I dag synes jeg løbet er blevet lidt for teknisk og professionelt, og lidt af charmen er gået af det. Desværre.

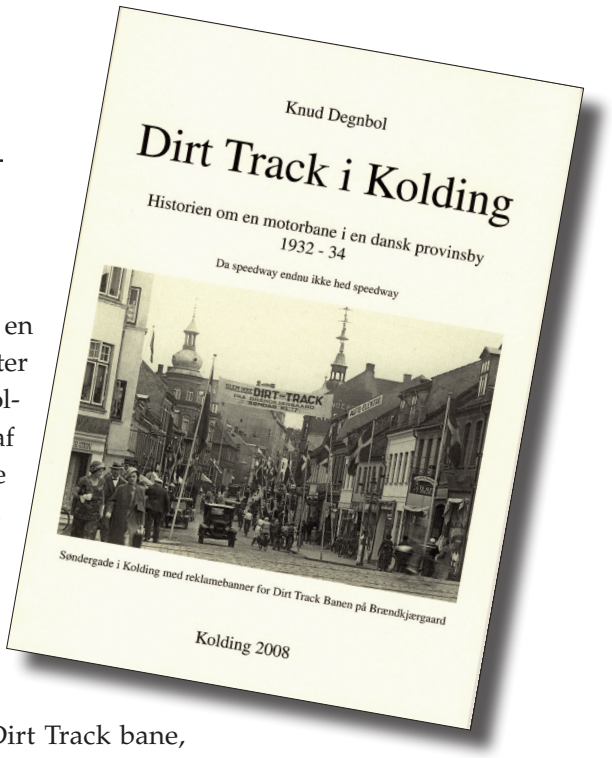
Inden Otto Lassen kom på for at fortælle om en kortudlæggers arbejde og ikke mindst de besværligheder det nogen gange fører med sig, delte Vagn Hansen en invitation om en aftentur til PVP Karting i Slangerup om. Hvis man gerne vil med kan man henvende sig til ham eller Palle Buus. Efter Ottos foredrag, der ikke blev holdt uden humor, blev der på storskærmen vist billeder fra dette års Skagenløb, men på det tidspunkt var de fleste på vej hjem. Der er jo lige det med veteranmotorcykler og deres lygteføring.

Ole Bredahl Bentzen

Poul Jørss og Leif Saugstrup studerer Skagenløbets program ved klubmødet 10/4.

ANMELDELSE

Dirt Track i Kolding



I 1993 modtog jeg et billede af en forsvunden motorbane, der efter sigende skulle have ligget i Kolding, og bragte det på forsiden af VETERANEN. Jeg havde omtale i VETERANEN i 1993-94 og 95. Det var Nell Bernard, Store Robert´s datter, der satte det hele i gang, da hun under et besøg ved veninden Nora Kristiansen, havde set fotoalbum, med billeder fra en Dirt Track bane, der havde ligget på Brændkjærgårds jorder. Jeg besøgte Nora og Nell et par gange, og det blev til de omtalte artikler.

De artikler jeg skrev, tager mest udgangspunkt i Noras beretninger. Der er nu udkommet en bog om Dirt Track i Kolding. Bogen er på tres sider og skrevet af Knud Degnbol. Knud er gået i dybden med hvad der skete omkring løbene og deres afvikling. Han har lavet en grundig research og dykket ned i gamle blade og aviser, for at se hvad samtiden skrev om motorbanen.

Det jeg synes der er det mest spændende, er at læse om de mange tidligere og enkelte nuværende medlemmer af DVM, der har kørt race i Kolding i 1932 -33 og 34.

Obbekær

Efterlysning af Husqvarna

I forbindelse med mit arbejde med bogen "Dirt Track i Kolding" var jeg i forbindelse med en svensker, Harald Porry, der gav mig oplysninger om en Husqvarna Dirt Track maskine, der som ny har været ejet af Morian Hansen. Der blev i vinteren 1931-32 bygget et sted mellem 3 og 7 af typen.

Den kan kendes på, at motoren har en boring på 78 mm og en slaglængde på 104 mm. Hvis én af jer har den eller bare motoren fra den, vil vi meget gerne se den for at tage billeder af den.

Den samme Harald har nu fortalt mig, at han sammen med en anden er i færd med at skrive om svenske sprintermotorer. I den forbindelse er han stødt på et rygte om, at en dansker er i besiddelse af en 350 cm^3 Husqvarna Dirt Track racer, en såkaldt "fattigmandsracer". Den er fra ca. 1932-33, og er sandsynligvis blevet bygget i 15 eksemplarer. Han vil meget gerne have fotos af den, og have oplysning om stel- og motornumre. Det er vigtigt for ham, da der ikke er bevaret sådan en cykel i Sverige.

Hilsen fra Knud Degnbol (medlemnr. 1655), Nørregade 14, 6000 Kolding. ✆ 75 52 83 78, mobil✆ 40 40 45 78, email: knud.degnbol@gmail.com .

Genbrugs hjørnet

SØGES

Efter 2 år som starter på Skagenløbet vil jeg ud at køre igen. Jeg søger en **BMW R11** 1929-30-31 eller **Zündapp K500** 1932-34.

Henvendelse til Jens Siig, 1713, ✆ 40 19 39 65.

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.

Honda CB500S årgang 1998 gul. Kun 16.600 km. Pris 42.000 kr. Giv et bud.

Grunden til salg jeg får ikke kørt nok på den. Kører mere veteran.

