



VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub





VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
45. årgang - 5. 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 klubmed-
lemmer og abonnenter.

Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard, Ellestien 10, 2880 Bagsværd ☎ 44 98 60 32
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, Stentofte 32, 9550 Mariager ☎ 98 54 10 30
lars.soerensen@dvm.dk

Sekretær, henvendelse vedr. adresseændring/abonnement
Ole Jensen, Giesegårdvej 107,
Gørslev, 4100 Ringsted ☎ 56 87 94 20
ole.jensen@dvm.dk

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

Bestyrelsesmedlem, webmaster
Michael Hintz, 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
Lars Mylius Hjelm, Grønkjærsvej 29, Erritsø, ☎ 75 94 22 61
7000 Fredericia
mylius-hjelm@mail.tele.dk

Fyn
Søren Højmark Jensen, Skelskovvej 37, 5690 Tommerup ☎ 64 76 22 56
shoejmarkjensen@yahoo.dk

Vestsjælland
Palle Høst Andersen, Grønningen 53, 4220 Korsør ☎ 20 41 44 30
pallehoest@mail.dk

København/Nordsjælland
Ole Bredahl Bentzen, Kærvej 7, 4652 Hårlev ☎ 32 16 61 28
onkelmoffe@gmail.com

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: Ferdinand Hansen, Mørkøv på sin F.H.M..

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

På den anden side...

Efterår

Det tilsiger kalenderen, og vejret har da også vist, at nu er det her - efter-
året. Men er det også efterår for klubben, for DVM.

Det er ikke gået ubemærket hen. *"Tør veteranmotorcykelklubben tage
springet ind i det 21. århundrede?"* skriver Jørgen Kjær i Veteranpostens
oktober nummer, og han slutter med: *"Nu inviterer Lars Klitgaard til debat
i klubben for at kunne give et mere intelligent svar med spørgsmålet: - Jeg tør
altså godt igen! Hvad med dig?"*

Underligt nok har ingen taget pennen for at kommenterer formandens
spalter i forrige nummer af Veteranen på den ene eller anden måde. Det
kan være du gemmer det til generalforsamlingen!

Pas på køber - det har vi lært mht. at sælge fars 34'er. En interessant
franskskrivende fra Elfenbenskysten - sikkert en fransk oliearbejder, der
ville have en fin Nimbus til veterankørsel hjemme i Frankrig. Lidt bøvlet
kommunikation, da han maskinoversætter mit engelske. Et lille afslag
i prisen og en bankkontrakt fremsendes med beløbet forhøjet med 300
Euro, der skulle betales inden 24 timer via Western Union.

Hvorfor nu det? Spørgsmål stod i kø: *Hvorfor Nimbus?* Fordi hans bror
havde haft en og var forulykket på den, så nu var den her igen! *Hvad skal
den bruges til?* Ja daglig kørsel? *På Elfenbenskysten?* Ja! *Men så skal du jo
have en anden Nimbus, ikke en 34 - det er da at skyde over målet!* Ingen svar.
Så var det da helt tydeligt, at de mange mange mails viste sig at skulle
sikre, at vi kom til at sende 300 Euro ud i intetheden. At han ville have
en Nimbus 34 var kun på skrømt - så ingen eksport til Afrika!

Næste var en amerikansk krigsveteran fra Afghanistan, der var
kommet i besiddelse af temmelig mange Røde Kors penge som han
ville investere i Europa - og så skulle vi jo lige være blodbrødre også!

Nimbussen har vi stadig - et par "salgsoplevelser" rigere.

Godt efterår.

Gorm Wæhrens, redaktør



Indian - bemærk sidevognen. Hvem, hvor og hvilken årgang?
Indsendt af Johannes Holst-Pedersen.

Et meget lille "ØV" og et stort "JUBIIIIII!"

Jeg har nu her i 2010 været aktivt kørende deltager i alle de officielle DVM-løb og har endvidere deltaget i en hel del lokale madpakketure.

ØV:

Når jeg gør status er der for mig kun positive og glade oplevelser at gemme i den evige hukommelse – det er desværre bare ikke en glæde jeg deler med alle medlemmer.

Når jeg ser læserbrevene på side 20 bliver jeg ret ked af det – er løbene mon sammensat på en måde så deltagerne kan ende med at blive småsure på hinanden ??

Vores opførsel over for hinanden, før - under og efter løbene, skal efter min mening være præget af kammeratskab, hygge og udveksling af de seneste gode "løgnehistorier".

Læserbrevene handler om vores opførsel når vi kommer frem til en post under et løb.

Jeg vil godt indrømme at der en gang imellem er lidt "stress" på i de cirka 49 sekunder det tager at stille cyklen forsvarligt fra sig, finde kontrollkort frem, klippe eller måske få noteret tid, få puttet kortet væk og så starte op igen.

Af hensyn til den øvrige trafik, dine venner på gamle motorcykler og dit eget velbefindende kan jeg kun opfordre til at udvise hensyn og passende tålmodighed ved posterne.

JUBIIII!:

Løvfaldsløbet 2010 – 40 års jubilæums-løbet – var bare en særlig oplevelse !

For femte, og desværre foreløbigt sidste gang? , var det de "3 muskete-rer" Egon Nielsen, Erik Kristoffersen og Henning Petersen der havde arrangeret.

Det er helt sikkert et Løvfaldsløb der går over i historien som et særligt

godt DVM løb – flere har sagt til mig at det var en stor behagelighed at start, overnatning og afslutning var samme sted – i dette arrangement var det Kalundborg Vandrerhjem.

På en måde var det et ret "farligt" løb at deltage i – min livrem strammer ekstra meget nu - vi fik under løbet de mest lækre måltider man kan drømme om – det var bare god mad og der var alle steder meget mere end rigeligt.

Den af Aksel W. Hansen skænkede "Løvfaldsløb"-vandrepokal (egentligt er det ret underligt at deltage i et motorcykleløb og så modtage en vandrepokal !?) blev denne gang meget fortjent overdraget til Poul Jørss. Poul havde i år Leif Saugstrup med som "observatør" på sin Nimbus 1936 med sidevogn,

Der har ikke været megen observatørhjælp at få fra Leif da han desværre har måttet opgive at køre motorcykel – hans syn er blevet så dårligt at han hverken må, eller kan, køre selv.

Alle deltagere var enige om at vandrepokalen var tildelt en god veteran-motorcykel-kammerat.

Pokalen er en fantastisk smuk original sølvpokal fra det første "Fanøløb" i 1919. Jeg har i resultatlisten fra dengang set, at pokalen oprindeligt var givet for en 2. plads til F. Chr. Mortensen på Harley-Davidson for at have kørt 1 kilometer i tiden 49 2/5 sekund (svarende til en gennemsnitshastighed på 72,9 km/t). At det præcis var i klassen for motorcykel med sidevogn gør det jo bare årets tildeling mere korrekt da Poul og Leif jo deltog på sidevognscykel.

Mindre end 1 døgn efter at Løvfaldsløbet var afsluttet var der en flot billedserie med 177 billeder på vores hjemmeside – se dem og nyd delta-gernes glæde og dybe koncentration.

Vi ses naturligvis til DVM's general-forsamling, se indkaldelsen på side 22

Indtil vores køresæson snart slutter, vil jeg endnu engang opfordre dig: Kørfornuftigt.

Lars Klitgaard

Indhold

- 2 På den anden side
- 3 Formandens spalter
 - Et meget lille "ØV"
 - og et stort "JUBIIIIII!
- 4 F. H. M.
- 8 En vestjysk altmuligmand!
- 12 Nye bøger
 - BSA bogen
 - Motorcykelhåndbogen
 - Danske Motorportrætter
- 13 Alsløbet 2010
- 14 Skåne Rundt 2010
- 15 Motor-Humør
- 16 29. Internationale
 - Wind Mill Raly
- 18 Egeskovløbet 2010
- 19 Drama op Egeskovløbet 2010
- 20 Det var li'godt pokkers!
- 21 Med svigersønnerne på Løvfaldsløb!!
- 21 Løvfaldsløbet – med som debutant
- 22 Generalforsamling 2010
- 24 Løbs - og Aktivetskalender
- 24 Efterlysning af oplysninger om speciel Nimbus
- 25 Nye medlemmer
- 26 Landet rundt
- 30 Genbrugshjørnet

F. H. M.

stelnummer 28, årgang 1923

Af Gorm Wæhrens, redaktør



F. H. M. står for Ferdinand Hansen, Mørkøv

Ferdinand blev født i 1889 i Mørkøv i Vestsjælland, og kom i lære hos hans far fra 1904-1908.

Fra 1908-1912 arbejdede han hos Fabrikant S. Sørensen i Jyderup, og omkring 1915 byggede han sin første F. H. M. Motorcykle som var resultatet efter seks- syv års erfaring og prøver i praksis. Maskinen kunne købes i 2 størrelser 1 cylindret 2½ HK. og en 2 cylindret 5 HK.

F. H. M. motorcyklen nåede at blive fremstillet i ca. 50

eksemplarer inden den økonomiske krise satte ind 1920'erne og fabrikationen måtte indstilles.

Tilsyneladende er der kun een F.H.M.'er tilbage, som det er lykkedes efterkommere af Ferdinand Hansen og hans kone Alma at efterspore og senere købe i 1997.

Dette køb resulterede i stiftelsen af Motorcykleklubben F. H. M.

Denne består af 11 familiemedlemmer, efterkommere af Ferdinand og Alma Hansen, Mørkøv. Den stiftende generalforsamling var 20/4 1997.



Værkstedet i den spæde start.



Ferdinand Hansen (med vest) med svende og lærlinge.

Herr Fabrikant F. Hansen, Mørkøv.

Jeg nærer den største Beundring for den Motorcykle af Deres eget Fabrikat F. H. M., som jeg købte af Dem i August 1924. De forskellige Dele er sammensat saaledes, at de giver den et smukt Udseende og let Adgang til enhver Reparation. Den er bygget meget enkelt og dog udstyret med alt, hvad der hører til en Motorcykle, og da Materialet er godt, er Reparation noget man ikke kender. Den er meget billig i Drift og trækker med Lethed 2 Mand, og dens Driftssikkerhed er saaledes, at jeg altid har følt mig rolig og betrygget paa min Posttur, jeg er meget glad ved, at jeg traf mit Valg af den, og det er mig en stor Glæde at sende Dem disse Linier saavel som altid at kunde anbefale den til enhver motorinteresset.

Holbæk, d. 1/8 25.

Ærbødigst J. J. Petersen, Landpost.



1925 leveredes den i to størrelser, en 1-cyl. 2½ hk og en 2-cyl. 5 hk begge på 70 x 70 mm.

Kataloget siger om 2½ hk'en: »Den 1-cyl. er meget i lighed med de engelske – i det store og hele en uopsidelig maskine«. Lejerne var af fosforbronze, stemplet af meget let stål med tre ringe. Den havde Scintilla magnet, Amac karburator og halvautomatisk oliepumpe med drypsmøring. Kraftoverførslen var kombineret kæde og rem, og bremsen virkede på remfælgen. Gearet var tospindlet med indbygget kickstarter, og koblingen betjentes fra styret.

Om 5 hk'en: »Den 2-cyl. er idealt af en motorcykle, da denne er enestående enkelt og solidt udført og har en meget ringe vægt, står godt i fedtet føre og er meget fint afbalanceret og afvejet i styr og sadel. Motoren arbejder meget lydløst og trækker lige så blødt som en 4-cyl., magneten er koblet direkte til krumtappen, motor og gearkasse er sammenbygget og danner et helt stykke, der er fri for kroge og indhulinger, således at der intet støv eller lignende kan samles. Motoren er ved eventuel reparation og eftersyn meget let at adskille, motoren kan udtages på få minutter, da den kun fastgøres ved tre bolte. Alle indvendige dele i motoren såvel som i gearkassen er fremstillet af det dertil egnede materiale og med stor omhu indsat hærdet og afslebet, plejlstengerne er smedet i eet stykke og er forsynet med rullelejer, cylindrene er omhyggeligt udslebet og spejlblanke.«

Den havde samme magnet, karburator og smøring som 2½ hk'en. Koblingen havde stållemmer indbygget i svinghjulet og gearet var 2-spindlet. Kickstarteren var indbygget i gearkassen, og kraftoverføringen var kæde. Den havde både fod- og håndbremse og begge modellerne havde affjedret forgaffel. Godt og vel 50 maskiner blev bygget ialt, og der var stor tilfredshed med begge modeller. Maskinerne havde mange gode egenskaber, lavt benzinforbrug, let start, driftssikkerhed og god vejbeliagenhed. Motoren var enkelt og smukt udført, og den var let tilgængelig for reparationer.



Ferdinand Hansen, Mørkøv. Sandsynligvis bygget af hans lærling. Stelnummer 13. Den eneste eksisterende i dag.

Findes der stadig reservedele til F. H. M.'en?

Man er langt, men der er stadig et stykke vej inden den kan startes op. Kickstarter - hvordan var den, nav og 26x2¼" fælge og skærme, øverste forgaffelholder, sæde, store behagelige aluminiums fodhvilere og andet.

Har du kendskab til effekter til denne 2 taktede, 2 gears motorcykel, så vil Motorcykelklubben F.H.M. være meget glade.

