VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 3 - Juni 2009 - 44. årgang

V-903.indd 1 01-06-2009 20:24:39

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
44. 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
Michael Hintz, Toftegaardsvej 103,
7000 Fredericia ✆ 20 94 04 85
webmaster@dvm.dk

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

VETERANEN

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

Lokalredaktører

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

Vest/Sønderjylland
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:Hans Erik Mehlsens far: Middagspause i Rebild Bakker 21/6 1932.

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

På den anden side...

Gnisten

Gnisten er vigtig - hold den intakt og glæd dig over det du gør, det du får gjort. Om andre så forsøger at prikke til din glæde - dem om det. Vi er en klub for glade entusiaster - husk det. Hjælp andre og få igen af samme skuffe.

Kom ud at køre - så vil nogen nok hjælpe dig med det du mangler og endnu ikke har fundet. Sådan gik det på årets Skagen-løb. Kritik af et nymonteret VDO manometer kunne ikke bruges til noget. Sikkerheden for at maskinen kører og smørretrykket er i orden, det er vigtigere end om det ser godt ud eller er helt originalt. Til gengæld er der en ægte entusiast, der har sendt mig det rigtige manometer - så nu er glæden dobbelt stor. Det bliver spændende at afprøve.

"Gnisten" er en lille klub af fynboer, som Søren Højmark vil forsøge at tegne et portræt af i den næste tid. Spændende at få skrevet historierne ned. Tak for det.

Hjælp Hans Sørensen og hans Royal Enfield, for nummerpladen S5000 blev tabt på Skagenløbet mellem Ledøje og Ballerup. Ingen kan bruge nummerpladen til noget, men Hans kan heller ikke få lavet en ny før, den gamle dukker op. Læs portrættet side 4 - 9 og efterlysningen side 30. Hans har udlovet en pæn dusør for oplysninger.

Så er vi jo godt i gang med løbene. Nogle af os isolerer nærmest værkstedet med rallypladerne. Så får vi se om der er andre end Christian Schmidt og undertegnede der når de 5 løb i år. Jeg tog også Alsløbet og Natløbet med. Og hvilket var bedst? Svært at sige, men Alsløbet og Løvfaldsløbet var nye for mit vedkommende. Hvert løb har sin charme.

Pladerne skal nu på væggen, den seneste fra Skagen Løbet 2009 skal også have sin plads. Så må vi se hvad der i øvrigt kommer på væggen i år.

98 har tilmeldt sig Jyllandsløbet og 58 Fladtankerløbet, og i dette nummer kan du tilmelde dig både Egeskov og Als-løbet. Så de ligger ligefor at komme ud at køre.

Gorm Wæhrens, redaktør

Forsiden - oplysninger.

Hans Erik Mehlsen (medlem nr. 1149), fra Nr. Broby, har sendt dette billede, og spørger om der er nogen som kan hjælpe med at fortælle mere om billedet. I hvilken anledning er billedet taget, og er der nogen som kan tyde motorcykelmærket og måske ved hvad der er blevet af den?
Billedet forestiller Hans Eriks far. På bagsiden er skrevet følgende tekst: "Middagspause i Rebild Bakker d. 21-6-1932"

V-903.indd 2 01-06-2009 20:24:41

Formandens spalte

Skagenløbet

Netop hjemkommet fra Skagenløbet 2009 er jeg stadig i vibrationer – dels de fysiske hvor det føles som om jeg stadig sidder på motorcyklen med øm bag – dels det der må betegnes som de "gode vibrationer".

Hvor er det en fantastisk oplevelse at deltage i et så stort løb hvor der fra alle sider vises interesse og glæde.

At vi i år ikke havde aftale med en sponsor om besøg til alle kaffepauser og frokost, betød at vi kørte udenom en del af de store byer på ruten – det var dejligt afslappende og flere deltagere kom til mig og udtrykte deres tilfredshed med dette.

Når der tales om motorcykelløb og især Skagenløbet er vejret altid et samtaleemne – bliver det mon regnvejr alle dage eller kan vi nøjes med små byger ?: Borgmesteren i Skagen havde i sin tale ved slutinstruktionen lovet os godt vejr på turen og det blev opfyldt ganske godt.

Bestyrelsen

I bestyrelsen har vi holdt vores første bestyrelsesmøde i april og de næste bliver i juni, september og november.

Jeg har indført at vores mødesteder, ligesom stedet for generalforsamlingerne, skifter mellem Midtjylland, Fyn og Vestsjælland. Da bestyrelsen kommer fra alle dele af landet er vi nogle gange er tæt på og andre gange skal køre meget langt.

Det er til tider svært at få fundet en dag der passer i alle medlemmernes kalender men der udvises meget stor fleksibilitet omkring mødedag og tidspunkt, så det lykkes som regel at få alle med.

Vi har faste punkter der går igen fra møde til møde og så behandler vi også de emner der er dukket op, det kan være henvendelser udefra, internt fra bestyrelsen eller fra et medlem. Husk du altid er velkommen til at komme med dine bemærkninger og forslag til et bestyrelsesmedlem så det kan behandles på et bestyrelsesmøde.

Kritiske bemærkninger modtages selvfølgelig – de konstruktive modtages med glæde – de positive tilkendegivelser modtages med stor glæde.

Generalforsamling

Vores generalforsamling i år bliver på Fyn: lørdag den 24. oktober kl. 11^{00} på Vissenbjerg Storkro.

Husk: Hvis du har forslag du ønsker behandlet på generalforsamlingen skal det fremsendes senest 8 uger før.

Den officielle indkaldelse med agenda og regnskab vil komme i næste nummer af Veteranen.

Jeg håber vi ses til nogle af de kommende DVM arrangementer og madpakketure.

Kør fornuftigt.

Lars Klitgaard

Alteret var en Ariel

I VETERANEN 2-2009 bragtes på side 2 et billede af en motorcykel anvendt som alter. Det var indsendt af Over Rasmussen, Ørsted, der havde det med hjem fra Sydafrika. Vi har fået to forklaringer. Tak for det.

Hej Gorm

Ove Rasmussen, Udby har indsendt et billede og spørger hvad det er for en motorcykel.

Nu skinner solen jo ret meget i Swaziland og det gør det svært at se detaljer, men det er helt sikkert en Ariel model SB. Modellen blev kun lavet i 1931 og 1932 og det er en sideventilet 550cc. Den kunne også i 1931 fås som topventilet 500cc med to eller fire ventiler, henholdsvis model SF og SG. I 1932 udgår model SF.

Venlig hilsen

Finn Skou Laursen, medlem nr. (393)

Hej Gorm

Motorcyklen på side 2 er en Ariel SB, sideventilet 550 cm^3.

Den blev lavet i 1931 og 32. Billedet er lidt uklart, men det ser ud som om tanken er forkromet hen ad siden. Det tyder på, at det er en 32'er.

Knud Degnbol

Indhold

2 På den anden side
3 Formandens spalte
3 Alteret var en Ariel
4 Hans Sørensen
50 år med Royal Enfield.....
10 "Gnisten"
11 Svend Nissen
14 Peter Holm
- en færdselsbetjent fortæller
16 FIVA har vedtaget en
definition af
et historisk køretøj
19 Alsløbet 2009
20 Egeskovløbet 2009
22 Klubnyt
22 Nye medlemmer
23 Løbs- og aktivitetskalender
24 Landet Rundt
29 Oplysninger søges
29 Søgerbladet
30 Genbrugshjørnet

V-903.indd 3 01-06-2009 20:24:42

ET DOBBELT PORTRÆT

Hans Sørensen - 50 år med Royal Enfield

Tekst og foto: Jan Engelbrechtsen, medl.nr. 1924

En lille historie om Hans Sørensen, medlem nummer 2039 og hans Royal Enfield gennem 50 år. Hvem er Hans og Royal Enfield'en så?

Hans Sørensen bor i Pirupshvarre ved Blokhus i yderste klitrække med direkte havkig. Han er tidligere fabrikant af maskiner især til den grafiske industri. Han afhændede fabrikken for ca. 5 år siden. Ved bopælen har han garage og mindre værksted, hvor han for øvrigt gerne giver en øl. De store og krævende reparationer laver han på sin gamle fabrik.

Da Hans nærmede sig 18 år begyndte han at se sig om efter et køretøj. Han boede på det tidspunkt i Fristrup ved Åbybro og var i lære som smede- og maskinarbejder i Aalborg. Hans far, der var smed i Fristrup havde hørt, at en former, Otto Christiansen, Brovst Jernstøberi ville sælge sin motorcykel, en Royal Enfield 575 ccm, sideventilet, årgang 1931 model H.

Motorcyklen var oprindelig solgt den 19. maj 1931 af cykelhandler A. Lynge i Halvrimmen til mejerist Henrik Lund, Øland mejeri for 1805 kroner og 20 øre, der blev erlagt netto kontant i rede penge.

Den blev senere solgt til mejeristen på Ryå mejeri, H. B. Hansen, der havde den registreret til 18. marts 1946, hvor former Otto Christiansen havde den indtil maj måned 1959, hvor Hans købte den.

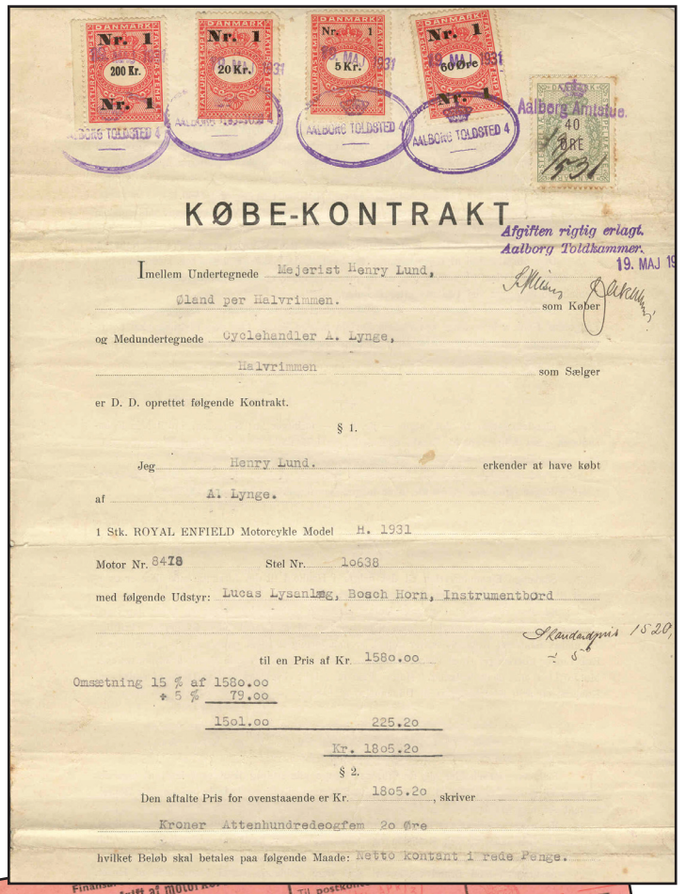
Otto Christiansen var ikke nem at handle med, Enfield'en skulle koste 700 kr. og han havde lige betalt 27 kr. i afgift og tillægsafgift for finansåret 1959- 1960, og dem ville han også have, så prisen var 727 kr., og det var ikke til forhandling.

Royal Enfield'en bar præg af at have været brugt i mange år, den var slidt i motoren, så den fik lavet cylinder og stempel hos Cylinderservice i Aalborg, og ellers blev den gjort klar til syn, hvor forlygten ikke kunne give nok lys. Efter montering af en ny forlygte, blev den synet og indregistreret den 20. juli 1959 til Hans.

Daglig transport i mange år

Hans kørte på arbejde i Aalborg hver dag sommer og vinter, når det overhovedet var muligt, 50 km dagligt. Der opstod hurtigt problemer med magnettændingen. Der blev lavet magnet hos Dyna i Aalborg, men senere i 1959 blev magnettændingen opgivet til fordel for en batteritænding fra en BSA, så startede den uden problemer. Motorcyklen blev først og fremmest brugt som transportmiddel til og fra arbejde, men også til kørsel i fritiden. Den var meget

V-903.indd 4 01-06-2009 20:24:44



KØBE-KONTRAKT

Afgiften riglig erlagt.
Aalborg Toldkammer.
19. MAJ 19

Imellem Undertegnede Mejerist Henry Lund, Øland per Halvrimmen som Køber

og Medundertegnede Cyclehandler A. Lynge, Halvrimmen som Sælger

er D. D. oprettet følgende Kontrakt.

§ 1.

Jeg Henry Lund. erkender at have købt

af A. Lynge.

1 Stk. ROYAL ENFIELD Motorcykle Model H. 1931

Motor Nr. 8478 Stel Nr. 10638

med følgende Udstyr: Lucas Lysanlæg, Bosch Horn, Instrumentbord

Skaudagmis 1520,
- 5

til en Pris af Kr. 1580.00

Omsætning 15 % af 1580.00
+ 5 % 79.00

1501.00 225.20

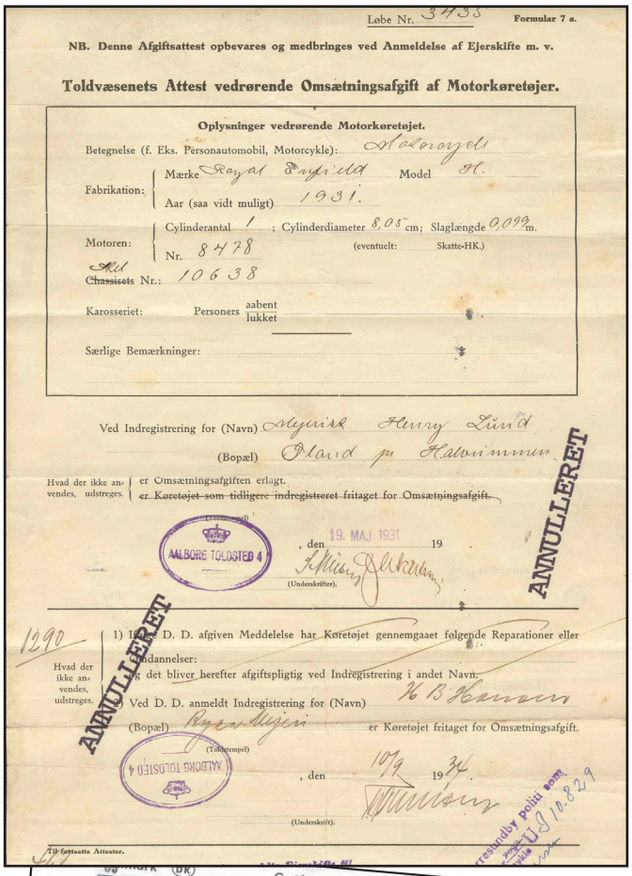
Kr. 1805.20

§ 2.

Den aftalte Pris for ovenstaaende er Kr. 1805.20, skriver

Kroner Attenhundredeogfem 20 Øre

hvilket Beløb skal betales paa følgende Maade: Netto kontant i rede Penge.



Løbe Nr. 3433 Formular 7 a.

NB. Denne Afgiftsattest opbevares og medbringes ved Anmeldelse af Ejerskifte m. v.