Finn B. Larsen, medlem nr. 1977, ✆ 47 33 32 64, mail: Fbl.slangerup@webspeed.dk

BMW R 100 RT, årgang 1980. Farve: rød/sort.

Oliekøler, lavet til blyfri, rustfri udstødning, dæk Metzeler fordæk 90%, bagdæk 60%, nyt batteri, nyt vindspejl, Koni-støddæmpere, original-lak, 70 HK, ny skive baghjul, BMW-sidetasker, radio RDS og kodet, BMW-højtalere.

Nysynet og leveres i købers navn. En rigtig god klassiker, der kører godt. Sælges fordi jeg har købt en R 1100 RT.

Pris kr: 51.000.

Jørgen Møller, medl.nr. 945, ✆ 86 16 00 64, mail: jmoel@post.tele.dk

Norton 1932 motor, komplet topventilet motor sælges.

Harley-Davidson 1931, 750 cm³, motor lidt nyere i god stand.

Aiglon 1938, 200 cm³, totakt sjælden fransk MC. Stammer fra Viggo Thomadsen.

Monet Goyon 1926, 225 cm³, fin original stand, urestaureret.

Moto Confort 1949, 125 cm³, urestaureret, danske papirer.

DKW-Ardie-NSU-CZ-MZ osv.-ca. 1 tons tyske dele. Også lidt japansk og engelsk imellem. Sælges billigt. Til **Harley-Davidson WLC** 2 stk. nye tandkrans med sedler på fra gammelt lager.

Niels, ✆ 60 92 75 32.

Sidevognsstel. Har sidst været monteret på en Viktoria, men har også været monteret på en Nimbus. Stellet er renoveret og med godt dæk. Pris 4500 kr.

Willy Jensen, medlem nr. 1592, Årløsevej 30, Terslev, 4690 Haslev, ✆ 20 92 62 12 / 56 38 15 02

Auto Moto 350 cm³ 7 hp årgang 1924. Alt er originalt. Der er ingen papir på den, stelnummer 397, motornummer 135.

Prisen er på den rigtige side. Henvendelse Hans Peter Olsen, medl. nr. 1503 ✆ 72 20 25 27.

Klubeffekter 2008

knaphulsemblem
45 kr.

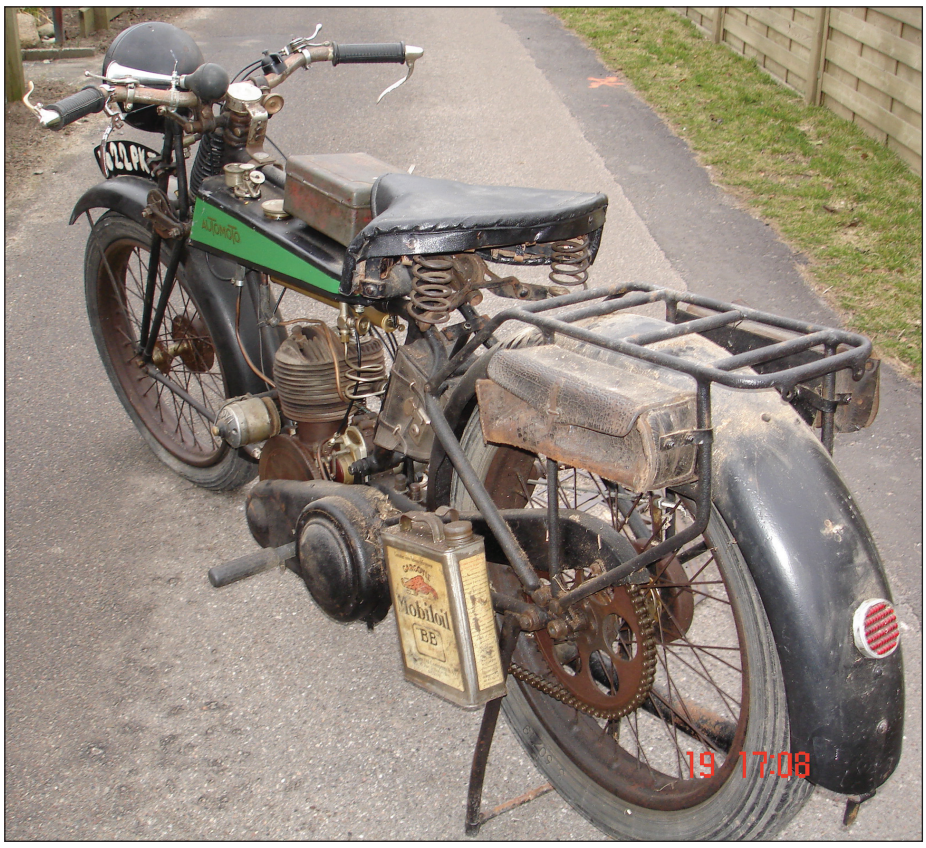
skræm-plakette
40 kr.

stofmærke, lille
30 kr.

stormærke, stort
40 kr.

klistermærke
20 kr.

Sælges bl.a. ved klubmøder.
Kontakt evt. Rita Bach.



GRATIS ANNONCER
for klassikere og veteraner

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

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

NIMBUS

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

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

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

Messecenter Herning

Stumpe-marked

Ting & Sager 2008

lørdag den 1/11 8-16
lørdag den 28/3 8-16

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

Specialvækstedet tilbyder

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

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

Motorrenovering
siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice 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

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Granlunden 30
9310 Vodskov

POST
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