§ 11. I tilfælde af salg af motorcyklen og opløsning af foreningen tilfalder et eventuelt overskud velgørende formål.

- Sådan er det skrevet og det betyder at den skal forblive i landet til evig tid - og det bliver den, slutter Jan Gøthche Petersen.



Steen Gøthche
og FHM'en.



Finn Gøthche
og FHM'en.

F. H. M.-Beskrivelse.

F. H. M. Motorcyklen er Resultat af 6—7 Aars Erfaring og Prøver i Praksis. Maskinerne er fremstillet saaledes, at de i alle Maader er de fordelagtigste til danske Vejforhold.

De hidtil fremstillede Maskiner har nu gennem Aarene arbejdet til Ejerens fulde Tilfredshed, og er fuldt ud paa Højde med de udenlandske Maskiner. De kan leveres til konkurrencedygtige Priser og har tillige den Fordel, at Reserve-delene leveres til Halvdelen af de Priser, der ellers forlanges for Delene til de indførte Maskiner.

F. H. M. Motorcyklen leveres i to Størrelser, 1-cylindret 2½ HK., og 2-cylindret 5 HK., begge Maskinerne har i Motorens Konstruktion meget tilfælles med hinanden.

Den 1-cylindrede er meget i Lighed med de engelske Maskiner i saavel Motor som Stel, den er en glimrende Maskine af passende Størrelse til Forretningsbrug, da den er billig i Drift og har en enestaaende Driftssikkerhed.

Maskinen er lavt bygget, let at manøvrere med og staar godt i fedtet Føre.

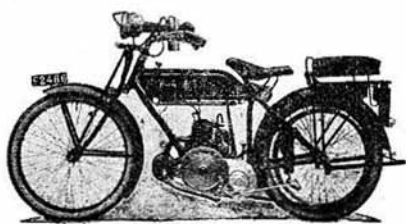
Motoren er meget enkelt bygget uden Spor af Ventiler, der foraarsager Utæthed og Driftsforstyrrelser, og er i det hele og store en uopslidelig Maskine.

Den 2-cylindrede er Idealet af en Motorcykle, da denne er enestaaende enkelt og solidt udført og har en meget ringe Vægt, staar godt i fedtet Føre og er meget fint afbalanceret og afvejet i Styr og Sadel. Motoren arbejder meget lydløst og trækker lige saa blødt som en 4-cylindret, Magneten er koblet direkte til Krumtappen, Motor og Gearkasse er sammenbygget og danner et helt Stykke, der er fri for Kroge og Indhulinger, saaledes at der intet Støv eller lignende kan samles. Motoren er ved eventuel Reparation og Eftersyn meget let at adskille, Motoren kan ud-



tages af Stellet paa faa Minutter, da den kun fastgøres med 3 Bolte. Alle indvendige Dele i Motoren saavel som Gearkassen er fremstillet af det dertil egnede Materiale og med stor Omhu indsat hærdet og afslebet, Plejstængerne er smedet i eet Stykke og er forsynet med Rullelejer, Cyklinderne er omhyggelig udslebet og spejlblank.

Ovenstaaende Beskrivelse af Motorcyklerne F. H. M. giver et lille Indblik i Motorens enkelte og udmærkede Konstruktion, og Anbefalingerne taler for, at Maskinen fuldt ud svarer til Hensigten.

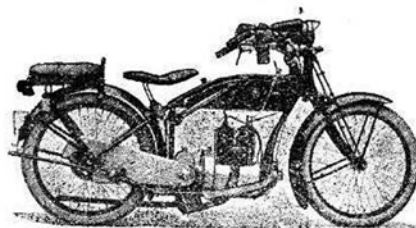


Specifikation.

Motoren. Motoren er 1-cylindret, Boring 70 og Slaglængde 70. Lejerne af Fosforbronce. Stemplet meget let Staal, 3 tætsluttede Ringe. Magneten „Scintilla“. Kaburatoren „Amac“. Smøresystemet: halvt automatisk Pumpe med Drypsmøring.

Stel og Hjul. Prima sømløse Staalrør med Forstærkning indvendig. Hjul: prima Nav og svære Eger. Fælgstørrelse: 26×2¼. Gummi: „Schønning og Arve“. Forgællen solid, fint affjederet. Kraftoverføring combineret Kæde og Rem. Bremse kraftigtvirkende udvendig paa Remfælget. Store behagelige Aluminiums-Fodhvilere.

Gearkassen. Gearet 2-spindlet med indebygget Kikstarter. Koblingen betjenes fra Styret. Nødvendigt Værktøj og Pumpe.



Specifikation.

Motoren & Gearkassen. Motoren er 2-cylindret, Boring 70 og Slaglængde 70. Lejerne af Fosforbronce. Stemplerne meget let Staal, 3 tætsluttede Ringe. Magneten „Scintilla“. Kaburatoren „Amac“. Smøresystemet: halvt automatisk Pumpe med Drypsmøring. Koblingen: Staal-lameller indebygget i Svinghjulet. Gearet 2-spindlet. Kikstarteren indebygget i Gearkassen meget solidt. Kraftoverføring 5/8×3/8 Kæde. Udveksling 1—4.

Stel og Hjul. Prima sømløse Staalrør med Forstærkning indvendig. Hjul: prima Nav med indebygget Bremse, svære Eger. Fælgstørrelse: 26×3. Gummi: „Schønning og Arve“. Forgællen solid, fint affjederet. Skærme: brede Staal-skærme i eet Stykke. Benzintank: 7 Liter. Olie-tank: 2 Liter. Sadelen prima godt affjederet. 2 kraitige Bremses, Fod- og Haandbetjening. Behagelige Aluminiums-Fodhvilere. Nødvendigt Værktøj og Pumpe.

En vestjysk altnuligmand !

Af: Peder Pedersen (691) tekst
Lars Mylius Hjelm (1275) foto



Medfødt interesse for mekanik og især for køretøjer præger en af DVM's medlemmer, som i snart 25 år har været en aktiv deltager i diverse løb i Jylland og på Fyn.

Interessen bliver forstærket ved at "husets indenrigsminister", Anne Marie, ligeledes er interesseret i mandens hobby og gerne deltager i det sociale samvær blandt klubkolleger og deres ledsagere.

Artiklens hovedperson er Henry Nielsen fra Astrup, som ligger mellem Skjern og Videbæk, i Vestjylland.

Medlemsnummer 823 røber, at det ikke er nogen grønskolling i DVM, der her fortæller lidt om.

Egentlig kommer både Henry og Anne Marie fra Sinding / Kragelund ved Silkeborg, men er for mange år siden flyttet mod vest, hvor de befinder sig godt på et nedlagt landbrug, som giver gode pladsmuligheder for udøvelse af hobbyen.

SCO, Matchless, scootere, DKW

Knallerter var selvfølgelig de køretøjer Henry først beskæftigede sig med og den første i rækken var en SCO, men inden længe blev slige 2-hjulere for

små til snedkeren, så han avancerede til en Matchless, 350 cm³ fra 1954 med baghjulsaffjedring.

Herefter fulgte en æra med scootere og biler, bl.a. en DKW-bil fra 1937.

Efterhånden som "hornene var ved at være slebet til" slog interessen for ældre 2-hjulere dog igennem.

Medgiften

Nu er det ikke så let at vide om det var kvinden Henry havde forelsket sig i eller om det var samme ungmøes fars motorcykel, der virkede mest tiltrækkende! Der fortælles imidlertid også at motorcyklen var en nødvendig medgift for at få damen afsat, men det tror jeg nu er en "and".

På trods af giftermål i 1967, måtte Henry dog vente på medgiften indtil 1979, hvor BSA'en skiftede ejer. Der er tale om en 500 cm³, topventilet fra 1930 med kun 'en ejer, nemlig Henry's svigerfar, har køretøjet selvfølgelig endnu større betydning i familien. Modelbetegnelsen er S 29. Cyklen var ikke ukendt for den nye ejer, idet han allerede som barn havde leget på cyklen – uden ejerens vidende..

Nu er det jo ikke enhver motorcykel-

Henry Nielsen med det kørende veteranmateriel: FN model 31B 500 cc, 1931, BSA model S29 500 cc tv., 1930, BSA model C10, 250 cc, sv., 1939.

handel, der er forbundet med et lidkøb – som f.eks. at overtage forrige ejers datter – og for Henry blev den næste erhvervelse på veteranfronten da også af en helt anden karat.

I 1987 kom hr Nielsen nemlig hjem med en BSA, 250 cm³ sideventilet, årgang 1939 - - i en sæk. Den rigtige modelbetegnelse er C 10 .

En ejendommelighed ved cyklen efter datidens forhold er, at BSA'en har batteritænding og at benzin-og olie-tank er combineret én tank.

Det var selvfølgelig noget af en udfordring at gå i gang med, men det lykkedes dog at få en fin lille cykel ud af "skrammeldyngen"

Der har måske været en bagtanke med købet, for i 1988 fik Anne Marie kørekort til motorcykel og pludselig var der to i den lille familie, som havde samme hobby.

Alt for lang tid gik der dog ikke, før end snedkeren, som i mellemtiden havde skiftet fag og var gået over i stålbranchen, var ude for at finde noget "at skrue i".

FN fundet i Hvide Sande

I Hvide Sande fandt han en FN 500 cm³, sideventilet cykel, årgang 1931, model 31B, der absolut ikke var kørende, men derimod en rigtig papkassemodel og uden armaturer til styret.

Købet fandt sted i 1990 og i 1991 kunne Henry køre til syn med en lidt sjælden motorcykel, som vi senere har set til adskillige løb.

AJS

Der skulle nu gå en del år, inden der i stalden blev gjort plads til endnu en veteran.

I 2008 blev der handlet i Linå ved Silkeborg, hvor en ældre AJS, ukomplet årgang 1927 model H5, 350 cm³, sideventilet blev fragtet til Astrup og fik et nyt hjem hos Henry og Anne Marie.

Denne maskine skulle der fremstilles en hel del til, så Henry fik travlt "i bageriet" med at fremstille bl.a. benzintank, kædeskærm, håndgreb m.m.

Cyklen er stadig på bedding, men dog er arbejdet så vidt fremskredet, at det begynder at lugte af maling "i bageriet".

Som beskrevet bor der en ihærdig mand i Astrup og han får en del fra hånden- og især når man tænker på hvor håbløst begynderstadiet somme tider har vist sig at være.

Også andet end veteraner

Nu skal man dog ikke tro, at Henry kun er aktiv på veteranfronten, for i motorcykelstalden finder man 3 stk. BMW-boksermodeller fra 1960-70 samt en Ford A fra 1930.

Førstnævnte 2-hjulere er alle kørende og i fin stand – den ene er dog Anne Maries.



Ford A 1930 og BMW samlingen



Sidstnævnte – Ford'en – er under langvarig restaurering og kræver også sin smed både her og der, men den skal nok komme ud at køre med hr. og fru Nielsen i "agestolen".

DVM Vestjylland bor her også

Da der er gode pladsforhold på ejendommen, gemmer der sig dog både 2- og 4-hjulede køretøjer i krogene, men det vil gå for vidt at begynde at skrive derom – og de er ej heller indeholdt i hr. Nielsens restaureringsprogram, så de må foreløbig blive ude i kulissen.

Da de vestjyske veteranfolk ofte har langt til DVM's efterårs- og vintermøder besluttede man i 2005 at lave en egen afdeling af DVM og til dette



AJS model H5, 350 cc, sideventilet, 1927.

formål lægger Anne Marie og Henry lokaler til, så selv om Astrup måske ikke er særlig bekendt, så ved de lokale veteranfolk dog godt, hvor man mødes.

Henry har ofte hjulpet en eller anden med lidt håndværksmæssig rådgivning og af og til også "banket en slem bule" ud og derved hjulpet flere veterankolleger, og derfor vil vi håbe, at Henry må forblive aktiv en del år frem i tiden.



Smørrekanter er der også plads til

For store plader

Apropos VETERANEN 4 med omtalen side 4 nederst af nummerplader, så har Hans Peter Olsen indsendt billeder af sin dejlige FN 1914 med den originale plade. Dokumentationen for sin rigtighed ses på siden til venstre, at der netop er nummeret A1136 der var det første nummer på denne tidlige FN. På første billede kan I se, hvor meget nummerplade faktisk rager ud til siden. En form for hækspoiler, i hverfald et spoleret udseende på et fantastisk flot køretøj.

Set bagfra er det voldsomt. Flere der har set billedet tror det er noget der er lavet for sjov og ikke en autoriseret dansk historisk nummerplade. Men den er sand og autoriseret, men ikke autentisk.

Lovteksten 1905 lyder: *"Paa Motorcykler paa en under Sadlens bagerste kant anbragt Plade med Tal og Bogstaver af mindst 3 Tommers Højde"*. Motorcykler således de første køretøjer der fik påbudt nummerplade.

26/6 1906: Mindst 3" høje bogstav/tal.

3/9 1908: Mindst 3" høje bogstav/tal på plade.

21/5 1910: 7 cm høje bogstav/tal på plade.



17/3 1919 kommer den nye type nummerplade (se foto): Plade på langs for og bag på. Bogstaver 4 cm høje. Tal 7 cm høje.