Toldvæsenets Attest vedrørende Omsætningsafgift af Motorkøretøjer.

Oplysninger vedrørende Motorkøretøjet.

Betegnelse (f. Eks. Personautomobil, Motorcykle): Motorcykel

Fabrikation: Mærke Royal Enfield Model H.
Aar (saa vidt muligt) 1931.

Motoren: Cylinderantal 1; Cylinderdiameter 8,05 cm; Slaglængde 0,099 m.
Nr. 8478 (eventuelt: Skatte-HK.)

Chassiets Nr.: 10638

Karosseriet: Personers aabent / lukket

Særlige Bemærkninger:

Ved Indregistrering for (Navn) Mejerist Henry Lund

(Bopæl) Øland pr Halvrimmen

Hvad der ikke anvendes, udstreges. er Omsætningsafgiften erlagt. / ~~er Køretøjet som tidligere indregistreret fritaget for Omsætningsafgift.~~

AALBORG TOLDSTED 4

, den 19. MAJ 1931 19

(Underskrifter).

ANNULLERET

1290

Hvad der ikke anvendes, udstreges.

1) I D. D. afgiven Meddelelse har Køretøjet gennemgaaet følgende Reparationer eller Ombygninger:

2) Ved D. D. anmeldt Indregistrering for (Navn) H. B. Hansen

(Bopæl) Ryes Bygge er Køretøjet fritaget for Omsætningsafgift.

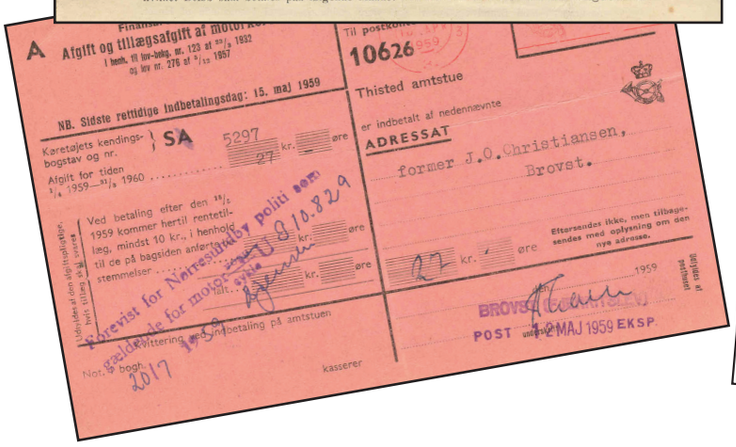
(Tolstempel) AALBORG TOLDSTED 4

, den 10/9 1934.

(Underskrift).

Til fastsatte Attester.

ANNULLERET



A Afgift og tillægsafgift af motorkøretøjer
I henh. til lov-bekg. nr. 123 af 23/3 1932 og lov nr. 276 af 2/15 1957

NB. Sidste rettidige indbetalingsdag: 15. maj 1959

Køretøjets kendingsbogstav og nr. SA 5297

Afgift for tiden 1/4 1959—31/3 1960 27 kr. øre

Ved betaling efter den 15/5 1959 kommer hertil rentetillæg, mindst 10 kr., i henhold til de på bagsiden anførte stemmelser kr. øre

Udtaleset af den fuldstændige, hvilk. Eliens 25 § 2 ...

Tilbevist for Nørresundby politi som gaaldende for motorkøretøjet U 810.829

Not. 9 bogst. 2017 kasserer

Til postkontoret 10626 Thisted amtstue

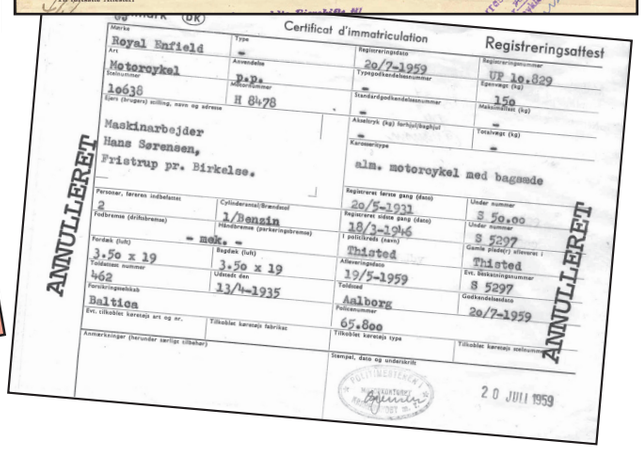
er indbetalt af nedennævnte

ADRESSAT former J.O.Christiansen, Brovet.

27 kr. øre

Ettersendes ikke, men tilbagesendes med oplysning om den nye adresse.

BROVEST POST 12 MAJ 1959 EKSP.



Certificat d'immatriculation — Registreringsattest

Mærke: Royal Enfield
Art: Motorcykel
Skaftnummer: 10638
Ejers (brugers) stilling, navn og adresse: Maskinarbejder Hans Sørensen, Fristrup pr. Birkelse.
Type: -
Anvendelse: p.p.
Motornummer: H 8478
Registreringsdato: 20/7-1959
Tryggedsdandelsesnummer: -
Standardgodkendelsesnummer: -
Registreringsnummer: UF 10.829
Egenvægt (kg): 150
Maksimumlast (kg): -
Akseltryk (kg) forhjul/baghjul: -
Totalvægt (kg): -
Karosserietype: alm. motorcykel med bagsæde
Personer, føreren indbeluttet: 2
Fodbremse (driftsbremse): 1/Benzin
Cylinderantal/Brændstof
Håndbremse (parkeringsbremse): - møk. -
Fordæk (fuld): 3.50 x 19
Bagdæk (fuld): 3.50 x 19
Tollakkeses nummer: 462
Udstedt den: 13/4-1935
Forsikringsselskab: Baltica
Evt. tilkoblet kæretøj art og nr.
Tilkoblet kæretøj fabrikat
Anmærkninger (herunder særligt tilbehør)
Registreret første gang (dato): 20/5-1931
Registreret sidste gang (dato): 18/3-1946
I politikreds (navn): Thisted
Afleveringsdato: 19/5-1959
Toldsted: Aalborg
Toldsednummer: 65.800
Tilkoblet kæretøj type
Stempel, dato og underskrift
Under nummer: S 50.00
Under nummer: S 5297
Gamle pladesæt afleveres i: Thisted
Evt. beskæringsnummer: S 5297
Godkendelsesdato: 20/7-1959
Tilkoblet kæretøj stellnummer
20 JULI 1959

ANNULLERET

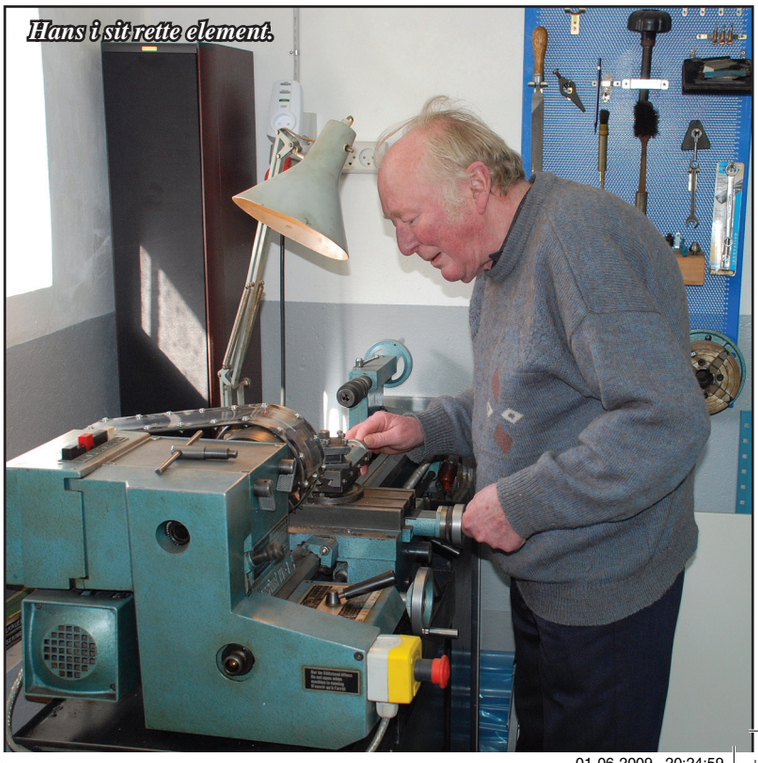
driftsikker, og havde da også altid bragt ham hjem ved egen kraft.

Kammeraterne kunne dog godt finde på at komme med en bemærkning om Hans nu også troede, at "fiskekutteren kunne tøffe helt hjem", men det var jo også allerede på det tidspunkt ved at være en gammel maskine. Efter ca. 4 år og 60.000 km blev der råd til bil, og Enfield'en blev stillet ind i et udhus ved smedjen i Fristrup, hvor Hans boede. Den havde forinden fået skiftet olie og sprøjtet med rustbeskyttende olie.

Længe efter

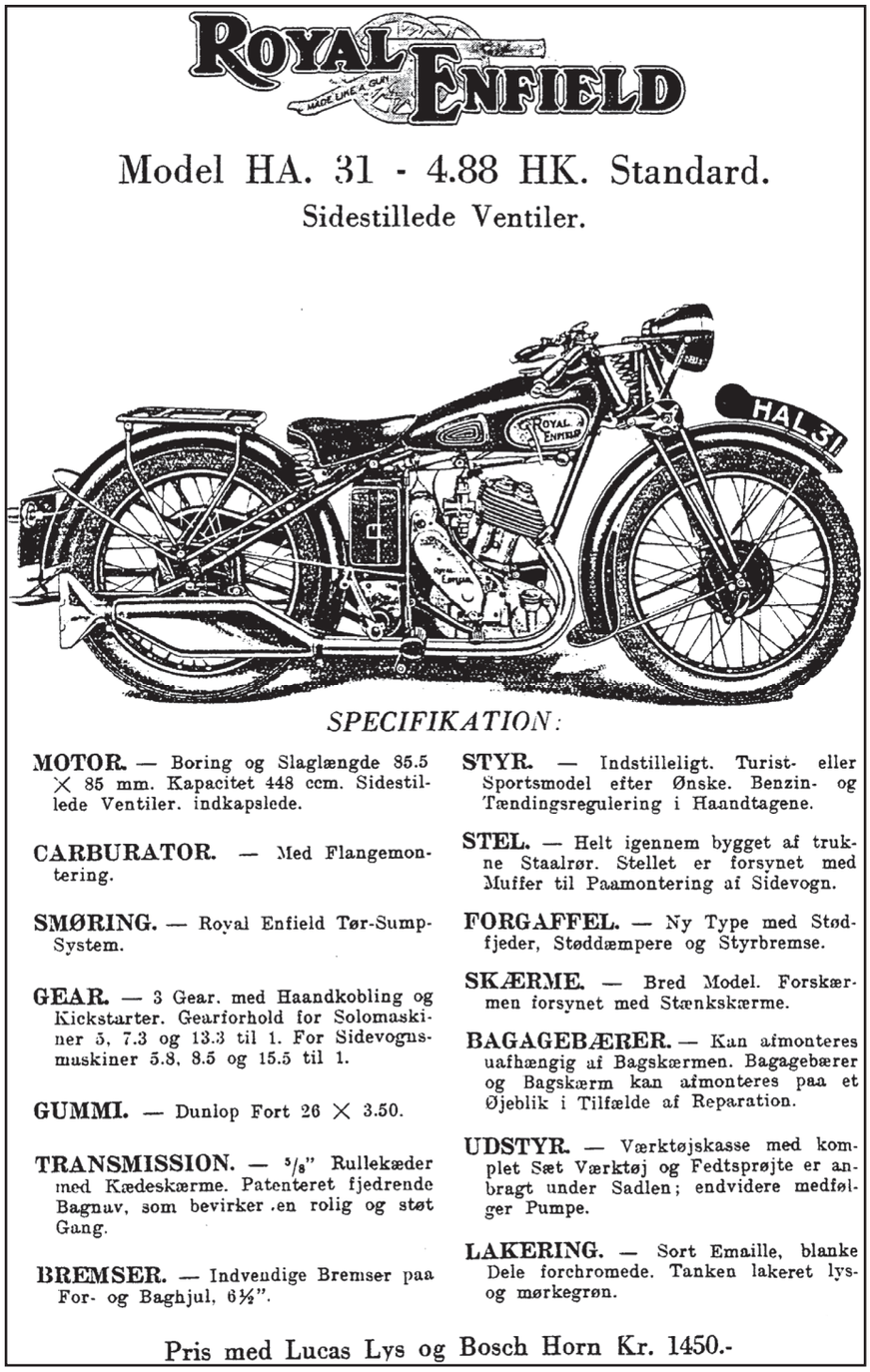
Da Hans far solgte virksomheden, blev motorcyklen flyttet til et værksted på Gjøl i nærheden af lufthavnen i Aalborg.

Der er mange, der i årenes løb har set den og ville købe den, men Hans har hele tiden sagt: *"Den står godt, der hvor*



Hans i sit rette element.

V-903.indd 5 01-06-2009 20:24:59



den står." Så den var bestemt ikke til salg.

Det var en gammel drøm, at få Royal Enfield'en frem igen og ud at køre, så da tiden nærmede sig, hvor Hans ville afhænde sin virksomhed i 2005, tog han til Gjøl og adskilte motorcyklen og kom det hele i papkasser, hvorefter stumperne blev kørt til fabrikken i Pandrup.

Denne gang borede og honede Hans selv cylinderen, det nye stempel var lidt højere, så det krævede en lille smule bearbejdning af topstykket, der også fik ordnet ventiler. Gearkassen blev adskilt, efterset og fik nye pakninger. Der blev sat ny bremsebelægning på bakkerne og Hans drejede tromlerne af

Bortset fra at en bule i forskærmen blev rettet og malingen plettet et par steder, ja så ser den ud, som da Hans overtog den i 1959 for 50 år siden.

Den 20. juli 2006 rullede Royal Enfield'en igen ud på vejene her i Vendsyssel, nøjagtig da den blev 75 år.

Nu har Hans tid til at køre mc, og i sommerhalvåret er den ude at køre næsten hver dag. Den har kørt 9000 km siden renovering, og motoren går rigtig godt, (fiskekutter eller ej) .

For nogle år siden tog Hans til Aalborg for at se de gamle mc'er til Skagenløbet, her faldt han i snak med Ole Jensen, Gørslev, der havde en Royal Enfield mage til. Ole var hjælpsom med reparation af speedometeret og spurgte om, ikke det var noget med DVM. Og så blev Hans medlem af DVM, hvor han kommer til hvert klubmøde.