Og det er ikke sådan virkeligheden er lige nu. Ø14 skal altså efter lovteksten have lige så høje tal som Ø502.

Nederste billede hvor H P Olsens A1136 gjort mindre, dog ikke selve den hvide plade.

Det bør være noget vi i DVM kan gøre noget ved gennem Motorhistorisk Samråd.

red.



Attest.

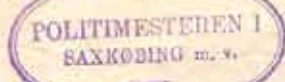
Hr.

boende

Prokurist Tegner Odian
Odian, 10
 har for Politiet anmeldt at være ^{Ejer}~~Bruger~~ af en fra Fabrikken *Nationale*
 i *Belgien* udgaaet, til *privat Brug*
 bestemt ~~hjulet Motorvogn,~~ ^{hjulet Motorcycle,} betegnet med Fabriks Nr. *45457* par *Hel*
 indrettet til *Personer.*

Cylinderdiametren *6,5* Centimeter. Slaglængden *0,086* Meter.Cylinderantal *1* Bevægskraft *Benzin*Antal Hestes Kraft *2 1/2* Kørehastighed *50 km. pr. t.*Egenvægt *70 kg* Ladningens MaksimalvægtKøretøjet er indregistreret her under A Nr. *1136*

Motorcyklen er Dags Dato anmeldt
her og indregistreret under L. 21/63
samt tilhørende tilhørende foruden af de gældende



Motorcyklen er Dags Dato anmeldt her som
sejlt til skibe O. Petersen Bledbyrg
af Næstved

Det for Tolakammer anmeldte køretøj
af fra T. Sørensen, Bledbyrg til
O. Petersen, Bledbyrg, udførte ikke
Beigt til at slæbe Panselvagn
ifølge H. L. Lov. Nr. 16 af 1. Februar 1912.

Nye bøger

BSA bogen

Jens Jessen har gjort det, igen. BSA bogen lægger stor vægt på den danske side af BSA historien. Og sikke billeder. Har du behov for et godt tilbageblik, så emmer bogen af perler.

Vi kunne fylde et temanummer af Veteranen med fotos og anekdoter fra Jessens bog - men det går ikke. Den skal nydes som den er.

Bogen er på 248 sider trykt på kvalitetspapir, stift bind, sort-hvid og farver, 298 kr. udgivet af GT Forlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg, 8657 7201.

En bog for alle der elsker gamle motorcykler - ikke kun for BSA ejere.



Motorcykelhåndbogen

Et genoptryk af Mogen H. Bamkiers klassiske "Motorcykelhåndbogen", der blev udgivet af Skandinavisk Motor Journal i 1955.

Med stor omhu guider Damkier læseren igennem motorcyklens virkemåde. Bogen er en guldrube for alle, der har lyst til at reparere ældre motorcykler eller blot ønsker at forstå, hvordan en motorcykel er skruet sammen.

Bogen indeholder desuden nyskrevne afsnit om vekselstrømsanlæg og skivebremsere på motoryckler, så indehavere af motorcykler fra 60'erne og 70'erne også kan have stor glæde af Damkiers klassiske værk. Vejl. pris kr. 348, 288 sider i sort/hvid og farve, stift bind.

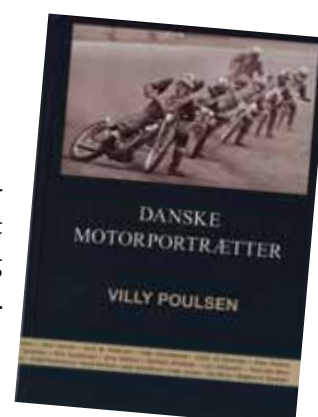
Kan købes hos boghandleren eller på www.forlagetnautilus.dk

Danske Motorportrætter

I en årrække har forfatteren Villy Poulsen dækket området om klassiske biler og motorcykler, men artikler i dagspresse, bøger, og de senere år avisen Klassisk Bil & MC. Her er det bl.a. blevet til en række portrætter af mennesker, køreere og andre, som har udmærket sig indenfor især MC-området. Portrætartiklerne er resultat af personlige samtaler, interviews.

Bogen bør suppleres med et datoblad for hvornår artiklerne er bragt.

192 sider i sort-hvid, stift bind. Veterania Forlaget Classic, 29908890.



Alsløbet 2010

Tekst og foto: Lars Mylius Hjelm. Foto: Thomas Andersen.

Den 28. august blev det 34. traditionsrige Alsløb afviklet. Denne gang var det arrangeret af Mette og Ole Pedersen fra Tandslet på Als. Der deltog 34 maskiner hvoraf 15 var med observatør. De ældste maskiner var to New Hudson fra 1914 ført af hhv. Svend Kudsk og Steffen Møller fra Ikast. Selvom der var lokket med at maskiner (ikke personer) fra før 1920 kunne deltage gratis, var der ikke andre der lod sig friste til at trække den gamle ud af stalden, så derfor var årgangene jævnt fordelt mellem 1927 til 1939. Starten foregik hos firmaet Bil-Co Nørrekobbel 5 i Sønderborg, der ligesom sidste år var sponsor med kaffe og morgenbrød, samt en lille topolie.



Løbsleder Ole Pedersen slutinstruerer.

Første start var kl. 11⁰⁰, derefter med et minuts mellemrum. Da vi var ved start nr. 18 kom den første korte regnbyge ind over området og turen var da også præget af hvor heldig man var ikke at få vand i hovedet, men kunne køre i solskin og på våde veje der hvor bygerne lige var faldet.

Turen der var på 100 km foregik hovedsagelig på den sydlige del af øen og der blev kørt efter både kort og tegn. Når man ser på et kort over Als, så forstår man godt, at det blev til noget



Strategimøde.

af et broderi, når man fik tegnet ruten op med speedmarkeren. Det resulterede da også i, at man kunne hilse på kendte ansigter alle vegne på øen, de kom både forfra, bagfra og fra siderne.

Det var ikke noget let løb (hørt i krogen), men der var da mange der fandt alle posterne, selvom enkelte poster var meget opfindsomt anbragt, ja nogle gange bestod ruten kun af to hjulspor med tilhørende huller, så affjedringen bankede igennem selvom man forsøgte at undgå det.

Det lønnede sig som regel at vælge en hullet markvej, for det var gerne der den hemmelige kontrolpost stod og de havde svært ved at fjerne smilet når vi havde været forbi. Der blev kørt på alle slags veje, både de fine med pæn asfalt og små asfaltveje, hvor den fattige Sønderborg Kommune endnu ikke har nået at fylde asfalt i hullerne.



Myldretid ved kontrollen.

Pausen blev holdt ved Friskoven i Tandslet, hvor der blev serveret bœf bearnaise med ris og dertil en øl eller sodavand samt nærgående hvepse. Efter den korte pause med spisning og med at brodere videre på kortet, fik vi set lidt til området omkring Fynshav og Guderup, inden turen gik videre sydpå gennem Augustenborg mod målet, der var anbragt i Sønderborg hos Euromaster på Nørrekobbel 7C. De havde ligesom sidste år lagt lokaler til vores arrangement, ikke kun lokaler, men de serverede også grillpølser med det hele samt sodavand, øl og kaffe. Selvom vi var ved at være lidt brugte efter løbet, kunne man høre på snakken at humøret var højt ved bordene,



Smukt landskab og rimelig jordvej.

så da Ole kom med resultaterne fra løbet, måtte han pifte meget højt for at få opmærksomhed.

Efter præmieoverrækkelserne blev alle hjælpere / officials kaldt frem til en lille gave og bifald. Kurt Hansen takkede på deltagernes vegne, Mette og Ole for et godt arrangement. Herefter begyndte hjemturen, nogle lokale kørte hjem på cyklen, andre der skulle længere, foretrak at transportere den

Det var så afslutningen på dette års Alsløb der havde ført os rundt i øens flotte natur og gennem små hyggelige samfund. Tak til Mette og Ole for at have overkommet arrangementet til trods for, at de blev forældre tre uger før løbet, tillykke med datteren.

P.S. Bil-Co og Euromaster har meddelt at de også vil åbne dørene for os til Alsløbet næste år.

Klasse 1: præmier:

3. Kurt Hansen 34 point
2. Karl Erik Bregnbjerg 28 point
1. Poul Iversen 16 point

Klasse 2: præmier

3. Ole og Mie Katrine Hansen 42 p.t
2. Bjarne og Åse Andersen 38 p.
1. Charles og Birthe Mortensen 17 p.

Årets hestesko gik til Jens og Jonna Nielsen p.g.a. tabt kontrolkort.



God stemning efter et godt løb.

Redaktøren beklager at tilmelding til Alsløbet blev overset i forrige nummer. red.

Skåne Rundt 2010

Af Otto V. Lassen

Løbet blev afviklet i dagene 21. og 22. august. Lørdagen bød på høj sol hele dagen og om søndagen havde vi gråvejr og en enkelt byge. Der var start og mål på Örenäs Slott, som ligger 17 km syd for Helsingborg. Niels Palle og jeg var taget over om fredagen, så vi i ro og mag kunne nyde dette flotte sted med en slotspark, som ligger højt hævet med en pragtfuld udsigt over Øresund, Ven og Danmark.

Der var 129 deltagere med repræsentanter fra Sverige, Norge, Tyskland, Holland og 23 cykler fra Danmark. Ældste cykel var en Wanderer 3/PS fra 1911 og nyeste en BMW R71 fra 1939. Aldersgrænsen er åbenbart sænket fra 1945 til 1939. Det har vist givet lidt støj i lokalerne.

Første start gik kl. 8⁰⁰ lørdag morgen. Allerede efter et par kilometer var Bernt Linder havareret med et fladt bagdæk. Årsagen var formentlig for lidt luft, så ventilen var revet af. Vores gamle ven Poul Söndergaard blev sendt af sted til Biltema i Helsingborg efter en ny slange. Slangen blev skiftet og pumpet godt med luft. Det med luften har åbenbart været i overkanten. For lige pludselig eksploderede slangen. Poul havde da heldigvis købt to slanger, så sagen blev løst, og Bernt fuldførte. Være gik det med Svend fra Roskilde, som udgik med manglende motorkraft, og Allan fra Brøndby, som udgik med tændingsproblemer.

Turen gik over Saxtorp og videre sydpå til Smygeham, hvor vi fulgte kysten over Ystad, Simrishamn, Kivik med mål på Åhus Strand Hotel, som ligger i første række til Østersøen. Det var en pragtfuld tur i de bølgende landskaber med kik til havet. Undervejs havde mange tilskuer taget opstilling og var i besiddelse af program for løbet, så de kunne følge med i, hvem der passerede. Der var et hold på ca.

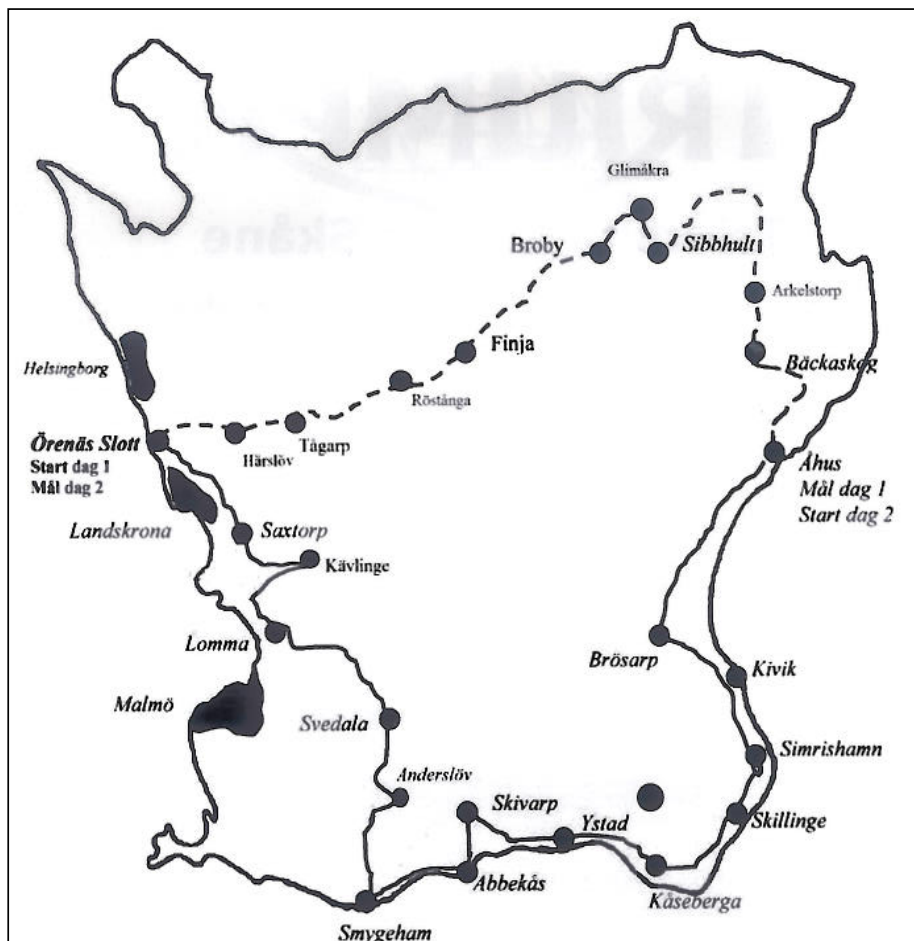
15 som havde paptallerkner, hvorpå der var skrevet tal, så de kunne give karakterer til de passerende cykler.