Manddomsprøven

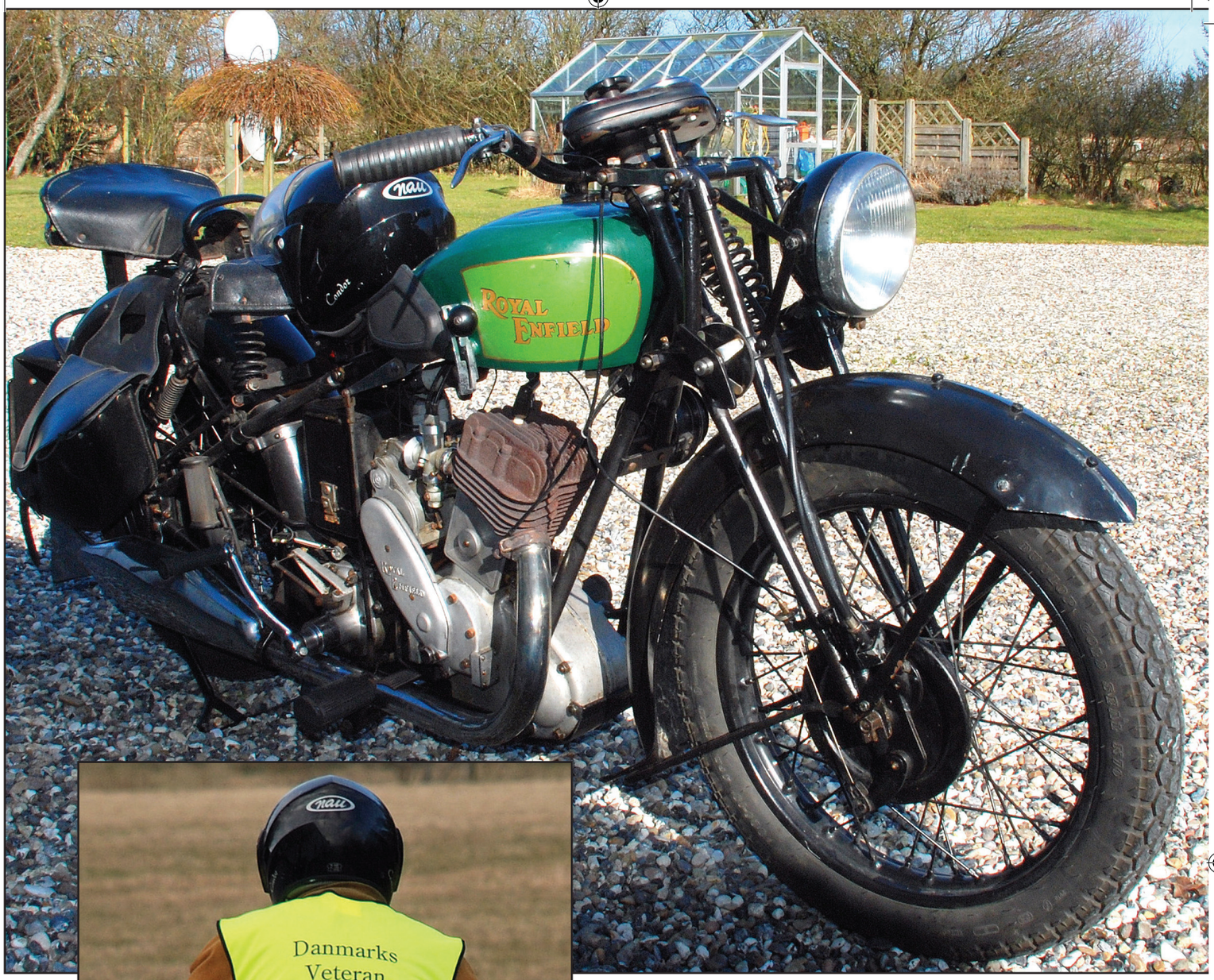
Så kom manddomsprøven, Skagenløbet 2008, hvor materiel og mand skulle prøves. Turen til København startede med regn, men Hans og Enfield'en klarede turen til Amager i fin stil og uden problemer.

Start og over Sjælland uden problemer, der var vist lidt med Odense, der ikke var så let at finde ud af.

Ved start i Middelfart sprang koblingskablet. Dansk Autohjælp havde lige en nippel, der kunne skrues på, så Hans var hurtigt på hjulene igen, og så gik det bare til Skagen.

Skagenløbet 2008 blev manddomsprøven - og både både Royal Enfield og Hans Sørensen gennemførte.

V-903.indd 6 01-06-2009 20:25:06



Hans har netop renoveret forgaflen med nye tværbolte, som han selvfølgelig selv har lavet. Så nu er den klar til Skagen 2009.

Om Hans

Jeg kan for egen regning og risiko godt sige, at Hans er et rigtigt rart menneske, han er beskeden og meget hjælpsom og vellidt. Han er en af de gamle håndværkere, der kan lave alt, bortset fra måske lige EDB.

Jeg bor ikke så langt fra Hans og har fornøjelsen af, at han jævnligt "tøffer" ind til mig, hvor vi så holder et lille møde på værkstedet. Jeg vil ikke afvise, at det sker vi får en øl og en lille "skarp"

Det var så en lille historie om Hans og Royal Enfield'en gennem 50 år.

Gammel nummerplade og ny vest.
Og så lige bare hænder og træsko uden hælkap.
Hans på vej hjem fra besøg hos Jan Engelbrechtsen.

V-903.indd 7 01-06-2009 20:25:11

Hans Sørensen og Jens Kristian Jørgensen snakker Royal Enfield, her på madpakketuren 2008 til Rold Skov. Foto: Gorm Wæhrens.

Sweet Dublin skal der til - også i Nyborg. Foto: Gorm Wæhrens.

Hans Sørensen og artiklens forfatter Jan Engelbrechtsen er netop ankommet til Nyborg på årets Skagenløb. Her på anden dagen er alt gået rigtig godt. Foto: Gorm Wæhrens.

V-903.indd 8 01-06-2009 20:25:19

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2009

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1974 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	516	1.271
50.000	646	1.588
75.000	751	1.849
100.000	871	2.013
150.000	1.011	2.489
200.000	1.183	2.913
300.000	1.560	3.841
Kun ansvar	192,-	434-

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 167.596 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

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

ALM. BRAND

V-903.indd 9 01-06-2009 20:25:24

"Gnisten"

Af Søren Højmark Jensen

Ved forskellige lejligheder har jeg gennem nogle år stødt på navnet "Gnisten", som efter sigende skulle være en klub for tidligere motorkørere på Fyn og for personer med nær tilknytning til motorsport på øen. Det gik også op for mig, at der blandt medlemmerne er flere fra DVM. Det kunne derfor være interessant at prøve at dykke længere ned i, hvad Gnisten er for en klub og hvilke af vore DVM kammerater, der er med.

Jeg besøgte Svend Nissen for at få lidt mere besked.

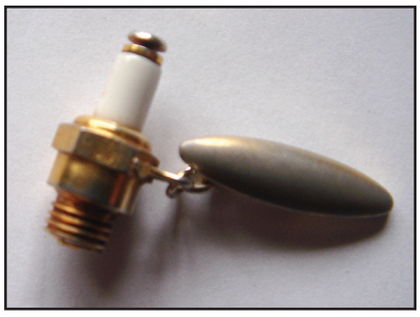
"Gnisten er startet sidst i 50'erne, vil jeg tro, som en udløber af Fyens Motorsport, for dem der var færdige med at være aktive – måske var de yngste medlemmer stadig aktive, og de fleste havde baggrund i motocross, men der var også nogle med baggrund i rundbaneløb" fortæller Svend.

Som sagt er en del af klubbens medlemmer ligeledes medlem af DVM, og her er baggrunden for at prøve at finde lidt mere frem om klubben.

En oversigt over Gnistens ceremonimestre viser dog, at den første mester, Th. Krog fra Odense, var ceremonimester allerede fra 1950 til 1951. Næste år må klubben således have eksisteret i 60 år, hvilket da er noget af en præstation. Det siger sig selv, at mange er døde siden klubben blev startet. Th. Krog havde motorcykelforretning i Odense, ligesom andre motorcykelforhandlere fra Odense er på listen over tidligere ceremonimestre . Her kan nævnes E. Bruun Larsen, Bent Bruun Larsen, Per Bruun Larsen, Mogens Pedersen, Svend M. Nielsen ligesom Marius Poulsen har været det. Svend Nissen var ceremonimester fra 1987 til 1988.

Th. Krog var for øvrigt importør af min Douglas MK3 Sport i 1949, og jeg kan i den forbindelse ikke nære mig for at vise emblemet på nummerpladeholderen, der netop viser at den er originalimporteret af Th. Krog (så fik jeg også det med!)

Klubben har ingen love, og jeg er noget i tvivl om klub er den rette betegnelse, når den ledes af en ceremonimester, som for øvrigt vælges for et år ad gangen, og som har enevældige beføjelser. "Gnisten" kalder sig dog selv en klub, så den betegnelse holder jeg nu fast ved. Formålet med klubben er at mødes for at hygge sig med minder og historier fra de gode gamle dage indenfor motorsporten. I vinterhalvåret holdes de månedlige møder på restaurant Næsbyhoved Skoven, bortset fra maj-frokosten, der efter Svends mening er højdepunktet, og som pr. tradition foregår på Egeskov. Claus og Michael Ahlefeldt er da også æresmedlemmer i klubben.



Der er ikke medlemsnumre, men tegnet på medlemskab er et miniaturetændrør, som bæres i knaphul. Svend mener der må være ca. 25 af disse tændrør i omløb, og det er samtidig antallet af medlemmer der kan være i klubben. Ved dødsfald skal tændrøret leveres tilbage til klubben.

Min tanke er at se, hvad jeg kan finde af information om klubben ved, i første omgang, at besøge de medlemmer, der også er medlem af DVM, og samtidig se, om der også kan komme nogle små portrætter ud af dette, specielt med baggrund i motorsport. Jeg lægger ud med Svend Nissen.

V-903.indd 10 01-06-2009 20:25:30

Gnisten:

Svend Nissen,

Af Søren Højmark Jensen

Jeg besøgte Svend en eftermiddag i april i hans hjem i Strib med det formål at høre Svend fortælle om klubben "Gnisten" og om sin tid i motorsport. Svend blev medlem af Gnisten omkring 1969, straks da han stoppede med at køre speedway. Vi fejrede jo Svends 90 års fødselsdag sidste år, og regner man lidt på tallene, vil det sige, at han var aktiv i speedway, indtil han blev 50 år – ret imponerende!

Svend var i mange år fløjmand for speedwayholdet Fynboerne, som dengang var et 6 mands hold, og han var også den, der reparerede motorerne. Som han selv siger, var han egentlig både for høj og drøj til sporten, hvilket jo også tydeligt ses på billedet med Fynboerne, at Svend (yderst til højre) nærmest er et helt hoved højere end de andre, men det gik jo godt alligevel, som han selv siger.

Imponerende præmieskab

Ved præmieskabet, som man kun kan imponeres over, fortæller Sven om sine væddeløbspræmier, og på mit spørgsmål om hvilken han er mest glad for, bliver der straks nævnt fire præmier:

Da han første gang blev dansk mester i 1950 (som var første gang, der blev kørt DM), og da han igen blev dansk mester i 1957. Så er der Langesøløbet, som han vandt i 1947. Der var det specielle ved Langesø løbet, at det var et såkaldt terrænløb, der vel kan sammenlignes med en blanding af motocross og speedway. Løbet skulle vindes på sammenlagt hurtigste tid, og altså ikke den der havde flest point, hvilket betød at man ikke kunne være sikker på at vinde alene ved at komme først over målstregen i det afgørende heat. Svend var på en stiv speedwaycykel, hvilket var virkelig hård kost i et terrænløb, de fleste andre var motocrosscykler, men Svend kunne jo sin speedwayteknik, som kom ham til gode i bunden af grusgraven, hvor der skulle drejes skarpt til venstre og så ellers lige ud, og her lykkedes det at skabe grunden til de par hundrede meters forspring, han mente var nødvendig for også at vinde på tid. Taktikken lykkedes, og han fik førstepræmien med hjem.

Den Gyldne Hjelm

Den sidste præmie han vil fremhæve er "Den Gyldne Hjelm", som han vandt i Holland i 1960. Den betyder meget, specielt fordi den blev vundet på "udebane" og i konkurrence med udlændinge. Der var fire hold med fire kørere fra Holland, Danmark, England og Østrig i konkurrencen. Det er også denne hjelm han vil fotograferes med, *"men du får mig ikke til at tage den på for jeg ser helt tosset ud med den"*. Så han vælger at beholde den i hånden foran maleriet fra Selskovbanen med Svend i førerposition. På hylden bagved står også et rigtig godt foto fra samme

V-903.indd 11 01-06-2009 20:25:41

Den Gyldne Hjelm, vundet i Holland i 1960. Maleriet bag Svend Nissen er Selskovbanen med Svend i førerposition.

bane, et stilbillede af en "flyvende" Svend Nissen.

Fynsk Mester

Ud over de nævnte præmier fortæller Svend også, at han er Fynsk Mester, den eneste der har været, da mesterskabet kun er kørt een gang, og at han har vundet VM sølv i 1000 meter to gange. Fire gange var han i finalen til 1000 meter VM, men hver gang blev han slået på målstregen.

Min baggrund

Om sin baggrund fortæller Svend at han er vokset op på Skelskovvej i Tommerup St. i et hus, der ikke ligger langt fra det hus, jeg nu har boet i 36 år, så der er jo lidt fælles i vores baggrund.

Interessen for motorcykler blev lagt hos Tobosmeden, hvor Svend kom meget som barn. Tobosmeden reparerede motorcykler for omegnens landboere, og når en var kørt i stykker, om det så var helt i Middelfart, blev den hentet hjem på slæb efter smedens Sarolea, som jeg vender tilbage til.

Før krigen blev der også kørt bakkeløb på Pilebakken, som også ligger i nærheden. Her lugtede knægtene i byen hurtigt, at når Th. Krog eller Bruun Larsen kom fra Odense med motorcykler på slæb efter en Indian, så skulle der trænes bakkeløb, og så var det bare med at komme af sted. Nogle gange fik man lov til at hjælpe med tidtagningen.

Motorsportkarrieren

Svends karriere i motorsport begyndte i Langesø i nybegynderklassen i 1938, men han kom først rigtigt i gang i 1939, og karrieren stoppede i 1968, i en alder af 50 år vel at mærke. Efter speedway, og efter at have haft med motorcykler at gøre hele livet, hvad så? Så skulle der så ske noget andet, og hvad var mere nærliggende end at blive medlem af DVM, som han blev i 1968 med medlemsnummer 96. Egentlig havde han både alderen og baggrunden til at være med fra starten, men stifterne henvendte sig ikke, så medlem blev han som sagt først i 1968.

Saroleaen

Vi skal også nå ud at se Svends motorcykler og værkstedet. Han er ikke helt stolt ved den orden eller mangel herpå, der hersker, for som han siger, er han efterhånden bedre til at finde værktøj frem end at få det på plads igen, men vi kommer alligevel rundt, mens Svend fortæller om motorcykler og maskiner. Jeg vil jo gerne have et billede med fra samlingen, og det skal være sammen med hans elskede Sarolea fra 1920. *"Det er den bedste veteran, jeg nogensinde har haft og jeg har kørt ca. 30 Skagenløb på den."*

Og læg lige mærke til løbsskiltet der stadig sidder på: Egeskovløbet 2008, i en alder af 90 år! Saroleaen, ja det er jo den han så på så mange gange som dreng hos Tobosmeden. Tobosmeden

V-903.indd 12 01-06-2009 20:25:45

havde ganske vist sagt mange gange, at den ville han aldrig nogen sinde skille sig af med, men da Svend blev medlem af DVM, var det jo Saroleaen, han havde i tankerne. Da han så besøgte smeden igen og kunne huske, at Sarolean stod omme bag ved, var smedens reaktion stadigvæk: "den skiller jeg mig aldrig af med!", men som snakken skred frem kunne Svend så få lov til at låne den, og deraf kommer, at Svend senere kom til at eje den Sarolea, som han havde kendt siden han var barn.

Mange mennesker i huset

Det blev en rigtig hyggelig eftermiddag hos Svend, og selvom han for nogle år siden blev alene, kommer der jo mange mennesker i huset. Da vi skal have en øl inden kaffen, dukker Ole Larsen op. Det gør han i øvrigt flere gange om dagen ifølge Svend. Ole har også selv en baggrund i fynsk speedway og har en stor hukommelse, som han gerne supplerer fra. Inden jeg takker farvel, når jeg lige at hilse på datteren Inge Lise og svigersønnen Poul Erik. der lige er kommet. Det viser sig, at vi har fælles bekendtskaber indenfor familien, og sådan er Fyn jo så lille.

Svend Nissen med "Sin bedste veteran nogensinde", Sarolea'en fra 1920. Bemærk løbspladen fra Egeskovløbet 2008, som Svend kørte i en alder af 90 år.

RUNA VETERAN

Forsikrer endnu flere

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

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

Årlig pris for ansvar og kasko

Veteranbil fra 438 kr.
Veteran MC fra 465 kr.
Klassisk bil fra 1.172 kr.
Klassisk MC fra 1.200 kr.

2009

www.runa.dk

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

V-903.indd 13 01-06-2009 20:25:50

På klubmødet den 1. april i Nordjylland:

Peter Holm - en færdselsbetjent fortæller

Peter Holm trådte sine barnesko i Løgstør. Han havde dengang en drøm om at blive jagerpilot. Han tilbragte meget af sin fritid i roklubben eller rettere sagt på limfjorden og var rokammerat med Jens Kristian Jørgensen, som du måske har læst om i VETERANEN 1 2009, en artikel hvor han restaurerer en Peugeot 175 ccm fra 1928 .

Peter bliver så mekanikerlærling hos Ford i Løgstør. Han møder sin 1. kone fra Randers. Flytter til Randers og får lov at fuldende læretiden hos Nellemann i Randers. Og her får han virkelig lov at være med til noget motormæssigt interessant.

Robert Nellemann, kendt fra både motorcykle- og bilsport, havde jo en racerbilpark, som værkstedet skulle holde i aldeles køreklar stand. Det var et ganske bestemt team fra værkstedet, som havde disse opgaver, der også gjaldt at være serviceteam til løbene. I dette team indgik Peter som ældste lærling.

Desværre for Peter blev han udlært 1. januar som Monte Carlo løbet startede i januar måned, og oplevede derved ikke at komme med til dette løb.

Men det havde givet Peter indsigt i en verden, hvor nogle motorer kunne noget mere end andre.

Han havde fået lyst til at blive motorcyklefærdselsbetjent, hvilket også lykkedes. Han kørte fra 1974 som færdselsbetjent i København, hvilket er betydelig anderledes end færselsbetjent på landevejen. Fra tiden i København kendte han så også et andet lokalt DVM medlem, nemlig Jan Engelbrechtsen fra Hune. Også tidligere motorcyklefærdselsbetjent.

Efter 3 år i København blev Peter så sommerassistent ved Rigspolitiet s færdselsafdeling og skulle køre landevejspatrulje.

På et tidspunkt efter 1977, hvor periodesyn af biler blev indført, havde Peter af og til kontakt til et andet af vore lokale medlemmer nemlig daværende bilinspektør Henning J. Andersen. Nu følges de ad til Skagenløbet. Når Peter syntes at *"kundernes biler"* på landevejen var for ringe, ja så blev de enten sendt til Henning J. A. Eller han blev tilkaldt.

I sin tid i færdselspolitiet har Peter altid kørt på BMW motorcykler, fra 500 cubik til nu en K1100 fra 99. Derimellem har han også haft en Yamaha FJ 1200, som virkelig kunne "sparke røv" med sine 130 heste under tanken. Og det kunne mærkes når der skulle "hentes" en kontrolmålt på motorvejen.

Vi fik historien om de 30 Honda motorcykler som Politiet nu har besluttet at skrotte, og erstatter med Yamaha 1300 FJ. Og den håber Peter at være kørende på inden sommerferien, så han kan lære den at kende inden topmødet i København til efteråret. Og "at lære at kende" er ikke blot et kørekursus på et par dage eller tre på Ring Djursland, men to tre måneder på landevejen, uden at skulle koncentrere sig om opgaver.

I denne vinter har der kun været 2 dage, hvor Peter ikke er mødt ind på sin motorcykle. Og f.eks. havde han på klubaftensdagen eskorteret en ambulance med en hjerneblødningspatient fra Randers til Århus Kommunehospital. I sådan et tilfælde kan det dreje sig om sekunder, og rart var det at ambulanceføreren kunne træde Mercedes Sprinteren til 170 km/t på motorvejen. Sådan en dag håbede Peter at have været med til at gøre en forskel.

Margit og Peter møder hinanden og danner par i 1988. Peter går på pension til næste år, og fylder da 63.

Kun én gang i sin karriere, har han overvejet at stoppe med mc-kørsel. Det var på et tidspunkt i 1989, da hans datter af første ægteskab på motorcykel blev dræbt af en spritbilist. Det var en personlig og familiær tragedie, som vi aldrig kommer over, men kun kan

V-903.indd 14 01-06-2009 20:25:53

forsøge at komme igennem.

Og de endte med at øge interessen for gamle motorcykler, og derved er de nu medlem af vores klub. Både Margit og Peter fortsatte med rosporten , hvor de i tidens løb har hentet adskillige fine medaljer. De ror single scoller, hvilket vil sige at man ror alene og har 2 årer.

Foruden at være færdselsbetjent på landevejen er Peter uddannet til helikopterobservatør af trafikken fra luften. Uddannelsen giver også opgaver som f.eks. personeftersøgning fra luften.

Ind imellem Peter talte, kørte videoklip på storskærm fra en videomotorcykle. Og jeg skal hilse og sige, at det var ikke småting vi der fik at se.

En civil motorcykelbetjent havde bragt to trafikforbrydere til standsning, da den ene pludselig stikker af. Jeg tror ikke der var én eneste af de små 70 tilstedeværende, der ønskede andet end at forbryderen blev hentet. Forfølgelsen foregik gennem chikaner og ad marguritruter med 180 km/t.

Det er sådan en vej vi på Skagenløbet skal køre 29 – 30 km/t. Forbryderen blev hentet.

Nå men vi så da også video fra politiets køreuddannelse, hvor Peter havde været instruktør.

Her spurgte Carsten Kühl fra Randers om der med de nye Yamaha 1300'er, var indlagt træning med kørsel på baghjul, hvilket kunne være meget relevant for så kraftig en maskine.

Endelig fik tilhørerne en "opsang" om at færdes rigtig på vores veteraner, når vi er i flok.

Kør i grupper (blokke) på 6 til 8 køretøjer. Den forreste i blokken yderst til venstre mod midten og bagerste ligeledes yderst mod vejmidten. Og så hold jeres pladser. Hold afstand mellem blokkene, så bilerne kan overhale og være imellem blokkene. Brug synlig udstyr som DVM vestene.

Når jeg har vinket ind med højre hånd eller slikkepinden, så er det besluttet at hammeren falder. Og vil færdselssynderen så snakke eller snakke udenom, så kan vi gøre det bagefter. Og det var jo så lige bestemt det der skete for Margit, men det var der jo ingen snak om under Peters foredrag.

Peter sluttede med at omtale sit vindergen. Det eneste sted det aldrig kommer til udtryk, var nok i veteranklubben. For her er det hyggen og det absolut gode kammeratskab, der altid er i højsædet.

Og alle er parat til at hjælpe med gode råd. Og her blev Evald Henneberg igen nævnt, som én man aldrig går forgæves til.

Under foredraget havde Peter Holm givet politireformen et ordentlig skud for boven, og sagt at reformen stort set kun var til glæde for de der havde besluttet den, og derved fået mere i løn. For menige politi havde bestemt ikke fået bedre tid.

Jan Engelbrechtsen sluttede så af med at fortælle om manden, der ringer til politiet, og siger at der er to mand ved bryde ind i hans garage, for sikkert at stjæle hans bil. *"Du skal bare låse dine døre og blive inde og ikke lukke nogen ind. Vi har ingen vogne til rådighed"* siger politiet.

3 minutter senere ringer manden så igen til politiet *"Det er mig med indbrud i garagen. Nu har jeg skudt den ene indbrudstyv og den anden er rendt herfra"*

4 minutter senere holder 4 politibiler i hans indkørsel

Referent Kurt Solskov

Som et kuriosum kan jeg fortælle dig om Peter og mit første møde tilbage i starten af 80'erne. Jeg havde købt en Honda CX500 Custom og havde ikke fået den indregistreret endnu. Jeg havde fået en invitation til et bryllup, og alle gæster skulle gerne møde på MC. Hvad gør man så - jo, man låner selvfølgelig en prøveplade. Brylluppet var midt sommer og vejret var fantastisk. Jeg havde en "sort sag" på, høje hæle, neglelak og håret var smart - det kunne ikke så godt tåle en styrthjelm, men den VAR med. Ja, sådan kørte jeg afsted til bryllup - der var nogle biler der blinkede - og jeg tænkte - nå, du ser måske lidt godt ud idag! Men nej, blinkeriet skyldtes, at der holdt en motorcykelbetjent! - Ja, I kan nok gætte hvem det var - Peter. Jeg blev spurgt, hvor jeg skulle hen på den prøveplade, og betjenten troede ikke rigtigt på, at jeg lige skulle prøvekøre cyklen. Jeg tilstod, at jeg skulle til bryllup, og den flinke betjent gav mig lov til at fortsætte - dog kun hvis jeg havde hjælm på. Jeg fik en bøde for at køre på prøveplade og uden hjelm. Ja, det var vores første møde! Der skulle gå en del år inden vi fandt hinanden, men som Peter siger - det er en god måde at få et telefonnummer på!

Foto: Henning J. Andersen

Margit

V-903.indd 15 01-06-2009 20:25:59

FIVA har vedtaget en definition af et historisk køretøj

Af Niels Jonassen, Motorhistorisk Samråd

For at lette arbejdet med at sikre at historiske motorkøretøjer også i fremtiden kan køre på offentlig vej, har FIVA vedtaget en definition af, hvad man forstår ved et historisk motorkøretøj. Det betyder at FIVA – og dermed også Motorhistorisk Samråd – for fremtiden vil arbejde for køretøjer, der falder indenfor denne definition.

FIVA definerer et historisk motorkøretøj

- Som et mekanisk drevet vejkøretøj som er mindst 30 år gammelt
- Som er bevaret og vedligeholdt i en historisk korrekt stand
- Som ikke bruges til daglig transport
- Som derfor er en del af vor tekniske og kulturelle arv

Hvad betyder FIVA's definition af historiske køretøjer?

Forskellige interesser

For nogle år siden diskuterede man om det kun var særligt udvalgte køretøjer eller alle gamle køretøjer som var værd at bevare. I Italien har man f.eks. opereret med en særlig liste over bevaringsværdige køretøjer. Nogle få herhjemme har indtaget samme holdning, men de fleste har ment at alt som var over en vis alder – godt eller skidt - var bevaringsværdigt som en repræsentant for motorhistorien. Der har været uenighed om alderen; de fleste klubber mener at 25 år er passende, mens myndighederne har lagt sig fast på 35 år.

I forbindelse med Motorhistorisk Samråds årsmøde kom en anden problemstilling tydeligt frem: Spørgsmålet om kopier og ombygninger. En gruppe medlemmer af amerikanerbilklubber havde set sig gale på et nyhedsbrev fra MhS hvor formanden redegjorde for de juridiske forhold, og hvor han samtidig indtog den position som en formand for MhS nødvendigvis skal indtage. Nemlig at MhS' interesseområde er motorkøretøjer som er mere end 25 år gamle. Organisationens vedtægter § 2 siger: Som medlem af Motorhistorisk Samråd kan optages danske motorhistoriske foreninger, hvis medlemmers køretøjer fremtræder i historisk korrekt stand.

Begrebet historisk korrekt stand kan imidlertid forstås på flere måder. I den motorhistoriske bevægelse er det traditionelt blevet forstået som enten et køretøj der fremstår som da det forlod fabrikken – med slid og eventuelle reparationer – eller et køretøj som er ombygget for senest 25 år siden. I sidstnævnte tilfælde skal det dateres til ombygningsåret.

I nogle klubber har man en tradition for at ombygge biler, og man står uforstående overfor MhS' opfattelse. Den forskel i opfattelsen har slået en del gnister på det sidste, bl.a. fordi det berører områder som veteranbilstatus med ret til syn hvert ottende år, nedsat vægtafgift samt muligheden for at få historiske nummerplader. Der findes nemlig et begreb som hedder "teknisk årgangsfastsættelse", hvor myndighederne kan fastsætte et køretøjs årgang som en vægtning af de forskellige komponenters årgang. Dette støder sammen med MhS' bestemmelse om at et køretøj dateres til ombygningsåret.

Reglen om at et ombygget køretøj eller en kopi skal dateres til ombygningsåret eller det år kopien blev bygget er ikke frit opfundet af MhS. Det er en regel som den motorhistoriske bevægelse har benyttet i mange år, og som er nedfældet i de tekniske regler som den internationale paraplyorganisation for motorhistorie, FIVA, har nedfældet. Så MhS skal som FIVA-medlem holde sig til den. Det er også med udgangspunkt i denne opfattelse at alle forhandlinger med myndigheder om lempelser og særregler er foregået, både i gamle dage da det var Dansk Veteranbil klub som forhandlede og i nyere tid hvor forhandleren hedder Motorhistorisk Samråd. Mhs' status i forhold til myndighederne kan også ses i det forhold at man har overladt det til MhS at tildele historiske nummerplader. Det er temmelig enestående at en offentlig myndighed på denne måde overlader et administrationsområde til en privat organisation.

Et omfattende galleri

Betegnelsen historisk korrekt er let at skrive i en regeltekst, men den er ikke let at håndtere i praksis.

Lad os tage det lette først. En Ford B fra 1932 som har fået uafhængig forhjulsaffjedring og hydrauliske bremser er ikke historisk korrekt som årgang 1932. I 1930'erne var det imidlertid ikke ualmindeligt at entusiaster byggede deres biler om, og vores Ford kan sagtens være bygget om i f.eks. 1938. Efter de internationale regler er det dermed en ombygning årgang 1938, man kan også kalde den 1932/1938. Den er unægtelig langt mere end 25 år gammel – eller de 35 år som danske myndigheder forlanger. Så som historisk køretøj er den i orden. Er ombygningen foretaget i 2003 må ejeren vente til 2028/2038. Nøjagtig det samme gør sig gældende for en kopi. Det kommer an på hvornår den er bygget. Under alle omstændigheder bliver dateringen ombygningsåret eller fremstillingsåret.