Søndagen blev mere strabadserende, da vi nu skulle tværs over landskaber med de svenske skove. Første udfordring var ca. 25 km grusvej. Jeg fik en skideballe af Niels Palle, som mente, at jeg kørte for stærkt med ca. 40 km/t. Men da jeg kører solocykel, skal jeg jo have lidt fart til gyrokraften for at holde balancen. Da vi var kommet ud fra den forbandede grusvej, holder der en mand med et punkteret baghjul. Jeg kommer til T-vej, hvor Niels Palle nu er forsvundet. Jeg finder ham hos manden med det punkterede baghjul. Det viser sig, at Niels Palle også er punkteret på baghjulet. Han forbander igen over grusvejene og skifter til reservehjulet.

Næste udfordring på de lange stræk

igennem de svenske skove er, at træerne vokser sig store og sender rødder ud under asfalten, som hæver sig som et vaskebræt. Så nu er udfordringen at prøve at undgå disse buler. Det er hårdt for cyklerne. Sidst jeg var med brød en forgaffel sammen, så manden måtte overnatte på sygehuset. Vi slap nogenlunde igennem. Vi kommer ud på noget bedre vej, og lige pludselig spotter jeg en dame, som ligger livløs og fladt på vejen. Så er det, at Erik Kristoffersen siger, at det er godt med førstehjælp (husk kursus 29/9 i Kværkeby). Jah, men jeg forstår ikke svensk. Så jeg lader en svensker foran tage action. Damen er nu kommet op på alle fire, så jeg vurderer, at der er puls, og vi glider videre.

Vi når Örenäs Slott lidt i fire efter nogle pragtfulde dage i nogle spændende landskaber og utrolig fin forplejning.



Motor-Humør

med AKSEL KARDANG

Af Bente Knudsen, Randers



I medlemsbladet "Veteranen" nr. 4 efterlyser Søren Højmark Jensen en god historie eller anekdote til et billede under emnet "Motor-Humør".

Jeg har en historie, og den er sandfærdig - men - hvorfor skulle jeg egentligt påføre mig selv noget ekstra arbejde, når jeg i forvejen har en travl hverdag?

Jo, det gør jeg med den begrundelse, at jeg hver måned venter på, at "Veteranen" dumper i postkassen. Er der mon nye og spændende historier, er der skrevet oplevelser fra de seneste løb, eller har Søren fundet på noget nyt til et dejligt smil eller billigt grin?

Teksten på billedet passer ikke helt på mit bidrag med hensyn til alderen på MC'en, køreren og beskrivelsen af den tabte passager, men ellers falder det vist meget godt i hak.

Vi skulle denne gang deltage i Skagen Løbet 2006. Turen gik fra København til Skagen, og nu vi var kommet "hjem" til Jylland. HD'en fra 1929 gik rigtigt godt, så det kørte bare.

Fredag skulle vi køre tværs over Hovedvej 15 (Århus/Silkeborg) ved Mollerup. Hovedvejen var meget trafikeret. Der var en større flok veteraner, som pænt ventede "side by side" og i kø for at passere hovedvejen.

Der var heldigvis flinke bilister, som holdt tilbage for os veteraner, så det var med at komme over i en vis fart. HD'en gik i stå - lige midt på vejen - og hvad gør man så?

Jo, man "bener" selvfølgelig en MC fra 1929 over (hvad er problemet?), men den var jeg ikke lige med på, så jeg sprang let og elegant af passagersædet og skubbede, så vi kunne komme væk fra hovedvejen.

Desværre havde Martin ikke opdaget mit lille "afhop" og var derfor overbevist

om, at han havde "benet" HD'en over.

Tilfældigvis gik det meget nedad bakke på modsatte side af vejen, hvorfor HD'en startede. Det var det, så hvorfor ikke fortsætte og kører videre (tænkte Martin).

Jeg stod stille et øjeblik og tænkte - den skal lige godt i gang, så stopper han (det har vi prøvet før), så jeg begyndte at gå, men ak og ve, der blev rigtigt givet gas, og væk var manden på HD'en.

Meget hurtigt stoppede en veteran på en rød Indian u/passagersæde, som var frisk og klar over situationen. Der blev lukket op, så Martin kunne blive indhentet.

Den røde Indian kørte op på siden af Martin med ordene "Ska' du ikke have konen med?"

"Hva'?"

Det blev ikke helt forstået første gang, hvorpå det heldigvis blev gentaget. Martin fandt da ud af, at konen/observatøren manglede.

Desværre har jeg glemt navn og nummer på min hjælper, men mange tak for indsatsen.

Jeg tror, der gik ca. 10-15 minutter

inden der kom en veteran på en HD kørende i mod mig.

Det første spørgsmål var: "Hvad er det sket?"

Jeg forklarede, hvad jeg havde oplevet, og det gav heldigvis et godt grin.

Vi kom tilbage på ruten og her fik Martin en rigtig god ide:

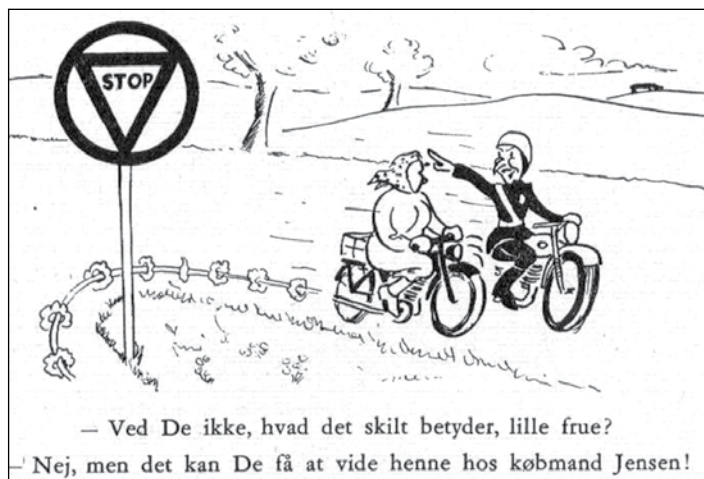
"Vi siger det ikke til nogen, vel?"

Det kunne han nu godt glemme alt om. Jeg var blevet set og overhalet af mindst 30 veteraner på min gåtur, så "rygtet" ville nok komme i mål før os.

Året efter skulle vi starte i Skagen. Så er alt være glemt, troede vi.

Da vi stod klar til start i Skagen i år 2007, skulle Svend Erik Nielsen og svigersønnen - flinke folk - starte lige efter os. Den første bemærkning var, at de nok skulle samle mig op, hvis Martin "blæste mig af" på vej mod København - MEN - desværre "stod de af" i Nyborg og har ikke deltaget siden. Det var en rigtig pæn tanke, og så havde de et passagersæde.

Det forlyder, at der er andre, som har haft en lignende oplevelse. Jeg håber derfor, at der vil komme flere bidrag og historier ud af Søren's fine oplæg.



- Ved De ikke, hvad det skilt betyder, lille frue?
- Nej, men det kan De få at vide henne hos købmand Jensen!

Har du en anekdote til billedet her, en god historie, en vist, eller andet du kommer i tanke om, så send den venligst til Søren Højmark Jensen. Adressen finder du side 2 under lokalredaktører. Så bringer vi forslagene i næste nummer.

29. Internationale Wind Mill Rally

Af Jørn Skrøder Jensen

Lørdag og søndag den 27- 28. august 2010 blev det 29. internationale wind mill rally afholdt i Hamove, Hengelo (gld) Holland.

Vi var 6 sønderjyder, som svigtede Als-løbet (Undskyld) for at prøve at deltage i et internationalt stævne. Jeg var så heldig at få kørelejlighed med Kai Beck, som tidligere har deltaget i flere wind mill rallies, så han vidste, at det gælder om at være på plads allerede fredag, hvor de fleste deltagere indfinder sig. Derfor kørte vi af sted torsdag ved 20³⁰-tiden, og nåede frem til startstedet ved 1³⁰-tiden om natten.

Det havde regnet konstant og voldsomt hele vejen ned, og pladsen var noget pløret. Vi gik en tur for at se, hvordan vi bedst kom ind på pladsen. Kai havde bemærket, at der var 3 traktorer, så vi burde kunne hjælpes fri, hvis vi var uheldige. Men det lykkedes os at klare det uden behov for hjælp.

Svend Erik Holm kom tidligt om morgenen. Han var stoppet ca. 10-12 km før pladsen, og havde afventet at det blev lyst før han kørte de sidste km. Arne Bramsen havde Steen Hadberg Pedersen med, og Per Alvin skulle så køre bagefter. På en eller anden måde virkede Arnes GPS ikke. De kom i hvert fald først frem op på dagen. De måtte have hjælp af en hollænder til at indstille GPS'en for at finde vej. Arne viste senere sine færdigheder ved en grill, så han blev tilgivet sine manglende evner udi GPS'ens forunderlige verden.

I løbet af fredagen kom alskens

forskellige mc, som vi sjældent ser til danske løb. I flæng kan nævnes Achilles 1901 (min favorit – nærmest som et schweizisk urværk), Peugeot 1904, Clyno 1910, Moto Reve 1912, en del Wanderer, Sunbeam (perfekt motor-gang), Douglas osv. osv. Det var et fantastisk syn.

Fredag aften var der velkomst ved borgmesteren og samtlige hold blev præsenteret. Stifteren af Wind Mill rally var død i febr. 2010. Hollandsk TV havde haft en mindeudsendelse, og denne blev vist.

Lørdagen oprandt, og vi skulle starte fra rådhuset i Bronckhorst. Her var borgmesteren på ny til stede. Efter flaghejsning gik starten med 3 MC'er pr. minut. Særlig lagde jeg mærke til 3 englændere i militæruniform og med medbragt 'Nurse' i tidskorrekt påklædning. Det var flot.

Løbet blev kørt efter tegn, og afmærkningen var perfekt. Efter drej blev vist trekant for ligeud, så vi vidste, at det var korrekt vej, som vi var kørt ned ad.

Jeg havde valgt at køre på min Triumph fra 1914, og det viste sig, at karburatoren gjorde knuder, så jeg havde svært ved at styre motorgangen, topbolten på cylinder blev skudt ud (men jeg fandt den heldigvis igen, og kunne køre videre efter den var kølet ned og kunne skrues i), udstødning raslede løs. Men Steen, som var vor kaptajn, var frisk med opmuntrende ord, så han fungerede tillige som opsamlere for os.



NSU med kædetræk på forhjul



Triumph TT Roadster 1912



Dejlig original Moto Reve 1912



Danskerlejren under opbygning



Jeg kunne ikke stå for den sidevogn, monteret på Clyno, der fik præmie for istandsættelse.

Arne havde problemer med sin benzinbane, men noget gummi, slangebånd og andet hekseri fik også ham videre.

Vejret var perfekt, bortset fra ca. ½ times regn. Landskabet regnfyldt – Holland havde i vort område fået ca. 180 mm. de sidste 2 dage før løbet, så der var vand overalt. Både på marker, i haver, floder var løbet over, og mange broer var 5-10 cm fra at blive oversvømmet. Mange steder oplevede vi, at vi sad i øjenhøjde med vandet, og hvis digerene var blevet utætte, ville vi have kørt i 1-1,5 m vand.

Afslutningen på dag 1 var i Hengelo tekniske museum, hvor mange motorer kunne startes og køre. Fabrikken Stork er fra Hengelo, og derfor var der adskillige store maskiner fra denne fabrik. Der var også andet teknisk udstyr som telefoni, radar og strøm, så her kunne enhver drengedrøm opfyldes.

Om aftenen var der prisuddeling for 1.dagens konkurrence. Det var deprimerende set med danske øjne. Point for de første 5 i hver af de 5 klasser var ikke over 5 strafpoint for 5 poster. Altså var flere tider lige i øjet.

For mig havde det især drillet, at der ikke var hverken klippetænger eller kortlæsning. Det gjorde, at jeg ud fra mine strafpoint kunne se, at jeg havde kørt ca. ½ gang for hurtigt.

Men jeg havde da også bemærket, at både MC'er og biler var kørt forbi os deltagere, og tilbage igen med 'ikke-altid-hollandske nummerplader'. De fleste af disse køretøjer holdt til på pladsen, og da flere var om end meget karakteristiske, (dyre mercedes på svenske nr.plader, BMW off-road mc i den dyre ende m.v.). Jeg kan derfor ikke sige mig fri for, at det er så prestigefyldt at vinde wind mill, at visse hold måske får lidt vejledning omkring afstande og tider. Selv havde jeg intet indtryk af, hvor mange km. Vi kørte og heller ikke noget udleveret kort over ruten. Derfor kan jeg ikke forstå hvordan mindst 25 deltagere (10%) kan komme til kontrolposter med højst 1 min. afvigelse i forhold til idealtid. Og



Det svenske holds sættevogn

flere endda på idealtiden på samtlige 5 poster.