Når man begynder at gå de køretøjer efter som falder indenfor reglerne opstår der imidlertid en del vanskeligheder. Der kører mange ældre biler omkring med skærme af glasfiberar-

V-903.indd 16 01-06-2009 20:26:00

meret polyester. Mange har monteret radialdæk i stedet for diagonaldæk. Lakken er ikke længere cellulose men vandbaseret. En del har lygter med halogenpærer. Ledningsnettene er med plasticisolering og ikke gummi og vokslærred. Listen kan fortsættes meget længe.

En anden liste kunne indeholde følgende: Morris 1000 med 5-trins gearkasse og skivebremser, Ford A med nyere motor, biler med teleskopstøddæmpere i stedet for friktionsdæmpere, bredere fælge, vekselstrømsgenerator i stedet for jævnstrømsdynamo, nyere bagtøj. Denne liste over mere væsentlige ændringer kan også fortsættes meget længe.

Biler som passer ind i den sidste liste er betænkelige som historiske fordi de er ændret på nogle punkter som forandrer deres egenskaber, faktisk gør dem mere moderne. De er ikke længere en repræsentant for fortidens bilteknik. Man vil også kunne diskutere biler fra den første liste, men ændringerne der er ikke så dybtgående og forandrer ikke køretøjet så meget. Nogle af ændringerne er begrundet med at man ikke kan få andet.

Nogle biler er bygget om fra at være et til noget helt andet. Et eklatant eksempel er de utallige Bentley med åbent tourer-karrosseri. Mange af dem har været lukkede biler, men det åbne karrosseri er smartere og minder om sejrene på Le Mans. En lukket Bentley fra dengang er en sjældenhed i dag, men det er uhyre svært at afgøre hvilke af de åbne der er ægte og hvilke der er nye kopier. Åbne biler er efterspurgte, så det kan betale sig at bygge dem på grundlag af en lukket. Andre opfinder deres eget karrosseri, nogle gange bygget som man gjorde dengang men meget ofte af plastic. Det er meget billige og lettere, og så kan det laves i serie.

Der findes kopibiler som ligner originalen til sidste skrue, mens andre - det er de fleste – har en nyere mekanik under skallen.

Svært men nødvendigt

Der kører mange ombygninger og kopier rundt ved diverse klubarrangementer. Og det er uden tvivl meget svært for de enkelte klubber at holde styr på det. Man vil også nødigt fornærme et andet klubmedlem. Myndighederne er ikke bedre stillet. I Grækenland kræves der et FIVA-Identity Card udstedt af den græske parallel til MhS for at køretøjer må køre på offentlig vej. I Schweiz har synsstederne fået besked på at kræve dokumentation for at der er tale om et historisk køretøj. Begrundelsen fra myndighederne er at historiske køretøjer har fået en række dispensationer og særregler, og så vil man være sikker på at køretøjer rent faktisk er historisk.

I myndighedernes holdning ligger en væsentlig del af problemstillingen gemt. Det myldrer i disse år frem med forsøg på at begrænse forurening og udledning af – især – kultveilte. Senest har statsminister Anders Fogh Rasmussen lanceret tanker om en grøn revolution og grøn energi. Oppositionen har længe talt om det samme, så vi kan godt indstille os på at det bliver et politisk hovedtema de næste mange år. Biltrafikken er en del af denne problemstilling, og der vil komme flere og flere begrænsninger på hvad biler må og kan.

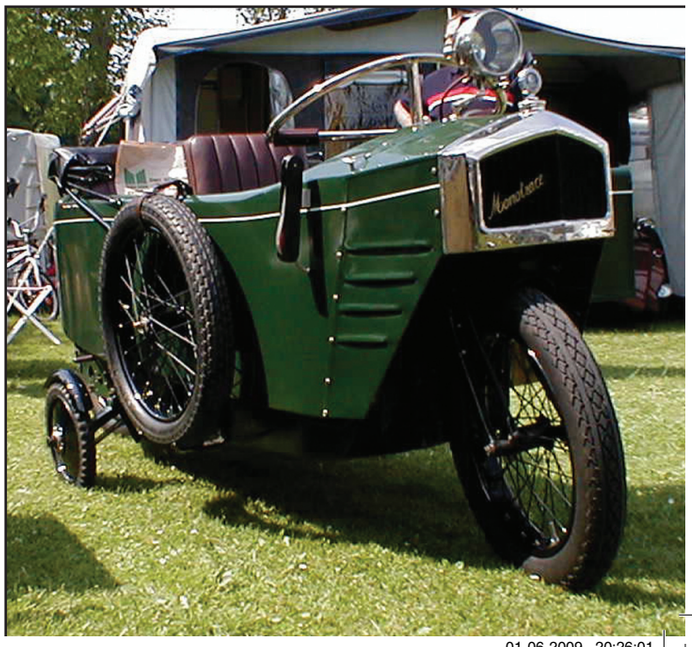
Flere europæiske lande har oprettet miljøzoner i en række byer. Her må man kun køre hvis et køretøj udleder under en given mængde. I praksis vil det sige at der kun er adgang for nyere køretøjer med katalysator. Samtidig med reglerne om udblæsning findes der regler om sikkerhed, f.eks. seler, airbag og kollisionszoner. Det er lykkedes MhS og FIVA både her i landet og i resten af Europa at få indført undtagelser for historiske motorkøretøjer. Den væsentligste begrundelse er at de historiske køretøjer kører så lidt at de kun udgør 0,07 % af de samlede kørte kilometer. Argumentet for overhovedet at forsøge at få undtagelser gennemført har været at køretøjerne udgør en kulturhistorisk arv. Man bevarer gamle bygninger, gamle malerier, skulpturer og bøger. Myndighederne har accepteret at gamle motorkøretøjer også er en del af kulturarven, men forståelsen er baseret på at det netop drejer sig om gamle køretøjer, ikke nye kopier eller ombygninger. Derfor holder MhS fast i sine holdninger.

Hensigt og god vilje

Som nævnt ovenfor er det svært at skære igennem og fastslå præcist hvornår et gammelt køretøj er rigtigt. Der vil altid være gråzoner, og der vil altid et sted være nogle der slipper igennem med noget som bliver afvist et andet sted. Allerede de gamle romere sagde: "Errare humanum est", det er menneskeligt at fejle.

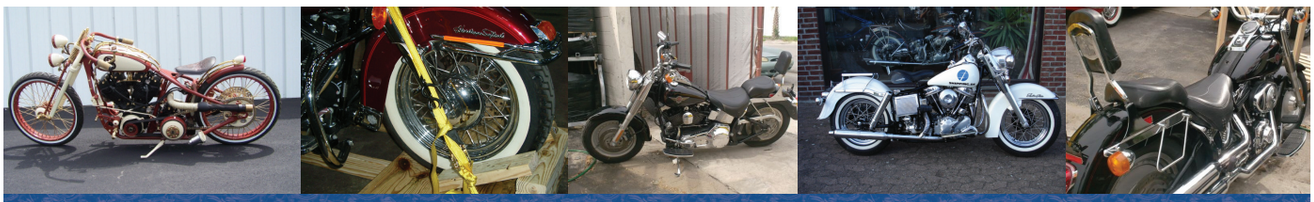
På trods af alle fejlmuligheder fastholder MhS – og dermed den motorhistoriske bevægelse – sine synspunkter. Målsætningen er at leve op til kravet om at køretøjerne er som de var for et antal år siden, og ikke som enkelte medlemmer synes kunne være sjovt. Hvis nogen har lyst til at lege med biler på en anden måde er det op til dem. Det er ikke MhS' bord.

Morgan motorcykel eller båd!
Indsendt af Erik Laursen, Horsens.



V-903.indd 17 01-06-2009 20:26:01

Vi passer bedre på dine ting end du selv gør!



Kan alle transportfirmaer fragte en motorcykel hjem fra USA?

Vi ved med sikkerhed at det ikke er at sammenligne med en almindelig transport og vi ved at det er vores specialitet.

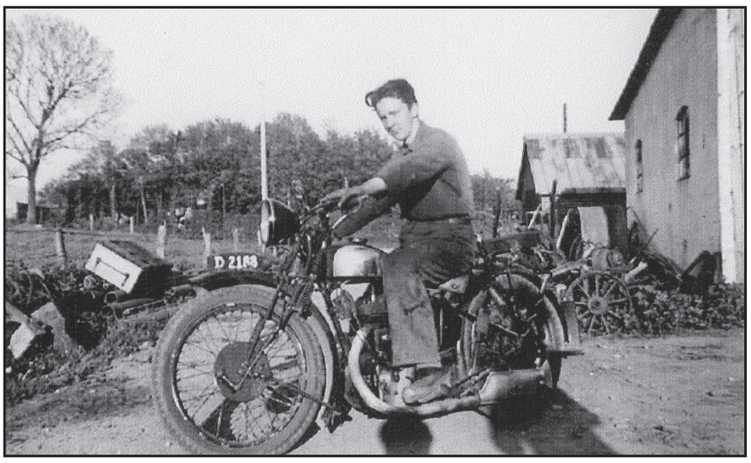
Tag en samtale med de erfarne folk hos Shipping.dk, inden du sender drømmecyklen ud på en lang rejse.

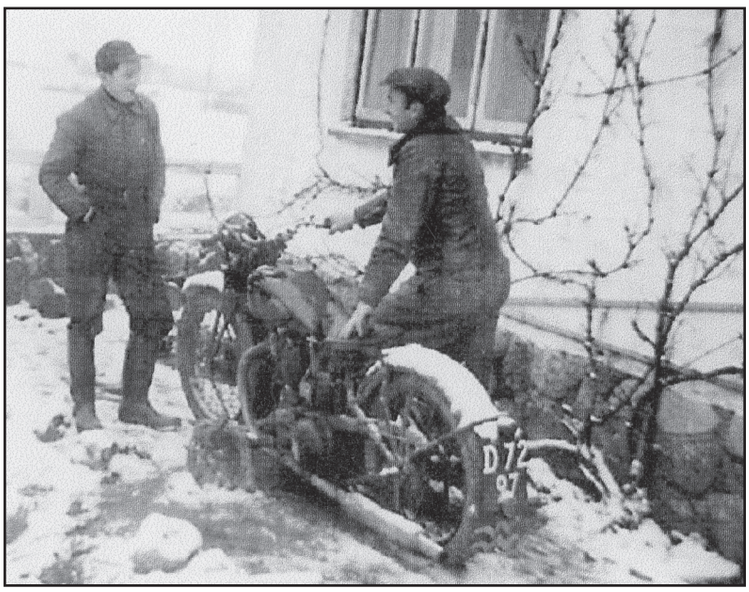
Giv et kald på 56 65 00 06 spørg efter Karina, Michael, Erik eller Thomas.

SHIPPING.DK

V-903.indd 18 01-06-2009 20:26:06

Alsløbet 2009





Årets arrangør af Alsløbet, Anne Marie og Alfred Andersen har været i albumet og fundet billeder fra dengang billeder var i sort/hvid.

Det er årets løb ikke - der er farver på.

Se omtalen side 23. Her finder du oplysninger om det dejlige løb i det Sønderjyske.

Som du kan se, så har Alfred været aktiv lige fra starten og endda før. Allerede som 17 årig har han motorcykel.

Jeg kan ikke huske årgangene, men da jeg var til syn og registrering med Ariellen, sagde den skrappe dame: "Der er jo rettet i registreringsattesten".

"Ja, men det har jeg ikke gjort", hvortil hun sagde: *"Det skal jeg nok ordne"* og så skrev hun 1928. Ariellen var en 1930'er.

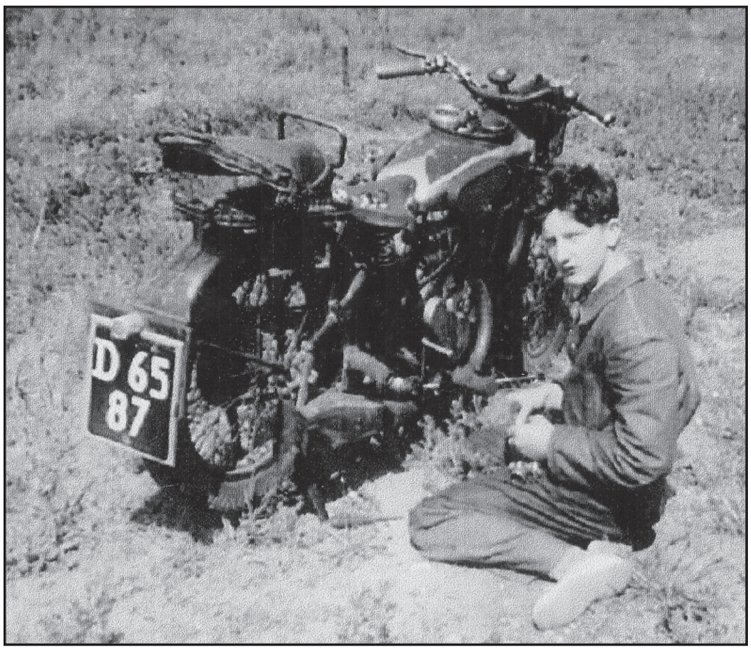
Ariellen var et arrigt apparat fordi den skulle vinterkøres. Løbes igang, det skulle den, også om vinteren. Det viste sig at magneten var skidt.

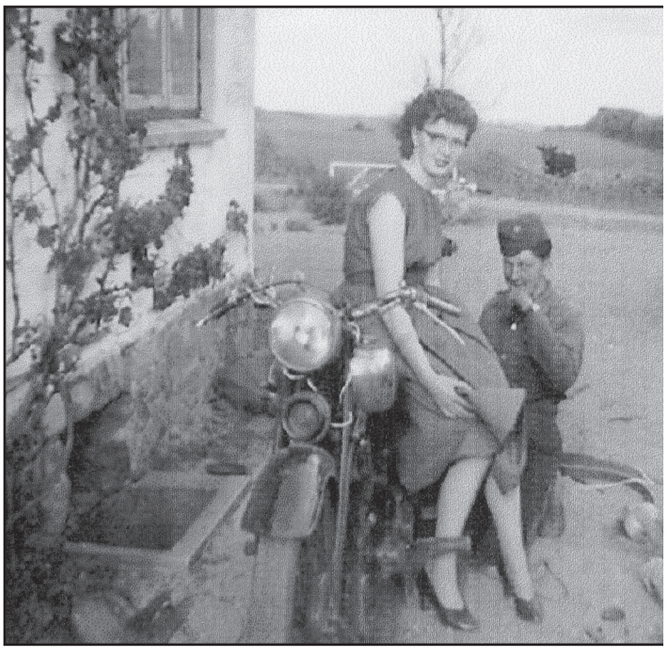
Øverst: FN - DeLuxe med forchromet potte og tank samt knæpuder. Alfred Andersen - 17 år. D2188. Købt på auktion for kr. 300.

Mellemste: Ariel. Den var et arrigt apparat. D7297.

Nederste: New Imperial. D6587.

Herunder: AJS - Alfred Andersen er soldat. Her med søster på motorcyklen.





V-903.indd 19 01-06-2009 20:26:11

Egeskovløbet 2009

Fredag, lørdag og søndag den 7.-8.-9. august.

Tekst: Eigil Sørensen. Foto: Jan Obbekær

Hvis man slår op i Wikipedia, Den frie encyklopædi, kan man læse sig til at *"Erfaring er den kundskab eller viden, som man får gennem egne oplevelser"*. Det kan jeg nikke genkendende til, når jeg tænker på mine oplevelser, som jeg fik ved at arrangere mit første Egeskovløb i 2008.

Jeg har gennem disse oplevelser tilegnet mig kundskaber og fået en viden, som jeg nu kan bruge ved planlægningen og gennemførelsen af Egeskovløbet 2009, så de fejltagelser, som jeg begik sidste år ikke gentager sig og at de oplevelser, som jeg fik, vil danne grundlag for ændringer, som deltagerne forhåbentlig vil synes om.

Det er derfor med glæde, jeg nu, i samarbejde med Leif Obbekær og Søren Sejersen, er i gang med tilrettelæggelsen af løbet.

Vi vil også i år have Egeskovløbets vedtægter for øje: *"At samle DVM's medlemmer – med damer – til et lille sjovt løb og en festlig aften på Egeskov Slot"*.

Vi glæder os til at byde indehaveren af Egeskovtøjeret Willy Berg Jensen velkommen som første startende i løbet.

Deltagerne vil også i år få lejlighed til at opleve Fyn fra en af sine smukkeste sider, og så håber vi på, at også vejret vil bidrage til, at vi kan få et godt og festligt Egeskovløb 2009.

Et par praktiske oplysninger.
Klasseinddelingen i løbet er følgende:
Der køres i 4 klasser.
Cykler op til og med 1930:
Klasse1. solo,
Klasse 2. m/observatør.
Cykler efter 1930:
Klasse 3. solo,
Klasse 4. m/observatør.

Der er præmier til de 3 bedste i hver klasse inkl. observatøren i klasserne 2 og 4.

Løbet køres på 1 rute som en blanding af tegn- og kortrute samt rutebeskrivelse.

V-903.indd 20 01-06-2009 20:26:14

Egeskovløbet 7.-8.-9. august 2009

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

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

Løbet: Slutinstruktion lørdag kl. 10^{00}

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

Børn under 12 år kan gratis køre med 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 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 bliver der præmieoverrækkelse og løbets gæst, Willy Berg Jensen vil overrække Egeskovtøjret 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. pr. 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. Alle som har gyldig adgang til løbet får udleveret et adgangstegn, som skal bæres synligt, når man færdes på Egeskovs arealer.

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 26/6 2009..

Startgebyr vedlægges i crosset check, eller indbetales via netbank til konto: 5051 - 156696-5. Anmeldelse er bindende ifølge klubbens love. Husk at medsende navn og adresse.

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

Ved anmeldelse efter d. 26. juni tillægges et gebyr på 50,- kr.

Anmeldelse og startgebyr i check sendes til: Leif Obbekær Hansen, Ahornvej 19,5250 Odense SV

På gensyn til Egeskovløb 2009

Løbsleder: Eigil Sørensen.

Medlemsnummer:	Motorcykel	
Kører 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:	
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.	
Anmeldelse og beløb på crosset check/konto: 5051-156696-5 til **Leif Obbekær Hansen, Ahornvej 19, 5250 Odense SV**	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.		

V-903.indd 21 01-06-2009 20:26:17

Nye medlemmer

DVM ønsker de 7 nye medlemmer hjerteligt velkomne og håber I får rigtig mange gode stunder med jeres interesse og i klubben.

Henning Frederiksen *(Medl. nr. 2124)*
Ejbyhavnevej 94, 4070 Kirke Hyllinge
✆ 46 40 50 73
FN 350 cm³ 1939

Kim Jensen *(Medl. nr. 2125)*
Kronjydevej 53, Støvring
8930 Randers NØ
✆ 86 44 19 61
Victoria 200 cm³ 1932

Niels Erik Persson *(Medl. nr. 2126)*
Egernvænget 46, 5800 Nyborg
✆ 65 31 69 89
Nimbus 748 cm³ 1939

Jette Hinge *(Medl. nr. 2127)*
Flyndersøvej 8, 7800 Skive
✆ 30 27 07 28
Indian Scout 750 cm³ 1928

Per Træholt *(Medl. nr. 2128)*
Frodemosevej 2, 4780 Stege
✆ 55 81 59 17
Arial Red Hunter 500 cm³ 1939
Standard 350 cm³ 1929

Heinz Kindler *(Medl. nr. 2129)*
Barmstedter Landstraße 8 C
Schmalfeld
D-24640 Kaltenkirschen, Tyskland
Adler 370 cm³ 1905
Wanderer 404 cm³ 1911
Wanderer 250 cm³ 1914
Sunbeam 770 cm³ 1914

Laust Havbro Laursen *(Medl. nr. 2130)*
Krogagergårdvej 33, 7200 Grindsted
✆ 97 70 93 61
Nimbus 1925, Nimbus 1939

Torben Pedersen og her Otto V. Lassen gør klar til dagens udflagning på årets Skagen Løb. De havde i år tilrettelagt en rute der faldt i rigtig god smag hos mange - den bedste til dato siger mange. Foto: Gorm Wæhrens.

Klubeffekter 2008

knaphulsemblem
45 kr.

skærm-plakette
40 kr.

stofmærke, lille
30 kr.

stofmærke, stor
40 kr.

klistermærke
20 kr.

Reflekts kørevest 100 kr
Fås i to størrelser.

Sælges bl.a. ved klubmøder.

Kontakt evt. Rita Bach.

Annoncepriser 2009

1/1	side/år	8.000 kr.
1/1	side/gang	1.800 kr.
1/9	side/år	1.000 kr.
1/9	side/gang	300 kr.
1/1	bagsiden/år	10.000 kr.

Trykte annoncer kommer gratis på www.dvm.dk

V-903.indd 22 01-06-2009 20:26:26

Løbs - og Aktivetskalender

13/6 Jyllandsløb DVM, Skive-egnen
Lundø Camping er udgangspunktet for dette års Jyllandsløb. Let orientering hvor alle kan være med.

Løbsledelse Bjørn Therkildsen, ✆ 97 56 47 29 og Gorm Wæhrens ✆ 97 51 00 16.

20/6 kl. 12^{00} Smede-løbet 2009
For 16. gang køres dette løb for klassiske motorcykler til og med 1980. Løbet er ca. 100 km og i omegnen af Rinkøbing/Lem. www.smedelobet.dk

26-28/6 Nordisk Indian Rally
Sammen med det Nordiske Indian Rally afholdes der et "American Old timer" rally med 20-30 andre gamle amerikanske motorcykler.

Det er gratis at deltage og man kan købe aftensmad og drikkevarer.

Der vil blive arrangeret en fællestur ligesom du kan deltage i 1/8 mile for dem der er til fart og konkurrence.

Ingen tilmelding og alle er velkomne til at deltage.

Mosten MC, Allingåbro, kontakt Indian Klub Danmark www.indianklub.dk

27/6 Vildsund Stumpemarked, Vildsund

4/7 Fladtankerløb DVM, Sønderjylland
Fladtankerløbet udgår fra Felsted.

Løbsleder: Sv. E. Holm, ✆ 74 68 56 05, www.dvm.dk

4/7 Bornholm Rundt, Bornholm
www.bornholmsmotorveteraner.dk

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

14/7 Køretur til Gl. Estrup
Se nærmere under Århus.

17-19/7 4. VFV/ADACVeteranen Veloziped Treffen, Kaltenkirchen
Enjoy a vintage motorcycle weekend in the scenic landscape between the Baltic and the North Sea.

Et løb for remtrækkere og fladtankere.

Kontakt: Heinz Kindler Bramstedter Landstr. 8c, D-24640 Schmalfeld, Germany, ✆ 0049 4191 4660 eller se www.veteranenfahrt-norddeutchland.de

24-26/7 Internationalt Indian Rally, Skotland

1/8 Olddtimeturen i Odder
Se nærmere under Århus.

1/8 Oldtimer-Rally, Bredsted, Tyskland
Kontakt www.mc-bredstedt.de

2/8 Hanerau-Hademarchen.de
Hanerau-Hademarchen, Tyskland

8-9/8 Egeskovløb, DVM
Løbsleder: Eigil Sørensen. Se omtale andet steds i bladet.

20/8 Køretur til Gl. Rye Flyveplads
Se nærmere under Århus.

22/8 Alsløbet
Vi starter ved Bil-Co, Nørrekobbel 5, Sønderbog, hvor der serveres morgenkaffe fra kl. 9. Slutinstruktion kl. 10^{30} med første start kl. 11.

Afslutning hos EUROMASTER, Nørrekobbel 7C, Sønderborg.

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

Startgebyr betales ved ankomst, fører kl. 175, observatør kr. 150.

Tilmelding hos Anne Marie og Alfred Andersen ✆ 74 65 17 89 eller på Egeskov.

22/8 8^{00}-15^{30} Knallertstumpemarked
Det Store Knallertstumpemarked i Gjern. Peter Fredsted, MVKK, ✆ 86 93 16 99.

30/8 Sensommertræf, Rindsholm Kro
Kontakt ✆ 86 63 90 44.

3/9 Race Day, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ✆ 86 48 90 10. www.mosten-mc.dk

5/9 10^{00}-16^{00} Veteranlastbiltræf Gjern
Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. ✆ 86 87 50 50, www.jyskautomobilmuseum.dk

12-13/9 Løvfaldsløb, DVM, Sjælland
Løbet køres i år i det nordlige Sjælland. Start lørdag i Slangerup, overnatning i Borrevejle Idrætscenter, og mål søndag i Frederikssund.

Tilmelding kommer i næste Veteranen. Vel mødt. Hilsen Erik, Henning og Egon

4/10 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
Kontakt ✆ 49 13 25 40. www.damptromleklubben.dk

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

17/10 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
Kontakt ✆ 4027 6464. www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

24/10 Generalforsamling DVM
Vores generalforsamling i år bliver på Fyn, nemlig lørdag den 24. oktober kl. 11.00 på Vissenbjerg Storkro.

Forslag til behandling på generalforsamlingen skal det fremsendes senest 8 uger før.

31/10 Stumpemarked Herning
Kontakt Svend Aage Mortensen, ✆ 97 15 16 03. www.stumpemarked-herning.dk

27/3 2010 Stumpemarked Herning

13/11 2010 Stumpemarked Herning

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

V-903.indd 23 01-06-2009 20:26:27

Nordjylland

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

Klubmøde onsdag den 1/4 2009

Kaj formand bød som vanlig velkommen med et "båt" i hornet.

Af praktiske hensyn bad Kaj om tilmelding til maj mødet , hvor vi besøger Randers Tandhjulsfabrik.

Endelig efterlyste Kaj om ideer til aug mødet, som vi holder "ude af huset" , altså ikke på Comwell i Rebild..

Søren Thomsen Randers Tandhjulsfabrik spurgte om han kunne nå at melde sig til Skagen-løbet på sin Nimbus 1924.

Herefter gav Kaj ordet til aftenens underholder som var vores lokale medlem Peter Holm. Han skulle fortælle om sin tid i færdselspolitiet. Faktisk et helt voksenliv.

Se andet steds i bladet artiklen med og om Peter Holm.

Randers Tandhjulsfabrik den 6/5

Randers Tandhjulsfabrik havde den 6. maj besøg af Danmarks Veteranklub Motorcykleklub, Nordjyske afdeling. Afdelingen dækker området fra Skagen og til Viborg- Randers. Flere kendte Randers navne som Viggo Thomasen, Robert Nellemann, Peter Søby og Tony Pedersen, har været med til præge klubbens udvikling.

En del af klubmedlemmerne kom kørende på veteranmotorcykler. I midten af billedet ses en Indian Scout 600 ccm. fra 1928.

Til klubaftenbesøget var der mødt godt 90 medlemmer, som blev guidet rundt på fabrikken af adm direktør Søren "tandhjul" Fischer, sammen med et par medarbejdere, der fortalte om fabrikkens historie og udvikling, og man vandrede rundt blandt masser af kæmpemæssige robotter.

Ikke mindst interessant var besøget i Sørens private samling af veteranmotorcykler, -knallerter, -scootere og -biler. Især bemærkes den nostalgiske udsmykning og hygge ,som var omkring køretøjerne. Specielt kan fremhæves Robert Nellemanns 75 år gamle BSA og Nimbus "kakkelovnsrør" 85 år gammel. Der er knyttet en historie til stort set alle Sørens køretøjer. Dels hvordan de er anskaffet og tidligere ejere.

Kantine, kontorer og fabrik er også kunstnerisk smukt udsmykket.

Her viser Søren "Tandhjul" Fischer rundt i sit kæreste hobbyrum med de mange veterankøretøjer, samtidig med han fortæller om de enkelte køretøjers historie.

Midt- og Vestjylland

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

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

Århus

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

Lørdag 25/4 køretur til Motor Show i Grenå.

Vi mødtes ved P-plads ved McDonalds, Randersvej kl. 8^{30}. Motortræf og stumpemarked. Arr.: "Dansk Motor- og maskinsamling", Kristiansmindevej 14, 8500 Grenå. Vi var kun nogle få, der var mødt frem på dagen selv om det var et helt perfekt vejr til en mc-tur. Vi kørte videre ud til Skæring, og slog os sammen med Århus Nimbusklub, således blev vi til 12 mc-er i alt.

På vejen til Grenå gjorde vi ophold hos et medlem fra Nimbus-klubben (Trine & Thorkild i Trustrup). Her fik vi formiddagskaffe i deres have. Herfra var der ikke lang vej tilbage inden Grenå. Så gik vi rundt i 2½ time og så på arbejdende motorer i mange varianter og størrelser.

Midt på eftermiddagen kørte vi tilbage til Århus igen, efter en rigtig spændende dag med supervejr.

Kommende arrangementer:

Tirsdag 14/7 Køretur til Gl. Estrup

Vi mødes ved McDonalds på Randersvej i Århus N kl. 16^{30}. Ved GL. Estrup er der bl.a. mulighed for at spise "Gl. Estrupgryde". Når vi har været rundt og set på maskiner vil der være fælleskørsel tilbage ca. kl. 20.

Lørdag 1/8 Oldtimerturen i Odder

Løbet er i forbindelse med byfesten.

V-903.indd 24 01-06-2009 20:26:32

Arr."Veteranlauget af 2005". Tilmelding efter den 20/5 og senest den 20/7. Hurtig tilmelding tilrådes. Løbet er for både biler og mc.

Kontaktperson: Bent Thomsen ✆ 86 54 18 11. Fælleskørsel til løbet: Mødested, P-plads ved Højbjerg Maskinfabrik, Oddervej i Skåde kl.8^{00}.

Torsdag 20/8. Køretur til Gl. Rye Flyveplads.

Mødested for gamle køretøjer. Hver torsdag er der træf på pladsen i sommerhalvåret. Vi mødes ved Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand kl. 16^{30}. Fælleskørsel tilbage til Århus ca. kl. 20.

Jørgen Møller (945)

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafeteria, Seggelund Hovedvej 55, 6070 Christiansfeld, (Hovedvej 10) ✆ 74 561366.