Søndag var på ny orientering efter tegn. Løbet startede med en koldstart, hvor motorcyklerne havde været lukket inde i godt 12 timer. Pausested var hhv. et bryggeri (hvor vi dog fik kaffe) og med afslutning på rådhuspladsen i Doetinchem. Også om søndagen var 5 poster, og her var point også deprimerende for os danskere. Jeg havde problemer med udstødningen, så ca. ½-delen af løbet var med fri udblæsning. Og for at slutte i sædvanlig stil, så kørte jeg tør ca. 3½-4 km. Fra mål.

Point var en gentagelse af lørdagen, så her var hollænderne i front, skarpt forfulgt af svenskerne. Uanset hvor grundig forberedelse og træning, så har holdene været usandsynlige heldige med ankomsttiderne til de forskellige tidskontroller – så heldige, at det ikke kan være tale om dygtighed.

Vejret om søndagen var præget af heftige regnbyger og kraftigt blæsevejr.

Heldigvis var jeg kun ude at køre ca. 15 min. i regn – den øvrige tid var jeg på pausesteder.

Og hvordan var løbet så i forhold til vore egne løb. Vi kørte efter tegn, så der var ikke en masse forvirring om det at indtegne rute og finde rute. Vi kunne koncentrere os om at køre motorcyklen og nyde landskabet. Pauserne blev brugt til at se maskiner og andet teknik og i det hele taget slappe af. Ikke noget med at konferere rute og veje af med andre deltagere.

Der var heller ingen klippetænger, hvor vi tit har kaotiske forhold herhjemme. Kai og jeg plejer at køre forbi, når vi kan se et opløb. Det var vi fri for i Holland.

Motorcyklerne var meget mere forskellige, og strakte sig over mange flere årgange – ældste fra 1901 og så indtil 1940 – men alle unikke og spændende.

Hvis jeg får lejlighed til at deltage igen, så er der ingen tvivl om, at jeg er blandt deltagerne igen.



Det danske A-hold

Egeskovløbet 2010

Af Eigil Sørensen



Leif og Dagny Obbekær på Henderson. Starten er gået.

Det var en glæde for mig, da Leif Obbekær i vinter sagde til mig, at han i år ville ud at køre på sin Henderson i Egeskovløbet. Leif har gennem vort samarbejde, i mange sammenhænge, vist mig, hvor stor pris han satte på dette løb, og nu ville han sammen med Dagny, igen ud at opleve det. Det kunne ikke være bedre og jeg håbede, at de ville få en god oplevelse.

At jeg så erfarede, at det i år var 40-tyvende gang, at Leif var involveret i Egeskovløbet, gjorde det blot endnu bedre. Men det forårsagede jo også, at jeg nu ikke havde ham som sparring under planlægningen, forberedelsen og afviklingen af løbet.

Men jeg havde stadig Søren Sejersen, fra Kerteminde, som den garvede veteran til at hjælpe, og så trådte Thorben Korsgaard fra Revninge ind i arbejdet, så vi tre dannede det team, der er resulteret i årets Egeskovløb.

Den EDB-mæssige vejledning og hjælp under vejs, fik jeg nu fra Lars Sørensen, som med sin altid store imødekommenhed, guidede mig gennem den del af tilmeldingsprocessen, som jeg ikke tidligere havde foretaget.

Nu efter at løbet er overstået, er vi enige om, at vi tre sammen med Mogens Jensen fra Rynkeby, vil danne det team af fynboer, der vil forsøge at tilrettelægge Egeskovløbet 2011.

Vi er enige om, at rammerne for

løbet ønskes fastholdt og at vi fortsat vil forsøge at få endnu flere af de gamle motorcykler ud på de fynske veje til næste år. Hvad vi ellers finder på af små tilføjelser, der understøtter Egeskovløbets vedtægter, må I så vente med at opleve til næste år, hvor vi forhåbentlig igen får mange deltagere. I år blev det til 187 tilmeldte.

De første gæster kom til Egeskov torsdag, hvor også Ole Ploug fra Egeskov og Margit og Kurt Hansen fra Nordborg, som de trofaste hjælpere, havde forberedt campingpladsen, for week-end'ens rykind.

De øvrige mange hjælpere, som jeg også skylder en stor tak, kom så til Egeskov i løbet af fredagen og lørdagen, efterhånden som de tildelte opgaver fordrede det.

Det er fortsat en glæde for mig, at se de glade og aktive "Veteraner" med deres beundringsværdige maskiner, have travlt og samtidig hygge sig med ligesindede venner og bekendte.

At blive budt velkommen af Erik og Anita fra Horsens med en tak for sidst, når jeg ankommer torsdag, er også noget af det, der giver lyst til fortsat at medvirke i Egeskovløbet.

Vi var ikke så heldige med vejret, som de tidligere år, men en snak med deltagerne, efter at de var kommet tilbage til Egeskov, overbeviste mig om, at det ikke var så galt, som jeg toede.

De havde kørt på tør vej på flere strækninger, og nu var regnen også helt ophørt i Egeskov, og resten af week-end'en holdt det tørt.

I år var ruten lagt vest over mod Glamsbjerg, hvor pausepladsen var på godset Krengerup.

Her havde vi i år gjort lidt mere ud af arrangementet end tidligere, og deltagerne havde under pausen, mulighed for at se indenfor i de to museer, Skodamuseet og Hørvævmuseet.

Ved tilbagekomsten samledes deltagerne igen i år ved festteltet, hvor de blev budt på en tår at drikke, og hvor de samtidig fik lejlighed til at udveksle synspunkter og oplevelser.

Det oplever vi som et godt punkt i programmet, og det vil blive gentaget fremover.

Sædvanen tro, blev vi samlet i festteltet til spisning, hvor Egeskov's Cafe igen i år, serverede en udmærket middag.

Under festen bad Lars Klitgaard om ordet, hvorefter han gjorde deltagerne opmærksom på, at vi i forsamlingen havde en person, som nu gennem 40 år, havde medvirket aktivt i Egeskovløbet, som deltager i løbet, men i en lang årrække, som ansvarlig leder af løbet; nemlig Leif Obbekær.

Der var ingen tvivl om at det er værdsat af deltagerne, som klappede meget og længe.

Min person blev i samme forbindelse nævnt, som aftager af opgaven med gennemførelsen af Egeskovløbet, efter at Leif havde meddelt bestyrelsen, at han ønskede at slutte som leder af løbet. Det var så med stor tilfredshed, at bestyrelsen nu efter 3 år, fortsat kan overlade opgaven til mig.

Jeg vil fortsat gøre mit bedste for at leve op til bestyrelsens og deltageres forventninger.

Placeringen i de forskellige klasser blev nu udpeget:

Klasse 1

1. Karl Erik Brejnbjerg, Tørring
2. Heinz Kindler Schalfeld, Tyskland
3. Laurits Lind Hillerød

Klasse 2

1. Jens Peter Sørensen/Veronika, Lejre



Ole Jensen sætter af sted på Royal Enfielden.
Ved selvfølgelig ikke, at han senere bliver overdraget Tøjret.

2. Niels Erik og Gerda Sørensen, Hadsten
3. Henning Petersen/Erling, Køge
Klasse 3

1. Otto V. Lassen, Roskilde
2. Jens Hald, Randers
3. Erling Nielsen, Randers
Klasse 4

1. Niels Palle og Tina Nielsen, Nyborg
2. Kurt og Karen Høybye, Odense
3. Ivan B. og Ida Fog Petersen, Karlslunde
Klasse 5

1. Allan Lundgaard, Hedensted
2. Kaj V. Pedersen, Randers
3. Jacob Møller Svenningsen, Århus
Klasse 6

1. Charles og Birthe Mortensen, Nordborg

2. Martin og Michèle Søndergaard, Hobro
3. Erik Laursen/ Anita Lassen, Horsens
Efter præmieoverrækkelserne kom Tøjerindehaveren fra 2009 Lars-Henrik Olsen på podiet for at videregive "Egeskovtøjeret", der er en kammeratskabsorden, der vandrer fra medlem til medlem.

Lars-Henrik udtrykte i den forbindelse, at den tradition er noget meget væsentlig, og han fremhævede "Egeskovtøjeret" i forhold til andre traditioner han kendte.

Derfor var det en stor glæde for ham, at udpege Ole Jensen, mangeårigt medlem og ny sekretær i DVM's

bestyrelse, der efter hans mening levede fuldt og helt op til de værdier, som et æresmedlem af Egeskovløbet, skal leve op til.

Langvarige klapsalver bekræftede deltagerens billigelse af valget.

Festen sluttede ved midnat og i løbet af søndagen blev Egeskov forladt af de sidste løbsdeltagere.

Vi i løbsledelsen, er nu i gang med at forberede planlægningen af næste års løb, som vi forventer bliver lørdag den 13. august. 2011.

Så I kan godt sætte kryds i kalenderen og være klar med de gamle prægtige maskiner, gerne de ældste I har.

Drama på Egeskovløbet 2010

Afslutningen på Egeskovløbet 2010 kunne have udviklet sig dramatisk, da Kaj V. Pedersen under spisningen fik et stykke agurk til at sætte sig fast i lufrøret og var ved at blive kvalt. Jan Svane Crilsen greb resolut ind og fik Kaj ud af teltet, hvorefter Jan lagde armene rundt om Kaj og trykkede mellemgulvet ind med sådan en kraft, at den famøse agurk røg ud af munden på Kaj, som nu kunne trække vejret. Nu var Torke også kommet til og begyndte at dunke Kaj i ryggen. Kaj prøvede forgæves at slippe af med overfaldsmanden, da problemet nu var løst. Det lykkedes dog efter et stykke tid at få overbevist Torke om, at Kaj var frisk igen. Torkes indgriben blev forklaret med, at han en gang havde været brandmand.....

Rigtig godt gået af Jan Svane Crilsen, som benyttede sin viden fra et førstehjælpkursus.

Moralen er, at man altid skal vælge sin redningsmand med omhu.

Otto V. Lassen



Laurits Lind sætter i fart
-Jan Crilsen afventer på BSA.

Det var li' godt pokkers!

Af Jens Bisbjerg Andersen, Frederikshavn

Allan Kløve Nyborg og jeg fulgtes ad på årets Egeskovløb. Efter pausen var Allans Nimbus tæt på at løbe tør, men heldigvis kunne vi købe lidt benzin af en venlig Harley sidevognskører ved klippetangen Solevad. Mens vi var ved at hælde benzin på, kom en Dania med observatør i sidevognen kørende hen imod os. Ca. 20 m før ankomsten dyttede Daniaens fører 3-4 gange i boldhornet. Jeg troede, at det var en venlig ankomsthilsen, så jeg vinkede og smilede. Der tog jeg fejl. Vi fik at vide, at vi skulle køre længere frem.

Begge vore motorcykler var nu parkeret korrekt i vejkanthen lige efter klippetangen, men det gik op for os, at grunden til, at man ville have os længere væk var, at der var lige lidt nok plads til, at sidevognen kunne køres så tæt på klippetangen, at passageren kunne nå at klippe uden at stå ud. Operationen lykkedes dog alligevel ved hjælp af nogle skarpe drej med maskinen.

På grund af optankningen, var Allan og jeg kommet bagud i forhold til vor tidsplan. Vi gav lidt gas, og kom først til næste klippetang ved Grøn-nemosevej. Jeg parkerede i vejsiden lige efter klippetangen. Allan parkerede, indrømmet ukorrekt, godt 1 m før klippetangen. Nu kom Daniaen igen.

"I skal køre frem" råbte Daniaens fører.

"Ja, og du skal ikke dytte af os" råbte jeg tilbage og gjorde klar til at starte op.

Det kunne Daniaens fører ikke vente på. Han kørte ind i rabatten på indersiden af Allan og op til klippetangen, så der kunne klippes uden nogen skulle stå af cyklen. Nu var der bare det problem, at klippetangen forhindrede videre kørsel fremad. Det stoppede nu ikke Daniaens fører, han drejede resolut ud mellem Allan og jeg, skønt der slet ikke var plads til en sidevogns-

maskine.

"Stop, du kører ind i motorcyklerne!" råbte vi så højt, at ingen kunne undgå at høre det. Daniaen fortsatte. Allan nåede at rive sit styr til siden, og undgik derved at få sin forskærm påkørt, til gengæld kørte Daniaens baghjul over hans tæer. Sidevognshjulet kørte ind i min bagskærm.

"Du kørte ind i min motorcykel" råbte jeg, Daniaen fortsatte. Jeg blev stjerne-gal, og sprang hen og greb Daniaens fører i armen.

"Du skal fa... ikke køre ind i min motorcykel".

Ingen svar.

"Du kommer kra..... til at betale, hvis der er sket noget".

Så kom der svar: "Er du så færdig!".

Det var alt. Ikke noget med "Det må du undskylde" eller "Lad os lige se på hvad der er sket", nej Daniaen kørte bare videre, godt nok efterfulgt af en hel serie af sprogets knapt så kønne blomster.

Heldigvis var skaden ikke så stor. Der kom en lille ridse i bagskærmen og nummerpladen, som var blev bøjet, kunne rettes op på stedet, så skaden næsten ikke kunne ses.

På vej til næste post, sad jeg og tænkte på, at det var nu egentlig synd, hvis Daniaens besætning måske havde en alder, så de havde svært ved at stå af maskinen, vi kunne jo sagtens have hjulpet dem med klip, hvis de havde bedt om det.

Jeg kunne nu have sparet min bekymring, for ved næste post, sprang Daniaens fører af forsædet og småløb hen for at tage billeder af Allan og jeg. Jeg tænker, at han gerne vil dokumentere, hvem der var så uforskammede at bebrejde ham, at han kørte ind i deres motorcykel.

Dette Egeskovløb var mit 20'ende i rækken. Jeg har altid været meget



Jens Bisbjerg Andersen er startet fra Egeskov på Nimbus 34.

Foto: Leif Obbekær.

glad for at komme til Egeskov og være sammen med mine bedste veteranvenner, deltage i løb, festmiddag og stumpemarked.

Men det her, det var li' godt pokkers!

Daniaens kører er foreholdt Jens Bisbjerg Andersens fortælling og er kommet med nedenstående kommentar:

Da I i jeres indlæg "Det var li' godt pokkers" selv så glimrende beskriver ulemperne for andre deltagere i løbet, når der parkeres foran klippetænger ved rutekontroller, vil jeg undlade at beskrive vores opfattelse af omtalte episode, og blot håbe at I ved næste løb vil parkere efter og ikke lige ud for klippetængerne.

Hilsen og god fornøjelse

Team Dania

Team Dania er Palle Høst Andersen og Poul Erik Sørensen (red.)

Annoncepriser 2010



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

Med svigersønnerne på Løvfaldsløb!!

I 1971 deltog Stig og jeg på Løvfaldsløbet på en Gillet fra 1930 med start nr. 19. Rallypladen var et kraftigt stykke pap og startnummeret var skrevet med sirlig håndskrift. (Rallypladen hænger stadig i garagen). Målet lørdag var også Kalundborg, hvor vi overnattede på Hotel Postgården.

40 år er gået – og en del løb er det blevet til gennem årene, men for mit vedkommende mest som observatør på bagsædet af Harley'en – (Thorvald's løb er nok dem, der fremstår bedst i hukommelsen, hans finurligheder omkring orientering)!

2010 blev Løvfaldsløbet hvor mine to svigersønner skulle deltage!

Kunne maskinerne klare det? Og kunne de unge mennesker klare at køre en rigtig "gammel veteranmotorcykel"?

JÅ – de gjorde det rigtig godt begge to (jeg er sikker på, at de møder op igen).

Tak til arrangørerne af et godt tilrettelagt Løvfaldsløb 2010 – rigtig god ide med at starte og slutte samme sted.

Marianne Emcken (1072)

Løvfaldsløbet – med som debutant

Det var med sommerfugle i maven at vi lørdag morgen d. 11 september 2010 stillede til start til Løvfaldsløbet. Rasmus kørende på "Pedal Einar's" legendariske Harley fra 1915 med start nr. 62 og og Hans Christian på Nimbus Kakkelovnsrør fra 1922 med start nr. 63. Motorcyklerne venligst udlånt af "svigermor" – Marianne Emcken som selv deltog i løbet på sin Sunbeam fra 1920 med start nr. 61.

Som debutanter var der en del ting, der havde givet anledning til bekymring op til starten. Ville materiellet holde hele vejen og ville vejret blive bedre end betingelserne ved løbets start, hvor det var begyndt at regne. Hvor tit skulle vi tanke, og hvordan passer man optankning af motorcyklerne ind på ruten. Og så var der lige det med at finde den vej, holde den rette hastighed og i øvrigt nyde turen samtidig?

Forud for løbet havde vi smugtrænet lidt med Lars Klitgaard (start nr. 60) for at lære at beherske den for os lidt alternative mekanik med bl.a. håndgear og fodkobling. Lars havde desuden hjulpet med at gennemgå og klargøre motorcyklerne. Forberedelserne var gået fint, nu måtte tiden vise om vi var klar.

Starten gik fantastisk og motorcyklerne viste sig at køre uden nævneværdige problemer. Dog var forholdene lørdag formiddag noget vanskelige og i perioder måtte vi opgive kortlæsningen og alene koncentrere os om at "følge i hælene" på vores guide. Efter frokostpausen i Mørkøv blev vejret bedre, og vi begyndte så småt at træne i at holde øje med ruten og køre efter kort – Træningen fortsatte om søndagen, hvor vejret viste sig fra en helt anden og venligere side, og hvor man nu igen var i stand til at tyde sine kort.

Alt i alt var Løvfaldsløbet et sjovt løb, med flotte omgivelser – specielt turen ud på Røsnæs søndag udgjorde en smuk kulisse, men også et løb hvor der var plads til pauser og hygge og velfortjente pølser og fadøl på havnen i solskinnet. Og som nogen måske har regnet ud vandt vi ikke løbet – Og havde vi ikke haft Lars' med som stifinder, var vi helt sikkert ikke kommet i mål før solnedgang, og en del poster havde vi nok heller aldrig fundet.

Vi vil derfor gerne benytte lejligheden til at sige stor tak til Lars Klitgaard for hans store hjælp i forbindelse med vores forberedelser samt sikker navigation fra start til slut. Og mon ikke vi er at finde til start i et eller flere af klubbens løb i den kommende sæson.

Hilsen Debutanterne: Hans Christian og Rasmus

Generalforsamling 2010

Lørdag den 30. oktober kl. 11⁰⁰ – 15³⁰ Restaurant Skamlingsbanken, Skamlingvejen 123, 6093 Sjlund

Dagsorden:

1. Velkomst
2. Valg af dirigent
3. Formandens beretning, *Lars Klitgaard*
4. Udvalgsberetninger:
 - Sportsleder, *Lars Sørensen*
 - Sekretær, *Ole Jensen*
 - Webmaster, *Michael Hintz*
 - Veteranekspert, *Kurt H. Jensen*
 - Arkivar/Motorhistorisk Samråd, *Leif Obbekær Hansen*
 - Redaktør, *Gorm Wæhrens*
5. Regnskabsaflæggelse og fastsættelse af kontingent for kommende år, *Bent Just Olesen*

6. Indkomne forslag: (3. stk.).

Følgende ændringer til lovene fremsendes af bestyrelsen. **Skrift med rødt fjernes/blåt indsættes**

6.1

§ 4 Kontingent

Kontingentets størrelse fastsættes af den årlige generalforsamling for det kommende år, og opkræves en gang årligt ved udsendelse af giroblanketter inden 15. januar det pågældende år.

Et medlem, der optages i klubben i tidsrummet fra d. 1. januar til d. 31. oktober, betaler kr. 200,00 i indskud samt fuldt kontingent for det pågældende år. Medlemmer, der optages i tiden fra d. 1. november til d. 31. december, betaler derimod ikke kontingent for det pågældende år, men alene indskud, men oppebærer alligevel fuld ret til at modtage Veteranen, samt deltage i klubmøder og lignende.

Alle medlemmer, som var med til at stifte DVM og som er fyldt 67 år, kan ved henvendelse til kassereren blive kontingentfri.

Ved udmeldelse af klubben tilbagebetales indbetalt indskud ikke.

6.2

§ 10 Valg af bestyrelse.

Bestyrelsen består af 8 medlemmer, som hver især skal varetage et af nedenstående arbejdsområder:

- 1) Formand
- 2) Kasserer
- 3) Sekretær
- 4) Sportsleder
- 5) Veteranekspert
- 6) **Forsikring** og Motorhistorisk Samråd/Arkivar
- 7) **Webmaster**

8) Redaktøren indgår som fast medlem af bestyrelsen.

Bestyrelsen vælges af generalforsamlingen for en toårig periode. Genvalg kan finde sted.

Ved ulige årstal er følgende på valg:

- 1) Formand
- 2) Sekretær
- 3) Motorhistorisk Samråd/Arkivar
- 4) **Redaktøren er ikke på toårigt valg, men sidder så længe tiden og motivationen er til stede.**

Ved lige årstal er følgende på valg:

- 1) Kasserer
- 2) Sportsleder
- 3) Veteranekspert.
- 4) **Webmaster**

Herudover vælger generalforsamlingen to revisorer, to revisorsuppleanter samt to bestyrelsessuppleanter. Lodtrækning afgør, hvem der skal være førstesuppleant.

Såfremt et medlem er udtrådt af bestyrelsen i det første år af den pågældende valgperiode, besættes den pågældende post ekstraordinært på den følgende generalforsamling kun for en et-årig periode.

Det påhviler revisorer at kontrollere regnskab og bilag, samt påse at klub-

bens midler er anbragt på den mest fordelagtige måde. Revisorer kan gøre anmærkninger i regnskabet til ting, de ikke finder forsvarligt. Regnskabet skal forelægges revideret senest **6 8** uger før generalforsamlingen, og derefter udsendes til medlemmerne.

6.3

§ 11 Bestyrelsesmøder

Der indkaldes skriftligt til bestyrelsesmøder af formanden, når denne finder det påkrævet. Herudover kan fire bestyrelsesmedlemmer i forening skriftligt indkalde til bestyrelsesmøde. Rejseudgifter og eventuelle diæter vedrørende bestyrelses- og udvalgsmøder refunderes mod bilag af foreningen. **Ved stemmelighed i bestyrelsen, tæller formandens stemme dobbelt.**

Formanden foranlediger, at der føres protokol over alle bestyrelsesmøder.

7. Fastlæggelse af det kommende års arrangementer, Lars Sørensen

8. Valg af bestyrelse

Følgende er på valg:

Kasserer, *Bent Just Olesen*.

Modtager ikke genvalg.

Sportsleder, *Lars Sørensen*.

Modtager genvalg.

Veteranekspert, *Kurt H. Jensen*.

Modtager genvalg

Webmaster, *Michael Hintz*.

Modtager genvalg.

Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.

9. Valg af 2 revisorer samt 2 revisorsuppleanter

10. Eventuelt

Frokost forventes afholdt ca. kl. 13³⁰

Danmarks Veteran Motorcykleklub Driftsregnskab 2010

Indtægter		Udgifter	
Kontingent + Indskud	369.035,00	Kontingent DMU	8.000,00
Skagensløbet 2010	614.793,52	Skagensløbet 2010	608.637,64
Jyllandsløbet 2010	70.414,50	Jyllandsløbet 2010	61.944,48
Egeskovløbet 2009	140.319,00	Egeskovløbet 2009	144.335,00
Løvfaldsløbet 2009	69.483,29	Løvfaldsløbet 2009	69.851,04
Fladtankerløbet 2010	26.880,00	Fladtankerløbet 2010	25.000,00
Annonceindtægt/bladsalg	47.967,78	Veteranen	242.627,40
Mærkesalg	1.120,00	Generalforsamling	28.030,00
Renter fra bank	20.654,63	Bestyrelsesmøder	44.892,15
Renter fra giro	21,96	Diverse andre møder	4.207,00
Aktieudbytte	9.463,22	Tryksager m.m.	9.533,06
Salg af sikkerhedsveste	5.775,00	Portoudgifter	5.258,50
		Servicegebyrer	14.189,34
		PC Anlæg, kopimaskiner	5.053,75
		Forsikringer	849,00
		Kontingent MhS	24.760,00
		Medlemslister	-
		Repræsentation	9.435,20
		Diverse	31.024,70
		Mærkeindkøb	-
		Tilskud klubmøder	24.000,00
		Tilskud til løb	97.865,77
		Køb af sikkerhedsveste	-
		Køb af klistermærker	4.000,00
		Udgifter ialt	1.463.494,03
		Årets Underskud	-87.566,13
Indtægter ialt	1.375.927,90	Udgifter I alt	1.375.927,90
Aktiver		Passiver	
Status pr. 31/7 2010		Kapital pr. 31/7 2010	
Kassebeholdning	805,00	Egenkapital 31/7-2009	1.126.569,96
Aktionærkonto - 164-008 2573	24.371,83	Underskud 2009	-65.341,10
Checkkonto - 164-008 2646	79.059,85	Egenkapital pr. 1/8-2009	1.061.228,86
Obligationskonto - 496-024 5240	1.214,58	Reguleringskonto 01.08.09	-14.896,96
Girokonto - 966-0410	14.523,96	Årets regulering	46.268,46
Girokonto - 973-6808	368,68	Reguleringskonto 31.07.10	31.371,50
Girokonto - 649-1669	541,64	Underskud iflg. regnskab	-87.566,13
Sponsorkonto 0276-4600133004	36.971,84		
Henderson motorcykel	85.000,00		
Bankkonto - Skagensløbet	155,88		
4% Realkredit Danmark	498.528,68		
Investeringsbeviser & Aktier	245.162,29		
Værdi af veste på lager	21.000,00		
Periodis. af endnu ikke betalte regninger	-6.670,00		
Beholdning af klistermærker	4.000,00		
Aktiver pr. 31/7-2010	1.005.034,23	Passiver pr. 31/7-2010	1.005.034,23

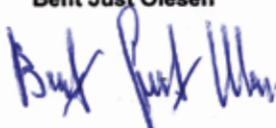
Har dags dato foretaget revision af ovenstående regnskab, hvor bilagene er gennemgået, bank-, giro-, kasse- og aktiebeholdning er blevet afstemt.

Ulvshave, den 16. august 2010

Revisor
Otto Lassen

Kasserer
Bent Just Olesen

Revisor
Egon Nielsen




9/10 Veterama, Mannheim

Bustur med hotelovernatning. Kontakt Arne Kristensen @ 97320992 / 97491951.