Åbningsløbet 2009

Kurt Andersen (1585) og hans hjælpere havde i år påtaget sig opgaven, at arrangere åbningsløbet.

Med Kolding Miniby som mødested troppede 33 medlemmer med 27 motorcykler op i det flotteste forårsvejr til årets første træf i det sydjyske, lørdag den 2/5.

Der blev hilst på gamle venner, set på hinandens nyanskaffelser og diskuteret detaljer omkring vinterens renoveringer af de gamle maskiner – og samtidig var der mulighed for at se de arbejdende værksteder i minibyen, hvor man genskaber markante Koldinghuse i miniatureformat og hæger om de gamle håndværkerteknikker, som for manges vedkommende er ved at gå i glemmebogen.

Efter morgenkaffe og en lille skarp blæste Kurt til samling og briefing og kl. 10^{30} blev Kai og Douglassen fra 1914, som første mand sendt ud på den ca. 70 km. meget kringlede rute omkring Kolding. Hvert minut blev en ny sendt af sted og snart summede, knaldede og spruttede det på de små veje (nogle var meget små) i de smukke omgivelser. At det var en ikke helt let opgave at finde den rigtige vej igennem "hesteskoene" kunne man hurtigt konstatere. Der kom gule veste kørende i alle mulige retninger, men bemærkelsesværdigt var det, at omkring frokosttid samledes hele sværmen som en flok bier omkring en honningmad - ved Landbrugsmuseet i Harte. Her blev der disket op med det flotteste smørrebrød og noget til halsen og dørene var åbne til en besigtigelse af landbrugsmaskinernes udvikling gennem hundreder af år.

Efter at have slået mave og sparket dæk igen, gik det direkte "hjem" til minibyen. Her ventede der kaffe og kringle og præmieoverrækkelse. Resultaterne vidner om, at nogle fandt den rigtige vej igennem labyrinten – men alle havde vi en dejlig dag og Kurt og hans hjælpere skal have en stor tak for at de ville tage alt bøvlet for at give os andre en god oplevelse – det er godt at nogle gider!

ref. Asger Sorgenfri 1890

Kai gør 1'eren klar (tv) - og en dobbelt kædeløsning sikrer DKW'en (herover).

Resultatlistens toppladser blev besat af følgende, med antal strafproint noteret i ( ):

Klasse 1:

1. Knud Nielsen, BSA Silverstar, (10)
2. Karl Erik Brejnbjerg, BSA Slooper (11)
3. Poul Iversen, Triumph (17)

Klasse 2:

1. Kurt og Margit Hansen, Matchless m. sidevogn (8)
2. Charles og Birthe Mortensen, Harley-Davidson, (18)
3. Anne Marie og Alfred Andersen, BSA (27)

Fyn

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

Fyn Rundt 2009

Fredag den 8. maj startede deltagerne i Fyn Rundt hos Obbekær på Ahornvej. Vi mødtes lidt før klokken 10, så vi kunne få morgenkaffe, inden vi drog af sted på turen. Mange nåede til Ahornvej i tørvejr, men de sidst ankomne fik en ordentlig skylle. Der var dækket op til kaffe i carporten, men på et tidspunkt stod alle 43 deltagere inde i værkstedet, da himlens sluser åbnede sig. Det hele var ovre på et kvarter, og resten af turen blev afviklet i godt vejr.

Antal motorcykler var det samme som sidste år, 25, og det var næsten gengangere alle sammen. Fra Ahornvej gik turen til Egeskov, hvor vi spiste

Motorcyklerne parkeret på Obbekærs græsplæne

V-903.indd 25 01-06-2009 20:26:39

de medbragte klemmer. Vi havde lånt Hjemmeværnsstuen i tilfælde af dårligt vejr. Alle bænkede sig dog indendørs, da der her var borde og stole, og da vi ikke måtte gå ind på Egeskovs museumsområde, var det også det mest praktiske.

Fra Egeskov til Vester Hæsinge gennem Svanninge bakker, forbi Grubbe Mølle og ud på Horne Land. Dagens mål var Lundsgård i Horne, hvor næsten alle kunne indkvarteres på nær et par stykker, der boede i nærliggende bondegårde.

Inden spisning var der rundvisning i Fyns eneste rundkirke, der ligger i Horne. Kirken er bygget som rundkirke i 1100 tallet, med over to meter tykke mure. I dag skal man se godt efter for at se, det er en rundkirke, da der både er bygget kirketårn, kor og våbenhus på kirken. Efter sigende skulle det være Fyns største landsbykirke. Den har en midtergang, fra indgang i tårnet til alteret, på 36 meter.

Dagen sluttede med god mad, festlig stemning, musik og dans.

Lørdag den 9.maj var der aftalt morgenmad til klokken 8. Værten havde samtidig bedt os om at tømme værelserne før eller umiddelbart efter morgenspisning. Det gjorde, at vi faktisk var klar til at tage af sted før beregnet. Mange skulle dog ind mod Fåborg for at tanke, da der ikke kunne forventes at være denne mulighed på selve ruten. Vi tog af sted lidt før tid og havde så aftalt, at der kunne holdes nogle pauser undervejs. Horne Land blev gennemtrevlet på kryds og tværs, før turen gik op til Dronningens Udsigt før Håstrup. Efter pause her tog vi det sidste stræk til St.Dannesbo ved Brylle, et forsorgshjem bl.a. for alkoholikere. Her var det aftalt, at vi skulle spise frokost i kantinen. Vi havde et hjælpekøretøj med, og her var også vore drikkevarer, som vi forsynede os med, før vi begav os til kantinen. Da de første kom ind med deres øl og brød, fik de besked på, at man ikke måtte indtage disse på forsorgens område. Vi drog derfor tilbage til motorcyklerne og indtog vores frokost i det fri. Den søde kantinedame kom dog senere med kaffe til os. Det skal siges til arrangørernes forsvar, at emnet havde været drøftet med andre fra ledelsen, og der var givet grønt lys. Set i bakspejlet er det jo ikke det mest smarte at stille med øl på et afholdscenter.

Vi var ikke Fyn Rundt, men vi var på tur på Fyn, med gode venner i festligt lag, og vi glæder os allerede til at komme af sted næste år. Tak til Helge og Elisabeth Jørgensen for at I gjorde det muligt i år og på forhåbentlig gensyn i 2010.

Obbekær

Øverst: Pause ved Håstrup banke
Mellemste: Pause fredag eftermiddag ved Sandholt Gods
Nederste: Mål, frokost ved St. Dannesbo.

V-903.indd 26 01-06-2009 20:26:46

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.

Midtsjælland

Steffensgård, Kværkebyvej 79 , Kværkeby, 4100 Ringsted.

Klubmøde i Kværkeby den 8/4

Aftenens emne var et møde med 2 motorcykelbetjente/instruktører fra Rigspolitiet.

Den ene mødte op på en ordinær politicykel som vi kender, den anden lignede en almindelig gadecykel, men var et muskelbundt af en BMW 1200, dog med indbygget videokamera m.m. gemt i vindskærmen.

Betjentene fortalte skiftevis baggrunden og opstarten af uddannelsen, inden for det danske motorcykelpoliti. De fortalte hvorledes man systematiserede undervisningen af nye motorcykelbetjente, samt viste og kommenterede videoklip fra undervisnings- programmet. Selv vi garvede motorcykelkørere kunne her lære meget. Men da vi fik forevist et klip fra en motorcykeljagt, optaget fra videomotorcyklen, og hastigheden kom op på 214 km /t., kom vi alle helt op af stolene.

Foredraget overskred de obligatoriske 30 min., men idet emnet er så aktuelt for alle, havde vi alle en særdeles spændende aften.

Fremmødet denne klubaften var på 31 medlemmer, ca. det halve af, hvad der normalt kommer. Dette skyldes formentlig at klubaftenen var fastlagt til onsdag før påske, hvorfor vi var meget tilfredse.

Erik Kristoffersen orienterede herefter om kommende møder og arrangementer. Herunder køreturene den 8.maj – 10.juni – 17.juni.

Se i øvrigt hjemmesiden, samt Veteranen.

Madpakketur St.Bededag den 8/5

DVM Midtsjælland afd. havde arrangeret en madpakketur hvor afslutningen ville finde sted på Moto-cross banen i Hedeland. Meget fikst arrangeret for ved afslutningen blev der budt både på kaffe og lagkage og Classic Motocross.

Arne Nielsen, der var blandt de helt store i dansk motor sport i 50 og 60' erne fejrede sin fødselsdag med et flot arrangement på Hedeland banen.

Turen startede hos Gunner Sørensen, hvor der var morgenkaffe med brød til, og hele 58 mødte op. Der iblandt to fra det nordjyske, Mogens Rasmussen og Thorvald Øbro der kørte med på to af Gunners BSA'er *(se foto vil højre).* Ret så imponerende af en madpakketur, men der var vist også gået et tip om turen til både Englænderklubben og VMV

Første etape af turen gik til Hårlev, hvor der var stop hos Brd. Stevns MC værksted på Håndværkervej 2. De laver nogle helt fantastiske restaureringer af engelske motorcykler fra 1930'erne til omkring 1960. Selvom besøget var kort, håber jeg deltagerne fik et lille indblik i hvad brødrene går og laver.

Fra Hårlev gik turen af små hyggelige veje nordpå til næste stop, som var BR Toys store parkeringsplads i Tune. Det var kun et kort stop inden de sidste få kilometer til Hedeland, alligevel oplevede jeg adskillige, nyere, cykler med startvanskeligheder.

Mange af DVM's medlemmer havde ladet deres gamle cykler blive hjemme i garagen og luftede i stedet deres nyere maskiner. Bl.a. havde formanden besvær med sin flotte BSA Gold Star, og ligeledes en anden, lige så flot Gold Star, blot af nyere dato det samme. Nu er en Gold Star i Clubman trim nok ikke det mest ideelle at køre langsom kortegekørsel på, så det var vel ventet-- Alle kom dog af sted og ved ankomsten til banen blev alle motorcyklerne linet op foran teltet. Et imponerende syn.

Løbene eller "Fødselsdagsløbet Classic Motocross" som der stod i programmet var allerede i gang da vi ankom. Lyden af store fire-taktere der bliver fyret af, og ikke mindst støvet

man fik lige i hovedet, fik mig til at mindes dengang i 1947 da jeg overværede åbningsløbene på Jysk Motorbane ved Hobro, hvor støvet og blæsten er det jeg husker bedst.

Det var et pænt felt Arne Nielsen havde fået samlet sammen, med flere stærke ryttere fra Tyskland, Sverige og Norge, på lige så stærke motorcykler. Især CZ 380 er en uhyggelig hurtig maskine, hvor kun Metisse modellerne kan følge med.

Der var fire klasser for klassikerne,

V-903.indd 27 01-06-2009 20:26:51

og en Dameklasse, der kørte på moderne "crossere". Jeg ville nu hellere kalde det for en Pigeklasse, for yngste deltager var bare 11 år. Ældste deltager i klassen 66+, Bent Post er født i 1935, så det giver en vis spændvidde.

Under lagkagespisningen der foregik i det store telt, var der demonstration udenfor af to nye Trial motorcykler. Det er da imponerende hvad man kan på en moderne Trial cykel, men for mig er det mere akrobatik og høre under cirkusnumre. Et godt "gammeldags" trial med pløre og ælte i et uvejsomt terræn vil jeg meget hellere se.

Som ved Arne's fødselsdagsfest i 2004 var dette her også et storslået arrangement. Jeg nød det i hvert fald i fulde drag, og jeg har det indtryk, at der er andre, der også gjorde det. Tak for turen.

Ole Bredahl Bentzen

Klubmøde Kværkeby 13/5

35 medlemmer mødte op, deraf 14 på motorcykler, gamle som nye.

Christian Schmidt åbnede mødet og efter en kort introduktion, gik Preben Boysen i gang med at fortælle om sit liv og om hvordan han kom i gang med sin meget store samling af klassiske biler.

Preben der er født i 1937 i en lille by nær Kolding, skulle efter endt skolegang oprindelig have været landmand, men ville hellere være mekaniker. Det kunne der dog ikke være tale om, så han kom i murerlære i stedet Det var nok heller lige det han ville. Det endte med at han i 1964 blev kørelærer samtidig med han drev lidt entreprenørvirksomhed.

Han fik tidligt interessen for gamle biler. Den første han erhvervede sig var en BMW fra først i trediverne. Den fik han nu ikke så megen glæde af. Den endte hos skrothandleren uden hans medviden. Siden er det dog gået bedre.

Efter den korte beskrivelse af sit levnedsløb var det tid til at bese staldene. Og der var godt nok noget at se på. I den første hal vi var inde i stod der i to etager omkring 65 biler, hovedsageligt 50'er og 60'er biler

Preben gør det ikke så meget i de helt gamle og der var flere sjældenheder imellem. Bl.a. en tysk sportscoupe med Chevrolet Corvette motor i, ved navn Bitter. Har aldrig hørt om den før. En Glas 1700, en meget smuk Lancia med Superleggera karosseri, Triumph Mayflower. N.S.U. RO 80, og ikke mindst en kæmpestor Oldsmobile Toronado, den med en 7-liters V-8 motor og forhjulstræk. Fra dengang amerikanerne ikke kunne få det stort nok.

Jeg troede jeg havde set det hele, indtil jeg kom ind i en tilstødende hal. Der stod på hylder i 3 etager biler, ganske vist urestaurerede, men alligevel, man var overvældet, og jeg opgav at tælle dem.

Christian Schmidt sluttede aftenen af med at takke Preben Boysen for fremvisningen og fortælle lidt om hvad der vil være af aktiviteter i afdelingen resten af året. Alt det vil man kunne læse på vores hjemmeside, så vi ses.

Ole Bredahl Bentzen

København

Steffensgård, Kværkebyvej 79 , Kværkeby, 4100 Ringsted.

Klubmøde Gildhøjgård 14/5

På initiativ fra bl.a. Kurt og Edward Jensen fra Lyngby holdt man et orienterende møde i marts måned for at se om der var basis for at starte en Københavns afdeling for dem der bor i det østligste Danmark. Flere i DVM havde givet udtryk for at Kværkeby lå lidt for langt væk og de savnede noget der lå lidt nærmere.

Det er der åbenbart interesse for, så nu vil man prøve at lave møder på samme dato som man altid har haft på møderne på Gildhøjgård, nemlig den anden torsdag i måneden.

Jeg var lidt spændt på at se hvordan der så ud nu efter efter knapt 4 ½ år. -- Sidste møde på gården var i september 2004, så meget kunne være forandret Men det lignede næsten sig selv, dog forekom det mig at der så mere rent og ryddeligt ud indenfor, og køkkenet så nyt ud, medens gården godt kunne trænge til en opfriskning.

Som et par stykker udtrykte det : *"Det er som at komme hjem til barndomshjemmet igen"*. Det er jo også en hulens masse år der er blevet holdt møder der. 25 var mødt op, deraf 6 på motorcykler, så man fik genopfrisket lyden af motorcykler igennem porten.

Bent Just indledte mødet med beretning om mødet med kommunen. Det havde været meget konstruktivt, og som det blev sagt – lokalerne, som vi deler med Brøndby Motorklub og Samaritterne, har hele tiden stået til vores rådighed, og så er de oven i købet gratis med lys og varme betalt.

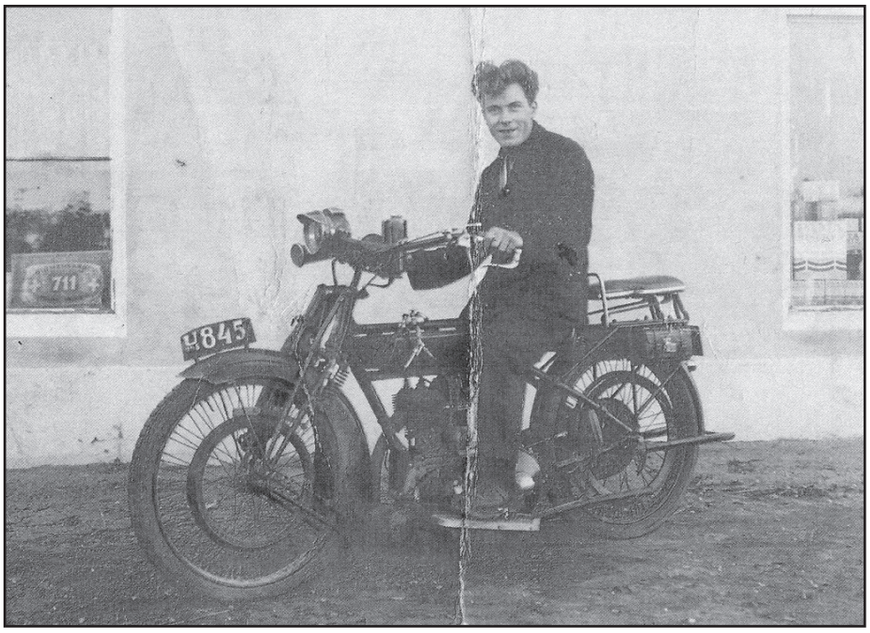
Edward fik derefter ordet, og han kunne fortælle at kommunen ikke havde penge til istandsættelse af gården, men hvis vi selv kunne klare opgaven ville den betale for materialerne. Edward efterlyste derfor nogle frivillige, som kunne afse en lørdag, f.eks. den 27/6 (altså hvis vejret tillader det). Der var ikke den store respons, men nu kunne vi tænke over det til næste møde, hvor der så. ville være en liste man kunne skrive sig på.

Om mødet er der kun at sige, at det forløb i god orden (selvfølgelig), og med livlig snak ved bordene. Motorcyklister har altid noget at snakke om. Karna stod i køkkenet og sørgede for god kaffe og kage, og fik hjælp af Winnie til opvasken. Vi ses forhåbentlig igen.

Ole Bredahl Bentzen

V-903.indd 28 01-06-2009 20:26:52

Oplysninger søges



Min far, Gerhardt på sin første motorcykel. Min far var født i 1908 og jeg vil gætte på han er 18 år, da billedet blev taget.

Vi efterlyser mærke og årgang i VETERANEN. Hvor er billedet taget og hvad er det for en motorcykel?

Man kan se en genspejling i et af vinduerne. 711, men det vides ikke hvad det står for, eller hvilken betydning skiltet har.

Oplysninger til redaktionen eller direkte til Erling Christiansen, Tranevej 5A, Øster Hurup, 9560 Hadsund.

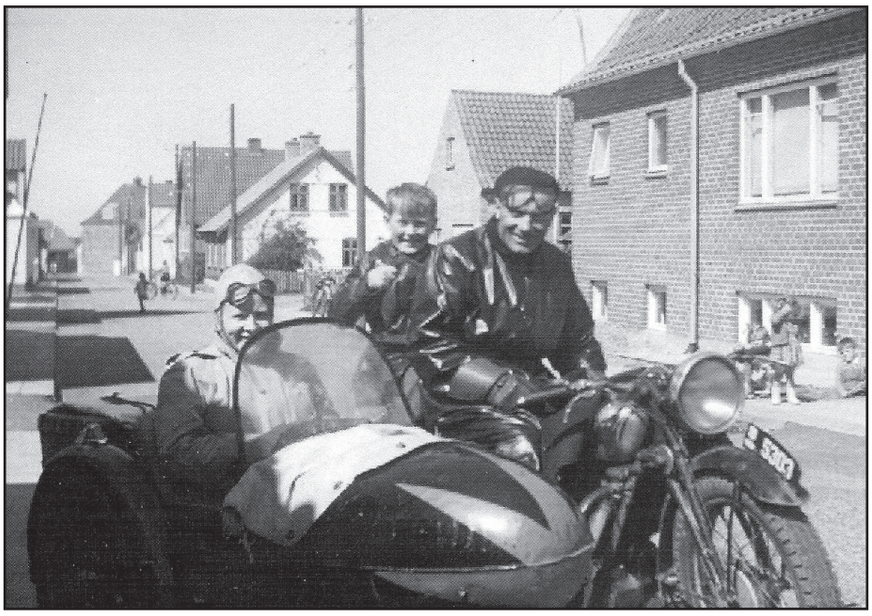
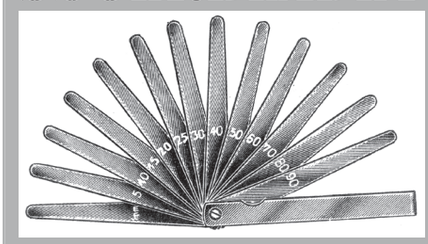


Foto er taget i Højersgade nr. 20 Hirtshals i ca. 1955. Det er min far og mor og jeg selv (Erling) på bagsædet. Min far hed Gerhardt Christiansen og min mor hed Ellen. De var bosiddende i Brovst, hvor man altid kaldte min far "Karetmageren",hvilket kom af, at han var Karetmager under 2. verdenskrig.

Sidevogskassen er bygget af en droptank fra 2. verdenskrig.

Min mors familie kom fra Randbøl egnen vest for Vejle, og når vi var på besøg der, sov jeg næsten altid i bunden/snuden af sidevognen når vi kørte hjem.

SØGERBLADET



Elektroden på et tændrør brækkes ud til 6 mm afstand. Her skal der kunne trækkes en god gnist. Afstanden svarer til hvad der skal præsteres under fuld kompression i cylindren!
Freddy Andersen
Nykøbing F

Er kondensatoren gået kan en kartoffel anvendes i stedet for. Den er sikkert bagt når du når frem!

Er kondensatoren gået kører motorcykllen meget urent.

For meget smørremiddel i håndtaget kan hindre, at et Harley-Davidson styr har sin rette funktion, dvs. at kablet ikke kan flyttes nok.

Husk at tappe overskydende olie fra krumtappen i glas med låg!

Husk højt dæktryk på dine vulstdæk. Ellers holder de ikke på. Mindst 45 i dæktryk.

Hold altid god afstand til forankørende.
Det kan være han taber et eller andet godt!

V-903.indd 29 01-06-2009 20:26:56

Genbrugshjørnet

SØGES / KØBES

Excelsior/Henderson/SuperX. Forhjul, fornav med bremse, styr, andre dele har også interesse.
Jørgen Bang Jensen, ✆ 59 26 43 13.

Nimbus 1934: fornav, bagbremse, forgaffel, knopbaglygte og andre dele søges. Gorm, ✆ 29 82 00 10.

SÆLGES

Harley-Davidson, WLA, Army 1942

En meget original Harley-Davidson, 1942, WLA, Army sælges. Den er komplet og original med olieluftfilter, hylster til riffel, ammunitionskasse og meget meget andet.

Pris: 75.000. Jørgen Nicolaisen, ✆ 5926 4548

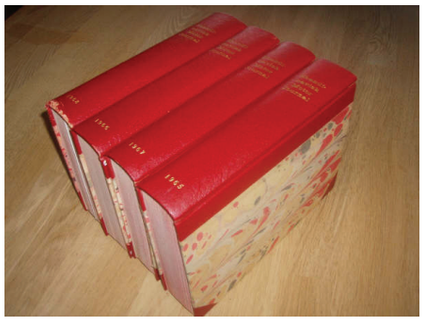
Harley-Davidson 1200cc 1930 med sidevogn

En dejlig Harley-Davidson 1200 cc. 1930 sælges. Det er med Mannsville speedometer, der er bremse på sidevognen. Der er nye hjullejer i sidevognen. Reservehjulet er købt hos Røver Axel. Der er kørt mange ture på den, også til udlandet, bl.a. Frankrig i 1993. Der er vindspejl på og de mange mærker viser hvor den har været omkring. Sølvmærkerne på skærmen følger også med.

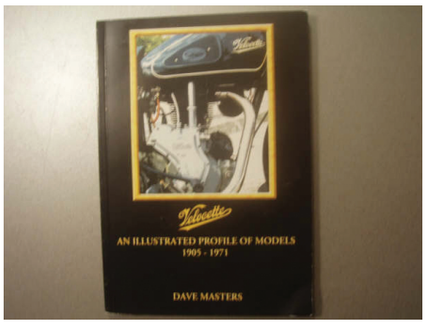
Pris: 120.000. Jørgen Nicolaisen, ✆ 5926 4548

4 indbundne årgange af **Skandinavisk Motorjournal** i rigtig god stand.. Bindene er indbundet fra forlaget af. Årgangene er 1965/66/67/68. Har man en bil eller motorcykel fra denne periode er disse bøger helt klart nogen man må eje. Prisen er 300 kr pr stk eller alle 4 for 1000 kr. Ring efter mere info.

Kan evt .sendes. ✆ 51 90 86 43.



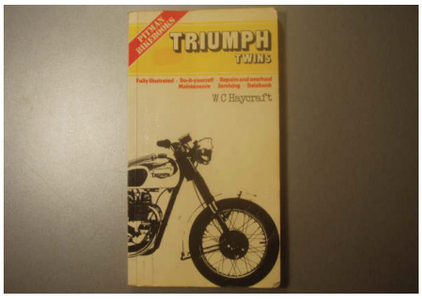
Bogen hedder **"An illustrated profile of models 1905-1971"**. Denne bog er alt hvad man skal bruge hvis man vil se billed eller data over hvilken som helst Velocettemodel. Alle modeller som Velocette har lavet er vist med billed og data. En rigtig spændene bog og et *"must have"* for enhver Velocette intereseret:).. Bogen er næsten som ny. Ring efter mere info. Kan evt sendes. Pris 249 kr ✆ 51 90 86 43.



Bogen hedder **"The book of the BSA"**. Den handler om vedligeholdelse og service af BSA motorcykler både single og to cylindre fra 1936. Bogen er fra 1948. Evt. ring efter mere info. Kan evt. sendes. Pris 199 kr. ✆ 51 90 86 43

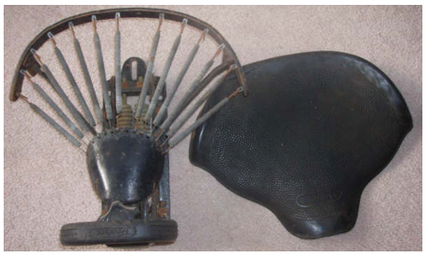
Bogen her hedder **"Bikebook of the Triumph twins"** og omhandler vedligeholdelse og service af de to cylindre Triumpher fra 1956 til 1969, altså alle 350cc/500cc/650cc modellerne i denne periode.. En rigtig nyttig bog med mange "guldkorm" for den som har sådan en maskine.. Ring efter mere info.

Kan evt. sendes. Pris 249 kr. ✆ 51 90 86 43.



Orginalt **Denfield bagsæde** som hurtigt kan skrues på ens veteranmotorcykel.

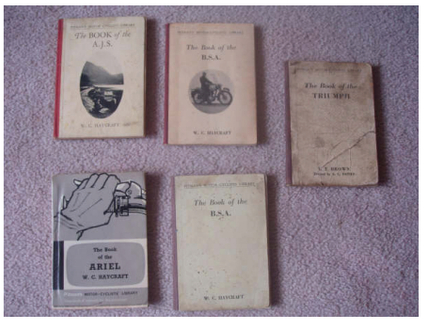
Kan evt. sendes. Pris 399 kr. ✆ 51 90 86 43.



Her er 4-5 orginale bøger om **Ariel/BSA/Triumph/AJS.** Bøgerne er udgivet af W. C. Haycraft også kaldet Pitman`s bøger.

Ariel bogen handler om single-cylindre fra 1939 til 1960. Triumph bogen handler om modellerne fra 1935 til 1949. Den ene bog handler om modellerne fra 1936 til 1950 og den anden modellerne fra 1945 til 1959. AJS bogen omhandler modellerne fra 1932 til 1948.

Bøgerne er alle på engelsk. Kan evt. sendes. Pris 199 kr./stk. ✆ 51 90 86 43.



Corbin speedometer 130 km/t med trip og tandhjul-vinkeldrev og kabel perfekt stand med Indian klemme. ✆ 60 92 75 32.

Nimbus stel m. forgaffel, styr, tank, sadler osv., gl. type. ✆ 60 92 75 32.

Nimbus motor med gearkasse, karburator og manifold osv. 1947 motor nummer. ✆ 60 92 75 32.

Nimbus komplet restaureret og grundmalet med kardan men uden motor/gearkasse. Dette kan dog købes særskilt. ✆ 60 92 75 32.

Stort parti tyske dele sælges billigt. Fint til stumpemarked. ✆ 60 92 75 32.

S5000 gammel emalje nummerplade tabt omkring Ledøje på vej til Ballerup på Skagenløbet.

Læs artiklen andet steds i VETERANEN. Kontakt Hans Sørensen, ✆ 98 24 81 06..

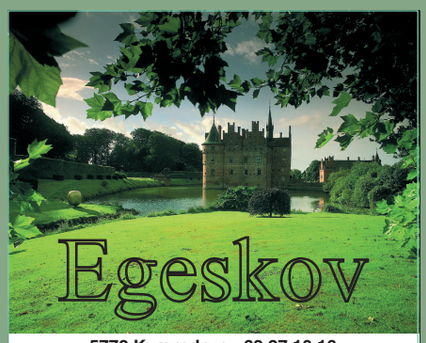
V-903.indd 30 01-06-2009 20:27:12

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

www.jcnimbus.dk

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

Specialværksted
Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.

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

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj:	helligdage og weekends
1. juni - 31. august:	tirsdag - søndag
September:	weekends
Uge 42:	alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,
✆ **54 44 22 22**
www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Messecenter Herning
Stumpe-marked
Ting & Sager 2009

lørdag den 31/10 8-16
lørdag den 27/3 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

TankCure tankforsegling

DUNLOP TIRES

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

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Granlunden 30
9310 Vodskov

POST
PP DANMARK
Blad ID-nr. 47817

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Med blot 100,- kroners indskud ved tegning af police i GF-Forsikring, deltager du i den årlige tilbagebetaling af eventuelt overskud. GF kunder fik i 2008 tilbagebetalt 164 millioner kroner.

PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift - Selvrisiko 1.619 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	598 kr.	186 kr.	1.495 kr.	463 kr.
150.000	934 kr.	186 kr.	2.334 kr.	463 kr.
300.000	1.436 kr.	186 kr.	3.591 kr.	463 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 2007 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-veteran@gf-forsikring.dk