9-10/10 Veterama, Mannheim

Kontakt www.veterama.de

23/10 Natløb, Sjælland

DVM-Midtsjælland inviterer til NATLØB 2010 lørdag den 23/10 kl. 19³⁰ med start fra klublokalet i Kværkeby, hvor der også sluttes med suppe mm.

Tilmelding til Henning Petersen, @ 21 73 62 40 eller på mail bikerhp@get-2net.dk. Sidste frist 10/10.

Se yderligere under Landet Rundt.

Aktivitetsgruppen på Midtsjælland, Erik

30/10 kl. 11⁰⁰ Generalforsamling DVM

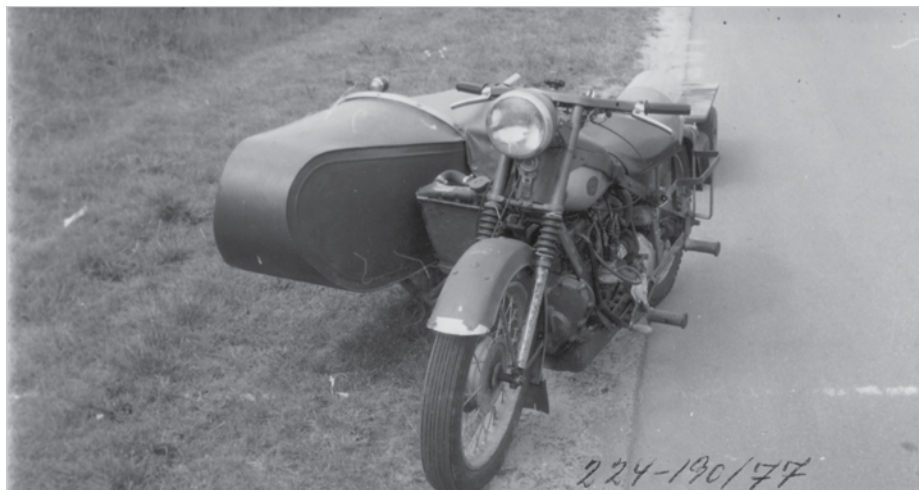
Restaurant Skamlingsbanken, Skamlingsvej 123, 6093 Sjølund.

Se omtale andetsteds i bladet.

13/11 Herning Stumpemarked, Herning

Kontakt Svend Aage Mortensen @ 97 15 16 03. www.stumpemarked-herning.dk

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



John Adamsen Jensen (2102) har sendt redaktionen dette billede af en Nimbus fra 1977. Oplysninger søges om køleren og dens funktion. Bemærk den lille trailer, der er monteret. Dejligt twinsæde og benzindunk-stativ..

Send oplysninger til redaktionen, der følger op i næste nummer. (red.)



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 456 kr.
Veteran MC fra 484 kr.
Klassisk bil fra 1.221 kr.
Klassisk MC fra 1.250 kr.

2010

www.runa.dk

Hjertelig tak
for venlig deltagelse
ved

Per V Pedersens
bisættelse

Jytte Pedersen
Haslund

Mange tak

til hele DVM for opmærksom-
heden og besøg til min runde
fødselsdag.

Det var en stor glæde for
mig.

Venlig hilsen

Ole H. Jensen Gørslev
(137).

Nye medlemmer

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

Leon Sebbelin (*Medl. nr. 2168*)

Egholmsvej 17, 9520 Skørping

Harley Davidson DL 1931 750 ccm. Nimbus 1937

Sønke Martin Gormsen (*Medl. nr. 2169*)

Havnegade 6 1., 7100 Vejle, ☎ 75 72 43 80

Indian Chief 1200 ccm 1938

Jørgen Mortensen (*Medl. nr. 2170*)

Glyngørevej 21, 7800 Skive, ☎ 97 58 41 85

BSA Silver Star 500 ccm 1939

Ole Lauridsen (*Medl. nr. 2171*)

Kastanievænget 32, 7800 Skive, ☎ 40 54 48 30

Nimbus 1934, stelnummer 1318

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2010

Eks. på dagsværdi i kr.	Veterankøretøj - 1975 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie	Klassisk køretøj - 1983 Ansvar og kasko 1/1 årlig præmie
25.000	537	1.324
50.000	673	1.655
75.000	782	1.926
100.000	851	2.097
150.000	1.052	2.592
200.000	1.232	3.032
300.000	1.625	3.999
Kun ansvar	200,-	453,-



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





Nordjylland

Klubmøder afholdes 1. onsdag kl. 19³⁰ i hver måned (dog 2. onsdag i januar og ikke i juli) på Comwell Kongreshotel i Rebild.

Klubmøde den 4/8

August klubmødet skulle sædvanen tro afholdes "ude af huset". Jørgen Durup (1888) havde været mellemmand og fået arrangeret et besøg hos JP Group i Viborg.

Vi var inviteret til at se virksomheden samtidig med at Brems bilen ville blive vist frem.

Ca 50 medlemmer var mødt op.

Vi blev budt velkommen af den tekniske trækraft bag opbygningen af de to "nye" Brems biler. Den ene Brems bil står i garage eller i stald i en bygning stillet til rådighed af JP Group. Det var i samme bygning at bilerne blev opbygget, da ideen til genopbygning opstod, med JPGroup som hovedsponsor.

Brems bilen er den første danske serieproducerede bil, og kørte på gaden første gang den 5. juni år 1900. Og da man så havde besluttet at bygge en ny Brems bil-kopi, var det magtpåliggende at præsentationen kunne ske på samme dato. Og det skete grundlovsdag 2007.

Oprindelig blev Brems bilen fremstillet af maskinbabrikant Julius Brems, hvis virksomhed ligger tilbage til 1851 hvor faderen grundlagde maskinfabrikken. Julius Brems overtog virksomheden i 1879. Han havde to sønner som han sendte ud i verden. På cykel til Tyskland hvor de skulle lære noget om forbrændingsmotorer monteret på vogne med hjul. De kopierede tegningerne af hvad de så, og cyklede derefter tilbage til Viborg. Vist nok 1897.

Finn fortalte levende om tilblivelsen

af Bremsbilen samtidig med han holdt skarpt øje med skydannelsen udenfor. Vi måtte gerne se bilen ude. Men selvfølgelig ikke i regnvejr.

Bilen blev skubbet ud, og startede ved første drejning af svinghjulet. Så kørte den 4 personers Brems bil ellers rundt på fabrikspladsen med op til 22 km/t. Og jeg kan godt forstå at i år 1900 vakte et sådan køretøj påstyr, så både høns, heste samt kvinder og børn flygtede til alle sider, når den var på gaden..

Men hvor er den flot denne bil. Der blev vist nok fremstillet 8 biler af modellen.

Se mere på bremsbilen.dk, hvor der også er link til JPGroup. På siden kan du finde filmklip, der dækker en del af opbygningen.

Brems bilen blev stillet ind og vi fortsatte på rundvisning med 3 medarbejdere fra JP. Vi var imponerede over fremvisningen i både udviklings afd. samt lager og produktion for ikke at snakke om et meget imponerende showroom med mange årgange af VW til en Porsche 2010 4 dørs. I produktionshallen var en medarbejder blevet for at vise os hvordan hans robot svejsede udstødning sammen. På lageret kunne vi købe stumper til opbygning af en "ny" bobbel.. Delene kan købes gennem HaudiAudi. På virksomheden er ansat 150 personer. En stor del produceres i udlandet ligesom der er en stor eksport..

Efter rundvisning og en masse spørgsmål blev vi budt på røde pølser kaffe og sodavand i kantinen af de samme medarbejdere, som vores formand takkede for det flotte arrangement.

Kurt Solskov

Klubmøde onsdag den 1/9

Der var mødt ca 30 medlemmer til klubaftenen.

Formand Kaj P. bød velkommen til hyggesnak over bordene, hvilket gik så godt at det var vanskeligt at få et ord indført.

Det lykkedes dog formanden at fortælle at klubben var inviteret til at møde med veterankøretøjer ved Ran-

ders Regnskov i den følgende uge.

Kurt omtalte madpakketuren (Rold Skov Turen) den 26 sept. På spørgsmål om turens tilrettelæggelse som ny rute hvert år, gav forsamlingen udtryk for at det jo ikke er nødvendig at finde en ny rute hvert år. Bare turtilrettelæggerne sørger for godt vejr.

Redaktør for Veteranen, Gorm, havde opfordret formanden til at undersøge muligheden for et foredrag med den gamle læderjakke Bjørn Andersen. Især den økonomiske belastning af sådan et arrangement blev drøftet en del.

Vores kasserer Bente spurgte efter om nogen lå inde med en kolonnebog. Hun har næsten slidt den gamle op.

DVM sportschef Lars Sørensen fortalte forestående Løvfaldsløb. Han gjorde reklame for natløbet der foreløbig har 8 tilmeldte. Og så skal Fladtankerløbet afholdes i Nordjylland næste år, og generalforsamlingen afholdes på Skamlingsbanken den 30/10.

For referat Kurt Solskov

Klubmøde onsdag 3/11

Jan Johansen medindehaver af Harrys Motorservice i Randers fortæller om firmaets 50 år med motorcykler.

I oktober skal Jan til USA for at køre rundt på motorcykel, så mon han ikke også har lidt at fortælle om den tur.

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. 9³⁰-11³⁰ i Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

Der laves kaffe med evt. brød til. Drikkevarer kan købes.

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.

Madpakketuren til Årøsund

Madpakketuren den 31. juli 2010 blev afholdt af Flemming Holm Andersen Årøsund med stor hjælp fra fru Else og et par venlige naboer.

Selvom vejret i den seneste tid havde ændret sig fra højsommer til noget der lignede efterår, var der mødt 23 veloplagte deltagere op der turde tage chancen.

Kl. 9 kunne de fremmødte sætte sig til et par velforsynede borde på terrassen med luksus udsyn over sundet til Årø. Imedens vi forsynede os med lækkerierne fra morgenbordet, gik snakken i det høje gear som altid når veteranvenner mødes.

Da vi kl. ca. 10 begav os til de parkerede motorcykler for at sparke dæk og gøre klar til køreturen, begyndte det at småregne, men vores bønner må være hørt, for det blev kun til nogle få dråber. Flemming førte an på sin Nimbus med sidevogn og alle 21 cykler forlod Strandparken med stor opmærksomhed til følge. Kun Asger Sorgenfri kunne ikke få liv i The Sunbeam, vi var to der forsøgte at hjælpe, men uden succes, så Asger bad os følge de andre. Problemet var bare at de andre var væk og at vi ikke kendte ruten. Lidt tilfældigt mødte vi Flemmings nabo, der var sendt tilbage for at finde os og så kunne turen begynde for os. Det blev en vel tilrettelagt tur i det dejlige sønderjyske landskab med marker, skove, bakker og små snoede veje, med og uden asfalt. Mange kornmarker var ikke høstet og det pyntede. Da jeg kørte næsten bagerst kunne jeg på et sted, hvor vejen slog en stor bue, hen over kornet, se 20 gule veste som en perlerække bevæge sig i landskabet, men ingen cykler. Det er sådan et syn der hæver humøret et par grader. Vi holdt pause ved Slivsø, hvor det viste sig, hvorfor Flemming i dag kørte med sidevogn, han kunne

fremtryllede væske på dåse til at skylle støvet ned med. Asger Sorgenfri havde i mellemtiden fået liv i Sunbeam'en og sluttede sig til os her. I årene mellem 1958 og 2004 har området Slivsø været tørlagt og udnyttet som landbrugsjord, i 2004 stoppede man pumperne der holdt området tørt og lod naturen gå sin gang, det skabte en 200 hektar stor sø, Sønderjyllands 3. største sø. Efter pausen kørte vi tilbage til Årøsund Havn hvor der var havnefest, her stillede vi cyklerne i en lang række og de blev straks omsluttet af interesserede havnegæster. Efter nogle sildemadder, en fadøl og rigtig levende jazz musik, var det tid til opbrud efter en god dag i MC regi, takket være Flemming og Else i Årøsund.

Lars Mylius Hjelm 1275

Årets sidste madpakketur

Årets sidste madpakketur i det sydjyske, blev afviklet søndag den 5. september og var tilrettelagt af Arne Bramsen, der bor tæt ved mødestedet som var Sillerup Mølle ved Haderslev. Møllen er før blevet brugt som mødested, men er et godt, hyggeligt og interessant sted der var værd at besøge igen. Dagen blev samtidig af møllelavet markeret som Høstmølledag med åbent hus arrangement, hvor man kunne bese møllen og smage brød, der var bagt i den gamle stenovn, som er tilknyttet møllen.

Der var mødt 18 motorcykler og 23 personer op på denne solrige sensommerdag. Besøgende i alle aldre, kunne samtidig bese vores maskiner, der blev studeret indgående. Tilskuernes spørgsmål til os blev venligt besvaret selvom der også var nogle sjove imellem.

Vi startede dagen inde i laden, hvor der var dækket op med kaffe og hjemmebakket brød fra stenovnen, og fordi det var en kold morgen, smagte det hele meget bedre, en lille (1 ENKELT) hjælp også lidt.

Kl. 11 var der afgang for en tur i det smukke kuperede sønderjyske landskab nord for Haderslev Fjord, hvorfra der flere steder var udsyn over den



Øverst: God udsigt og en værtinde med topolie.

Næste: De gamle maskiner tiltrækker gamle mænd.

Tredie billede: Veteranmotorcykler på stribes og 23 deltagere.

Nederste: Stenen der fortæller lidt historie.w



smalle fjord med de mange sejlbåde, der lige skulle nyde det dejlige sensommervej. Ved Ørbyhage vendte vi og så gik turen ad smalle snoede veje til vi endte på Arne (arrangørens) adresse der er et landbrug, så der var god plads til os alle. Efter at have beset værkstedet m.m. med en dåse øl eller sodavand af (egen import) i hånden, begav vi os videre ind til Haderslev, hvor der var besøg på Vognmuseet. Det var et sted hvor man havde rig mulighed for at beundre de gamle håndværkeres arbejder, både indenfor den mere end 100 år gamle smedekunst og de mange former for hestevogne. Da vi var klar til afgang ude ved maskinerne, måtte vi lige hente nogle, der havde fordybet sig, så de glemte tid og sted. Efter besøget i Haderslev kørte vi igen i et smukt kuperet landskab ad smalle snoede veje forbi Ejsbøl Sø tilbage til Sillerup Mølle.

Kl. var nu blevet 14, så da der blev budt på hjemmelavet pizza til de vejfarende, var det lige noget der faldt i god jord hos alle efter en tur på i alt 50 km. Inden hjemturen, blev der mulighed for en kop kaffe med hjemmebagt kringle, så ingen skulle lide nød inden de var hjemme igen. Stor tak til Arne der gad sørge for, at vi fik en god afslutning på køresæsonen 2010.

Lars Mylius Hjelm.

Fra madpakketuren en række fine billeder. Lige fra frokost til Arnes værksted hvor Torben Carlsen er på besøg, fra Kai's studeren teksten på vognen, fra kigget ind i gaden og de fine detaljer på vognen.

Fotos her til venstre: Lars Mylius Hjelm.

Fyn

Klubmøderne afholdes 2. onsdag i månederne oktober - april kl. 19³⁰ i Vissenbjerghallerne. Er der ændringer vil det fremgå her i bladet.

Stjerneløb i Bogense den 7/8

Stor tak til Anker Knudsen og hans hjælpere fordi Anker igen har arrangeret en dejlig dag med morgenkaffe og derefter fremvisning af motorcyklerne på torvet. Kl. 11 blev der så startet op på en dejlig rute i den nordfynske natur, hvor der midtvejs også var en forfriskning. Derefter gik turen tilbage til gågaden, hvor motorcyklerne blev linet op. Der var rigtig mange mennesker i Bogense, da prinsesse Marie var i byen til Rosenfest. Motorcyklisterne var nu blevet sultne, så middagen, dejlig oksesteg, var klar på Bogense Hotel. Det var en dejlig dag, stor-stor tak til Anker.

Helge Jørgensen (1550)

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 13/10

Alm. klubmøde.

Klubmøde onsdag den 10/11

Vi får besøg af Cai Peder Larsen fra Frørup. Cai vil fortælle om de tre ture, han har kørt i USA på Harley Davidson. Seneste tur var i maj måned i år. Cai vil også vise, hvor langt han er kommet med sit noget specielle projekt, nemlig at bygge en Nimbus i ½ størrelse. Det bliver spændende.

Herunder: Der er dejligt på Fyn.



Klubmøde onsdag den 8/12

Den traditionelle juleafslutning med bankospil, æbleskiver, gløgg og kaffe. Husk det er kl. 19.00, og medbring den traditionelle lille pakke til gavebordet.

Klubmøde onsdag den 12/1

Program ikke lagt fast endnu.

Klubmøde onsdag den 9/2

Program ikke lagt fast endnu.

Klubmøde onsdag den 9/3

Program ikke lagt fast endnu.

Klubmøde onsdag den 13/4

Program ikke lagt fast endnu.

Søren Højmark Jensen

Vestsjælland

Klubmøderne afholdes i klublokalet i Kulturhuset Skolegade 1, Korsør.

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

DVM Vestsjællands afdeling indkalder til møde torsdag d. 28/10 2010 kl. 19 i klublokalet i Kulturhuset Skolegade 1 i Korsør. Dagsorden: Valg af kontaktperson og skribent, samt aktiviteter for kommende vinter.

Midtsjælland

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

Christian Schmidt, © 2164 9081

Preben Jensen, © 57527631

Henning Petersen, © 21736240

Erik Kristoffersen, © 2555 1121

Natløbet Midtsjælland

Løbet afvikles lørdag, den 23/10 2010, fra kl. 19³⁰ til ? Start og mål: Steffensgård i Kværkeby, 4100 Ringsted. (Normalt mødested). 1. start kl. 20⁰⁰.

Så er der mulighed for at prøve evner som orienteringskører på motorcykel, når det er mørkt – rigtig mørkt. Det er en orienterings rute på

ca. 80 km, ruten er på offentlig vej og der er kun lidt grusvej. Desuden krydres turen med et par småopgaver.

Løbet afvikles efter DVM.s løbsreglement i en til lejligheden lidt tilpasset form samt færdselsloven, og det køres som pålideligheds- og udholdenhedsløb.

Motorcykler registreret 1. gang før den 1/1 1960 kan deltage.

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

Når alle er kommet godt hjem, samles vi omkring bordet, hvor der serveres varm suppe mv.

Yderligere information vil fremgå af slutinstruktion.

Tilmeldingsfristen udløber den 10/10 2010. Betaling sker ved start.

Tilmelding pr telefon eller e-mail til: Henning Petersen 21 73 62 40 eller via mail bikerhp@ger2net.dk Se dvm.dk for tilmeldingsblanket.

Startgebyr er kr 100⁰⁰ for kører og dkr 100⁰⁰ for observatør. Evt. overskud af løbet går til DVM Midtsjælland.

Løbsledelse: Christian Schmidt, (1730), Preben V. Jensen, (1843), Henning Petersen, (1846) og Erik Kristoffersen, (978).

København

Gildhøjgård, Bygaden 69, 2605 Brøndby

September-mødet den 9/9

Med et fremmøde på små 30, blev der talt løs over kaffen. Et overstået Skåne Rundt have efterladt sædvanlige indtryk om succes/mindre succes på den materielle side.

Da vi netop havde fået et lærred forærende, havde vi varslet lidt "video". Det var med lånt projektor, og det gik ganske godt. Måske vi skal begynde at spare sammen til en sådan, så vi altid kan se lidt DVD, når lysten og emnet er der.

Klubeffekter 2010



knaphulse-lem
45 kr.



skærm-plakette
40 kr.



stofmærke, lille
30 kr.



stofmærke,
stor 40 kr.



klistermærke
5 cm 10 kr.



klistermærke
8 cm 20 kr.

Refleks kørevest 100 kr

Fås i to størrelser.

Kontakt evt. Ole Jensen.

Da vi holdt dette møde, var vi flere, som glædede os til det snarlige Løvfaldsløb. Dette er nu veloverstået, og må siges, at have været en stor succes. Stor tak til "musketererne" fra Midtsjælland.

Vi skal holde møde med kommunen og de andre foreninger på gården den 30. september. Vi håber her, at lave aftale om de næste træk, i forskønnelsen på gården.

Vel mødt til lokalmøde på Gildhøjgård hver anden torsdag i måneden.

Kurt H. Jensen

Genbrugs hjørnet

SØGES / KØBES



Harley Davidson Flying Twin 1929 søges et anker eller en hel dynamo. Det skal være den korte type som vist på billedet.

© 75 65 78 36 eller pouluhr@stofanet.dk

Nimbus 1934: bagsædestativ og mange andre 34-dele søges.

Hylde til motorstativ til Nimbus søges også Gorm, © 29 82 00 10.

DKW SB 350 krumtaphus søges.

Ove Julius, © 74 44 19 27.

SÆLGES

Nimbus 1934 sælges - se http://veteranimporten.dk/da_p/nimbus/nimbus/ eller dvm.dk

© 29 82 00 10



Norton, model 18. 500 CC, topventilet, årgang 1930. Har kørt flere Skagenløb. Pris 50.000 Kr.

Thorvald Øbro, © 98 31 87 06.



Hermed et godt tilbud til dig og dine venner i motorcykel-miljøet. Jeg kan tilbyde flotte gulve fremstillet i et specialudviklet kunststof til Nimbus, Harley-Davidson og andre flotte motorcykler, der fortjener en hædersplads derhjemme...

Pris per stk. er Kr. 2000,- (sålænge lager haves) inkl. forsendelse i Danmark. Se fotos via nedenstående link og lad mig høre, om dette er interessant. www.miseca.dk (klik på "produkter" i menuen og klik så på "motorcykler").

Michael Pedersen, © 20 26 08 44.

To Triumph 500 ccm veteranprojekter 1937 5H og 1938 Tiger 90 sælges p.g.a. manglende tid,

Motorer, gearkasser, stel, skærme, benzintanke, forkromede fælge med eger, nipler og nav, magdynoer, originale 8" lygter plus alle løsdele findes i god stand.

Ring og hør nærmere ved Helge Lohmann (1384) på © 66 17 11 50.

Triumph T 100 for og baghjul kpl. sælges samlet kr. 500. billeder kan sendes.

Helge Lohmann (1384) © 66 17 11 50.

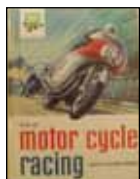
Bogen hedder "ClassicMotorcycles"

og er fyldt med gamle originale billeder fra gamle dage især (1920-1950'erne) Er fremstillet i Hard Cover bind.. Bogen er delt op i mærker og de fleste engelske mærker er heri. Bogen er fra 1975.

Kan evt sendes, Ring gerne © 51 90 86 43 efter mere info. Pris 225 kr



Denne gamle og originale bog fra 1960 handler om hvor race begyndte i de tidlige år, både før og efter anden verdenskrig. Der er 150 gamle originale billeder i bogen og mange af de berømte køre fra den gang er beskrevet i bogen. også flere af datidens motorcykelfabrikker fortæller historier fra dengang det hele startede og frem til 1960'erne. Bogen er i god stand og på engelsk. Ring/skriv gerne efter mere info. Kan evt sendes. Pris 199 kr © 51 90 86 43



Denne DVD handler om Ariel motorcykler. Flere af dem bliver prøvekørt og fortalt historier om de forskellige modeller. DVD er på engelsk. Har også over Norton, Harley og andre mærker. Ring hvis du har spørgsmål. Pris 175 kr, kan evt sendes. © 51 90 86 43



4 bøger om Harley Davidson, alle i rigtig fin stand, alle bøgerne omhandler forskellige modeller fra start til ca 1980'erne. Pris pr stk 175 kr. Rabat ved køb af alle. Ring gerne efter mere info. kan evt sendes. © 51 90 86 43



Denne bog fortæller hele historien om AJS fra start til slut. Den er spækket med flotte originale billeder. Bogen er lavet i Hard cover bind og er som ny. Kan evt sendes. ring gerne efter mere info. kan evt sendes Pris 299 kr. © 51 90 86 43



Nimbus dele købes: Ankerplade uden regnkant til forhjul, 35/36 forgaffel, 34" tank, -35 motorblok, løsdele til tipperkaburator. Evt. bytte med andre Nimbusdele.

Frits Pedersen, © 40 96 62 70.

HD 1927 1200cc med bagsæde. Står originalt. Trænger til maling og chrom. Tilhørt samme familie siden 1932. Originale transfer og instruktionsbog medfølger.

© 20 42 70 88



Vinduer og døre til veteranpriser!

- ✓ Rationel A/S
- ✓ Pro-tec A/S
- ✓ Kastrup Vinduet Træ/Alu
- ✓ Hvidbjerg Vinduet A/S plast
- ✓ FP Alu-glas A/S
- + mange flere

Ring til Jens fra Viborg og få en god vinduesnak 40193965

Vi støtter med 100 kr. pr. solgt vindue eller dør til klubkassen!

NB! Vi er forhandler af gulvmaling fra STO Skandinavien AB

Ring og lav en god handel!



v/JensSiig.Tlf.40193965. Mail: js-byg@webspeed.dk



Egeskov

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

**Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen**

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

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

JC NIMBUS Aps.



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

www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø

☎ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09

Åbningstid 9-17

Specialværksted

Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.



Viggo Thomasen

v. B. & C. Kuhl

Mariagervej 153

8920 Randers NV

☎ 86 40 26 88 - 40 82 21 61

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends

1. juni - 31. august: tirsdag - søndag

September: weekends

Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,

☎ 54 44 22 22

www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPA'S STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Messecenter Herning

Stumpe- marked

Ting & Sager 2010

lørdag den 13/11 8-16

lørdag den 26/3 8-16

lørdag den 12/11 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 hovedreparation



Ingana Aps

Balke & Wedel

Gl. Køge Landevej 55

2500 Valby

Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25

www.ingana.dk

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:

ventiler - ventilstyr - ventilsæder

ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice

Finlandsvej 6 - 8700 Horsens

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

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

**HARLEY-
DAVIDSON**

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling



Veteranimporten

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

veteranimporten@c.dk

www.veteranimporten.dk

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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



PRISEKSEMPLER FOR
VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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